

IRENEUSZ C. KAMIŃSKI

Instytut Nauk Prawnych

Polska Akademia Nauk

## Europejska Konwencja Praw Człowieka a bezpieczeństwo podróży i transportu

### Abstract

#### **European Convention on Human Rights and the Safety of Travelling and Transportation**

The European Convention on Human Rights (Convention) does not deal specifically with travelling and transportation. But the protection offered by the Convention applies in any factual context where it is deemed justified. As a result, the European Court of Human Rights (Court) was confronted with a number of applications concerning communication (transportation) accidents and disasters. Direct victims, or their relatives as so-called indirect victims if those mishaps were fatal, referred in their complaints to numerous Convention provisions. Some applications concerned the right to life, i.e. the basic human right safeguarded by the Convention. This paper reconstructs the relevant Strasbourg standards, basically having positive character (State-Parties are obliged to “do something”), applicable to communication (transportation) situations. States are first of all obliged to enact legal regulations to secure safety of travelling and transportation. Those regulations must address some issues: technical requirements of vehicles and other means of communication and transportation; technical parameters of roads (routes, corridors); preconditions for obtaining driving licences and other communication permits; rules on road traffic (also rules on behaving in means of communication). States also must secure that those regulations are implemented. Furthermore, the obligation to regulate consists in putting in place of a legal mechanism (procedures and institutions) available to individuals adversely affected by communication events, first of all accidents. As a principle, the State may meet its obligation by affording victims a compensatory civil law remedy, but there exist some specific situations which necessarily entail resort to criminal-law remedies. Moreover, when the State provides criminal law remedies side by side with civil-law ones, what occurs very often, the Court verifies if the rules on crim-

inal procedures and their application in a given case did not deprive the individual concerned of access to effective civil law procedures. Even though the criminal-law procedures were not mandatory under the Convention, once instituted they had to be conducted effectively (what was not demonstrated in a number of cases by the respondent States).

**Keywords:** travels, transportation, European Convention on Human Rights, European Court of Human Rights, positive obligations, protection of life, obligation to investigate

**Słowa kluczowe:** podróże, transport, Europejska Konwencja Praw Człowieka, Europejski Trybunał Praw Człowieka, pozytywne obowiązki, ochrona życia, obowiązek proceduralny

## 1. Wprowadzenie

Niniejszy tekst stanowi przegląd i rekonstrukcję standardów prawnych, jakie na mocy Europejskiej Konwencji Praw Człowieka (cyt. dalej jako: Konwencja)<sup>1</sup> znajdują zastosowanie w przypadku podróży i transportu. Oczywiście Konwencja, zapewniająca ochronę podstawowych praw człowieka, nie zajmuje się specyficznie podróżowaniem i transportem jako obszarem ludzkiego życia i aktywności. Konwencyjna ochrona znajdzie jednak zastosowanie w każdym kontekście sytuacyjnym, w którym okaże się uzasadniona. Do Europejskiego Trybunału Praw Człowieka (dalej: Trybunał) trafiały więc skargi, w których tle znajdowały się wypadki i katastrofy komunikacyjne (transportowe). Osoby pokrzywdzone, a jeśli zdarzenia miały śmiertelne następstwa – to krewni ofiar (jako tzw. pośrednie ofiary), stawiali państwowi różnego rodzaju zarzuty. Część z nich odwoływała się do prawa do życia, a więc najważniejszego prawa gwarantowanego na mocy Konwencji. Orzeczenia dotyczące tego właśnie obszaru będą przedmiotem mojego zainteresowania.

Odnoszący się do prawa do życia art. 2 Konwencji został zredagowany w sposób negatywny – zabrania pozbawiania jednostki życia poza przypadkami bezwzględnie koniecznego użycia siły w trzech wyraźnie wskazanych sytuacjach (w obronie jednostki przed bezprawną przemocą, w celu wykonania zgodnego z prawem zatrzymania lub uniemożliwienia ucieczki osobie pozbawionej wolności zgodnie z prawem oraz podczas działań podjętych zgodnie z prawem w celu stłumienia zamieszek lub powstania)<sup>2</sup>. Ale w swoim orzecznictwie Trybunał wskazywał, że obok obowiązku negatywnego na państwach spoczywają także liczne obowiązki pozytywne<sup>3</sup>. Mają one charakter

<sup>1</sup> Pełna nazwa Konwencji to Konwencja o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności. Polski tekst w Dz.U. z 1993 r. Nr 61, poz. 284 ze zm.

<sup>2</sup> Ustęp pierwszy art. 2 dopuszcza także pozbawienie życia jednostki w następstwie wykonania kary śmierci orzeczonej wyrokiem sądowym. Kara śmierci została jednak wyeliminowana dwoma protokołami dodatkowymi do Konwencji: nr 6 i nr 13. Pierwszy z protokołów, odnoszący się do kary śmierci w czasie pokoju, został podpisany przez wszystkie 47 państw Rady Europy. Nie związała się nim tylko Rosja, ale w kraju tym obowiązuje moratorium na orzekanie i wykonywanie kary śmierci. Drugi protokół, dotyczący rezygnacji z kary podstawowej także podczas wojny, podpisało 45 państw (dwa wyjątki to Azerbejdżan i Rosja), a w jednym przypadku po podpisaniu nie nastąpiło związanie (Armenia).

<sup>3</sup> Na temat konwencyjnych obowiązków pozytywnych zob. np. A. Mowbray, *The Development of Positive Obligations under the European Convention of Human Rights*, Oxford 2004, rozdz. 2. Początkiem linii

zarówno materialny – polegają na konieczności podjęcia pewnych działań („zrobieniu czegoś”) w celu ochrony prawa do życia, jak i proceduralny – nakazują przeprowadzenie skutecznego postępowania wyjaśniającego w przypadku zabójstwa lub śmierci, do której doszło w okolicznościach rodzących różnego rodzaju wątpliwości. Co jednocześnie ważne, strasburskie standardy dotyczące prawa do życia znajdują zastosowanie nie tylko wtedy, gdy jednostka poniosła śmierć, ale także w sprawach, w których wystąpiło rzeczywiste zagrożenie dla życia, zwłaszcza wskutek odniesionych obrażeń<sup>4</sup>.

## 2. „Komunikacyjne sprawy” przed Trybunałem

*Gros* skarg związanych z prawem do życia, wywołujących także pytanie o to, czy państwo sprostało pozytywnym obowiązkom, miało w tle tragiczne zdarzenia zaistniałe podczas wewnątrz krajowych konfliktów zbrojnych w Turcji (Kurdystan) i Rosji (Czeczenia). Ale do Trybunału trafiały też sprawy dotyczące śmierci, do jakich doszło podczas działalności służby zdrowia (zarzuty błędów lekarskich), interwencji podejmowanych przez policję, a nawet w relacjach między osobami prywatnymi (tu m.in. przypadki przemocy domowej). Spraw komunikacyjnych było stosunkowo niewiele. Jeśli już trafiały one do Trybunału, to zarzuty odnosiły się zasadniczo do proceduralnej części art. 2 Konwencji – skarżący podnosili, że w państwie nie doszło do przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego, które można by nazwać skutecznym. Strasburscy sędziowie musieli więc odpowiedzieć, czy i jak standardy należytego postępowania wypracowane w sprawach związanych z użyciem siły przez funkcjonariuszy państwa znajdują zastosowanie do tragicznych zdarzeń komunikacyjnych. Jeszcze ciekawiej przedstawiało się zagadnienie materialnych obowiązków państwa identyfikowanych jako istniejące w kontekście podróżowania i transportu. W typowych „sprawach siłowych” chodziło o stworzenie przez państwo zabezpieczeń zapobiegających – zarówno na poziomie regulacji prawnych, jak i praktyki – nadmiernemu i pochopnemu użyciu śmiertelnej siły mogącej, ze względu na swoją naturę, prowadzić do pozbawienia życia jednostki. Obszar związany z podróżowaniem i transportem jako angażujący w zdecydowanej części prywatnych aktorów nie rodził już tak kluczowych i oczywistych pytań o organizującą funkcję państwa. Ale i tu można się było zastanawiać, gdzie, dlaczego i jak państwo musi wkroczyć (pozytywny obowiązek), by stworzyć regulacje oraz praktykę zabezpieczającą przed tragicznymi zdarzeniami komunikacyjnymi. Rozważania rozpocznę właśnie od takich materialnych obowiązków pozytywnych.

