

Taki tytuł nosi wydany przed laty w formie książkowej zbiór felietonów prof. Jerzego Sawickiego. Książki znakomitego znakomitego prawnika, jedynej o tej tematyce w naszym piśmiennictwie. Zapożyczam ten tytuł, bo inny nie przychodzi mi do głowy. Zresztą jakim go zastąpić pisząc o ryzyku jakie niesie uprawianie niektórych dyscyplin? -

W jakim stopniu sportowiec ma prawo do ryzyka, gdzie się ono kończy a zaczyna ryzykancetwo, brawura, trudno jednoznacznie rozstrzygnąć i chyba niemożliwe. Sprawa wywoływała i wywołuje dyskusje. Sport, o którym mówimy „to zdrowie”, uprawiany na najwyższym, światowym poziomie często prowadzi do kontuzji, poważniejszych urazów, nawet śmierci. Co głośniejsze, tragiczne wypadki zawodników o znanych nazwiskach powodują nawrót dyskusji o dopuszczalności ryzyka w sporcie. Jak daleko może i powinno ono sięgać?

Każdego roku ginie u nas kilku sportowców, wielu innych groźniejsze lub łżejsze kontuzje, kilkunastu bywa ze sportu wyeliminowanych na zawsze, bywa że na skutek kalectwa nie mogą podjąć żadnej pracy (w skali światowej ta statystyka przedstawia się bez porównania poważnie). Pozostają na utrzymaniu społeczeństwa. Śmierć zabiera bokserów, alpinistów, kierowców rajdowych i wyciagowych, żużlowców, kolarzy, szybowców, spadochroniarzy. Często w sposób nie wyjaśniony. Mimo skrupulatnych dochodzeń prokuratorskich nie zawsze udaje się wykryć przyczynę, względnie wskazać winnego. Z reguły w takich wypadkach odzywa się głos domagający się połozenia kresu nadmiernej brawury, oziębnienia temperamentu i wybujałej ambicji, przedsięwzięcia przez organy do tego powołane kroków zapobiegających w przyszłości dalszym tragediom.

Nieraz po śmiertelnych wypadkach na torze żużlowym zabierałem głos na ten temat. Twierdziłem i twierdze — w czym nie jestem odosobniony — że

sq dyscypliny, w których mimo podjęcia wszelkich możliwych działań na rzecz bezpieczeństwa, wypadków uniknąć się nie da.

Miedzy innymi żużlu i w paru innych dyscyplinach. Nie żebym był fatalistą z na-

jących niebezpieczne sporty, narciarzy zjazdowców, żużlowców, spadochroniarzy, samolotowych akrobatów itp. nazywa warlatami. Człowiek normalny, mający w porządku wszystkie klepki za takie sporty brać się nie powinien. Zapominają, że to właśnie dzięki owym „warlatom” dokonuje się postęp techniczny (także w sporcie), cywilizacyjny. Gdyby nie oni pozostalibyśmy na etapie kamienia łupanego, albo jeszcze niższym. Nie byłoby sportu w ogóle, odkryć geograficznych, podboju kosmosu, wielu odkryć w penicyliną włącznie. Przecież Fleming próbował grzybka na własnym ciele, wielu odkrywców leków jako królików doświadczalnych używało siebie. Każdy krok naprzód w rozwoju motoryzacji, lotnictwa i wielu innych dziedzin okupiony został i jeszcze nieraz zostanie śmiercią.

Nie omija ona i sportu. Jestem pewny — chociaż nieje-

1975 r. zaproponował mi udział w Rajdzie Polski, eliminacji mistrzostw Europy, koleżdy mówił „bedziesz miał smocę”. Okazało się, że ogólny apetytyczny prowadził ze stoickim spokojem i wędling miał... zbył wojno. Kiedy na OS Duszniki — Mioty dwukrotnie zwróciłem uwagę „za wczesnie hamujesz”, nie odpowiedział nic. Gdy wchodził w kolejny zakręt zauważyłem, że często w rowie Fiate (załoga dawała znak) „jechać — nie się nie stało”, ostatecznie — oni hamowali za późno...

