

ZBIGNIEW DUDKOWIAK

## PRZYCZYNY WYPADKÓW DROGOWYCH NA TLE TEORII PRZYCZYNOWOŚCI<sup>1</sup>

1. Bezpieczeństwo ruchu drogowego, ze względu na różnorodność zagrożeń mogących powstać w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, jak i złożoność warunków powstawania tych zagrożeń, stanowi z naukowego punktu widzenia problem międzydyscyplinarny. Zajmują się nim obecnie obok nauk prawnych i ekonomicznych również inżynieria ruchu drogowego (*traffic engineering*), psychologia, medycyna oraz inne dyscypliny i subdyscypliny naukowe.

Jak wiadomo, główny wysiłek badań nad wypadkami drogowymi skierowany jest na poznanie ich przyczyn w celu podjęcia skutecznych środków prewencyjnych. Mimo wielu badań i opracowań literaturowych brak jest zadowalających definicji podstawowych pojęć związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego<sup>2</sup>, a zwłaszcza ostrych pojęć charakteryzujących przyczyny wypadków drogowych. Taki stan rzeczy pociąga ważne teoretyczne i praktyczne następstwa. Jeżeli sens używanych terminów nie jest jasny, to nie można według nich dokonać poprawnej klasyfikacji zjawisk, bowiem w celu przeprowadzenia klasyfikacji niezbędne jest uprzednie zaobserwowanie kryteriów będących jej podstawą<sup>3</sup>.

Mimo że statystyczna klasyfikacja wypadków drogowych była już wielokrotnie krytykowana<sup>4</sup>, większość zarzutów kierowanych przeciwko niej jest w dalszym ciągu aktualna.

Istotnym zarzutem, który można kierować przeciwko statystyce wypadków drogowych jest pomieszanie pojęć przyczyny i odpowiedzialności za wypadek. Informacje o przekroczeniu przepisów drogowych oraz o winie uczestników ruchu drogowego, podawane jako przyczyny, stano-

<sup>1</sup> Artykuł stanowi fragment szerszego opracowania.

<sup>2</sup> M. Madeyski, *Problematyka bezpieczeństwa ruchu drogowego i jej aspekt naukowo-badawczy*, w: *Problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego*, Warszawa 1971, s. 32.

<sup>3</sup> S. Nowak, *Studia z metodologii nauk społecznych*, Warszawa 1965, s. 245 - 246.

<sup>4</sup> A. Bachrach, *Ryzyko i nieostrożność w komunikacji drogowej a oceny prawnokarne*, Wrocław—Warszawa—Kraków 1965, s. 96, 97 i nast.

wią mało przydatną wartość poznawczą dla celów prewencji. Natomiast istotne znaczenie mają informacje, które mówią o przebiegu wypadku oraz prowadzą do dokładniejszego poznania głównych przyczyn wypadków drogowych. W literaturze przedmiotu problem ten jest szczególnie doceniany. Operowanie tylko dość ogólnymi wskazówkami interpretacyjnymi, jak dla przykładu często spotykany pogląd, że powstanie wypadku uzależnione jest od „człowieka, drogi i pojazdu”, ma znikomą wartość poznawczą dla celów prewencji wypadkowej. Nie wymaga bliższego uzasadnienia spostrzeżenie, że każda z wymienionych przyczyn nie jest „prawdziwą” przyczyną wypadku, ponieważ z reguły istnieją inne przyczyny poprzedzające wypadek.

W statystyce wypadków brak informacji o przyczynach ubocznych (okolicznościach) towarzyszących wypadkowi, a przyczynę główną ustala się z dużym uproszczeniem<sup>5</sup>. Mianowicie przyjmuje się zasadę, że każdy wypadek spowodowany jest jedną tylko przyczyną. Tymczasem zgodnie z powszechnie panującym poglądem do wypadku drogowego z reguły dochodzi w następstwie nie jednej przyczyny, lecz „splotu przyczyn” wzajemnie warunkujących się w swym działaniu<sup>6</sup>. Zastrzeżenie budzi również to, że „rzeczywistej” przyczyny nie definiuje się w każdym indywidualnym wypadku. Jej określenie polega na klasyfikowaniu do jednej z wielu w „tabeli przyczyn”<sup>7</sup> zawierającej takie nieprecyzyjne sformułowania, jak np. „nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu”, „nieprawidłowe wymijanie lub wyprzedzanie”, „nieprzestrzeganie przepisów o ruchu pieszym” itp.<sup>8</sup> Zdaniem A. Bachracha zakresy tych pojęć wzajemnie zachodzą na siebie, bowiem „nieprawidłowe wymijanie lub wyprzedzanie” bądź „nieprzestrzeganie przepisów o ruchu pieszym” z reguły powoduje naruszenie czyjegoś pierwszeństwa<sup>9</sup>.

Powyższe uwagi skłaniają do postawienia dwóch zasadniczych pytań. Po pierwsze, która z definicji pojęcia „przyczyna” może być praktycznie przydatna dla celów statystycznych jako narzędzie selekcji przyczyn danego wypadku drogowego, po drugie, jakie kryteria należałoby przyjąć

<sup>5</sup> L. Chróścicki, *Statystyka wypadków drogowych w formie kartoteki selekcyjnej*, w: *Problemy bezpieczeństwa ...*, op. cit., s. 129.

<sup>6</sup> Por. np. M. Madeyski, op. cit., s. 25-26; A. Bachrach, op. cit., s. 27; B. Young, *Road Safety*, w: *Road and their Traffic*, Glasgow 1960, s. 309; T. Cyprian, *Wypadki drogowe w świetle prawa karnego*, Warszawa 1963, s. 28 - 32.