---

orzecznictwa dotyczącej pozytywnych obowiązków państwa w ramach art. 2 był wyrok ETPCz z dnia 9 czerwca 1998 r. w sprawie *L.C.B. przeciwko Zjednoczonemu Królestwu*, skarga nr 23413/94, „Reports of Judgements and Decisions” 1998-III, par. 36.

<sup>4</sup> Na przykład wyroki ETPCz z dnia 2 lutego 2016 r. w sprawie *Cavit Tinarlıoğlu przeciwko Turcji*, skarga nr 3648/04, par. 67–68; z dnia 24 kwietnia 2012 r. w sprawie *Iliya Petrov przeciwko Bułgarii*, skarga nr 19202/03, par. 54 i 70; z dnia 5 grudnia 2013 r. w sprawie *Vilnes i inni przeciwko Norwegii*, skargi nr 52806/09 i 22703/10, par. 201.

### 3. Pozytywne obowiązki o charakterze materialnym

Dla rekonstrukcji konwencyjnego standardu prawnego najbardziej dogodny jest wyrok wydany w 2009 r. w sprawie *Kalender przeciwko Turcji*<sup>5</sup>. W jego tle znalazł się tragiczny wypadek kolejowy, w którym śmierć poniosło dwoje krewnych skarżących. Osoby wysiadające na stacji kolejowej z pociągu pasażerskiego zostały potrącone przez pociąg towarowy przejeżdżający po sąsiednim torze. Na stacji nie było peronów, pociąg pasażerski zatrzymał się po zmroku nie przy dworcu, lecz na środkowym torze, a miejsce opuszczenia pociągu nie było oświetlone. Aby dostać się do stacji, pasażerowie musieli przejść przez tory. Jednocześnie istniejące w Turcji regulacje prawne wymagały stworzenia podziemnych przejść między peronami a dworcem. Raport powstały po wypadku wskazywał, że stacja nie spełniała minimalnych wymogów bezpieczeństwa. Przy braku podziemnych przejść pociągi pasażerskie przyjeżdżały na tor przylegający do stacji, by w ten sposób umożliwić pasażerom bezpieczne wyjście. Gdy jednak pociąg, którym podróżowali krewni skarżących, został skierowany na inny tor, nie poinformowano wysiadających o zagrożeniach, nie zapewniono bezpiecznego przejścia do stacji, a miejsce wyjścia z pociągu nie było należycie oświetlone.

Trybunał wskazał, że art. 2 Konwencji nie może być interpretowany jako gwarantujący jednostce „absolutny stopień bezpieczeństwa podczas wszelkich rodzajów aktywności życiowej pociągających ryzyko naruszenia integralności fizycznej”. Na państwo nie można w szczególności nakładać pozytywnego obowiązku zapewnienia nieograniczonej ochrony nieostrożnym osobom podróżującym. W tureckiej sprawie doszło jednak do kumulatywnego naruszenia wielu podstawowych reguł bezpieczeństwa przewidzianych w krajowych regulacjach. Państwo nie może się więc powoływać na nieostrożne zachowanie samych podróżujących, które choć niewątpliwie wystąpiło, to nie było główną przyczyną tragicznego zdarzenia (par. 49).

Orzekając w tureckiej sprawie, Trybunał nie musiał się wypowiedzieć o konieczności stworzenia przez państwo regulacji zapewniających bezpieczeństwo osobom podróżującym, bo takie przepisy istniały. Państwo nie spełniło natomiast pozytywnego obowiązku polegającego na wcieleniu w życie przyjętych reguł. Nie ulega jednak wątpliwości *a fortiori*, że na państwie spoczywa też obowiązek stworzenia regulacji w sprawie bezpieczeństwa przewozu osób. W przeciwnym razie kraj niewprowadzający reguł dotyczących bezpieczeństwa (a więc nierobiący czegokolwiek) nie podlegałby odpowiedzialności na mocy Konwencji, podczas gdy kraj przyjmujący takie regulacje (a więc coś jednak czyniący), lecz zaniedbujący ich implementację, wpadałby w rygor Konwencji. Taka perspektywa oznacza, że można mówić o pewnych obiektywnych zagrożeniach generowanych przez ludzką działalność dla życia jednostki, które muszą się spotkać z reakcją państwa<sup>6</sup>. Trudno byłoby szczegółowo rekonstruować ten obszar

<sup>5</sup> Wyrok ETPCz z dnia 15 grudnia 2009 r. w sprawie *Kalender przeciwko Turcji*, skarga nr 431402.

<sup>6</sup> Już w decyzji ETPCz z dnia 27 listopada 2007 r. w sprawie *Rajkowska przeciwko Polsce*, skarga nr 37393/02, strasburscy sędziowie stwierdzili, że zasady związane z potrzebą aktywności państwa w obszarze służby zdrowia znajdują zastosowanie do ruchu drogowego (wypadku drogowego).

i związane z nim reguły, ale można wskazać kilka niezbędnych elementów aktywności władz. Po pierwsze, państwo musi zapewnić, że środki służące podróżowaniu oraz drogi (szlaki, korytarze) komunikacyjne odpowiadają podstawowym standardom wynikającym z aktualnej wiedzy technicznej. Po drugie, należy określić wymogi związane z uzyskaniem uprawnień do kierowania pojazdami i środkami komunikacji (transportu). Po trzecie, państwo musi stworzyć reguły zachowania się na drogach (szlakach, korytarzach) komunikacyjnych adresowane i do osób kierujących środkami podróżowania, i do osób podróżujących. Po czwarte, władze państwowe muszą uruchomić instrumenty sprawdzające, czy odpowiednie standardy i reguły są realizowane, a w przypadku naruszeń wprowadzić mechanizm sankcji wymierzanych lub dochodzonych w ramach krajowego systemu administracyjnego lub sądowego.

W kontekście pozytywnych obowiązków państwa Trybunał co do zasady przyznaje władzom krajowym znaczne uprawnienia decyzyjne zwane marginesem swobody ocen<sup>7</sup>. Ale nie ulega wątpliwości, że w przypadku każdej działalności publicznej lub prywatnej mogącej stwarzać ryzyko dla ludzkiego życia („in which the right to life may be at stake”) władze muszą stworzyć regulację prawną lub administracyjną w celu skutecznego zapobiegania powstawaniu zagrożeń („to put in place a legislative and administrative framework designed to provide effective deterrence against threats to the right to life”)<sup>8</sup>. Dodatkowo w razie śmierci lub wystąpienia zagrożeń dla życia jednostka musi mieć do swojej dyspozycji skuteczny system sądowy służący egzekwowaniu istniejącej regulacji i dochodzenia roszczeń<sup>9</sup>. W związku z szeroko rozumianym podróżowaniem i transportem Trybunał miał już okazję zauważyć, że państwo powinno stworzyć regulacje dotyczące samochodowego ruchu drogowego<sup>10</sup>, stanu technicznego i spełnienia wymogów bezpieczeństwa przez jednostki pływające<sup>11</sup>, zachowania pasażerów na pokładzie pociągów<sup>12</sup>. Takim regulacjom muszą towarzyszyć mechanizmy kontrolne

---

<sup>7</sup> Na przykład wyrok ETPCz z dnia 20 marca 2008 r. w sprawie *Budayeva i inni przeciwko Rosji*, skargi nr 15339/02, 21166/02, 20058/02, 11673/02 i 15343/02), ECHR 2008-II, par. 134–135.

