

Mirosław Nesterowicz

PRZYCZYNIENIE SIĘ POSZKODOWANEGO DO WYPADKÓW
KOMUNIKACYJNYCH

Niewiele jest zagadnień w prawie cywilnym, którym poświęcono tyle uwagi, co przyczynieniu się poszkodowanego. Liczne opracowania monograficzne, studia, artykuły, setki orzeczeń Sądu Najwyższego i glos — to wszystko świadczy o znaczeniu i kontrowersyjności tego zagadnienia. Spory trwają w Polsce już ponad pół wieku i jakkolwiek nastąpiło pewne ujednoczenie stanowisk w doktrynie i orzecznictwie, to jednak daleko jest do pełnej zgodności. Łatwiejsza jest kwestia, gdy poszkodowanemu można przypisać winę w powstaniu lub zwiększeniu szkody, trudniejsza, gdy żadnej winy nie ponosi, lecz postępowanie jego jest naganne z punktu widzenia obiektywnych kryteriów zachowania się. Szczególny problem powstaje, gdy sprawca szkody odpowiada na zasadzie ryzyka, jak to z reguły ma miejsce w wypadkach komunikacyjnych¹.

¹ W pracy tej omówione zostaje jedynie zagadnienie przyczynienia się regulowane w kodeksie cywilnym, natomiast pominięte unormowania ustaw szczególnych. Co do przyczynienia się w razie komunikacyjnych wypadków przy pracy — zob. A. Szpunar, *Wynagrodzenie szkody wynikłej wskutek wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 1976, s. 266 i n.

Kodeks cywilny odnosi się natomiast do wszelkich innych wypadków komunikacyjnych — drogowych, kolejowych, tramwajowych, w żegludze śródlądowej, a także w przewozie lotniczym krajowym i międzynarodowym (w tym ostatnim art. 21 Konwencji Warszawskiej z 1929 r. odsyła do prawa krajowego w razie winy poszkodowanego, stanowiącej przyczynienie się do szkody. Przepis ten jednak jest dość wieloznaczny i wywołuje spory — por. J. Rajska, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego w prawie krajowym i międzynarodowym*, Warszawa 1968, s. 64 i n.), w przewozie morskim (art. 6 Konwencji Ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, 1974, Dz.U. 1987, nr 18, poz. 108, ratyf. przez Polskę, odsyła do prawa krajowego w razie winy pasażera).

I. STAN PRAWNY

Artykuł 158 § 2 k.z. głosił, że: „jeżeli poszkodowany przyczynił się do wyrządzenia szkody, odszkodowanie ulega odpowiedniemu zmniejszeniu”. Ten lakoniczny przepis, nie mówiący nic o winie poszkodowanego ani o podstawach odpowiedzialności, spowodował, że na tle jego wykładni ukształtowały się cztery stanowiska:

- 1) każde przyczynienie się poszkodowanego, powstające w związku przyczynowym ze szkodą, jest prawnie skuteczne (*causa concurrrens*);
- 2) przyczynienie się poszkodowanego zachodzi wówczas, gdy można mu postawić zarzut obiektywnie niewłaściwego postępowania;
- 3) przyczynienie się poszkodowanego jest prawnie skuteczne tylko wtedy, gdy można mu przypisać winę (*culpa concurrrens*);
- 4) postępowanie poszkodowanego należy oceniać w zależności od podstawy odpowiedzialności. Jeżeli osoba zobowiązana do naprawienia szkody odpowiada na zasadzie winy, to tylko wina poszkodowanego może stanowić jego przyczynienie się. Gdy zaś odpowiedzialność opiera się na zasadzie ryzyka lub słuszności, do przyjęcia przyczynienia się poszkodowanego wystarczy zarzut obiektywnie niewłaściwego postępowania po jego stronie².

Artykuł 362 k.c., jakkolwiek bardziej szczegółowy aniżeli art. 158 § 2 k.z. („jeżeli poszkodowany przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody, obowiązek jej naprawienia ulega odpowiedniemu zmniejszeniu, stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron”), nie przeciął dotychczasowych sporów, choć wydaje się, że w świetle art. 362 k.c. kładącego nacisk na winę obu stron upaść powinno stanowisko pierwsze, traktujące przyczynienie się czysto kauzalnie³. Pozostają trzy dalsze, z których każde może się bronić na tle art. 362 k.c. *De lege lata* najbardziej przemawia do przekonania stanowisko czwarte, szczególnie uzasadnione w wielu pracach A. Szpunara⁴. Stanowisko to ma

² Literatura w przedmiocie przyczynienia się poszkodowanego jest ogromna — zob. zwłaszcza A. Szpunar, *Wina poszkodowanego w prawie cywilnym*, Warszawa 1971; T. Dybowski, [w:] *System prawa cywilnego*, t. III, cz. 1, Wrocław 1981, s. 296 i n.

³ Przyjmowana za R. Longchamps de Berierem, *Uzasadnienie projektu kodeksu zobowiązań*, Warszawa 1934, s. 233 oraz *Zobowiązania*, Poznań 1948, s. 291—292. Stanowisko to podzielił w ostatnich latach T. Dybowski, *W sprawie przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody (przyczynek do dyskusji nad treścią art. 362 k.c.)*, NP 1976, nr 6, s. 820; idem, [w:] *System...*, s. 298.

⁴ Szpunar, *Wina poszkodowanego...*, s. 116 i n.; idem, *Wynagrodzenie szkody...*, s. 240 i n.; A. Koch, *Związek przyczynowy jako podstawa odpowiedzialności odszkodowawczej w prawie cywilnym*, Warszawa 1975, s. 257 i n.; A. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia samochodowe*, Warszawa 1984, s. 129.

jednak pewne słabości, co wykazał A. Śmieja⁵. Może prowadzić bowiem do sytuacji, gdy osoba, której odpowiedzialność ma być zaostrzona (z art. 435—436 k.c.), odpowiadać będzie łagodniej (z uwagi na możliwość postawienia poszkodowanemu zarzutu niezawinionego, lecz niewłaściwego zachowania) niż osoba odpowiadająca na zasadzie winy (gdy poszkodowanemu winy przypisać nie można, np. z powodu wieku). *De lege ferenda* opowiadałbym się natomiast za przepisem, który przyjmowałby przyczynienie się poszkodowanego jedynie wówczas, gdy można mu przypisać winę, a więc byłby to pogląd zgodny ze stanowiskiem trzecim, prezentowanym niegdyś przez A. Ohanowicza⁶.