<sup>7</sup> Por. L. Chróścicki, op. cit., s. 129 - 130. Podstawą statystyki wypadków drogowych w Polsce są blankiety kart wypadków drogowych wypełniane przez organa Milicji Obywatelskiej. Karty te, zebrane z całego kraju w Ośrodku Zmechanizowanych Obliczeń Polskich Kolei Państwowych w Warszawie, są podstawą sporządzania zestawień informacji o wypadkach w formie sprawozdań (miesięcznych, kwartalnych i rocznych).

<sup>8</sup> Zob. „Wypadki drogowe”. Statystyka Polski — Materiały Statystyczne, Warszawa 1968, 1969, 1970.

<sup>9</sup> A. Bachrach, op. cit., s. 97 - 98.

jako podstawę klasyfikacji przyczyn wypadków drogowych, ażeby udoskonalić obecną sprawozdawczość statystyczną?

Celem niniejszego artykułu jest próba odpowiedzi na pierwsze pytanie. Drugi problem jako nader obszerny ma być zasygnalizowany.

2. Podejmując próbę odpowiedzi na postawione pytanie, wypada zauważyć, że pojęcie związku przyczynowego, stanowiące przedmiot zainteresowań przede wszystkim filozofii, jest ogniskiem polemik w wielu dziedzinach nauki.

W piśmiennictwie filozoficznym i prawniczym jako „filozoficzne” uznaje się pojęcie przyczyny J. St. Milla<sup>10</sup>. Uważa się, że jest to pojęcie ścisłe, lecz zarazem nieprzydatne w praktyce. Ze względu na praktyczną nieprzydatność filozoficznego pojęcia przyczyny, poszczególne gałęzie nauki tworzą własne definicje „przyczyny” z punktu widzenia sfery zainteresowań i celu badań<sup>11</sup>.

Sedno problemu przyczynowości — jak pisze L. Lernell — „tkwi w wyselekcjonowaniu z całego splotu przyczynowo-skutkowego tych powiązań, które są właściwe ze względu na istotę badanego zjawiska oraz na obiektywnie zdeterminowane cele badawcze”<sup>12</sup>. Wydaje się, że takie spojrzenie na zagadnienie przyczynowości w praktyce jest jak najbardziej uzasadnione, również w odniesieniu do przyczyn wypadków drogowych. Wielość i różnorodność tych przyczyn sprawia, że wręcz niemożliwe jest znalezienie definicji przyczyny wypadku, która mogłaby mieć uniwersalne zastosowanie w różnych dyscyplinach zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego. Toteż dyscypliny te, tworząc na własny użytek definicję przyczyny wypadku, nie roszczą sobie pretencji, aby była to definicja ścisła i wyczerpująca.

Dokonanie krótkiego przeglądu tych różnych zapatrywań na problem przyczynowości ułatwi zaobserwowanie i wybór kryterium selekcji przyczyn wypadków drogowych, które mogłoby służyć celom statystycznym. W przeglądzie tym, obok istniejących nielicznych prób odrębnego konstruowania pojęcia „przyczyna” dla potrzeb prewencji wypadkowej, celowe będzie uwzględnienie licznych pojęć przyczynowości tworzonych na podstawie teorii związku przyczynowego na użytek innych dziedzin, a zwłaszcza dla potrzeb nauk prawnych. Istnieją poglądy w literaturze<sup>13</sup>, że pojęcia przyczynowości wykorzystywane w naukach prawnych mogą służyć również celom zapobiegania wypadkom drogowym. Poglądy te wydają się słuszne, jeżeli zważy się, że mimo odmiennych zadań, jakie

<sup>10</sup> W. Krajewski, *Związek przyczynowy*, Warszawa 1967, s. 99; także L. Lernell, *Zagadnienie związku przyczynowego w prawie karnym*, Warszawa 1962, s. 57 i nast.

<sup>11</sup> W. Krajewski, op. cit., s. 99 i 106.

<sup>12</sup> L. Lernell, op. cit., s. 99.

<sup>13</sup> Zob. np. A. Bachrach, *Przyczyny przestępstw drogowych w świetle statystyki i badań aktowych*, PiP 1969, nr 8 - 9, s. 360.

wyłaniają się na przykład w prawie karnym oraz w innych dziedzinach zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego, problemy przyczynowości są zbliżone. Zarówno w profilaktyce, jak i w prawie karnym chodzi o wyselekcjonowanie z całego splotu przyczynowo-skutkowego obiektywnie istniejących powiązań dla realizacji celu, którym jest zwalczanie wypadków drogowych<sup>14</sup>. Dziedziny te różnią się jedynie zakresem pola badawczego, które w naukach prawnych dotyczy głównie obiektywnie istniejących powiązań przyczynowych, istotnych dla penalizacji czynów ludzkich. Natomiast w prewencji wypadkowej istotna jest zarówno podmiotowa, jak i przedmiotowa strona wypadku drogowego<sup>15</sup>.

Jest oczywiste to, że kryteria określające przyczyny wypadku drogowego dla sfery zainteresowań profilaktycznych muszą być sprecyzowane inaczej niż dla potrzeb określenia odpowiedzialności prawnej. Warto zastanowić się jednak, czy pojęcia przyczyny tworzone na użytek nauk prawnych, przy ich pewnej modyfikacji, mogą służyć celom profilaktycznym.

Ze względu na dużą ilość definicji „przyczyny”, z których nie wszystkie spotkały się z oddźwiękiem w praktyce, celowe jest wskazanie tylko najważniejszych z nich oraz podanie ich istoty na podstawie klasycznych przykładów wypadku drogowego.

3. Z reguły punktem wyjścia do podjęcia próby rozwiązania zagadnienia przyczynowości w praktyce, z uwagi na filozoficzny aspekt tego zagadnienia, jest analiza filozoficznego pojęcia przyczyny. Obranie takiej drogi jest charakterystyczne przede wszystkim przy szerszych opracowaniach zagadnienia związku przyczynowego w naukach prawnych<sup>16</sup>. Z uwagi na wąskie ramy opracowania trudno rościć sobie pretensje do szerszych rozważań nad ontologicznym charakterem przyczyny i skutku oraz przeprowadzać tu szczegółową analizę treści powiązań między filozoficznym ujęciem problemu przyczynowości a jego rozwiązaniem w teorii innych nauk.