<sup>8</sup> Wyrok ETPCz z dnia 15 stycznia 2015 r. w sprawie *Kosmata przeciwko Ukrainie*, skargi nr 10558/11 i 28218/11, par. 49. Przynotowane sformułowania są rekapitulacją tez wypracowanych we wcześniejszym orzecznictwie Trybunału: m.in. w wyroku Wielkiej Izby ETPCz z dnia 30 listopada 2004 r. w sprawie *Öneryıldız przeciwko Turcji*, skarga nr 48939/99, ECHR 2004-XII, par. 71; wyroku ETPCz z dnia 28 października 1998 r. w sprawie *Osman przeciwko Zjednoczonemu Królestwu*, skarga nr 23452/94, „Reports of Judgments and Decisions” 1998-VIII, par. 115; wyroku ETPCz z dnia 14 marca 2002 r. w sprawie *Paul i Audrey Edwards przeciwko Zjednoczonemu Królestwu*, skarga nr 46477/99, ECHR 2002-II, par. 54; wyroku Wielkiej Izby ETPCz z dnia 27 czerwca 2000 r. w sprawie *İlhan przeciwko Turcji*, skarga nr 22277/93, ECHR 2000-VII, par. 91; wyroku ETPCz z dnia 28 czerwca 2016 r. w sprawie *Kılıç przeciwko Turcji*, skarga nr 22492/93, ECHR 2000-III, par. 62; wyroku ETPCz z dnia 28 marca 2000 r. w sprawie *Mahmut Kaya przeciwko Turcji*, skarga nr 22535/93, ECHR 2000-III, par. 85.

<sup>9</sup> Wyrok ETPCz z dnia 24 maja 2011 r. w sprawie *Anna Todorova przeciwko Bułgarii*, skarga nr 23302/03, par. 72.

<sup>10</sup> Decyzja ETPCz z dnia 27 listopada 2007 r. w sprawie *Rajkowska przeciwko Polsce*, skarga nr 37393/02; wyrok ETPCz z dnia 7 lipca 2009 r. w sprawie *Zavoloka przeciwko Lotwie*, skarga nr 58447/00; wyrok z dnia ETPCz z 5 stycznia 2010 r. w sprawie *Railean przeciwko Mołdowie*, skarga nr 23401/04; wyrok ETPCz z dnia 24 maja 2011 r. w sprawie *Anna Todorova przeciwko Bułgarii*, skarga nr 23302/03; decyzja ETPCz z dnia 13 października 2015 r. w sprawie *Hacıömeroğlu przeciwko Turcji*, skarga nr 15022/08.

<sup>11</sup> Decyzja ETPCz z dnia 16 stycznia 2001 r. w sprawie *Leray i inni przeciwko Francji*, skarga nr 44617/98.

<sup>12</sup> Decyzja ETPCz z dnia 1 marca 2005 r. w sprawie *Bône przeciwko Francji*, skarga nr 69869/01.

i sankcyjne. Ale jednocześnie nie można wymagać, by państwo przewidziało każde potencjalnie groźne zachowanie ludzkie i reagowało na nie, zwłaszcza powodowane dla siebie przez osobę niestosującą się do istniejących regulacji. Dlatego Trybunał nie stwierdził naruszenia art. 2 w sprawie dotyczącej śmierci nastolatka, który zginął, gdy wysiadał nie na peron, lecz z drugiej strony pociągu, gdzie był sąsiedni tor kolejowy<sup>13</sup>. W innym wyroku stwierdzono wprost, że pozytywne obowiązki wynikające z art. 2 nie mogą zostać poddane „paternalistycznej wykładni”, która nie tylko nakładałaby na państwo daleko sięgające ciężary, ale byłaby też wątpliwa w świetle zasady autonomii jednostki, w ramach której powinno się tolerować podejmowanie przez osobę ludzką działań dla niej niebezpiecznych<sup>14</sup>.

W niedawno wydanym wyroku *Cavit Tinarhoğlu przeciwko Turcji* Trybunał określił dokładniej, jakie cechy musi mieć wymagana prewencyjna (zabezpieczająca) regulacja krajowa odnosząca się do działalności pociągającej zagrożenia dla ludzkiego życia<sup>15</sup>. Co przy tym ważne, strasburscy sędziowie potraktowali wypadek (tu spowodowany przez łódź motorową na przybrzeżnym akwenu służącym jako kąpielisko) analogicznie jak zjawiska lub aktywność, która w naturalny sposób rodzi niebezpieczeństwo dla życia człowieka. Poszerza to zakres pozytywnego obowiązku państwa i wzmacnia jego doniosłość<sup>16</sup>.

Po pierwsze, regulacja musi korespondować z cechami charakterystycznymi danej działalności, a przede wszystkim ze stopniem i rodzajem powodowanych zagrożeń. Należy określić przesłanki wyrażania zgody na dany typ działalności, sposób jej podjęcia i prowadzenia, a także normy bezpieczeństwa i zasady kontroli. Takiej regulacji muszą towarzyszyć „odpowiednie środki praktyczne” (fr. *mesures d'ordre pratique propres*), przyjęte w celu skutecznej ochrony życia. Trybunał wskazuje tu dodatkowo na prawo jednostki do informacji, co identyfikowałby – jak sądzę – nakaz adekwatnego zapoznania ludzi (stworzenia odpowiednich warunków do zapoznania się przez ludzi) z treścią owych „środków praktycznych”. Po drugie, regulacje muszą zapewniać odpowiednie procedury uwzględniające aspekty techniczne danej działalności oraz pozwalające na wykrycie wad i błędów, które mogły być popełnione na różnych poziomach przez osoby odpowiedzialne (par. 86–88).

W przypadku aktywności komunikacyjnej (transportowej) należy przyjąć, że strasburski standard dotyczący niezbędnej regulacji krajowej w sprawie technicznych parametrów pojazdów i innych środków komunikacji oraz zasad przemieszczania się i bezpieczeństwa nie będzie interpretowany maksymalistycznie, ale z odwołaniem się do zwykłych ryzyk. Specyficzne ryzyka, wymagające ewentualnej regulacyjnej aktywności państwa, wystąpią

---

<sup>13</sup> *Bône przeciwko Francji*. Trybunał wskazał w decyzji na analogię z wcześniej rozpoznawaną skargą związaną z popełnieniem samobójstwa przez aresztowanego (wyrok ETPCz z dnia 27 lipca 2004 r. w sprawie *A.A. i inni przeciwko Turcji*, skarga nr 30015/96). W obu przypadkach od władz nie można było wymagać, w okolicznościach obu spraw, podjęcia szczególnych działań zabezpieczających.

<sup>14</sup> Wyrok ETPCz z dnia 26 lutego 2015 r. w sprawie *Prilutskiy przeciwko Ukrainie*, skarga nr 40429/08, par. 32.