Jak doszło do wypadku Landsberga z Szajngiem nie zostało do dziś wyjaśnione. I już nie zostanie. Powinni skreślić w prawo, inna droga odchodziła w lewo. Pojechali prosto w skarpe. Bez oznak jakiegokolwiek ratowania się. Stało się to na odcinku, którym już raz jechali. Błąd kierowcy? Pilota?

Na te pytania nie otrzymamy odpowiedzi. Można jedynie snuć hipotezy.

Landsberg po wypadku z Muszyńskim czasami podczas rozmowy nagle milkł i wyda-

dawczo i rzucając, i zwytynsz, że sposób ich prowadzenia jest unormowany szczegółowo, obmyślonymi i opracowanymi regulami, uwzględniającymi zarówno przewidywany cel rozgrywek jak i bezpieczeństwo osób biorących w nich udział, przyjąć należy, że uczestnik stosujący się do obowiązujących regul gry, nie przekraczający wyznaczonych lub wyznaczających z zasad gry zakazów i kierujący się w swym dążeniu tylko celami sportowymi — działa prawnie.

Ale dodaje do tego swój komentarz. Dla uznania prawności zachowania sportowca trzeba ustalić jaki był cel, do którego zmierzał oraz ustalić zgodność jego działania z regulami obowiązującymi w danej dyscyplinie. Każde odstępstwo od tych warunków stwarza podstawę do ewentualnego zastosowania represji karnej, zależnej od rodzaju winy i od zamierzonych lub wynikłych szkodliwych następstw.

ANDRZEJ MARTYKIN

Ryzyko w sporcie

den może się ze mną nie zgadzać — że dalszy rozwój sportu wyczerpanego prowadzić będzie do większej niż dotychczas liczby wypadków.

Coraz mniejszy zostaje margines bezpieczeństwa,

zarówno w sportach, w których główną rolę odgrywa wydolność organizmu, jak też w tych, w których, w grę wchodzi sprzęt. Wielkie imprezy zmuszają do wydobywania z siebie ostatnich rezerw zarówno bezpośrednio od sportowca, jak też od sprzętu jakim się posługuje, lub — obu tych czynników łącznie. I choć wciąż udoskonala się proces treningowy i technologiczny (w wypadku np. sportów motorowych) jakże łatwo przeceniąca strunę...

O Landsbergu mówiono, że co najmniej od dwóch lat żyje na kredyt, jeździ ponad możliwości i że wreszcie czy później to musi się skończyć. Fakt, że w

wało się, że myślami jest nieobecny. Trwało to kilka sekund i może nawet nie zdawał sobie z tego sprawy. Tak mówili mi koleżdy, bo choć byłem z nim stale w kontakcie niczego nie zauważyłem. Może coś takiego przydarzyło mu się na owym OS? To by wyjaśniało ów dziwny wypadek bez śladów wyjścia z opresji. Wcześniej miał udane starty w Rajdzie Monte Carlo i Złotyach Płaskach. Potrafił ważną książeczkę zdrowia i decyzję „zdolny”. Zdaniem wielu lekarzy otrzymał jej nie powinien.

Wypadek został opisany szczegółowo i poddany analizie. Jeśli o nim wspominam to po to, żeby pokazać jego złożoność i że jednoznacznej odpowiedzi kto zwinął i jak doszło do niego dać nie można.

Casus Landsberg był powodem zamieszczenia w tygodniku „Motor” (nr 23 z dn. 10 VII) artykułu Kazimierza J. Pawelca pt. „RYZYKO I RY-

Szkoda, że Kazimierz J. Pawelec nie wyjaśnia na czym powinno polegać przestrzeganie zasad bezpieczeństwa na odcinku specjalnym czyli wyciagowym i kiedy mamy do czynienia z odstępstwem od tych warunków. I czy Landsberg nie przestrzegal zasad bezpieczeństwa i w czym to się przejawilo.

Cel do którego zmierza każda załoga w rajdzie, to uzyskanie jak najlepszego wyniku na odcinku specjalnym. Ich suma decyduje o końcowej lokacie.

Jechać należy tak szybko jak na to pozwalają konkretne warunki, samochód i umiejętności załogi.