II. PRZEGLĄD ORZECZNICTWA

Poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych może być przechodzień, pasażer (np. w pociągu, autobusie, samochodzie), inny uczestnik ruchu drogowego aniżeli sprawca szkody (np. rowerzysta), prowadzący pojazd mechaniczny (np. w razie zderzenia się pojazdów mechanicznych), osoba przewożona z grzeczności. Szkodę mogą ponieść również osoby bliskie, pośrednio poszkodowane (art. 446 § 2 i § 3 k.c.). Orzecznictwo zajmowało się różnymi stanami faktycznymi, które dały asumpt do określenia kryteriów przyczynienia się poszkodowanego do powstania lub powiększenia szkody, a w konsekwencji obniżenia wysokości odszkodowania. Wielki dorobek orzecznictwa zasługuje na uznanie, choć nie wszystkie rozstrzygnięcia można zaaprobować. Na rozbieżność stanowisk judykatury miały jednak wpływ spory toczony w doktrynie. Mimo pewnej chwiejności orzecznictwa nietrudno nie zauważyć, że począwszy od uchwały 7 sędziów z dnia 11 I 1960 r. (ICO 44/59)⁷ przeważa w nim kausalna koncepcja przyczynienia się poszkodowanego. Według tej uchwały jedyną przesłanką zastosowania przepisu o przyczynieniu się (dawniej art. 158 § 2 k.z., obecnie art. 362 k.c.) jest istnienie związku przyczynowego między zachowaniem się poszkodowanego a powstaniem szkody. Koncepcję tę trudno podzielić, gdyż prowadzi ona do rezultatów, które niekiedy się kłócą ze zdrowym rozsądkiem. Rozważania, czy 3-letnie dziecko przyczyniło się do powstania szkody, jak w uchwale 7 sędziów SN z dnia

⁵ A. Śmieja, *Uwagi na marginesie dyskusji nad przyczynieniem się poszkodowanego do powstania szkody*, NP 1979, nr 3, s. 34—35.

⁶ A. Ohanowicz, *Zobowiązania. Część ogólna*, Warszawa 1965, s. 98; idem, *Odpowiedzialność za szkodę z tytułu ryzyka a wina własna poszkodowanego*, [w:] *Księga pamiątkowa dla uczczenia pracy naukowej prof. K. Przybyłowskiego*, Kraków 1964, s. 191.

⁷ OSPiKA 1961, nr 4, poz. 111 z krytyczną glosą A. Szpunara.

20 IX 1975 r., III CZP 8/75 (choć w danym przypadku chodziło o odpowiedzialność osoby zobowiązanej do wynagrodzenia szkody z art. 436 § 1 k.c.)⁸, niełatwo jest zaakceptować.

Jakkolwiek uchwała z 11 I 1960 r., wydana pod rządami kodeksu zobowiązań zachowała zdaniem Sądu Najwyższego (orzeczenie SN z dnia 20 I 1970 r., II CR 624/69, OSN 1970, nr 9, poz. 163) pełną moc prawną z chwilą wejścia w życie kodeksu cywilnego, to jednak zauważyć można w orzecznictwie wyroki odmienne, będące odstępstwem od niej⁹. Świadczy to o tym, że uchwała budzi wątpliwości również w praktyce sądowej, która wskutek tego nie jest jednolita, co widać zwłaszcza w orzeczeniach sądów niższej instancji (niepublikowanych).

Z bogatej judykatury Sądu Najwyższego dotyczącej przyczynienia się poszkodowanego do wypadków komunikacyjnych wskażemy w tej pracy tylko niektóre orzeczenia, według następujących grup:

1) orzeczenia, w których Sąd Najwyższy przyjmuje przyczynienie się poszkodowanego jako przesłankę obniżenia odszkodowania z uwagi na jego działanie zawinione lub co najmniej niewłaściwe;

2) orzeczenia, w których Sąd Najwyższy nie przyjmuje przyczynienia się poszkodowanego uznając, że zachowanie jego było normalną reakcją osoby w sytuacji grożącego niebezpieczeństwa;

3) orzeczenia dotyczące małoletniego do lat 13 lub osoby niepełnoletniej ze względu na stan psychiczny lub fizyczny, którym winy przypisać nie można;

4) orzeczenia dotyczące wpływu przyczynienia się posiadacza pojazdu na odszkodowanie należne osobom przewożonym.

Ad 1. W tej grupie większość orzeczeń dotyczy niezachowania przez poszkodowanego należytej ostrożności, a nawet postępowania wbrew przepisom ruchu drogowego, np. przy przechodzeniu przez jezdnię¹⁰, przy jeździe tramwajem¹¹, wsiadaniu i wysiadaniu z pociągu¹², naruszeniu przez kierowcę-poszkodowanego przepisów o ruchu drogowym (np. przez zaniechanie przez kierowcę motoroweru obowiązku zapalenia po zmroku

⁸ OSN CP 1976, nr 7—8, poz. 151.

⁹ Por. choćby orzeczenie SN z dnia 19 X 1963 r., II CR 976/62, OSPiKA 1964, nr 11, poz. 222.

¹⁰ Por. orzeczenie SN z dnia 14 III 1962 r., 3 CR 985/61, OSPiKA 1962, nr 11, poz. 298; orzeczenie SN z dnia 29 V 1963 r., 2 CR 439/62, *ibidem*, 1964, nr 9, poz. 185 (z glosą A. Szpunara).

¹¹ Por. orzeczenie SN z 13 VI 1960 r., 1 CR 165/60, OSPiKA 1961, nr 7—8, poz. 204 (z glosą A. Szpunara); orzeczenie SN z dnia 3 II 1962 r., 4 CR 432/61, *ibidem*, 1962, nr 11, poz. 267.