<sup>15</sup> Wyrok ETPCz z dnia 2 lutego 2016 r. w sprawie *Cavit Tinarhoğlu przeciwko Turcji*, skarga nr 3648/04.

<sup>16</sup> Z takim zrównywaniem naturalnie niebezpiecznej działalności i wypadku nie zgadzał się sędzia Paul Lemmens w zdaniu równoległym dołączonym do wyroku. Wskazywał, że odmiennie przedstawia się w obu przypadkach kwestia przyczynowości (związku zaniedbania zarzucanego władzom publicznym i pewnego zdarzenia).

marginalnie. Trybunał zauważał, że zjawisko tzw. gier drogowych<sup>17</sup>, skłaniające do niebezpiecznych zachowań na drodze, musiałyby najpierw zostać dostrzeżone (zdiagnozowane) przez odpowiednie władze jako dostatecznie częste i skutkujące poważnym naruszeniem „zwykłych reguł”, by uzasadniać pogląd, iż państwo powinno w takiej sytuacji wkroczyć, zwłaszcza „regulacyjnie”. Strasburskim sędziom wystarczyło, że uczestnicy gier drogowych byli zobowiązani stosować się do reguł ruchu drogowego tak samo jak inni użytkownicy dróg<sup>18</sup>. Szczególne imprezy odbywające się na drogach, na które państwo zezwala i które są władzom zgłaszane, np. rajdy lub wyścigi, będą już oczywiście wymagały adekwatnej reakcji organizacyjnej (i być może regulacyjnej, choć ten aspekt pozostanie w obszarze decyzyjnej swobody państwa). Nie ulega ponadto wątpliwości, że władze muszą adekwatnie reagować – prewencyjnie i następczo – na niebezpieczne inicjatywy planowane lub przeprowadzane na drogach, jeśli o takich zdarzeniach wiedzą lub są zawiadamiane przez świadków bądź inne osoby. We wspomnianej już sprawie *Cavit Tınarhoğlu przeciwko Turcji* Trybunał orzekł, że odpowiednie władze lokalne nie miały informacji o naruszeniu zakazu poruszania się łodzi z napędem motorowym w obszarze 200 metrów od wybrzeża morskiego. Strasburscy sędziowie nie uznali, że zdarzające się w innych miejscach naruszenia, a nawet wypadki z udziałem takich łodzi w zabronionym akwenie, powinny uczulić władze państwowe na to zjawisko i zmusić do podjęcia kontroli (par. 105).

Należy podkreślić, że istniejące reguły krajowe Trybunał analizował jako całość. Do naruszenia art. 2 nie prowadziła więc sytuacja, gdy pewna dyspozycja prawna (ustawowa) zawarta w prawie krajowym nie została wykonana, lecz nakaz wynikający z art. 2 realizowała wystarczająco inna reguła prawna<sup>19</sup>. Analogicznie orzeczono, gdy przy braku wymaganej regulacji ogólnokrajowej właściwe reguły zostały stworzone na poziomie lokalnych władz<sup>20</sup>. Trybunał nie dopatrywał się ponadto złamania art. 2, jeśli tragiczne zdarzenie nastąpiło wskutek zignorowania czy też naruszenia istniejących w kraju norm dotyczących bezpieczeństwa<sup>21</sup>.

Z art. 2 Konwencji wynika też pozytywny obowiązek państwa do podjęcia odpowiednich działań w celu ratowania ludzkiego życia zagrożonego w następstwie wypadków komunikacyjnych. Chociaż Trybunał nie miał okazji, by pełniej wypowiedzieć się w tej kwestii<sup>22</sup>, to można wskazać, opierając się na dotychczasowym orzecznictwie, jakie są

---

<sup>17</sup> Gry polegały na przemieszczaniu się drużyn samochodami po mieście (był to Donieck). W kolejnych punktach zawodnicy musieli rozwiązać zagadkę, która identyfikowała następne miejsce docelowe. Wygrywał ten zespół, który dotarł pierwszy do punktu końcowego.

<sup>18</sup> Wyrok ETPCz z dnia 26 lutego 2015 r. w sprawie *Prilutskiy przeciwko Ukrainie*, skarga nr 40429/08, par. 36–37.

<sup>19</sup> Przykładowo słowacka ustawa określała, że w drodze rozporządzenia zostanie wskazany czas, w jakim helikopter ratunkowy powinien wyruszyć na ratunek. Takie rozporządzenie nie powstało, ale obowiązujące reguły oznajmiały, że czynności ratunkowe mają zostać podjęte niezwłocznie. Zob. decyzja ETPCz z dnia 2 grudnia 2008 r. w sprawie *Furdik przeciwko Słowacji*, skarga nr 42994/05.

<sup>20</sup> Wyrok ETPCz z dnia 2 lutego 2016 r. w sprawie *Cavit Tınarhoğlu przeciwko Turcji*, skarga nr 3648/04, par. 98. Z oceną Trybunału nie zgodziła się turecka sędzia Işıl Karakaş, wskazując na niskie hierarchicznie miejsce takich „zastępczych” reguł oraz ich ignorowanie przez władze administracyjne.

<sup>21</sup> Decyzja ETPCz z dnia 13 września 2016 r. w sprawie *Güneş i inni przeciwko Turcji*, skarga nr 33273/11, par. 20 (katastrofa lotnicza po zejściu pilota poniżej dozwolonej wysokości podczas mgły).

<sup>22</sup> Liczne „sprawy wypadkowe” przed Trybunałem, o czym w dalszej części niniejszego tekstu, zasadniczo podnosiły zarzut proceduralny – braku skutecznego postępowania wyjaśniającego.

główne aspekty takiego obowiązku<sup>23</sup>. Państwo musi przede wszystkim stworzyć służby adekwatnie przygotowane (kwalifikacje personelu i wyposażenie w sprzęt) oraz zorganizowane do podejmowania interwencji po uzyskaniu informacji o wypadku. Określając, na czym polega taka należycie przygotowana i zorganizowana służba, Trybunał odwoła się m.in. do reguł i praktyki istniejącej w państwach członkowskich Konwencji jako ilustracji wspólnego podejścia (standardu organizacyjnego), choć nie będzie tego czynił ani automatycznie, ani w sposób prowadzący do narzucania pewnego powtarzającego się rozwiązania wszystkim krajom, zakładając znaczne uprawnienia decyzyjne państwa.

Na pewno art. 2 nie będzie wymagał powołania odrębnych „jednostek wypadkowych”; co do zasady wystarczy istnienie „ogólnych” służb ratunkowych<sup>24</sup>. Ponadto nie jest konieczne, by w krajowych regulacjach określono, jak szybko (w jakim czasie) służby powinny dotrzeć do miejsca zdarzenia. Wystarczy, że prawo wskazuje, iż pomoc powinna trafić niezwłocznie. Wydaje się natomiast, że państwo musi stworzyć sprawny mechanizm zawiadamiania o wypadkach (czy szerzej – zaistniałych zagrożeniach dla życia), co moim zdaniem oznacza przynajmniej istnienie specjalnego i łatwo dostępnego numeru telefonicznego. Służby ratunkowe oraz jednostki ratujące życie (przede wszystkim placówki służby zdrowia) muszą ponadto sprawnie uzyskiwać i przekazywać informacje o miejscach, gdzie konieczne w danym przypadku czynności i zabiegi medyczne mogą zostać dokonane. Muszą także adekwatnie reagować – ale to ma zastosowanie ogólne – na zmiany zachodzące w stanie zdrowia pacjenta<sup>25</sup>.

