

## Miejsce zdarzenia a zabezpieczony materiał dowodowy

### Streszczenie

Podczas opiniowania w sprawach o wypadki drogowe najważniejszym i najbardziej wartościowym dowodem jest materiał zabezpieczony na miejscu zdarzenia, natomiast zeznania/wyjaśnienia uczestników oraz zeznania świadków są uzupełnieniem zebranego materiału i najczęściej podstawą do wyodrębniania wersji zdarzenia, które poddawane są weryfikacji. Pełna weryfikacja wersji przebiegu zdarzenia często bywa niemożliwa w sytuacji gdy materiał rzeczowy nie został zabezpieczony lub zrobiono to nieprawidłowo. Autor, pomimo świadomości, że powyższe stwierdzenia są oczywiste, wskazuje przykłady nieprawidłowego zabezpieczania materiału dowodowego i wynikające z tego konsekwencje, jednocześnie wskazując proste środki zaradcze.

### Słowa kluczowe

Zabezpieczanie śladów, wypadek drogowy, kolizja, dokumentacja, eksperyment.

### 1. Zabezpieczenie śladów na miejscu kolizji/wypadku

Opiniując w sprawach o wypadki/kolizje drogowe zdarza się, iż biegły dysponuje niepokojąco małą ilością śladów ujawnianych na miejscu zderzenia. Zastanawiające jest to – dlaczego tak się dzieje skoro w szkołach policji, w zakładach kryminalistyki, opracowywane są dobre materiały wskazujące w jaki sposób ślady na miejscu powinny być prawidłowo zabezpieczone, a nawet jak powinna być wykonana dokumentacja fotograficzna, z podziałem na: fotografie ogólne obrazujące np. całość skrzyżowania i jego najbliższego sąsiedztwa wskazujące wzajemną widoczność pojazdów względem siebie, najbliższego otoczenia, a następnie zbliżające się do pojazdów biorących udział w zderzeniu, wskazując rozmiar i rodzaj uszkodzeń, oraz ślady pokolizyjne każdego z nich. Tymczasem dokumentacja

fotograficzna jest często nieprzemyślana i chaotyczna, w której nie jest zachowana odpowiednia kolejność – od ogółu do szczegółu.

Takim przykładem może być taka sytuacja w czasie której doszło do zderzenia czołowo-bocznego dwóch pojazdów na skrzyżowaniu. Jeden z pojazdów na skutek zderzenia został odrzucony w bok, po czym uderzył w krawężnik i dachował, natomiast drugi samochód miał uszkodzenia przodu – centralne, z samochodu tego wyciekły płyny eksploatacyjne a zatrzymał się na końcu skrzyżowania. Zdarzenie miało miejsce w ciepły słoneczny dzień ok. południa, lecz na szkicach sytuacyjnych naniesiono jedynie dwa ślady pochodzące z jednego pojazdu, tj. ślad zarzucania pojazdu – jednego koła, oraz ślad rycia w asfalcie po dachowaniu a następnie wskazano usytuowania pozderzeniowe samochodów. Na planach nie uwzględniono śladów wycieku płynów, śladów znoszenia pozostałych kół, śladów uderzenia w krawężnik, obszaru na jakim występowały odłamki pochodzące od pojazdów (pomimo, iż ślady te widoczne były na fotografiach).

W ocenie autora przyczyniają się do tego wytyczne Komendanta Głównego Policji<sup>1</sup>, zgodnie z którymi pełniący czynności funkcjonariusz na miejscu kolizji ma za zadanie *„sporządzić niezbędną dokumentację do dalszych czynności, w szczególności, o ile zachodzi taka potrzeba, szkic miejsca kolizji oraz protokół oględzin pojazdu w sytuacji kiedy na miejscu kolizji nie jest możliwe ustalenie sprawcy wykroczenia lub oddalił się on z miejsca albo odmówił przyjęcia mandatu karnego”*. Z zapisu tego wynika, że w przypadku kiedy ustalony sprawca kolizji przyjmuje mandat karny, funkcjonariusz policji nie ma obowiązku sporządzać dokumentacji w postaci, np. szkiców sytuacyjnych, protokołów oględzin pojazdów i miejsca kolizji oraz wykonania dokumentacji fotograficznej. Zatem, niepełność dokumentacji występuje wówczas kiedy po kilku, albo nawet kilkunastu dniach zmienia się kwalifikacja zdarzenia, z kolizji na wypadek, np. z uwagi zdiagnozowania dodatkowych obrażeń ciała lub śmierci jednego z uczestników na skutek doznanych obrażeń. Zmiana kwalifikacji zdarzenia drogowego, z kolizji na wypadek wymaga sporządzenia odpowiedniej dokumentacji, w tym wspomnianych już wcześniej protokołów z oględzin miejsca zdarzenia i szkiców sytuacyjnych – tylko jak funkcjonariusz ma wykonać ową dokumentację skoro wcześniej (przy kolizji) nie była ona wymagana...