¹² Por. orzeczenie z dnia 27 IV 1963 r., 4 CR 315/62, OSPiKA 1964, nr 10, poz. 194.

przedniego światła¹³, nie zmniejszeniu szybkości jazdy podczas trudnych warunków atmosferycznych¹⁴, nieostrożnej jazdy kierowcy w razie zderzenia się pojazdów mechanicznych¹⁵). Słusznie jednak zauważa A. Szpunar, że nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez użytkowników drogi publicznej nie zwalnia kierowcy pojazdu od uczynienia wszystkiego, co w konkretnej sytuacji mogło zapobiec nieszczęśliwemu wypadkowi¹⁶.

Do licznych wypadków komunikacyjnych dochodzi na skutek znajdowania się na jezdni pieszych w stanie nietrzeźwości. Dlatego nie dziwi wyrok z dnia 10 XI 1972 r. (I CR 460/72, OSPiKA 1974, nr 3, poz. 56), w którym Sąd Najwyższy głosi: „korzystanie z dróg publicznych w stanie odurzenia alkoholowego jest niedopuszczalne, bowiem osoba znajdująca się w takim stanie zagraża bezpieczeństwu tak swojemu, jak i innych użytkowników dróg”. Gdyby jednak miało to być traktowane jako jednoczesne przyczynienie się do powstania szkody (np. wyrządzonej nietrzeźwemu przechodniowi przez samochód), jak zdaje się wynikać z uzasadnienia orzeczenia (choć wyrok w tej sprawie jest niewątpliwie trafny¹⁷), to z pewnością stanowisko to jest zbyt daleko idące. Nie każde wykroczenie bowiem może być kwalifikowane jako przesłanka obniżenia odszkodowania. O wiele lepiej kwestię tę ujmuje orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 27 XI 1974 r. (II CR 647/74, OSPiKA 1976, nr 1, poz. 6 — uzasadn.), w którym czytamy: „okoliczność, że pieszy był w stanie nietrzeźwym w chwili najechania go przez samochód, nie stanowi samo przez się podstawy do przyjęcia, że pieszy ten przyczynił się do zaistnienia wypadku i szkody, a tym samym do zmniejszenia należnego mu odszkodowania. Zastosowanie art. 362 k.c. może wchodzić w grę tylko w razie ustalenia, iż nietrzeźwość miała wpływ na powstanie lub rozmiar szkody. Będzie to mieć miejsce dla przykładu wówczas, gdy pieszy w związku z nietrzeźwością idzie nieprawidłowo prawą stroną jezdni czy też zatacza się, nie reaguje na sygnał dźwiękowy względnie świetlny. Nie można natomiast mówić o istnieniu normalnego związku przyczynowego między nietrzeźwością poszkodowanego a najechaniem go przez nieprawidłowo jadący samochód w sytuacji, gdy idzie on prawidłowo lewą stroną i zo-

¹³ Por. orzeczenie SN z dnia 14 VII 1983 r., II CR 212/83, OSN CAP 1984, nr 2—3, poz. 37 (z glosą A. Ławrynowicza, NP 1984, nr 5, poz. 128).

¹⁴ Por. orzeczenie SN z dnia 17 XI 1972 r., I CR 493/72, OSPiKA 1973, nr 11, poz. 221; orzeczenie SN z dnia 20 X 1972 r., II CR 425/72, OSN 1973, nr 6, poz. 111 (uzasadn.).

¹⁵ Por. orzeczenie SN z dnia 25 VIII 1978 r., III CZP 48/78, OSPiKA 1979, nr 7—8, poz. 137 (uzasadn.); orzeczenie SN z dnia 18 X 1975 r., I CR 608/75, *ibidem*, 1977, nr 3, poz. 53 (uzasadn.).

¹⁶ Szpunar, *Wynagrodzenie szkody...*, s. 255.

¹⁷ Por. do tego orzeczenia SN glosę A. Szpunara, NP 1975, nr 3, s. 470.

staje najechany z tyłu. Dla przyjęcia przyczynienia się pieszego do szkody nie wystarcza hipotetyczna niemożność wykluczenia, że gdyby pieszy był trzeźwy, to jego reakcja byłaby odpowiednio szybsza i mogłoby nie dojść do wypadku”.

Podobnie rzecz wygląda, gdy kierowca prowadzący pojazd mechaniczny — ofiara wypadku — był w stanie nietrzeźwości. Jeżeli szkoda nie nastąpiła wyłącznie z jego winy, co zwalnia inne osoby od odpowiedzialności, to można przypisać kierowcy przyczynienie się do doznanej przez siebie szkody, lecz tylko wtedy, gdy istnieje normalny związek przyczynowy pomiędzy jego postępowaniem niewłaściwym (nagannym, sprzecznym z prawem) a szkodą.

Nie oznacza to, że nawołuję do zbytnej łagodności wobec osób siedzących za kierownicą po użyciu alkoholu. Jest oczywiste, że z uwagi na niebezpieczeństwo, które stwarza dla otoczenia kierowca nietrzeźwy, zjawisko to powinno być traktowane surowo, lecz temu służy prawo karne i prawo wykroczeń. W prawie cywilnym nie może natomiast działać automatyzm. Należy badać wszystkie okoliczności sprawy pod kątem istnienia związku przyczynowego.

Gdy kierowca ponosi odpowiedzialność za szkodę, której na skutek wypadku doznały osoby pijące z nim alkohol, to trafne jest stanowisko, że przyczyniły się one do wyrządzenia szkody¹⁸. Kierowcy-poszkodowanemu nie służy natomiast, zdaniem Sądu Najwyższego, żadne roszczenie odszkodowawcze wobec osób, z którymi wspólnie spożywał alkohol bądź nawet nakłaniały go one do tego, ani tym bardziej nie zachodzi przyczynienie się po ich stronie. Zachowanie tych osób, jakkolwiek naganne, nie zwalnia kierowcy od przestrzegania przez niego podstawowego obowiązku, jakim jest wymóg trzeźwości¹⁹.