Wymóg, by służby były w stanie niezwłocznie i sprawnie dotrzeć do osoby potrzebującej pomocy będzie się łączył z odpowiednim rozlokowaniem służb ratunkowych. O ile w przypadku komunikacji drogowej nie powstanie w tym zakresie specyficzny obowiązek organizacyjny, o tyle będzie on na pewno istniał w odniesieniu do lotnisk (jednostki straży pożarnej). Ponadto na władzach krajowych spoczywa obowiązek polegający na podjęciu działań prewencyjnych. Odpowiednie służby muszą więc monitorować zagrożenia i adekwatnie wkraczać<sup>26</sup>, np. usuwając śnieg z dróg i posypując je substancjami eliminu-

<sup>23</sup> Zwłaszcza wspomniana decyzja ETPCz z dnia 2 grudnia 2008 r. w sprawie *Furdík przeciwko Słowacji*, skarga nr 42994/05. Zob. także I.C. Kamiński, *Obowiązki państwa dotyczące wypadków związanych z uprawianiem turystyki górskiej – uwagi na kanwie decyzji Europejskiego Trybunału Praw Człowieka w sprawie Furdík przeciwko Słowacji* [w:] *Prawne aspekty bezpieczeństwa w górach – turystyka, rekreacja, sport*, red. P. Cybula, Kraków 2013, s. 31–42.

<sup>24</sup> Ale istnienie takich szczególnych służb ratunkowych może wynikać ze specyfiki danego środka komunikacji (transportu) lub rodzaju działalności. Niezbędne wydaje się więc powołanie m.in. wodnych (morskich) służb ratunkowych oraz jednostek na lotniskach. W kontekście szczególnego rodzaju działalności Trybunał wskazał na istnienie górskich służb ratunkowych, których zadaniem jest udzielanie pomocy turystom w górach. Zob. decyzję w sprawie *Furdík przeciwko Słowacji*.

<sup>25</sup> Zob. w tym kontekście najnowsze i nowatorskie orzecznictwo Trybunału identyfikujące pozytywny obowiązek należytej organizacji służby zdrowia: wyrok ETPCz z dnia 22 marca 2016 r. w sprawie *Elena Cojocarui przeciwko Rumunii*, skarga nr 74114/12, par. 125; wyrok ETPCz z dnia 30 sierpnia 2016 r. w sprawie *Aydoğdu przeciwko Turcji*, skarga nr 40448/06, par. 88; wyrok ETPCz z dnia 15 grudnia 2015 r. w sprawie *Lopes de Sousa Fernandes przeciwko Portugalii*, skarga nr 56080/13, par. 114 (skarga została przyjęta do ponownego rozpoznania przez Wielką Izbę).

<sup>26</sup> Przykładowo: wyrok ETPCz z dnia 20 marca 2008 r. w sprawie *Budayeva i inni przeciwko Rosji*, skargi nr 15339/02, 21166/02, 20058/02, 11673/02 i 15343/02), ECHR 2008-II, par. 132; wyrok ETPCz z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie *Kolyadenko i inni przeciwko Rosji*, skargi nr 17423/05, 20534/05, 20678/05, 23263/05, 24283/05 i 35673/05, par. 159.



jącymi, a co najmniej zmniejszającymi możliwość poślizgu. Analogiczny nakaz powstanie w przypadku wystąpienia uszkodzeń tras drogowych lub instalacji komunikacyjnych. Podstawowym elementem rozstrzygającym o tym, czy w danych okolicznościach władze powinny zareagować jest to, czy wiedziały lub powinny były wiedzieć o powstaniu „ręczystego i bezpośredniego ryzyka” dla życia jednostki, a wymagana reakcja mogła spowodować eliminację ryzyka<sup>27</sup>. Przykładowo Trybunał dopatrzył się braku wymaganych działań prewencyjnych, gdy po wcześniejszym zamknięciu szkoły z powodu burzy śnieżnej kierownictwo szkoły nie poinformowało o tym władz gminy organizujących dowóz dzieci. Gdy autobus nie przyjechał po zakończeniu zajęć, syn skarżących postanowił sam pójść do domu oddalonego 4 kilometry od szkoły i zamarzł<sup>28</sup>.

#### 4. Pozytywne obowiązki państwa dotyczące procedur prawnych

Jak wskazałem już powyżej, Trybunał połączył z art. 2 także obowiązek przeprowadzenia skutecznego postępowania wyjaśniającego. W kontekście skarg związanych z wypadkami samochodowymi strasburscy sędziowie mieli już wielokrotnie okazję badać zarzut złamania proceduralnej części art. 2. Konwencyjny standard wydaje się więc tu określony wyraźnie, ale rekonstrukcyjne rozważania na temat wymaganych przez Konwencję procedur mają szerszy charakter i tę część opracowania trzeba poprzedzić ogólniejszym, porządkującym wprowadzeniem.

Konwencyjny pozytywny obowiązek proceduralny odnosi się do przebiegu i rezultatu procedur prawnych w konkretnym przypadku w ramach istniejącego w kraju systemu prawnego. Najpierw w kraju musi więc powstać regulacja prawna, która uruchamiać będzie – z urzędu lub na wniosek (po zawiadomieniu) jednostki albo wskutek działania prawnego samej jednostki – określone postępowania. Powstanie takiej regulacji, choć odnoszącej się do procedur i związanych z nimi instytucji, należy w perspektywie Konwencji kwalifikować jako pozytywny obowiązek państwa, lecz o charakterze materialnym. Inaczej mówiąc, materialny obowiązek państwa polega na stworzeniu adekwatnego prawa w znaczeniu reguł abstrakcyjnych i ogólnych, dotyczących zarówno reguł zachowania oraz reżimu odpowiedzialności (krajowe reguły materialne), jak i systemu dochodzenia uprawnień przez jednostkę (krajowe reguły procesowe). Przykładowo więc brak w odniesieniu do pewnych czynów drogi postępowania karnego (np. zabójstwa) stanowić będzie złamanie przez państwo obowiązku materialnego, orzeczenie natomiast wobec sprawców pewnych aktów (np. zabójstwa lub tortur dokonanych przez funkcjonariusza państwowego) łagodnych sankcji, ocenianych jako nieproporcjonalne i nieodstrasżające, zostanie zakwalifikowane jako niezrealizowanie obowiązku proceduralnego.

---

<sup>27</sup> Wyrok ETPCz z dnia 3 kwietnia 2001 r. w sprawie *Keenan przeciwko Zjednoczonemu Królestwu*, skarga nr 27229/95, ECHR 2001-III, par. 89–92; wyrok ETPCz z dnia 27 lipca 2004 r. w sprawie *A. i inni przeciwko Turcji*, skarga nr 30015/96, par. 44–45.

<sup>28</sup> Wyrok ETPCz z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie *Ilbeyi Kemaloğlu i Meriye Kemaloğlu przeciwko Turcji*, skarga nr 30015/96, par. 41.

Niniejsza część rozważań będzie dotyczyła procedur, identyfikując po pierwsze to, co na mocy prawa krajowego musi być dostępne jako procedury prawne (pozytywny obowiązek materialny polegający na stworzeniu *in abstracto* adekwatnych procedur), oraz po drugie to, jak istniejące już procedury krajowe powinny być stosowane (pozytywny obowiązek proceduralny polegający na przeprowadzeniu *in concreto* skutecznego postępowania wyjaśniającego). Czasami jednak trudno będzie pewne wątki odnoszące się do procedur kwalifikować jako jednoznacznie związane z obowiązkiem materialnym bądź procesowym.