---

<sup>1</sup> Wytyczne nr 3 Komendanta Głównego Policji z dnia 5 lipca 2007 r. w sprawie postępowania policjantów na miejscu zdarzenia drogowego (Dz.Urz. KGP Nr 17, poz. 133), § 7.

## **2. Ślady pozostawione na pojazdach i obrażenia uczestników – fotografie, opis**

Wykonywana dokumentacja zdjęciowa pojazdów biorących udział w zdarzeniu powinna, bezwzględnie zostać zrobiona prostopadłe do osi podłużnej i poprzecznej pojazdu. Tylko wtedy będzie ona pomocna biegłym do oszacowania rozmiaru odkształceń, gdyż zdjęcia będą pozbawione nadmiernego skrótów perspektywicznego. Warto także, jeśli istnieje taka możliwość, wykonać ujęcie z góry na odkształcony obszar, np. z wozu strażackiego lub wykorzystując kijek do „selfie” i zwykły telefon komórkowy.

Należałoby zatem uczulić osoby prowadzące oględziny, iż fotografowanie „z naroży pojazdów” jest dla biegłego zdjęciem małowartościowym, a niekiedy jedynie pogładowym, gdyż nie tylko nie pomoże biegłemu w oszacowaniu rozmiaru uszkodzeń, ale również np.: w przypadku cofnięcia koła (przemieszczenie zawieszenia) uniemożliwi biegłemu na rzetelną analizę ruchu pozderzeniowego w kontekście dopasowania do śladów.

Równie istotnym dowodem dla biegłego jest dokumentacja obrażeń uczestnika, niezależnie od ich rozmiaru, oraz dokumentacja uszkodzeń odzieży, np. w sprawach o ustalenie osoby kierującej pojazdem lub potrażeń pieszych. O ile w przypadku ofiar śmiertelnych jest prowadzona sekcja zwłok, gdzie opisany jest każdy ślad, o tyle w przypadku osoby żyjącej dokumentacja medyczna jest często niewystarczająca – np. gdy obrażenia są stosunkowo niewielkie i nie wymagają specjalistycznej diagnostyki. Natomiast, gdy obrażenia są poważne, lekarze skupiając się na ratowaniu życia pomijają drobne ślady na ciele, które są bardzo istotne w ustaleniu osoby kierowcy – konfrontacja otarć z różnymi elementami kabiny pojazdu. Warto zatem przeprowadzić oględziny ciała dokładnie fotografując. Tak samo ważny jest rozmiar i charakter uszkodzeń odzieży denata, czy też żyjącej osoby, mimo tego rzadko na taki opis można trafić w aktach spraw.

Jako opiniujący zdajemy sobie sprawę z tego, iż zderzenia następują w różnych warunkach pogodowych (noc – dzień, pogodnie – deszczowo itd.), lecz to od jakości zgromadzonego materiału zależy jakość i płynność toczących się spraw. Zatem osoby wykonujące oględziny miejsca zderzenia winny dysponować odpowiednim oprzyrządowaniem, a minimum powinien stanowić np. aparat z ręcznym ustawianiem czasu naświetlania, statyw, taśma magnetyczna – linały wskazujące rozmiar uszkodzeń.

## **3. Poszukiwanie miejsca zderzenia**

Nie rzadko, podczas rozprawy uczestnicy wypadku czy kolizji wskazują sądowi np.: miejsce zderzenia na zdjęciach. Świadczy to o braku lub niewłaściwym udokumentowaniu

tych śladów przez wykonujących oględziny. Co prawda, ślady takie czasem nie powstają (np. otarcie pojazdów w czasie zmiany pasa ruchu), jednak należy dołożyć wszelkich starań w ich poszukiwaniu, nie zapominając o zapisie, że śladów takich np. nie znaleziono w określonej odległości poszukiwania. Gdy oględziny prowadzone są w nocy, to warto wrócić za dnia i je uzupełnić, bo może się dostrzec pominięty ślad. On może być oczywiście nowy i powstały już po zdarzeniu, ale lepiej ujawnić więcej niż mniej, a kwestię weryfikacji tego ewentualnego śladu pozostawić biegłemu.