Ad 2. Wiele orzeczeń dotyczy sytuacji, gdy Sąd Najwyższy nie przyjął przyczynienia się poszkodowanego do powstania lub zwiększenia szkody, nie dopatrując się po jego stronie nie tylko winy, lecz nawet niewłaściwego postępowania. Już w orzeczeniu z dnia 16 VIII 1956 r. (IV CR 481/56)²⁰, gdy rowerzysta na widok nieprawidłowo jadącego samochodu stracił panowanie nad sobą i skręcił w lewo, co doprowadziło do zderzenia dlań śmiertelnego, Sąd Najwyższy powiedział: „przyczynić się do szkody [...] można tylko działaniem lub zaniechaniem świadomym, a nie odruchem strachu, w jakim znalazł się poszkodowany z winy samego sprawcy”. Podobny pogląd wyraził Sąd Najwyższy w orzeczeniu z dnia

¹⁸ Por. orzeczenie SN z dnia 22 VIII 1958 r., I CR 29/58, OSN 1960, nr 1, poz. 15.

¹⁹ Por. orzeczenie SN z dnia 11 VII 1973 r., I PZ 180/73, OSPiKA 1975, nr 7—8, poz. 116 (z głosem A. Kocha).

²⁰ NP 1956, nr 11—12, s. 181.

29 I 1964 r. (II CR 351/63, OSPiKA 1965, nr 1, poz. 8) stwierdzając: „błędu w zachowaniu się pasażera, który wpadł pod koła ruszającego ze stacji pociągu ulegając złudzeniu optycznemu, wywołanego niedostatecznym oświetleniem peronu, nie można traktować jako przyczynienia się do wypadku. Nieprzemysłane odruchy strachu, wywołane sytuacją zagrażającą życiu człowieka, w której przeciętny człowiek może stracić panowanie nad sobą, nie stanowią przyczynienia się do szkody”. Ten kierunek orzecznictwa, niewątpliwie trafny, można uznać za ustalony.

W wyroku z dnia 21 X 1961 r. (2 CR 960/60, OSPiKA 1962, nr 9, poz. 254) Sąd Najwyższy orzekł, że nie każde zachowanie się poszkodowanego może być poczytane za przyczynienie się do wypadku. „Normalnym bowiem odruchem każdego człowieka jest usiłowanie zapobieżenia niebezpieczeństwu i odruch ten nie może być uznany za przyczynienie się do wyrządzenia szkody, jeżeli samo niebezpieczeństwo zostało wywołane przez sprawcę szkody”. W tej sprawie w czasie jazdy samochodem ciężarowym powódka usiłując zamknąć drzwi, które z winy kierowcy otworzyły się w drodze, została przez pęd powietrza wyrzucona z samochodu. Skutki były dla niej tragiczne. Została bowiem przejechana przez samochód i następnego dnia zmarła w szpitalu. Sąd Najwyższy uznał, że wypadek nastąpił z winy kierowcy, który przyjąwszy do kabiny pasażerów nie zadbał o bezpieczeństwo przez należyte zamknięcie drzwi z zewnątrz, skoro uszkodzenie zamka nie pozwoliło na bezpieczne zamknięcie od wewnątrz. W rezultacie przyczyną wypadku było zaniedbanie kierowcy, a nie zachowanie się poszkodowanej.

Z kolei w orzeczeniu z dnia 19 X 1963 r. (II CR 976/62, OSPiKA 1964, nr 11, poz. 222) Sąd Najwyższy uznał, że normalna reakcja poszkodowanego w sytuacji niespodziewanego niebezpieczeństwa najechania przez samochód nie może być traktowana jako przyczynienie się do wyrządzenia szkody. W tej sprawie powódka widząc nieprawidłowo, z nadmierną szybkością, nadjeżdżający samochód cofnęła się na skrzyżowaniu ulic, co mogło zdezorientować kierowcę.

Orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 16 IX 1974 r. (I CR 342/74, OSN 1975, nr 10—11, poz. 149) dotyczyło szkody wyrządzonej przechodniowi przez samochód na przejściu dla pieszych. W procesie powstała kwestia, czy powód przyczynił się do powstania szkody wchodząc na pasy przed nadjeżdżającym samochodem. Stanowisko Sądu Najwyższego, wyrażone w długiej tezie, która odrywa się od stanu faktycznego i ma znaczenie ogólniejsze, jest jednoznaczne: „osoba piesza przechodząca przez jezdnię w miejscu oznaczonym powinna mieć zapewnione maksymalne bezpieczeństwo. Wprawdzie przechodzący przez jezdnię obowiązany jest zachować szczególną ostrożność i przed wejściem na jezdnię upewnić się, czy nadjeżdżające pojazdy znajdują się w bezpiecznej odległości, jednak

obowiązek tym większej szczególnej ostrożności ciąży na kierowcy, który musi zawsze liczyć się z możliwością pojawienia się na jezdni osoby pieszej, jest więc obowiązany zmniejszyć szybkość do granic pozwalających w razie potrzeby na natychmiastowe zatrzymanie pojazdu. W związku z tym kierowca ma obowiązek obserwowania nie tylko jezdni, ale również przylegającego do jezdni w miejscu przejścia chodnika, aby upewnić się, czy nikt nie wkracza na jezdnię, a jeżeli wkracza, to natychmiast hamować, zanim przechodzień znajdzie się na torze jazdy samochodu”.

Jest to stanowisko, moim zdaniem, nadzwyczaj słuszne, biorące w ochronę przechodniów na pasach i w sposób zdecydowany odcinające się od sformułowanej w orzecznictwie karnym²¹ zasady ograniczonego zaufania w ruchu wielkomiejskim, która niczego właściwie nie rozwiązuje. Zarzuty, że stanowisko to uprzywilejowuje pieszych i może prowadzić do sparaliżowania ruchu wielkomiejskiego²² wydają mi się przesadzone. W wielu krajach (np. we Francji, czy Włoszech), gdzie ruch samochodowy jest znacznie bardziej rozwinięty niż w Polsce, przechodzień ma bezwzględne pierwszeństwo na pasach. Potrącenie go w tym miejscu przez samochód powoduje pełną odpowiedzialność kierowcy za szkodę, chyba że poszkodowanemu można przypisać winę umyślną. I jakoś nie stwarza to przeszkód w ruchu komunikacyjnym, lecz zmusza kierowców do zachowania szczególnej ostrożności oraz eliminuje prawie w całości wypadki na pasach, które w Polsce, niestety, do rzadkości nie należą. Tam natomiast, gdzie ruch samochodowy jest szczególnie wielki, przejścia dla pieszych powinny zostać wyposażone w urządzenia sygnalizacji świetlnej. Lepiej to rozwiąże sprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego niż mityczna zasada ograniczonego zaufania.