Ażeby jednak móc odróżnić interpretację pojęć przyczynowości tworzonych przez nauki szczegółowe od interpretacji pojęć przyczynowości filozoficznych, pożyteczne będzie przytoczenie wspomnianej wyżej milrowskiej definicji przyczyny.

Według J. St. Milla przyczyna jest „całkowitą sumą warunków, pozytywnych i negatywnych, wziętych razem: całością składników każdego opisu, które gdy zostaną zrealizowane, następnik zjawia się niezmienn-

<sup>14</sup> Istnieją również punkty styeczne w stosowanych przez te dziedziny metodach zwalczania szkodowości losowej, gdyż represja prawno-karna pełni także funkcję prewencyjną. Por. L. Lernell, op. cit., s. 343.

<sup>15</sup> Por. A. Bachrach, *Ryzyko i nieostrożność w komunikacji...*, op. cit., s. 97.

<sup>16</sup> L. Lernell, op. cit., s. 3 i 39.

nie"<sup>17</sup>. Definicję tę należy traktować jako tzw. kondycjonalną definicję przyczyny, przez którą rozumie się najczęściej „zespół warunków realnych, tworzących warunek dostateczny (lub nawet dostateczny i konieczny zarazem) zdarzenia-skutku”<sup>18</sup>.

J. St. Mill zdecydowanie stoi na stanowisku, że przyczynę stanowi całość sumy warunków, a nie jeden spośród poprzedników skutku. Należy jednak zaznaczyć, że to kondycjonalne ujęcie przyczyny nie wyraża idei powszechnego i uniwersalnego oddziaływania wzajemnego w przyrodzie<sup>19</sup>. Autor bowiem rozumie przez przyczynę tylko taki zespół antecedentów, których obecność jest konieczna i wystarczająca, aby wywołać skutek. Inaczej mówiąc, antecedentami „przyczyny” w ujęciu J. St. Milla są tylko takie czynniki (zdarzenia, stany itp.), które można uważać za *conditiones sine quibus non* skutku. Mogłoby się więc wydawać, że autor dopuszcza możliwość wyodrębnienia i traktowania jako przyczynę niektórych tylko (lub jednego) spośród „sumy” warunków. Tymczasem śledząc dokładniej tok jego wyводу, należy stwierdzić, że postępowanie takie jest według niego niedopuszczalne<sup>20</sup>. Stanowisko autora przekreśla tym samym praktyczną przydatność jego definicji, gdyż posługiwanie się koncepcją zespołu wszystkich czynników determinujących powstanie skutku byłoby w praktyce zabiegiem jałowym. Autor wprawdzie zgadza się z tym, że w praktyce spośród warunków-poprzedników zwykle wyróżnia się jeden i traktuje się go jako przyczynę, lecz uważa, że praktyka taka jest niezgodna z zasadami wyjaśniania naukowego<sup>21</sup>.

Definicja J. St. Milla, mimo praktycznej nieprzydatności, zasługuje na uwagę, głównie ze względu na jej duży wpływ na kształtowanie się różnych teorii kauzalnych w nauce prawa (karnego i cywilnego)<sup>22</sup>. Poza tym wiele określonych znaczeń słowa „przyczyna” używanych potocznie w innych dziedzinach zdaje się wywodzić swój rodowód z pojęcia przyczyny J. St. Milla. Potocznie, jak pisze E. Nagel, „zdarzenie często wyróżniane jako przyczyna jest zwykle zdarzeniem, które dopełnia układ warunków wystarczających dla zajścia skutku, a zarazem zdarzeniem uznawanym z różnych względów za ważne”<sup>23</sup>.

4. Z pojęcia przyczyny J. St. Milla wiedzie swój rodowód teoria równowartości przyczyn zajmująca dominującą pozycję w doktrynie prawa karnego<sup>24</sup>. W literaturze prawniczej teoria ta bywa różnie określana:

<sup>17</sup> J. St. Mill, *System logiki*, t. I, Warszawa 1962, s. 514.

<sup>18</sup> W. Krajewski, op. cit., s. 91.

<sup>19</sup> L. Lernell, op. cit., s. 61.

<sup>20</sup> J. St. Mill, op. cit., s. 508.

<sup>21</sup> Ibidem.

<sup>22</sup> L. Lernell, op. cit., s. 60 - 61.

<sup>23</sup> E. Nagel, *Struktura nauki*, Warszawa 1970, s. 74.

<sup>24</sup> L. Lernell, op. cit., s. 193.

jako teoria ekwiwalencji, warunkowości, równowartości przyczyn lub warunku *sine qua non*.

Według teorii równowartości przyczyn dla stwierdzenia powiązania przyczynowego wystarczy, aby z sumy warunków w ramach pewnego zdarzenia wystąpił jeden, bez którego skutek nie mógłby nastąpić. Zgodnie z założeniem tej teorii, poszczególne warunki z sumy warunków determinujących dane zdarzenie (bez których skutek by nie nastąpił) uważać należy za równowartościowe warunki konieczne dla nastąpienia skutku. Każdy z równowartościowych warunków *sine qua non* może stanowić przyczynę skutku.

W prawie karnym dla stwierdzenia związku przyczynowego jako podstawy odpowiedzialności wystarczy, ażeby zachowanie się człowieka było warunkiem koniecznym nastąpienia skutku. Dla wykrycia takiego warunku wykorzystuje się pewną konstrukcję badawczą tzw. test na warunek *sine qua non*. Polega ona na myślowej eliminacji poszczególnych warunków wchodzących w grę przy danym zdarzeniu oraz wskazaniu takiego spośród badanych warunków, po eliminacji którego skutek nie nastąpiłby.