W sprawach komunikacyjnych (transportowych) jako główne zagadnienie dotyczące wymaganych na poziomie krajowym procedur stało pytanie, czy Konwencja wymaga w przypadku wypadków komunikacyjnych – były to zazwyczaj wypadki samochodowe – istnienia dostępu do prawa karnego. Inaczej mówiąc, Trybunał musiał rozstrzygnąć, czy tragiczne zdarzenie na drodze, zwłaszcza prowadzące do śmierci człowieka, musi być traktowane w prawie każdego państwa-strony Konwencji jako przestępstwo. Strasburscy sędziowie konsekwentnie przyjmują, wykorzystując wprost standard wypracowany w kontekście skarg dotyczących błędów lekarskich<sup>29</sup>, że skoro wypadek komunikacyjny ma zasadniczo nieumyślny charakter, to nie wymaga otwarcia dla ofiar (bezpośrednich lub pośrednich) drogi postępowania karnego. Konwencyjny standard realizują więc środki krajowe o cywilnym charakterze<sup>30</sup>.

Można się zastanawiać, czy w pewnych okolicznościach nie będzie jednak wymagane dopuszczenie procedur karnych. W sprawie *Railean przeciwko Mołdowie*, w której tle znajdował się śmiertelny wypadek drogowy i uciezka sprawcy z miejsca zdarzenia, Trybunał nie badał, jak miał w zwyczaju (o czym poniżej), dostępność równoległej wobec drogi karnej drogi postępowania cywilnego, lecz przeszedł od razu do sprawdzania, czy postępowanie karne może być uznane za skuteczne<sup>31</sup>. Przyjęcie takiej perspektywy przez strasburskich sędziów może zostać potraktowane jako uznanie, że czyn – nie sam wypadek, lecz uciezka sprawcy – wymaga reakcji prawa karnego. Byłbym jednak gotów przyjąć, że wystąpienie poważnego intencjonalnego elementu w działaniu sprawcy wypadku (nie tylko późniejsza uciezka) może powodować konieczność dostępu do prawa karnego. Tak byłoby zwłaszcza w przypadku śmiertelnych wypadków powodowanych przez osobę znajdującą się w stanie odurzenia alkoholowego lub wywołanego innymi środkami, zwłaszcza narkotykami. Można się też zastanawiać, czy środki karne nie będą wymagane w odniesieniu do wypadków drogowych z licznymi ofiarami (katastrof drogowych). Na obszar zdarzeń drogowych nie przenosiłbym automatycznie „cywilnego standardu” użytego do wypadków lotniczych, w których w sposób naturalny występują liczne ofiary<sup>32</sup>. Droga postępowania karnego będzie natomiast konieczna wtedy, gdy istnieje

---

<sup>29</sup> Złuszczając wyrok Wielkiej Izby ETPCz z dnia 17 stycznia 2002 r. w sprawie *Calvelli i Cigliò przeciwko Włochom*, skarga nr 32967/96, ECHR 2002-I, par. 51.

<sup>30</sup> Na przykład decyzja ETPCz z dnia 13 października 2015 r. w sprawie *Demir przeciwko Turcji*, skarga nr 58200/10, par. 18–19; wyrok ETPCz z dnia 24 lutego 2015 r. w sprawie *Ciobanu przeciwko Mołdowie*, skarga nr 62578/09, par. 32.

<sup>31</sup> Wyrok ETPCz z dnia 5 stycznia 2010 r. w sprawie *Railean przeciwko Mołdowie*, skarga nr 23401/04.

<sup>32</sup> Decyzja ETPCz z dnia 13 września 2016 r. w sprawie *Güneş i inni przeciwko Turcji*, skarga nr 33273/11.

je podejrzenie, że wypadek komunikacyjny był konsekwencją innego przestępstwa, np. celowego uszkodzenia pojazdu, umieszczenia na drodze niebezpiecznych przedmiotów lub rozlania niebezpiecznych substancji<sup>33</sup>.

Kilka interesujących zagadnień prawnych powstało w odniesieniu do tych systemów krajowych, które w przypadku wypadków komunikacyjnych ustanawiają jednocześnie drogę postępowania karnego i cywilnego. Po pierwsze, gdy postępowanie karne nie mogło zostać wszczęte lub było umarzone ze względu na brak możliwości postawienia zarzutów sprawcy, np. wskutek jego śmierci, Trybunał wskazywał, że do dyspozycji ofiar pozostawały środki cywilne, którymi można się było posłużyć przeciwko przewoźnikowi (przedsiębiorstwu)<sup>34</sup>. Analogicznie czynił też wtedy, gdy postępowanie karne było umarzone ze względu na niestwierdzenie popełnienia przestępstwa lub kończyło się uniewinniającym wyrokiem<sup>35</sup>. Oznacza to, że zanim jednostka (ofiara) uda się ze skargą do Trybunału, powinna co do zasady skorzystać z dostępnej w prawie krajowym drogi postępowania cywilnego<sup>36</sup>. To stanowisko Trybunału odbiega od jego stałego w innych sprawach poglądu, że przy dwóch lub wielu równolegle istniejących w danym kraju środkach prawnych należy wykorzystać tylko jeden z nich.

Po drugie, chociaż Konwencja nie wymaga w przypadku wypadków komunikacyjnych dostępu do środków karnych, strasburscy sędziowie sprawdzali, czy reguły dotyczące nienakazanego na mocy art. 2 postępowania karnego i sposób jego prowadzenia (wady lub braki) nie pozbawiały skarżącego możliwości podjęcia skutecznego postępowania cywilnego<sup>37</sup>. Ta ocena stawała się istotna zwłaszcza wtedy, gdy postępowanie cywilne było procesowo uzależnione od postępowania karnego, np. pierwsze ulegało zawieszeniu do czasu zakończenia drugiego lub ustalenia poczynione w procesie karnym były wiążące w ramach procedury cywilnej<sup>38</sup>. Trybunał stwierdzał więc naruszenie art. 2, gdy zabrakło czynności śledczych w pierwszych dniach po wypadku, kluczowych dla ustalenia przebiegu zdarzeń, co musiało utrudnić, a nawet pozbawiało możliwości przedstawienia dowodów w hipotetycznym, późniejszym postępowaniu cywilnym<sup>39</sup>; gdy dochodziło do zaniechań dowodowych<sup>40</sup>; gdy nie

<sup>33</sup> Por. decyzja ETPCz z dnia 27 września 2007 r. w sprawie *Al-Fayed przeciwko Francji*, skarga nr 38501/02, par. 73–78. Skarga dotyczyła wypadku samochodowego, w którym w 1997 r. zginęła księżna Diana i towarzyszący jej syn skarżącego.

<sup>34</sup> Decyzja ETPCz z dnia 13 września 2016 r. w sprawie *Güneş i inni przeciwko Turcji*, skarga nr 33273/11, par. 21.

<sup>35</sup> Decyzja ETPCz z 13 dnia października 2015 r. w sprawie *Hacıömeroğlu przeciwko Turcji*, skarga nr 15022/08.

<sup>36</sup> Decyzja ETPCz z dnia 27 listopada 2007 r. w sprawie *Rajkowska przeciwko Polsce*, skarga nr 37393/02.

<sup>37</sup> Wyrok ETPCz z dnia 3 listopada 2011 r. w sprawie *Antonov przeciwko Ukrainie*, skarga nr 28096/04, par. 48–52.