I jest to zgodne z regulaminem. Jeśli więc dany zakręt da się przejechać „cztery pełny gaz”, bo tak zanotowane zostało na treningu i tak dyktuje pilot, a raptem coś się z samochodem dzieje, to

Oczywiście absurd.

Gdy Kazimierz J. Pawelec oddaje się rozważaniom prawniczym można się z nim nie zgadzać, ale jako prawnikowi nie można odmówić znajomości prawa ogólnego. Wykazuje natomiast pełną niekompetencję i nieznajomość rzeczy, gdy — jeśli chodzi o rajdy — dziwi się rzeczom tak oczywistym, że aż trudnym do uzasadnienia. W cytowanym artykule czytamy m.in. „Trasa Rajdu Krokusy należała do trudniejszych, mimo nalezitego przygotowania. Faktem natomiast było, że pozostawiony w teelu miejscach na drodze piasek nie sprzyjał bezpiecznej jeździe”.

W historii rajdowego sportu nikt przed startem nie omiadał dróg i robić tego nie będzie. Istotą tego sportu jest jazda po drogach o różnej nawierzchni i tak już pozostanie. Idąc po myśli autora organizatorzy rajdu Safari — i podobnych — zanim wypuszczą pierwszą załogę powinni wziąć spychacz i wyrównać wszystkie nierówności asfaltowego buszu, trasę wyasfaltować, oczyścić z ziaren piasku, a jeśli powieje wiatr w trakcie rajdu zatrzymać go i poczekać do lepszej pogody. Tak też powinni czynić organizatorzy innych rajdów. (A oni robią wszystko, żeby je utrudnić). Ze też nikt na to dotąd nie wpadł!

Niezrozumiały dla Kazimierza J. Pawelca jest też art. 11.1 regulaminu Rajdu Krokusy. „Organizator nie przyjmuje na siebie odpowiedzialności za szkody i straty w stosunku do osób trzecich i ich mienia”.

Nie przyjmuje z tego samego powodu, dla którego szatnia nie odpowiada za rzeczy wartościowe pozostawione w kieszeniach, a kasa nie uwzględnia reklamacji po odejściu klienta. Jest to fragment każdego regulaminu rajdowego. Gdyby było inaczej — jakież pole do nadużyć! Dziwuje się, że dziwi go to jako prawnika. Jaka odpowiedzialność ma ponosić organizator np. atlantyckich regat samotnych żeglarzy? Tyko sprawdzić czy uczestnik ma właściwe dla trudności imprezy uprawnienia, a jacht pod każdym względem odpowiada regulaminom. Jaka odpowiedzialność organizator szkół narciarskich poza obowiązkiem jak najlepszego przygotowania obiektu?

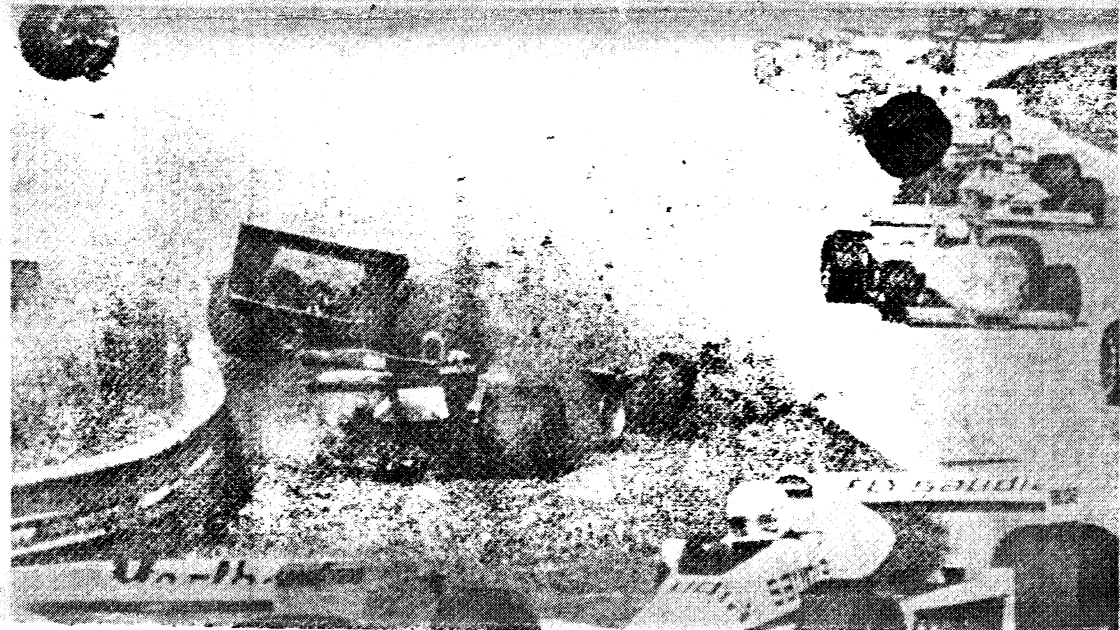
Owszem organizator odpowiada jeśli dopuści się rażących uchybień np. — w wypadku rajdu — nie zabezpieczy karetki na OS. Bo już stu procentowe zabezpieczenie trasy jest niemożliwe. Dlatego w regulaminie jest słowo, że ruch na OS jest w zasadzie zamknięty. Mógłby być całkowicie, ale wówczas by z każdym metrze trasy musiałby stać porządkowy co oczywiście jest nierealne.