Z uwagi na to, że w rzeczywistości występują zależności „wielojednoznaczne”, tj. takie, w których „wiele różnych rodzajów przyczyn może wywołać zasadniczo ten sam skutek”<sup>25</sup>, w praktyce zachodzi często potrzeba badania sytuacji, gdy współdziałanie wielu osób „kumulatywnie” lub „alternatywnie” (każdej z osobna) sprowadza skutek<sup>26</sup>. Można powiedzieć, że tam, gdzie chodzi o „kumulatywne” działanie różnych przyczyn, stosowanie testu *sine qua non* nie napotyka na trudności<sup>27</sup>. Skoro metodą eliminacji ustalili się np., że nawet gdyby kierowca nie był pod wpływem alkoholu i jechał z dozwoloną szybkością, musiałby przejechać człowieka wpadającego wprost pod koła samochodu, to nie ma związku przyczynowego między prowadzeniem pojazdu przez kierowcę w stanie nietrzeźwym (czy też stwierdzonym przekroczeniem granicy bezpiecznej szybkości) a wypadkiem<sup>28</sup>.

Kryteria teorii równowartości przyczyn zawodzą jednak w przypadkach wielosprawstwa, gdy chodzi o „alternatywne” działanie wielu osób, z których każde może być wystarczające dla wywołania identycznego skutku. Np. do wypadku drogowego doszło w wyniku wzajemnego oślepienia kierowców reflektorami, przy mijaniu się prowadzonych przez tych kierowców samochodów, z niebezpieczną szybkością, w nocy oraz

<sup>25</sup> D. Böhm, *Przyczynowość i przypadek w fizyce współczesnej*, Warszawa 1961, s. 44.

<sup>26</sup> L. Lernell, op. cit., s. 106.

<sup>27</sup> L. Lernell, op. cit., s. 107, por. także K. Buchała, *Przestępstwa w komunikacji drogowej*, Warszawa 1961, s. 65.

<sup>28</sup> K. Buchała, op. cit., s. 65 - 66.

na śliskiej jezdni. Eliminując jakąkolwiek przyczynę spośród wielu przyczyn tego wypadku, trudno jest orzec, że wypadek nie nastąpiłby.

Można też podnieść zarzuty natury metodologicznej przeciw omawianej teorii. Wielu autorów uważa, że wyróżnianie za pomocą testu *sine qua non* jednego tylko z antecendentów i traktowanie go jako przyczynę jest sprzeczne z głównym założeniem teorii równowartości warunków, a mianowicie z założeniem, że każdy z antecendentów ma jednakową wartość kauzalną<sup>29</sup>. Jak to daje się zaobserwować na podstawie przytoczonego przykładu z wypadkiem drogowym, wartość kauzalna poszczególnych antecendentów skutku nie jest jednakowa<sup>30</sup>. W konkretnych zdarzeniach kauzalnych stopień „przyczynienia” się poszczególnych antecendentów może być różny<sup>31</sup>. Nie jest to zgodne z podstawowym założeniem omawianej teorii, iż każdy z warunków *sine qua non* ma równą wartość.

Inny istotny zarzut wysuwany przeciw tej teorii dotyczy jej praktycznych konsekwencji. Chodzi o to, że stosowanie tej teorii bez ograniczeń prowadziłoby do zbyt daleko sięgającej odpowiedzialności karnej<sup>32</sup>. Stąd w praktyce stosuje się korektę, wprowadzając ograniczające kryterium podmiotowe (zawinienie sprawcy). Ale i to nie zawsze rozwiązuje wątpliwości kauzalne. Odnosi się to zwłaszcza do skomplikowanych problemów winy związanych z wypadkami drogowymi. Odpowiedź na pytanie, czy dany kierowca mógł i powinien był przewidzieć skutek, jest trudna zwłaszcza tam, gdzie chodzi o ustalenie zawinienia sprawcy wypadku drogowego polegającego na przekroczeniu bezpiecznej szybkości<sup>33</sup>. Często rozstrzyganie o winie wymaga zastosowania „zasady ograniczonego zaufania”, której treść może być różnie interpretowana<sup>34</sup>. W konsekwencji kryterium podmiotowe: możliwość i powinność przewidywania skutków przez sprawcę prowadzi do wartościowania przyczyn, ich selekcji z punktu widzenia adekwatności<sup>35</sup> (tj. selekcji takiego działania lub zaniechania, które może spowodować dany skutek w normalnym, przeciętnym biegu wydarzeń).

Stosowanie testu *sine qua non* może być tylko częściowo przydatne, bowiem pozwala on stwierdzić tylko, czy badana przyczyna stanowi *conditio sine qua non*, natomiast stosowanie tego testu nie może służyć jako odpowiedni środek selekcji następstw w celu odpowiedzi na pytanie, które z tych następstw łączą się z warunkami typowymi i powszechnie znanymi. Wykrycie warunku *sine qua non* stanowi tu jedynie

<sup>29</sup> L. Lernell, op. cit., s. 196, 197 i nast.

<sup>30</sup> K. Buchała, op. cit., s. 66.

<sup>31</sup> Ibidem.

<sup>32</sup> L. Lernell, op. cit., s. 197 - 202.

<sup>33</sup> Zob. A. Bachrach, *Ryzyko i nieostrożność w komunikacji...*, op. cit., s. 95.

<sup>34</sup> Ibidem.

<sup>35</sup> Ibidem, s. 231.

minimum konieczne (punkt wyjścia) do stwierdzenia związku przyczynowego, natomiast nie jest ono do tego celu wystarczające.