<sup>38</sup> Na przykład wyrok ETPCz z dnia 24 maja 2011 r. w sprawie *Anna Todorova przeciwko Bułgarii*, skarga nr 23302/03, par. 81–82; wyrok ETPCz z dnia 13 listopada 2013 r. w sprawie *Starčević przeciwko Chorwacji*, skarga nr 80909/12, par. 57.

<sup>39</sup> Na przykład wyrok ETPCz z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie *Prynda przeciwko Ukrainie*, skarga nr 10904/05, par. 56 (podjęcie i staranne przeprowadzenie czynności śledczych w początkowym stadium postępowania było dodatkowo potrzebne z tego powodu, że sprawcami wypadku byli cudzoziemcy na stałe mieszkający poza krajem, w którym nastąpiło zdarzenie); wyrok ETPCz z dnia 5 stycznia 2010 r. w sprawie *Railean przeciwko Mołdowie*, skarga nr 23401/04, par. 31.

<sup>40</sup> Na przykład wyrok ETPCz z dnia 17 października 2013 r. w sprawie *Zubkova przeciwko Rumunii*, skarga nr 36660/08, par. 40; wyrok ETPCz z dnia 23 lipca 2013 r. w sprawie *Dâmbean przeciwko Rumunii*, skarga

doręczano decyzji procesowych<sup>41</sup>; gdy status pokrzywdzonego przyznano z opóźnieniem<sup>42</sup>; gdy postępowania karne były prowadzone przewlekłe, nawet w przypadku nieskomplikowanych stanów faktycznych, co musiało wpływać negatywnie na zdolność zdobycia dowodów w zawieszonym postępowaniu cywilnym<sup>43</sup>. Chociaż analiza Trybunału wydaje się zindywidualizowana – zauważa on brak w konkretnej sprawie skutecznego postępowania karnego i wpływ tej sytuacji na szanse poprowadzenia przez jednostkę skutecznego postępowania cywilnego – to strasburscy sędziowie wskazali też, że powiązanie postępowania cywilnego z karnym, gdy doszło do poważnych wad i braków procesowych, oznaczało naruszenie obowiązku państwa polegającego na stworzeniu skutecznego systemu sądowego (byłaby to więc wada systemowa, a nie zdarzenie „wypadkowe”)<sup>44</sup>.

Strasburski standard skoncentrowany na środkach cywilnych został ukształtowany na kanwie sytuacji, w których w prawie krajowym mechanizmy cywilne były jedynymi (*leges perfectae*) lub występowały równolegle z karnymi (*leges plus quam perfectae*). Można wszak zadać pytanie, jak Trybunał oceniłby przypadek, w którym krajowe mechanizmy karne są jedynymi, jakie pozostają do dyspozycji ofiar tragicznych zdarzeń komunikacyjnych (*leges minus quam perfectae*). Jestem gotów uznać, że środki cywilne są nie tylko wystarczające (poza szczególnymi sytuacjami identyfikowanymi wyżej), ale jednocześnie konieczne. Środki cywilne pozwalają, m.in. ze względu na reguły odpowiedzialności, adekwatnie rekompensować straty i szkody doznane przez jednostkę, a dodatkowo mogą się okazać jedynymi – gdy sprawca nie może ponosić odpowiedzialności karnej – z jakich może skorzystać ofiara. Zadane pytanie ma jednak charakter teoretyczny, gdyż prawa państw-stron Konwencji zawsze przewidują mechanizmy cywilne.

Do Trybunału tylko raz trafiła skarga kwestionująca niezgodność z Konwencją krajowego mechanizmu cywilnego. Łotewski kodeks cywilny, w redakcji stanowiącej pozostałość z czasów sowieckich, nie przewidywał możliwości zasądzenia zadośćuczynienia za szkodę niematerialną (ból moralny), ograniczając finansowe roszczenia do strat materialnych. Dopiero później, począwszy od 1 stycznia 2006 r., doszło do zmiany tych reguł. Trybunał uznał jednak, że określenie finansowego reżimu odpowiedzialności cywilnej mieści się w ramach krajowego marginesu swobody ocen. Tylko łotewska sędzia Ineta Ziemele nie zgodziła się z wyrokiem<sup>45</sup>.

W licznych wyrokach dotyczących „spraw wypadkowych” Trybunał uznał, że postępowanie karne nie było skuteczne, dzieląc zarzuty skarżących. W wielu przypadkach powtarzały się „klasyczne” wady i braki zauważane także w innych kategoriach spraw. Ale pewne konkluzje Trybunału odnoszą się do specyfiki „spraw

---

nr 42009/04, par. 45–46.

<sup>41</sup> Wyrok ETPCz z dnia 13 listopada 2013 r. w sprawie *Starčević przeciwko Chorwacji*, skarga nr 80909/12, par. 60.

<sup>42</sup> Wyrok ETPCz z dnia 12 lipca 2016 r. w sprawie *Kotelnikov przeciwko Rosji*, skarga nr 45104/05, par. 94.

<sup>43</sup> Na przykład wyrok ETPCz z dnia 21 stycznia 2012 r. w sprawie *Shevchenko przeciwko Ukrainie*, skarga nr 22737/04, par. 60.

<sup>44</sup> Wyrok ETPCz z dnia 24 maja 2011 r. w sprawie *Anna Todorova przeciwko Bułgarii*, skarga nr 23302/03, par. 81–83.

<sup>45</sup> Wyrok ETPCz z dnia 7 lipca 2009 r. w sprawie *Zavoloka przeciwko Łotwie*, skarga nr 58447/00.

wypadkowych”. Strasburscy sędziowie akcentowali więc szczególną konieczność szybkiego i profesjonalnego zebrania materiału dowodowego. Ślady i dowody pozostawione na miejscu wypadku ulegają szybkiemu zatarciu. Należy więc pilnie sporządzić pełną dokumentację zdarzenia, dokonać oglądu i badania pojazdu (pojazdów), wszcząć postępowanie karne bezpośrednio po zdarzeniu, zwłaszcza jeśli od takiej decyzji jest uzależnione podjęcie czynności śledczych<sup>46</sup>. Inne wady proceduralne to nieprzesłuchanie świadków lub dokonanie przesłuchań na późniejszym etapie postępowania, gdy świadkowie nie pamiętali już pewnych szczegółów<sup>47</sup>; późne przyznanie statusu ofiary, pozbawiające możliwości uczestniczenia we wstępnych czynnościach, kluczowych dla postępowania<sup>48</sup>; nieinformowanie o krokach i decyzjach procesowych<sup>49</sup>; niekompletność materiału dowodowego skutkująca zwrotem sprawy do postępowania przygotowawczego lub sądowi pierwszej instancji<sup>50</sup>; koncentrowanie się na pewnej hipotezie przy jednoczesnym nieustaleniu okoliczności istotnej dla sprawy<sup>51</sup>. Powtarzającą się cechą postępowań była również ich przewlekłość<sup>52</sup>. Ze stwierdzeniem tej wady Trybunał nie miał trudności, gdyż zauważał, że znajdujące się w tle ocenianych postępowań zdarzenia drogowe nie były skomplikowane z proceduralnego, zwłaszcza dowodowego punktu widzenia. W konsekwencji postępowania trwające już pięć lat kwalifikowane były jako przewlekłe<sup>53</sup>. Trybunał wskazał ponadto, że ukrywanie się sprawcy za granicą nie zwalniało państwa z obowiązku prowadzenia postępowania w nieprzewlekły sposób<sup>54</sup>.