Margines ryzyka pozostaje, a każdy startujący liczy się z nim.

Bardziej trafia mi do przekonania stanowisko innego prawnika. Doc. dr hab. Andrzej J. Szwarz, pracownik Instytutu Prawa Karnego Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu w artykule pt. „SAD IDZIE...” („Sportowiec” nr 23 z dn. 5.VI.) na pytanie dziennikarza

— Czy nie konieczne wydaje się wprowadzenie konkretnego przepisu do K.K., żeby zapobiec faktycznej bezkarności naruszeń sportowych? — odpowiada:

— „Przekonanie o bezkarności naruszeń sportowych poddyktowane bywa w pewnym przymyślnym stopniu realną sytuacją. Rzeczywistość jest taka, iż organa powołane do sekania przestępstw nie posiadają na ogół sportowców do odpowiedzialności karnej za naruszenia sportowe. Natomiast w krajach, w których takie próby podejmowano, wszelkie zabiegi kończyły się fiaskiem. Koresponduje to



tury. Człowiek jest istotą omylną, a i najlepiej przystosowany sprzęt może zawieść. Stuprocentowe wyeliminowanie wypadków np. w żużlu równałoby się likwidacji dyscypliny.

W tym roku zginęło już kilku polskich sportowców. Dwóch kierowców rajdowych żużlowiec, członkowie wysokogórskich wypraw. Ciekawe, że wypadki w niektórych dyscyplinach wywołują znacznie większe stany emocjonalne niż w pozostałych. Gdy ginie kierowca na torze czy podczas rajdu, i to znany, prasę obiega fala komentarzy. Zupełnie inny wydzźwięk powoduje śmiertelny wypadek kogoś o tysiące i setki kilometrów od nas, niż gdy staje się to gdzieś w pobliżu. Stał po śmierci podczas Rajdu Krokusy 79 Jerzego Landsberga i Jerzego Szajnga kilka artykułów związanych bezpośrednio z wypadkiem i kilka na tzw. kanwie oraz zapoczątkowana kolejna dyskusja o ryzyku w sporcie. Po śmierci dwóch członków wyprawy na Annapurne Pld Jerzego Pietkiewicza i Juliana Ryznara jedynie krótkie notatki agencyjne, że zginęli przysypani lawiną (w ciągu ostatnich osiemnastu miesięcy zginęło osiemnastu alpinistów).

Fewna część społeczeństwa — i to niemała — uprawia

przeszłości miał niedługo wypadek, ale który z kierowców ich nie ma? swego czasu sennacja w naszym światku kierowców stały się wyznacznikiem — nie pomnę już Aaltone-na czy Maklona — że rocznie rozbiła... siedemnaście samochodów! Obaj startują do dziś i są wśród ścisłej światowej czołówki. Landsberg jedenaste miejsce przed Rajdem Krokusy podczas treningu odcinka specjalnego do innego rajdu miał wypadek. W wyniku którego jego stały pilot Marek Muszyński zabrał na miejsce on zaś przez pewien czas chodził w gorsecie gipsowym. Zarazem mu przed sobą, że w warunkach normalnego ruchu nie zachował należących środków ostrożności.