To stanowisko Sądu Najwyższego nie stoi w sprzeczności z innym, wyrażonym w orzeczeniu z dnia 24 V 1963 r. (2 CR 439/62)²³, w którym nakłada się na przechodnia, przekraczającego jezdnię, obowiązek zastosowania się do przepisów ruchu i zachowania przeciętnej ostrożności. Przechodzień nie może ograniczyć się do wyboru miejsca i czasu przekroczenia jezdni, lecz powinien upewnić się, czy w konkretnej sytuacji nie grozi mu niebezpieczeństwo ze strony kierowcy, nawet naruszającego przepisy ruchu drogowego. Niezachowanie takiej ostrożności przy przekraczaniu jezdni uzasadnia przyjęcie przyczynienia się przechodnia — w odpowiednim stopniu — do powstania szkody.

²¹ W Wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach przestępstw drogowych, uchwalonych na posiedzeniu połączonych Izb Karnej i Wojskowej SN w dn. 22 VI 1963 r. (PiP 1963, nr 11, s. 801).

²² A. Szpunar, Z problematyki wypadków komunikacyjnych w ruchu wielkomiejskim, PiP 1976, nr 10, s. 81.

²³ OSPiKA 1964, nr 9, poz. 185 (z glosą A. Szpunara).

Stanowisko Sądu Najwyższego, przedstawione wcześniej, nie dotyczy zachowania się przechodnia na wyznaczonych przejściach dla pieszych (pasach), lecz przekraczania jezdni w każdym innym miejscu. Obowiązek zachowania przez przechodnia przeciętnej, czy nawet — jak twierdzi A. Szpunar — szczególnej ostrożności²⁴, jest tu w pełni uzasadniony.

Odszkodowanie należne poszkodowanemu nie powinno ulec obniżeniu także wtedy, gdy wprawdzie jego zachowanie pozostaje w związku przyczynowym z doznaną przezeń szkodą, lecz nie można przypisać mu żadnego postępowania niewłaściwego. Ma to miejsce wówczas, gdy pobudki działania poszkodowanego były szlachetne, w szczególności chęć ratowania życia ludzkiego (np. dziecka, które znalazło się na torach przed nadjeżdżającym pociągiem), własności społecznej²⁵. Zasadę tę należy stosować również wtedy, gdy kierowca pojazdu — poszkodowany — na skutek wypadku, za który odpowiadają inne osoby (np. osoba zobowiązana do utrzymania dróg publicznych w należyтым stanie), prowadził pojazd prawidłowo i zachował należyłą ostrożność i staranność w danych warunkach²⁶.

Ad 3. Sąd Najwyższy konsekwentnie głosi, że przy odpowiedzialności na zasadzie ryzyka przyczynić się do powstania szkody może małoletni do lat 13 albo niepoczytalny z powodu stanu psychicznego lub cielesnego²⁷. W wyroku z dnia 15 II 1962 r.²⁸ Sąd Najwyższy, stwierdza: „brak świadomości działania po stronie poszkodowanego, którego zachowanie się doprowadziło do wypadku samochodowego, ma to znaczenie, że pozwanego nie można całkowicie zwolnić z odpowiedzialności z art. 153 k.z. (obecnie art. 436 § 1 k.c. — przyp. M. N.), gdy poszkodowanemu nie można przypisać winy. Nie oznacza to jednak, by pozwany z tytułu ryzyka miał zapłacić pełne odszkodowanie”. Zapatrywanie to zostało podtrzymane w orzeczeniu z dnia 20 I 1970 r. (II CR 624/69, OSN 1970, nr 9, poz. 163), a następnie w uchwale 7 sędziów z dnia 20 IX 1975 r. (III CZP 8/75, OSN 1976, nr 7—8, poz. 151)²⁹, w której Sąd Najwyższy stanowi: „zachowanie się małoletniego poszkodowa-

²⁴ W glosie cytowanej poprzednio.

²⁵ Por. Szpunar, *Wynagrodzenie szkody*, s. 246.

²⁶ Por. orzeczenie SN z dnia 12 I 1976 r., II CR 690/75, OSPIKA 1977, nr 3, poz. 56 (z glosą A. Rembielińskiego); orzeczenie SN z dnia 25 IX 1980 r., II CR 316/80, OSN 1981, nr 7, poz. 129 (uzasadn.).

²⁷ Także zresztą, gdy osoba odpowiedzialna za szkodę odpowiada na zasadzie winy — por. orzeczenie SN z dnia 7 III 1974 r., I CR 7/74, OSPIKA 1975, nr 5, poz. 103, oraz cyt. uchwałę z dnia 11 I 1960 r., I CO 44/59, *ibidem*. 1961, nr 4, poz. 111.

²⁸ NP 1963, nr 7—8, s. 901 (z aprobującą glosą A. Szpunara).