5. W krótkim przeglądzie teorii przyczynowości trudno pominąć tzw. teorie „indywidualizujące”. Teorie te, proponując kryteria wyróżnienia przyczyny, odwołują się do kategorii ontologicznych przyczyny i skutku. Ustalenie, że określony warunek stanowi przyczynę, polega na ocenie przyjętych konkretnych faktów<sup>36</sup> (indywidualnego, konkretnego zdarzenia). W przeciwieństwie do teorii generalizujących, które konkretne zaistniałe fakty sprowadzają do pewnych uogólnień i wykrywają podobieństwa z innymi zależnościami przyczynowymi, teorie indywidualizujące zajmują się badaniem zjawisk faktycznie występujących<sup>37</sup>.

Do grupy teorii indywidualizujących zalicza się, między innymi, teorie rozgraniczające „przyczynę” i „warunek”. Jedną z propozycji takiego rozgraniczenia podaje D. Böhm. Autor ten stara się wyjaśnić problem przyczyn istotnych. Ażeby odróżnić to, co istotne, od tego, co nieistotne, autor operuje abstrakcją, polegającą na rozróżnieniu „bezpośrednich przyczyn” oraz „warunków”, czyli przyczyn będących „tłem” (*background*). Określa on bezpośrednio przyczyny jako te, które „poddane zmianom zachodzącym w danym zespole zjawisk wytworzą istotne zmiany w skutkach”<sup>38</sup>. Natomiast warunki można określić jako „czynniki, które są konieczne do wytworzenia rezultatów badanych, ale nie zmieniające się dostatecznie w badanym kontekście, aby wytworzyć wyraźne zmiany skutków”<sup>39</sup>.

Interpretując te pojęcia na podstawie przykładu przyczyn wypadków drogowych, można powiedzieć, że cały szeroko rozumiany ruch drogowy z wszystkimi jego elementami stwarza „ogólne warunki” (czyli „tło”) konieczne do wystąpienia danego wypadku drogowego. Natomiast za bezpośrednią przyczynę wypadku można uznać dopuszczanie do ruchu drogowego pojazdu, który uległ wypadkowi. Pogląd ten, teoretycznie ciekawy, jest zbyt abstrakcyjny, aby mógł stanowić podstawę praktycznych rozwiązań zagadnień.

G. Świeczników dzieli warunki na „względnie aktywne” i „względnie bierne”. Pierwsze z nich są „przyczynami”, a drugie określa się z reguły jako „okoliczności”<sup>40</sup>. Spośród innych propozycji wyróżnienia warunku i przyczyny wymienić można: wyróżnienie warunku najbardziej „skutecznego”, warunku „przeważającego” itp.<sup>41</sup>

<sup>36</sup> J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Gdańsk 1969, s. 121.

<sup>37</sup> L. Lernell, op. cit., s. 208.

<sup>38</sup> D. Böhm, op. cit., s. 31.

<sup>39</sup> Ibidem.

<sup>40</sup> G. Świeczników, *Przyczynowość i związek stanów w fizyce*, Warszawa 1964, s. 35 i 36.

<sup>41</sup> Szerzej o tym L. Lernell, op. cit., s. 202 - 208.



Rzadko która z tych propozycji spotkała się z oddźwiękiem w praktyce, a jeżeli chodzi o aktualność, to na uwagę zasługują jedynie koncepcje ujmujące „przyczynę” w rozumieniu czasowej bezpośredniości, bliskości (przyczyna ostatnia) itd. Wymienić tu należy przede wszystkim angielską teorię następstw bezpośrednich *causa proxima*. Teoria ta wywodzi się z dziedziny 'ubezpieczeń morskich'<sup>42</sup>. Zyskała ona sobie szerokie zastosowanie w międzynarodowych stosunkach ubezpieczeniowych, zwłaszcza związanych z żeglugą morską<sup>43</sup>.

Znaczenie tej teorii ulega ewolucji i ma różne interpretacje, jak np. *causa proxima in time* (przyczyna najbliższa w czasie)<sup>44</sup>, *causa ultima* (przyczyna ostatnia)<sup>45</sup>, *causa proxima in efficiency* (przyczyna najbliższa w efektywnym działaniu)<sup>46</sup> itd.

Żadna z tych odmian teorii *causa proxima* nie dostarcza zadowalającego kryterium wyróżnienia. Jest to jednak zrozumiałe, gdyż samo pojęcie przyczyny bezpośredniej nie zostało jednoznacznie wyjaśnione nawet w filozofii, nauce najbardziej do tego kompetentnej. W konkretnych zdarzeniach, w odcinkach czasowych bezpośrednio poprzedzających skutek, może istnieć dowolnie wielka liczba przyczyn tego skutku<sup>47</sup>. W praktyce, wyróżnianie jako przyczyny danego skutku, ostatniego w czasie zdarzenia, czyli *causa ultima*, prowadziłoby w wielu przypadkach do rozwiązań niesłusznych i nielogicznych zarazem<sup>48</sup>.

6. Inną ważną grupę teorii przyczynowości stanowią teorie generalizujące. Należą do nich różne odmiany teorii adekwatnego związku przyczynowego.

Cechą charakterystyczną tych teorii jest generalizacja oceny konkretnego zdarzenia kauzalnego. W generalizacji zakłada się uogólnienie najbardziej istotnych cech tego, co realnie istnieje w jednostkowych stanach faktycznych, przez porównanie tych stanów z podobnymi przebiegami przyczynowymi, pojmowanymi jako pewien model teoretyczny. Postępowanie poznawcze odbywa się więc tutaj drogą rozumowania od faktów konkretnych do faktów wcześniej zaobserwowanych o podobnych cechach.

W myśl interpretacji J. Łopuskiego „związek adekwatny między określonym zdarzeniem (przyczyną) a skutkiem przyjmuje się wtedy,

<sup>42</sup> Z. Lichniak, *Brytyjska teoria przyczynowości i rozwiązania przyjęte w polskim k.c. i k.m.*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 1971, nr 10, s. 3.

<sup>43</sup> J. Łopuski, op. cit., s. 118, 120 i nast., zob. także Z. Szymański, *Ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków*. Warszawa 1960, s. 68 - 69.