W takich ubogich dowodowo przypadkach biegły w czasie pracy nad opinią często przegląda dokumentację fotograficzną dziesiątki razy, analizując każdy przedmiot uwidoczniiony na danym zdjęciu, aby móc w sposób rzetelny i niebudzący wątpliwości wykazać jego położenie na planach sytuacyjnych, bądź też rozważyć, czy dany ślad widoczny na zdjęciu pochodzi z tego zdarzenia. Należy dodać, że nawet jeśli biegły ujawni ślad nieopisany w protokole, to nie zawsze jest możliwe jego precyzyjne naniesienie na szkic rekonstrukcyjny, a tym samym odpowiednie wnioskowanie. Nie każda fotografia nadaje się bowiem do zastosowania transformacji fotogrametrycznej, której celem jest pozyskanie wymiarów interesujących nas punktów, a tym samym rozmiaru śladów i ich usytuowania.

Istotnym mankamentem materiału znajdującego się w aktach spraw jest brak postaci cyfrowej plików zdjęć, co zastępuje się miernej jakości wydrukiem, często czarno-białym, który jest praktycznie nieprzydatny biegłemu. Nawet z ekonomicznego punktu widzenia taniej jest dołączyć do akt płytę z plikami zdjęć, niż je drukować. Można ewentualnie wydrukować miniatury, jako materiał poglądowy, tego co nagrano na płytę CD/DVD.

#### **4. Źródła osobowe**

Ważną rolę w procesie opiniowania odgrywa osobowy materiał dowodowy, gdyż może on wskazywać np.: o kondycji fizycznej pieszych ich aktywności ruchowej, stopniu wypoczęcia lub przemęczenia, bądź też o postrzeganiu intensywności ruchu, warunkach atmosferycznych, przebiegu zdarzenia w fazach, w których nie powstawały ślady itp. Nierzadko zdarza się, iż przyczyną wypadku są manewry wykonane znacznie wcześniej niż doszło do zderzenia, po których nie pozostały żadne ślady. Ważne jest zatem, po uzyskaniu swobodnej wypowiedzi słuchanej osoby, dalsze umiejętnie zadawanie pytań, np. jeżeli osoba mówi, że nie widziała kierunkowskazu, to trzeba ją dopytać, czy nie widziała bo nie patrzyła, lub coś jej ten widok przesłaniało, czy też patrzyła ale kierunkowskaz nie był włączony. Należy dopytać kiedy kierunkowskaz został włączony i czy słuchana osoba widziała fakt włączenia, czy może zauważyła wyłącznie fakt migania. Dopiero takie informacje, najlepiej

z protokolowaniem pytań, pozwalają biegłym na prowadzenie analizy dotyczącej, np.: prędkości poruszania się pieszego, lub też możliwości dostrzeżenia zagrożenia, a tym samym podejmowania reakcji „obronnych”.

Tymczasem osobowy materiał dowodowy uzyskiwany w czasie przesłuchania, nie jest gromadzony przez funkcjonariuszy będących bezpośrednio na miejscu zdarzenia. W związku z tym występują braki w zeznaniach będące powodem tego, iż osoba prowadząca przesłuchanie nie ma pełnego obrazu sytuacji, a jedynie bazuje na zebranych materiale bezpośrednio z miejsca zdarzenia. I tu dochodzimy do miejsca w którym powinniśmy zauważyć, że nieodpowiednio zabezpieczony materiał z miejsca zdarzenia niesie za sobą brzemienne skutki już na etapie przesłuchania po opiniowanie, a skończywszy na czasie w jakim przebiega proces, a co najważniejsze na poznaniu prawdy materialnej, gdyż od tego zależy treść wyroku sądu i los konkretnego człowieka.