²⁹ Częściowo krytyczną analizę tej uchwały dokonał A. Szpunar, *Przyczynienie się do powstania szkody w wypadku drogowym*, NP 1977, nr 5, s. 633.

nego, któremu z powodu wieku winy przypisać nie można (art. 426 k.c.), może stosownie do art. 362 k.c. uzasadniać zmniejszenie odszkodowania należnego od osoby odpowiedzialnej za szkodę na podstawie art. 436 k.c.”³⁰ Ta linia orzecznictwa i uchwała, wydana na tle pytania prawnego w sprawie, w której poszkodowanym było 3-letnie dziecko, budzi moje najgłębsze zastrzeżenia. Prędzej już mógłbym podzielić pogląd, że do powstania szkody przyczyniły się osoby zobowiązane do nadzoru (np. rodzice) aniżeli 3-letnie dziecko. Tu jednak stanowisko Sądu Najwyższego jest akurat odwrotne. W wyroku z dnia 16 III 1983 r. (I CR 33/83)³¹, wydanym w sprawie, w której małoletni powód, liczący niespełna trzy lata, doznał poważnego uszkodzenia ciała. Sąd Najwyższy orzekł w tezie mającej charakter ogólny: „osoba zobowiązana według przepisów o czynach niedozwolonych do naprawienia szkody, poniesionej przez małoletnie dziecko, nie może na podstawie art. 362 k.c. żądać zmniejszenia swego obowiązku odszkodowawczego wobec tego dziecka na tej podstawie, że szkoda pozostaje w związku przyczynowym również z zawinieniem rodziców poszkodowanego, wyrażającym się w braku należytego nadzoru”³².

Ad 4. Szczególne sytuacje powstają w razie zderzenia się pojazdów mechanicznych i przewozu z grzeszności. Według zapatrywania ustalonego w orzecznictwie (choć na ogół krytycznie przyjmowanego w doktrynie) w razie przyczynienia się poszkodowanego do wypadku komunikacyjnego osoby mu najbliższe i pozostające z nim we wspólnocie domowej, które w tym wypadku również doznały szkody, ponoszą skutki prawne tego przyczynienia się na równi z przyczyniającym się (orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 10 IX 1965 r., II CR 283/65³³; z dnia 30 I—5 II 1963 r., 3 CR 111/63³⁴; z dnia 2 XII 1982 r., IV CR 484/82, OSPiKA 1984, nr 1, poz. 4 — uzasadn.). Nie powinno to dotyczyć jednak małoletnich dzieci, które nie mogą ponosić skutków przyczynienia się rodziców³⁵.

³⁰ Por. też orzeczenie SN z dnia 1 III 1985 r., I CR 27/85, OSPiKA 1989, nr 5, poz. 115 (z aprobującą glosą A. Szpunara).

³¹ OSPiKA 1985, nr 4, poz. 77 (z aprobującą glosą T. Narożnego).

³² O braku jednolitości poglądów w orzecznictwie świadczy zupełnie odmienne orzeczenie z dnia 2 XII 1982 r., IV CR 484/82, OSPiKA 1984, nr 1, poz. 4 (z krytyczną glosą A. Szpunara), w którym SN głosi, że: „przyczynienie się rodziców do powstania szkody, która dotknęła ich małoletnie dziecko, jest równoznaczne — co do skutków określonych w art. 362 k.c. — z przyczynieniem się samego poszkodowanego”.

³³ OSPiKA 1967, nr 7—8, poz. 174 (z aprobującą glosą K. Stefaniuka i krytyczną A. Szpunara, PiP 1967, nr 12, s. 1063).

³⁴ OSPiKA 1964, nr 3, poz. 54 (z częściowo krytyczną glosą A. Szpunara).

³⁵ Por. Szpunar, *Wynagrodzenie szkody...*, s. 262.

Koncepcja „więzi rodzinnej i domowej” budzi poważne wątpliwości, co przekonująco uzasadnili A. Szpunar³⁶ i A. Kubas³⁷, gdyż może prowadzić do rozstrzygnięć niesłusznych. Nie widać uzasadnienia prawnego dla stwierdzenia, że każdy członek wspólnoty rodzinnej ma ponosić niekorzystne skutki majątkowe, będące wynikiem zachowania się jednego z członków tej wspólnoty.

Inne stanowisko zajmuje judykatura, gdy w razie zderzenia się pojazdów mechanicznych szkodę ponosi osoba obca, przewożona przez jednego z posiadaczy pojazdów. W takim przypadku jego przyczynienie się do powstania doznanej przez nią szkody nie uzasadnia obniżenia odszkodowania należnego tej osobie od posiadacza drugiego pojazdu (uchwała Sądu Najwyższego z dnia 25 VIII 1978 r., III CZP 48/78)³⁸.

III. PRZYZCYNIE NIE SIĘ POSZKODOWANEGO W PRAWIE FRANCUSKIM

Analizę porównawczą ograniczamy jedynie do prawa francuskiego z uwagi na bogate orzecznictwo dotyczące przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody, oddziaływanie prawa francuskiego także na poglądy w nauce polskiej oraz na zdecydowaną tendencję, zwłaszcza od orzeczenia Cour de Cassation z dnia 21 VII 1982 r., do daleko idącej ochrony poszkodowanego w wypadkach komunikacyjnych.

W prawie francuskim nie ma przepisu, który normowałby przyczynienie się poszkodowanego. Zasady tej instytucji zostały wskutek tego ustalone przez orzecznictwo pod wpływem różnych koncepcji powstających w nauce. Twierdzono zwłaszcza, że pomiędzy odpowiedzialnym za szkodę a poszkodowanym istnieje w pewnych warunkach, w szczególności w razie winy tego ostatniego, podział odpowiedzialności³⁹.

Odpowiedzialność posiadacza pojazdu mechanicznego (*gardien*) opiera się na art. 1384 ust. 1 k.c. Orzecznictwo na drodze prawotwórczej wykładni ustaliło, że jest to odpowiedzialność, od której można się zwolnić tylko w razie siły wyższej oraz pod pewnymi warunkami w razie

³⁶ Szpunar, glosa cyt. w przyp. 32.

³⁷ A. Kubas, *Zachowanie się osób trzecich jako przyczynienie się poszkodowanego*, t. XXVII, Kraków 1976, s. 32.

³⁸ OSPiKA 1979, nr 7—8, poz. 137 (z glosą A. Rembielińskiego).

³⁹ Por. R. Savatier, *Traité de la responsabilité civile*, t. II, Paryż 1951, s. 40—41; P. Monnier, *Traité théorique et pratique de la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles*, Paryż 1960, s. 77; H. i L. Mazeaud, A. Tunc, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle*, t. II, Paryż 1958, s. 523 i n.

działania poszkodowanego lub osoby trzeciej. Jest to więc w rzeczywistości odpowiedzialność na zasadzie ryzyka (*le risque créé*)⁴⁰, choć niektórzy są zdania, że tylko domniemanie odpowiedzialności opartej na winie (*la faute dans la garde*)⁴¹.