<sup>44</sup> Z. Lichniak, op. cit., s. 3.

<sup>45</sup> Z. Szymański, op. cit., s. 68.

<sup>46</sup> Z. Lichniak, op. cit., s. 4.

<sup>47</sup> Zagadnienie to bliżej analizuje W. Krajewski, op. cit., s. 198 - 208.

<sup>48</sup> Z. Lichniak, op. cit., s. 4.

kiedy zdarzenie to w normalnym biegu rzeczy, a więc bez interwencji nie przewidzianych czy nadzwyczajnych okoliczności, wywołuje dany skutek"<sup>49</sup>.

W związku ze stosowaniem teorii adekwatnego związku przyczynowego w praktyce zrodził się dyskusyjny problem przyjęcia odpowiednich kryteriów oceny następstw normalnych. Jak wiadomo, istnieją zasadnicze dwa kierunki interpretacji tego, „co jest normalnym, przeciętnym biegiem wydarzeń: „subiektywistyczny” i „obiektywistyczny”. Pierwszemu z nich, w którym dominuje kryterium „przewidywalności sprawcy”, zarzuca się głównie mieszanie elementów winy i związku przyczynowego. Natomiast drugi kierunek, w którym najczęściej stosuje się kryterium „przewidywalności przeciętnie rozsądnego i ostrożnego człowieka”, uważa się za obiektywistyczny, ponieważ ocenie podlega znajomość i przewidywalność (okoliczności zwiększających możliwość powstania skutku) nie konkretnego sprawcy, lecz sprawcy in abstracto. Należy tu dodać, że niektórzy autorzy dla oceny normalności biegu wydarzeń proponują zastąpić to kryterium rachunkiem prawdopodobieństwa przeprowadzanym na podstawie stanu wiedzy i doświadczenia życiowego<sup>50</sup>.

7. Następną znaną teorią przyczynowości jest teoria związków koniecznych i przypadkowych. Zgodnie z tą teorią stwierdzenie obiektywnych powiązań między rzeczywiście występującymi stanami opierać należy na wynikach badań naukowych. Uważa się, że związek przyczynowy jest konieczny, „jeżeli określony fakt musi według praw rządzących przyrodą spowodować określony skutek.

Teoria ta ma zastosowanie w wielu dziedzinach nauki. Doczekała się licznych opracowań, głównie w naukach przyrodniczych i w filozofii, a także w naukach ekonomicznych (statystyce)<sup>51</sup>. Opracowania te zawierają szeroki opis założeń tej teorii. Dotyczy to zwłaszcza znanej wzajemnej relacji: ogólne i szczególne, konieczne i przypadkowe, która jest omawiana prawie w każdym opracowaniu na temat związku przyczynowego<sup>52</sup>. Z tych względów nie ma potrzeby ponownego szczegółowego prezentowania różnych ujęć teorii związków koniecznych i przypadkowych. Właściwe jednak wydaje się przedstawienie aktualnej interpretacji tej teorii z pozycji materializmu dialektycznego.

Zdaniem O. Langego „zdarzenia konieczne są wynikiem łańcucha przyczynowego, który występuje stale i zawsze w każdym indywidual-

<sup>49</sup> J. Łopuski, op. cit., s. 119.

<sup>50</sup> Ibidem, por. także L. Lernèll, op. cit., s. 224.

<sup>51</sup> Zob. Z. Lichniak, *Analiza porównawcza przyczynowości*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 1971, nr 12, s. 4.

<sup>52</sup> Zob. np. W. Krajewski, op. cit.; D. Böhm, op. cit.; O. Lange, *Teoria statystyki*, Warszawa 1968 i wielu innych.

nym przypadku, a zdarzenia przypadkowe są wynikiem łańcucha przyczyn ubocznych, które normalnie nie są powiązane z kompleksem przyczyn głównych"<sup>53</sup>.

Z punktu widzenia zainteresowań prewencyjnych wypadka zwrócić uwagę na ujęcie istoty związków koniecznych i przypadkowych podane przez D. Bohma na przykładzie typowego zdarzenia przypadkowego, a mianowicie wypadku samochodowego<sup>54</sup>. Wypadek samochodowy zależy od wielu przyczyn. Prowadzący samochód może widzieć wiele zdarzeń, np. przechodzącego przez jezdnię pieszego, roboty drogowe, znak drogowy, pojawiające się skrzyżowanie, stojący na jezdni pojazd itd. Nie wszystkie zdarzenia na jezdni muszą być spostrzeżone przez kierowcę i nie wszystkie mają wpływ na prowadzenie pojazdu. Mała zmiana zdarzeń na jezdni bądź mała zmiana w percepcji tych zdarzeń przez kierowcę, może zmienić przebieg wypadku lub dać możliwość uniknięcia go. Można więc powiedzieć, że każdy wypadek drogowy jako jednostkowe zdarzenie odznacza się pewną przypadkowością względem całego zespołu zdarzeń powodujących zjawisko, np. względem zdarzeń związanych z zachowaniem się innych uczestników ruchu drogowego oraz zdarzeń związanych z sytuacją na jezdni. Wydarzenie się konkretnego wypadku drogowego nie jest konieczne, lecz jest przypadkowe ze względu na przypadkowe uboczne czynniki, „w dużym przybliżeniu” niezależne od rozpatrywanego całego zespołu zdarzeń, które łączą się z powstaniem wypadku drogowego. Natomiast analizując statystycznie wszystkie wypadki drogowy, które zdarzyły się na danym obszarze, można zauważyć, że nieregularne i trudne do przewidzenia zmiany w szczegółach mają tendencję do znoszenia się, a zachodzące zmiany z roku na rok w liczbie wypadków często wykazują regularność dającą się przewidywać.