Trybunał miał jednocześnie okazję wypowiedzieć się o kilku szczególnych zagadnieniach. Po pierwsze, uznał, że uprawnienie do udziału w postępowaniu prawnym (wynikające z procesowej części art. 2) nie ma zastosowania podczas procedury związanej z europejskim nakazem aresztowania. Ponadto długotrwałość procedur związanych z przekazaniem sprawcy wypadku samochodowego z Irlandii na Węgry nie obciążała węgierskich władz, bo te poczyniły wszystkie wymagane kroki wobec władz

---

<sup>46</sup> Na przykład wyrok ETPCz z dnia 12 lipca 2016 r. w sprawie *Kotelnikov przeciwko Rosji*, skarga nr 45104/05.

<sup>47</sup> Na przykład wyrok ETPCz z dnia 5 stycznia 2010 r. w sprawie *Railean przeciwko Mołdowie*, skarga nr 23401/04.

<sup>48</sup> Na przykład wyrok ETPCz z dnia 12 lipca 2016 r. w sprawie *Kotelnikov przeciwko Rosji*, skarga nr 45104/05.

<sup>49</sup> Wyrok ETPCz z dnia 13 listopada 2013 r. w sprawie *Starčević przeciwko Chorwacji*, skarga nr 80909/12.

<sup>50</sup> Na przykład wyrok ETPCz z dnia 26 lutego 2015 r. w sprawie *Prilutskiy przeciwko Ukrainie*, skarga nr 40429/08.

<sup>51</sup> Prowadzący postępowanie przyjmowali, że do wypadku i tak by doszło, nawet gdyby pojazd (ciężarówka) jechała z mniejszą szybkością. Nie starano się jednak ustalić, z jaką prędkością jechał pojazd w terenie, gdzie istniało ograniczenie do 50 km/godz.; świadkowie twierdzili, że szybkość wynosiła nawet ponad 100 km/godz.

<sup>52</sup> Tradycyjnie kwestię przewlekłości postępowania Trybunał analizował jako ewentualne naruszenie prawa do rzetelnego postępowania sądowego (art. 6). Na przełomie poprzedniej i obecnej dekady przewlekłość postępowań w sprawach dotyczących prawa do życia Trybunał zaczął jednak traktować jako naruszenie proceduralnej części art. 2. Taką zmianę poddała krytyce sędzia Angelika Nußberger w zdaniu odrębnym dołączonym do wyroku ETPCz z dnia 19 kwietnia 2012 r. w sprawie *Sergiyenko przeciwko Ukrainie*, skarga nr 47690/07. Należy podkreślić, że nawet jeśli krajowe postępowanie zakończyło się korzystnie dla skarżącego, nie miało to wpływu na ocenę zarzutu przewlekłości.

<sup>53</sup> Wyrok ETPCz z dnia 5 stycznia 2010 r. w sprawie *Railean przeciwko Mołdowie*, skarga nr 23401/04.

<sup>54</sup> Wyrok ETPCz z dnia 14 stycznia 2016 r. w sprawie *Shepelenko przeciwko Ukrainie*, skarga nr 8347/12.

irlandzkich. Braku przewlekłości nie dopatrzono się również w odniesieniu do Irlandii, gdyż tamtejsze sądy i władze zostały skonfrontowane z niezwykle skomplikowanymi zagadnieniami prawnymi, które wymagały m.in. podjęcia działań legislacyjnych przez parlament<sup>55</sup>. Po drugie, strasburscy sędziowie orzekli, że wypłata stosunkowo wysokiej sumy pieniężnej (równowartość ponad 31 tysięcy euro) krewnym ofiary wypadku samochodowego przez jego sprawcę nie eliminowała interesu prawnego tych krewnych do kwestionowania przed Trybunałem skuteczności postępowania karnego<sup>56</sup>. Po trzecie, skoro w kontekście art. 2 Konwencji zasadniczo wystarcza istnienie środków cywilnych nawet w przypadku śmiertelnych lub zagrażających życiu wypadków samochodowych, skarżący nie będzie uprawniony do kwestionowania jako zbyt łagodnej („nieskutecznej”) sankcji karnej wymierzonej sprawcy wypadku<sup>57</sup>. Po czwarte, uprawnieniem władz (sądów) krajowych jest dokonanie prawnej kwalifikacji zdarzenia. Trybunał nie zakwestionował więc decyzji sądów o uznaniu zdarzenia za wypadek, mimo iż między sprawcą a ofiarą doszło wcześniej do kłótni w restauracji, co mogło sugerować celowe potrącenie<sup>58</sup>.

## 5. Podsumowanie

Trybunał w Strasburgu zajmował się dotychczas kilkudziesięcioma „sprawami komunikacyjnymi”, zazwyczaj związanymi z wypadkami. Zapadłe rozstrzygnięcia pozwalają na identyfikację co najmniej rdzenia konwencyjnego standardu prawnego. Na państwach spoczywać będzie przede wszystkim obowiązek stworzenia przepisów prawnych w celu zapewniania bezpieczeństwa podróżowania i transportu. Te regulacje powinny się odnosić do kilku kwestii: technicznych wymogów pojazdów oraz innych środków komunikacji i transportu, a także parametrów dróg (tras, korytarzy) komunikacyjnych; wymogów związanych z uzyskaniem uprawnień do kierowania takimi pojazdami i środkami; wreszcie zasad ruchu (w tym zachowania się osób przevożonych). Państwo powinno przy tym zapewnić, że powstałe reguły są wdrażane i przestrzegane. Obowiązek regulacyjny polega również na stworzeniu mechanizmu prawnego (procedur oraz instytucji), z którego mogłyby skorzystać podmioty doznające szkody w następstwie zdarzeń komunikacyjnych, przede wszystkim wypadków.

---

<sup>55</sup> Decyzja ETPCz z dnia 29 września 2015 r. w sprawie *Zoltai przeciwko Węgrom i Irlandii*, skarga nr 61946/12.

<sup>56</sup> Wyrok ETPCz z dnia 5 listopada 2015 r. w sprawie *Basyuk przeciwko Ukrainie*, skarga 51151/10. Stanowisko Trybunału poddali krytyce sędziowie Josep Casadevall i Angelika Nußberger w zdaniu odrębnym dołączonym do wyroku, zwłaszcza że skarżący nie ujawnił Trybunałowi wypłaty sumy pieniężnej. Dwoje sędziów wskazywało, że skarga powinna zostać uznana za niedopuszczalną zarówno ze względu na zatajenie okoliczności istotnej dla postępowania przed Trybunałem (nadużycie prawa do skargi), jak i na ustanie interesu skarżącego w kwestionowaniu skuteczności postępowania karnego.

<sup>57</sup> Decyzja ETPCz z dnia 24 maja 2016 r. w sprawie *Kaya przeciwko Turcji*, skarga nr 67385/09, par. 29.

<sup>58</sup> Wyrok ETPCz z dnia 12 lipca 2016 r. w sprawie *Kotelnikov przeciwko Rosji*, skarga nr 45104/05, par. 94.

Co do zasady wystarcza, że osobom pokrzywdzonym państwo pozostawi do dyspozycji cywilne środki prawne, choć można też identyfikować szczególne sytuacje, w których konieczne będą i środki karne. Jeśli jednak państwo przewiduje drogę postępowania karnego – co zdarza się bardzo często – Trybunał będzie sprawdzał, czy reguły dotyczące postępowania karnego i jego przebieg w danej sprawie nie pozbawiały jednostkę możliwości skorzystania z drogi postępowania cywilnego. Strasburscy sędziowie badali więc skuteczność także wszczętych w kraju postępowań karnych, stwierdzając nierzadko złamanie konwencyjnego standardu.