W zakresie przyczynienia się poszkodowanego, a więc częściowego zwolnienia się posiadacza pojazdu od odpowiedzialności, orzecznictwo przechodziło długą ewolucję. Orzeczenie Sądu Kasacyjnego z dnia 13 IV 1934 r. (D. 1934. 1. 41) przyjęło, że poza siłą wyższą i działaniem osoby trzeciej wina poszkodowanego⁴² zwalnia częściowo od odpowiedzialności posiadacza pojazdu. Począwszy od 1961 r. sytuacja poszkodowanego uległa pogorszeniu, gdyż Sąd Kasacyjny w serii orzeczeń uznał, że dla częściowej egzoneracji posiadacza wystarczy dowód nawet niezawinionego przyczynienia się poszkodowanego (*fait non fautif de la victime*). W orzeczeniu z dnia 4 III 1970 r. Sąd Kasacyjny powrócił na dawne pozycje. Od tego orzeczenia tylko wina poszkodowanego była podstawą do zmniejszenia odszkodowania. Sądy obniżały więc odszkodowanie w stopniu proporcjonalnym do zawinienia poszkodowanego.

Radykalną zmianę wprowadziło w tej kwestii orzeczenie Sądu Kasacyjnego z dnia 21 VII 1982 r. (D. S. 1982. J. 449) w sprawie Desmares. Jak pisze Y. Lambert-Faivre⁴³, francuskie prawo odpowiedzialności cywilnej doznało na skutek tego orzeczenia elektrowstrząsu. Sąd Kasacyjny odrzucił całą koncepcję „podziału odpowiedzialności” pomiędzy stronami, a więc i przyczynienia się poszkodowanego, wprowadzając prawie absolutną odpowiedzialność posiadacza pojazdu (*gardien de la chose*) ze wypadki samochodowe. Tylko zdarzenie mające cechy siły wyższej może go zwolnić od odpowiedzialności. Pełne ryzyko odpowiedzialności za szkodę obciąża więc posiadacza pojazdu. Żadne przyczynienie się poszkodowanego nie ma znaczenia prawnego. Zachowanie się pieszego (poszkodowanego) nie może być podstawą do wyłączenia odpowiedzialności sprawcy szkody, chyba że — jak twierdzi się w doktrynie — będzie to po stronie poszkodowanego wina umyślna, oznaczająca zamach samobójczy⁴⁴. Stanowisko Sądu Kasacyjnego różnie jest przy-

⁴⁰ Savatier, *op. cit.*, t. I, s. 427; G. Marty, P. Raynaud, *Droit civil*, t. II, Paryż 1962, s. 451; H. Lalou, *Traité pratique de la responsabilité civile*, Paryż 1962, s. 698 i n.

⁴¹ Mazeaud, Tunc, *op. cit.*, s. 319 i n.; Monnier, *op. cit.*, s. 15 i n.

⁴² Wina ta nie musiała być *imprévisible et irrésistible*, chyba że miała powodować całkowite zwolnienie od odpowiedzialności (począwszy od orzeczenia Cour de Cassation z 29 VIII 1940 r. S. 1940.1.81).

⁴³ Y. Lambert-Faivre, *Pour un nouveau regard sur la responsabilité civile*, D.S.1983.Chron.XVIII.102.

⁴⁴ *Ibidem*.

owane w doktrynie — aprobowano⁴⁵ i krytycznie⁴⁶, lecz sądy stosują orzeczenie Desmares coraz częściej⁴⁷.

Ta linia orzecznictwa została przyjęta w ustawie z dnia 5 VII 1985 r., normującej wynagrodzenie szkód doznanych na skutek wypadków komunikacyjnych. Posiadacz pojazdu mechanicznego nie ponosi odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną innej osobie (pieszemu, rowerzyście, osobie przewożonej) tylko w razie „niewybaczalnej” (*inexcusable*) winy poszkodowanego, która stanowiła przy tym wyłączną przyczynę wypadku. Winy tej nie można przypisać osobom poniżej 16 lat i powyżej 70 lat albo niepoczytalnym. Wobec tych osób posiadacz pojazdu nie odpowiada tylko wtedy, gdy chciały one sobie wyrządzić szkodę. Żadne przyczynienie się poszkodowanego nie może być wzięte pod uwagę przez sąd. Odszkodowanie — obciążające w efekcie ubezpieczyciela pojazdu mechanicznego — zbliża się do systemu świadczeń automatycznych dla ofiar wypadków komunikacyjnych, przyjętego w niektórych krajach (Izrael, Quebec, Szwecja, Nowa Zelandia), lecz nie jest takim w czystej postaci, gdyż opiera się na zasadach odpowiedzialności cywilnej. To rozwiązanie jakkolwiek polepsza niewątpliwie sytuację poszkodowanych na skutek wypadków komunikacyjnych (z wyjątkiem kierowców pojazdów), jest wskutek tego krytycznie przyjmowane w doktrynie, jako że zatrzymało się w pół drogi pomiędzy systemem świadczeń automatycznych i systemem odpowiedzialności cywilnej. „Świat prawniczy” nie chce pogodzić się z zasadą pełnego wynagrodzenia szkody doznanej przez poszkodowanego, którego zawinione zachowanie pozostawało w związku przyczynowym z powstaniem szkody, lecz nie był to związek wyłączny⁴⁸. Unormowanie przyjęte w ustawie z dnia 5 VII 1985 r. podlega jednak daleko idącej interpretacji w orzecznictwie, wskutek czego

⁴⁵ Lambert-Faivre, *op. cit.*, twierdzi, że orzeczenie Sądu Kasacyjnego jest wynikiem ewolucji systemu odpowiedzialności cywilnej, ma na celu ochronę poszkodowanego i właściwie rozdziela odpowiedzialność na zasadzie winy i na zasadzie ryzyka. Z art. 1384 § 1 nie wynika żadna *faute dans la garde*, lecz *le risque dans la garde*.