Taka interpretacja związków koniecznych i przypadkowych, jak w zaprezentowanym przykładzie, jest ogólnie znana i stosowana. Może mieć ona zastosowanie w badaniach procesów masowych, lecz nie w odniesieniu do pojedynczego konkretnego zdarzenia.

Badając mechanizm powstawania pojedynczego wypadku drogowego nie wiadomo, po czym można poznać, względem jakich obserwowalnych faktów można ustalić, co jest przypadkowe, a co konieczne. Związek przyczynowy ma tutaj swoistą postać, ponieważ warunkiem koniecznym i wystarczającym dla wywołania skutku jest nie jedna przyczyna, lecz „splot” przyczyn.

Tymczasem od prawidłowej selekcji przyczyn poszczególnego wypadku uzależniona jest wartość statystyki wypadków drogowych i tym samym wiedza o bezpieczeństwie ruchu drogowego. Dążąc do uzyskania

<sup>53</sup> O. Lange, op. cit., s. 19.

<sup>54</sup> D. Böhm, op. cit., s. 49 - 55.

pełnowartościowej statystyki, trzeba dokonywać odpowiedniego wyboru przyczyn poszczególnego wypadku. Z jednej strony wybór ten nie powinien ograniczać się do jednej przyczyny, jak to ma obecnie miejsce, a z drugiej strony oczywiste jest to, że w statystyce nie można ujmować wszystkich przyczyn danego wypadku.

Wielokrotnie tu powoływany D. Böhm, analizując proces poznawania przyczyn „istotnych” (*significant causes*) danego zjawiska, pisze, że w praktyce dla dokładnego zbadania danego zagadnienia należałoby poznać wszystkie przyczyny „istotne”<sup>55</sup>. Proces poznawania tych przyczyn polega na myślowej izolacji pewnych powiązań przyczynowych poprzez tworzenie hipotez co do istotności tych powiązań. Trafność selekcji wybranych powiązań przyczynowych podlega sprawdzeniu przez eliminację z pola badań różnych czynników ubocznych drogą eksperymentowania. Nigdy jednak nie ma pewności co do tego, że wszystkie przyczyny „istotne” zostały uwzględnione, a zwłaszcza tam, gdzie nie ma możliwości stosowania eksperymentu. Niezdolność poznania wszystkich „istotnych” przyczyn nie oznacza jednak, że nie można badać danego zjawiska. D. Böhm pisze, że „można badać dane zagadnienie z pewnym stopniem przybliżenia, nie biorąc pod uwagę nieskończonej liczby czynników, które są konieczne dla zupełnie dokładnego przewidzenia jakiegokolwiek danego rezultatu”<sup>56</sup>.

Nie wydaje się jednak wystarczające dla poznania danego zjawiska, zwłaszcza takiego złożonego zjawiska, jakim jest dany wypadek drogowy, brać pod uwagę tylko jedną z jego przyczyn.

8. Zakładając, że ma się do dyspozycji wiarygodne i wyczerpujące informacje o danym jednostkowym wypadku, zachodzi potrzeba wartościowania przyczyn tego wypadku oraz dokonywania ich wyboru. Dla tych celów niezbędne jest zadowalające kryterium wyróżnienia.

Na podstawie wyżej naszkicowanego przeglądu teorii przyczynowości można powiedzieć, że żadna z tych teorii nie dostarcza takiego kryterium. Już samo abstrakcyjne tylko analizowanie treści używanych pojęć przyczyny: „głównej” i „ubocznej” czy też „bezpośredniej” i „pośredniej” nie jest łatwe. Tym trudniej jest wydobyć ich sens praktyczny.

Zdaniem A. Bachracha teoria równowartości przyczyn stosowana w prawie karnym dla wykrycia działalności sprawcy (co pozwala przyjąć istnienie związku przyczynowego) może być wykorzystywana również dla celów zapobiegania wypadkom drogowym. Autor ten pisze, że skoro wyeliminowanie jednego z warunków koniecznych udaremnia działanie skutkowe całego splotu przyczynowego, to można dokonać wyboru tego lub tych warunków koniecznych, których eliminacja (lub ogranicze-

<sup>55</sup> Ibidem, s. 41 - 48.

<sup>56</sup> Ibidem, s. 46.

nie) może być dokonane przy użyciu najmniejszych stosunkowo sił i środków"<sup>57</sup>.

Aczkolwiek trudno jest odmówić słuszności postulatowi adaptacji teorii równowartości przyczyn dla celów zapobiegawczych, to jednak wątpliwość budzi propozycja wyróżniania takiego rodzaju przyczyn danego wypadku drogowego, których eliminacja lub ograniczenie działania jest łatwiejsze czy też najmniej kosztowne. Mogłoby to niejednokrotnie prowadzić do wyeliminowania istotnych przyczyn z pola badań nad zagadnieniem przyczynowości wypadkowej i tym samym ograniczyć zakres podejmowanych działań prewencyjnych.

W badaniach przyczyn wypadków drogowych można pominąć natomiast takie przyczyny, których człowiek nie potrafi wyeliminować bądź zmniejszyć ich działanie. Zdaniem D. Baldwina ustalenie takich przyczyn niewiele jest przydatne w celu zapobiegania wypadkom<sup>58</sup>. Na poparcie tej tezy autor ten powołuje się na często przytaczany w literaturze przedmiotu przykład poszukiwania przyczyn w celu wyeliminowania takiego ujemnego zjawiska, jakim jest malaria. Dla skutecznych sposobów zwalczania malarii mało przydatne jest na przykład rozpoznanie, że jednym z czynników sprzyjających zachorowaniom na tę chorobę jest klimat. Spostrzeżenia te pomogły D. Baldwinowi znaleźć kryterium wyróżnienia przyczyn dla celów inżynierii ruchu drogowego. Przyczynę wypadku drogowego definiuje on jako „warunek istniejący przed wypadkiem, który można by było praktycznie wyeliminować”<sup>59</sup>. Podobnie G. Benett definiuje przyczynę wypadku jako „poprzedzający warunek, który można by było praktycznie wyeliminować i bez którego do wypadku by nie doszło”<sup>60</sup>.