## 5. Dokumentacja z eksperymentu

Tematyka właściwego przeprowadzania eksperymentów procesowych w sprawach o wypadki drogowe jest bardzo obszerna i opisana w literaturze<sup>2</sup>. Inne czynności są najbardziej istotne w czasie wykonywania eksperymentów dotyczących wypadków w nocy lub w warunkach ograniczonej widoczności, a inne w sytuacji analizy wypadku zaistniałego za dnia, np. na łuku drogi lub na skrzyżowaniu. Jedno jest jednak najważniejsze – przebieg i warunki każdego eksperymentu muszą być dokładnie opisane w protokole. Spotykamy się z sytuacjami, że wykonano eksperyment procesowy widoczności pieszych w warunkach nocnych w światłach mijania, a w protokole nie napisano jak byli ubrani pozoranci. Kolor i jasność ubioru mają diametralne znaczenie w ustalaniu odległości zauważania. Podano dwie odległości zauważania (60 i 30 m) nie opisując co dokładnie było widoczne. Stwierdzono, że „z 60 m widać nogi”, a „z 30 m dolne części ciała”. W tamtych warunkach i prędkości pojazdu powstały zatem dwie przeciwstawne wersje możliwości uniknięcia wypadku. Wiadomo jednak, że w chwili wypadku jedna z osób miała jasne buty i niosła reklamówkę (o jej kolor nikogo nie zapytano!), a to ma ogromne znaczenie, bo jeśli reklamówka była biała, to mogła być widoczna nawet z ponad 60 m w świetle tzw. rozproszonym reflektorów. Tak „skromny” opis powoduje, że trzeba dosłuchiwać uczestników eksperymentu, a i nie wykluczone, że eksperyment trzeba będzie powtórzyć. Co ciekawe przedmiotowy eksperyment przeprowadzono dynamicznie, samochód jechał ok. 40 km/h. Pomijając już

---

<sup>2</sup> Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego, wyd. 2, Wydawnictwo Instytutu Ekspertyz Sądowych Kraków 2011, rozdział 7. *Kryminalistyczne aspekty badania miejsca wypadku*

zagrożenie jakie z tego wynikało, należy zadać pytanie, w jaki sposób zmierzono odległości zauważania pozorantów? Fotokomórką, „na oko”, z zapisu wideo, o którym brak wzmianki w protokole? Eksperyment był wykonywany z udziałem biegłego, ale to na organie procesowym spoczywa obowiązek prawidłowego jego udokumentowania w protokole, bo formalnie to ten organ prowadzi eksperyment.

Tak na marginesie można tylko dodać, że problemy dostrzegania przeszkód w nocy są bardzo złożone. W tej chwili, zwłaszcza w nietypowych sytuacjach (oślnienie, inne jasne obiekty odbijające światło), dezaktualizują się „dawne” metody obliczania odległości zauważania z zasady wysokości oświetlenia obiektu światłami (z zasady trójkąta) oraz metody punktowego pomiaru luminancji tła. Obecnie teoria zauważania idzie w kierunku pomiaru pola luminancji i wykreślenia krzywych progowych różnic luminancji. Pod uwagę bierze się rozmiar kątowy światła tzw. „przeszkadzającego” (odbitego lub samodzielnego) i rozmiar kątowy obiektu który ma być dostrzeżony – luminancję jego powierzchni, a także czas obserwacji w postaci współczynnika *praxis factor*. Stosuje się do tego specjalistyczny sprzęt i oprogramowanie, złożone zależności obliczeniowe, a cała procedura wymaga dużej wiedzy i doświadczenia<sup>3</sup>.

## 6. Zakończenie

Jako biegły zacząłem odczuwać niepokój, że w przypadku podejmowania się opiniowania na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego o miernej jakości, dość szybko można być uznanym za biegłego, którego opinie są nierzetelne i niepełne.

Zastanowić należy się zatem, czy nie warto zmodyfikować policyjnych wytycznych, tak aby funkcjonariusz przybyły na miejsce zgłoszenia wykonał poprawnie dokumentację fotograficzną miejsca, oraz pojazdów uczestniczących w zdarzeniu i sporządził w notatniku służbowym adnotację na temat usytuowania pokolizyjnego pojazdów/osób jak również ujawnionych śladów kryminalistycznych. Czynności te z pewnością wydłużyłyby czas jaki funkcjonariusz poświęci na miejscu, lecz tylko z pozornym skutkiem, gdyż oszczędność, nawet kilkudziesięciu minut na miejscu zdarzenia, często powoduje przewlekanie postępowania nawet o kilka lat, bo każdy „brak” jest skutecznie wykorzystywany przez zainteresowaną stronę procesową do mnożenia wersji przebiegu zdarzenia i skutecznego korzystania z ścieżki odwoławczej.

---

<sup>3</sup> J. Unarski, W. Wach, P. Ciępka, *Widoczność przeszkód w nocy – elementy wybrane*, Paragraf na drodze, Numer specjalny 2015, wyd. IES Kraków.

Natomiast osoby wykonujące czynności opisane w artykule powinny dysponować odpowiednim oprzyrządowaniem, winny również cechować się dociekliwością, starannością a przede wszystkim powinny być świadome znaczenia wykonywanych czynności i przydatności zebranego przez nie materiału dowodowego w procesie poszukiwania prawdy materialnej o zaistniałym zdarzeniu drogowym.

\* \* \*