⁴⁶ C. Larroumet (glosa do tegoż orzeczenia D.S.1982.1.452) jest zdania, że wyrok Sądu Kasacyjnego jest niezasadny z punktu widzenia logiki i słuszności, burzy dotychczasowy, tradycyjny reżim odpowiedzialności cywilnej, wprowadza system automatycznego wynagrodzenia za szkody doznane w wypadkach komunikacyjnych, co należy do ustawodawcy.

⁴⁷ Por. E. Serverin, M. C. Rondeau-Rivier, *Un essai d'évaluation du changement de droit: La mesure des incidences de l'arrêt Desmares*. D.1985. Chron.XXXIX; G. Durry, „Revue Trimestrielle de Droit Civil” 1986, s. 122.

⁴⁸ Por. C. Larroumet, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation: L'amalgame de la responsabilité civile et de l'indemnisation automatique*, D.1985.Chron.XL; Serverin, Rondeau-Rivier, *op. cit.*, s. 229 i n.; Durry, *op. cit.*

stwierdzić można, że ewolucja zagadnienia przyczynienia się poszkodowanego nie jest jeszcze zakończona⁴⁹.

Ten krótki szkic chciałbym zakończyć pytaniem, czy w świetle tak daleko idącej ochrony poszkodowanego w prawie francuskim nie wyglądają błodo orzeczenia naszego Sądu Najwyższego, w których przyjmuje się przyczynienie się małoletnich (nawet 3-5-letnich) dzieci do wypadków samochodowych i to nawet na przejściach dla pieszych? Czy w wypadkach komunikacyjnych w ogóle powinniśmy mówić o przyczynieniu się poszkodowanego, gdy nie można przypisać mu winy? Czy nie należałoby raczej przyjmować pełnej odpowiedzialności sprawcy szkody, skoro „uruchomił” on mechanizm jej powstania, a bez jego działania lub zaniechania w ogóle szkody by nie było (czynnik włączenia się poszkodowanego byłby wówczas irrelevantny), a więc szkoda pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z jego zachowaniem się; bądź przyjmować pełną nieodpowiedzialność sprawcy szkody, lecz tylko wtedy, gdy poszkodowany „sam sobie szkodę wyrządził”, co — moim zdaniem — może zachodzić tylko wówczas, gdy szkoda nastąpiła wyłącznie z jego winy umyślnej. Przy odpowiedzialności na zasadzie ryzyka niewłaściwość postępowania poszkodowanego, gdy winy przypisać mu nie można (z powodu wieku lub niepoczytalności), nie miałyby żadnego znaczenia prawnego. Byłoby to pełne ryzyko posiadacza pojazdu mechanicznego, stwarzającego niebezpieczeństwo dla otoczenia, ryzyko łągodzone jedynie przez ubezpieczenie. Z drugiej strony stanowisko takie zwiększałoby ochronę poszkodowanego, co stanowi wyraźną tendencję nowoczesnego prawa.

Wpłynęło
do Redakcji Naukowo-Dydaktycznej
„Folia iuridica” w 1988 r.

Uniwersytet Mikołaja Kopernika
w Toruniu

Mirosław Nesterowicz

CONTRIBUTION DE LA VICTIME DANS DES ACCIDENTS
DE LA CIRCULATION

Dans le droit polonais la contribution de la victime au dommage est réglementée par l'article 362 du C.c. qui statue: „Si celui qui a subi le dommage a contribué au dommage, l'obligation de le réparer est réduite selon les circon-

⁴⁹ Por. omówienie J. Hueta (*Jurisprudence française en matière de droit civil. Responsabilité civile*), „Revue Trimestrielle de Droit Civil” 1987, no 2, s. 322 i n.

stages et, en particulier, en fonction du degré de la faute respective des deux parties".

Les opinions présentées dans la doctrine quant à l'interprétation de cette règle sont très différenciées. Par contre dans la jurisprudence domine la conception causale d'après laquelle une seule condition nécessaire d'appliquer l'art. 362 du C.c. consiste dans le fait qu'il y a rapport de causalité entre le dommage et le comportement de la victime (*causa concurrrens*).

L'auteur critique la jurisprudence de la Cour Suprême. Il trouve qu'elle n'accorde pas assez de protection aux victimes. C'est vrai que la Cour Suprême n'admet pas le fait de la victime lorsqu'il s'agit de réactions normales d'une personne en face d'un danger (p.ex. acte réflexe de peur). Mais elle admet tout de même que, les mineurs n'ayant pas 13 ans révolus (suivant l'article 426 du code civil à cet âge la minorité les rend juridiquement irresponsable) peuvent encourir la responsabilité d'un accident en ce sens que la Cour peut réduire les dommages et intérêts à cause de leur contribution à l'accident. Quant aux mentalement ou physiquement handicapés leur contribution à un accident est reconnue possible.

Le droit polonais est analysé par l'auteur en comparaison avec le droit français. L'auteur indique l'arrêt de la Cour de Cassation du 21 VI 1982 (D. 5 1982 J. 449) dans l'affaire Desmares où on avait reconnu la responsabilité presque absolue du gardien de la voiture du fait des accidents de la circulation, en rejetant la contribution de la victime. Cette attitude de la jurisprudence avait été maintenue dans la loi du 5 VII 1985 qui régit la réparation des dommages causés par des accidents de la circulation (D. 1985. Chron. XL). Selon ce droit le gardien d'un véhicule terrestre à moteur n'est pas responsable du dommage causé à une autre personne (piéton, personne transportée etc.) uniquement en cas d'une faute inexcusable de la victime qui a été la cause exclusive de l'accident. Une autre contribution de la victime n'a pas d'importance juridique. L'auteur approuve la solution acceptée en France. Il est d'avis, que l'auteur du dommage, qui avait „mis en marche" tout l'accident doit subir la pleine responsabilité, car à moins de son activité ou de son omission, il n'y aurait eu en général aucun dommage. Le dommage est en rapport de causalité avec son comportement, et l'élément de l'implication de la victime est peu important. Le risque incombe uniquement au gardien d'un véhicule à moteur qui crée le danger pour l'entourage. Ce risque est atténué seulement par l'assurance de responsabilité civile.