9. Proponowane wyżej narzędzia selekcji przyczyn mogłyby być zalecane do praktycznego stosowania pod warunkiem, że dokona się pewnej ich modyfikacji. Stosując je bowiem bez jakichkolwiek merytorycznych zmian, na przykład w odniesieniu do konkretnego wypadku drogowego, w którym pieszy w starszym wieku przechodząc w nocy przez nie oświetloną ulicę został potrącony przez kierowcę będącego pod nieznacznym działaniem alkoholu, z pewnością można jedynie wnioskować

<sup>57</sup> A. Bachrach, *Przyczyny przestępstw drogowych...*, op. cit., s. 360.

<sup>58</sup> D. Baldwin, *Accident Causes and Counter measures*, Traffic Engineering 1966, nr 5, s. 31. por. także D. Böhm, op. cit., s. 25-26; L. Lernell, op. cit., s. 71-72.

<sup>59</sup> W oryginalnym brzmieniu: „a condition existing prior to the accident which it might have been possible or practicable to eliminate”, zob. D. Baldwin, op. cit., s. 31.

<sup>60</sup> W oryginale: „as a condition precedent which it would have been practicable to eliminate and but for which the accident would have been avoided”, cyt. za D. Baldwinem, op. cit., s. 31.

o istnieniu czegoś, co poprzedza zdarzenie wypadku drogowego, pozostając doń w stosunku przyczyny, bez której by ono nie zaszło. Natomiast wyselekcjonowanie z tych wszystkich warunków jednego, w którym można by upatrywać przyczynę główną, decydującą o zajściu wypadku drogowego, jest niezmiernie trudne. Tymczasem w rzeczywistości bardzo często zachodzą takie sytuacje, jak w zaprezentowanym przykładzie, w którym kilka spośród istniejących przyczyn można by uważać za równowartościowe warunki konieczne do wywołania wypadku.

Dla zmniejszenia ryzyka popełnienia błędu przy selekcji przyczyn danego wypadku drogowego oraz zwiększenia pola obserwacji pożyteczne będzie przyjąć, że przyczynę wypadku drogowego stanowią ten lub te „równowartościowe” warunki istniejące przed wypadkiem, które można by było praktycznie wyeliminować lub ograniczyć wpływ ich działania.

Nie jest to definicja idealna, a raczej określenie robocze. Może mieć ono zastosowanie jako kryterium selekcji przyczyn wypadku drogowego dla celów statystycznych. Stosując je w odniesieniu do przypadków, gdy wyodrębnienie ze spoltu przyczynowego jednego czynnika stanowiącego warunek *sine qua non* jest trudne, ze względu na istnienie kilku „równowartościowych” warunków wchodzących w grę, należy podać wszystkie te warunki jako przyczyny. Stosowanie takiego sposobu poszukiwania przyczyn w statystyce wypadków drogowych oczywiście nie wyeliminuje całkowicie błędu tkwiącego w materiale statystycznym. Pewien mragines błędu będzie istniał zawsze, bowiem niemożliwe jest sprawdzanie hipotez co do istotności tej czy innej przyczyny takiego zjawiska, jakim jest wypadek drogowy, drogą prostego eksperymentowania.

Podając w statystyce wypadków drogowych nie jedną, lecz kilka przyczyn danego wypadku, wyróżnionych za pomocą proponowanego kryterium, można zyskać znacznie rozszerzone pole obserwacji oraz zwiększyć trafność selekcji przyczyn, zwiększając tym samym wartość obserwacji statystycznych dla podstawowych celów badawczych.

Przyczyny wypadków drogowych wyróżnione na podstawie tego kryterium muszą ulegać dla celów statystycznych dalszej klasyfikacji. Jak już wspomniano, zarówno w literaturze przedmiotu jak i w praktyce odczuwa się brak zadowalającej klasyfikacji przyczyn wypadków drogowych, przeto należałoby podjąć próbę jej ulepszenia.

Ze względu na złożoność pojęcia „przyczyna wypadku drogowego” można oczywiście, w zależności od obranych jego cech, jako kryteriów podziału, skonstruować różne schematy klasyfikacyjne. Przytoczone wyżej teorie przyczynowości oraz sformułowania mogą stanowić jakąś pomoc w zaobserwowaniu kryteriów podziału. Jednakże wybór i określenie tych kryteriów oraz konstrukcja schematu klasyfikacyjnego, ze względu na zakres zagadnień wymaga oddzielnego opracowania.

CAUSES OF ROAD ACCIDENTS AGAINST THE BACKGROUND OF THE  
THEORY OF CAUSATION

## Summary

The problem of finding out the exact causes of road accidents is one of the most controversial problems being under discussion in the field of road safety. There are no satisfactory definitions of the basic notions relevant to the causes of accidents and the accident itself and it is why investigation of the mechanism of a road accident and its causes is faced with difficulties. This results in an imperfect statistical classification of road accidents, and classification is the basis of research into any quantitative phenomena and a component of the statistical method.

The question to be answered is which definition of the cause of a road accident should be accepted as a tool for selecting the causes for statistical purposes.

After a rough analysis of practical application of numerous conceptions of causation used in various fields founded on the theory of casual nexus it can be noted that „the theory of equivalent causes" applied by criminal law may also serve to work out methods of preventing accidents. On the grounds of the assumptions of that theory and an analysis of the views up to now of the adaptation of the theory for preventive purposes it seems useful to assume that „equivalent conditions" existing before an accident, which could be eliminated or whose influence could be limited, are the cause of the accident. If in the statistics of road accidents several causes of an accident are given according to the suggested criterion, the field of observation is much larger and the accuracy of selecting causes is increased and consequently the statistical observation for basic research purposes is of greater value.