Nie usprawiedliwiam w tym wypadku Landsberga. Dla mnie jednak graniczy z cudem, że dotychczas tak nieliczne załogi miały wypadki podczas treningu (ostatnie przed zimowym rajdem Stomil 79). Wszystkie ćwiczą OS przy otwartym ruchu, bo nie ma zwyczaju i możliwości zamknięcia czasowo odcinków dróg na czas treningu. Przez 3 lata startów w mistrzostwach Polski robiłem to samo. Jedzie się szybko, ale z pewną rezerwą i liczy, że nie nie pojawi się z przeciwnika. Ale do ilu razy sztuka? Wiem też jak łatwo przypaść komuś łatką w rodzaju „ryzykant”, „bez instynktu samozachowawczego”, itp. Tak mówiono o Landsbergu. I nie tylko.

Mówiono także, że ostro jeździ Lello Lattari, Włoch przebywający u nas od lat, rajdowy i wysigawy mistrz Polski. Kiedy w

ZYKANCTWO”. Autor zajmuje się prawną stroną ryzyka i nie niesie sport, a w szczególności rajdy samochodowe. Zastrzega się, że temat to przetrawi się jak i doktrynie prawnej, ale ważki społecznie.

Zgoda

Nie mogę natomiast zgodzić się z autorem, gdy uważa że w wypadku załogi rajdowej, w której ganie pilot, na ławie oskarżonych powinien zasiąść kierowca. „Wszak — czytamy we wspomnianym artykule — obowiązują go określone regulaminy, których nieprzestrzeganie naraża na szwank życie lub zdrowie innych uczestników imprezy, bądź посторонних widzów”. I dalej: „Nieprzestrzeganie podczas imprez samochodowych zasad bezpieczeństwa w ruchu, nawet podczas pokonywania odcinków specjalnych rozszerza znacznie margines dopuszczalnego ryzyka”.

Wprawdzie nieco dalej Kazimierz J. Pawelec cytuje orzeczenie Sądu Najwyższego z 1938 r., które do dziś jest aktualne:

„Mając na względzie, że rozgrywki sportowe są zjawiskiem niemal codziennym, cieszącym się wśród publiczności wielką wziętością, a popieranym przez czynniki ustabo-

Fot. ARCHIWUM

kie ma ponosić odpowiedzialność za wypadek?”

Przed paru laty Sobiesław Zasada podczas Rajdu Polski jadąc z żoną miał w wrotkę przy szybkości ok. 160 km/godz. Naraził siebie i ją na śmiertelne niebezpieczeństwo. Nie jestem biegły w prawie, ale w K.K. jest zdaje się paragraf, że jeśli ktoś nawet nieświadomie naraża inną osobę na niebezpieczeństwo podlega karze. Czy w podobnych wypadkach w ogóle można pociągnąć do odpowiedzialności kogokolwiek? Nawet za nieumyślne spowodowanie wypadku?

Zgodnie z rozumowaniem Kazimierza J. Pawelca — tak. Można zatem i alpiniste, którzy włączani liną ze współpartnerem robi fałszywy ruch, razem spadają i odnoszą obrażenia. Można — i powinno? — Ricardo Patrese, w odczuciu wielu obserwatorów i kierowców sprawcę karambolu na torze w Monza, w wyniku którego zginął Ronnie Peterson. Powinno się postawić także pod sąd boksera nokautującego przeciwnika. Przecież musi sobie zdawać sprawę jakie są następstwa silnego ciosu. Przykłady można dobrać z każdej dyscypliny. W każdym z podanych trudno doszukać się niezgodności z regulaminami.

Wszelkie zmiany, korekty i uwagi. Korresponduje to zresztą z poczuciem prawnym społeczeństwa. W ślad za wieloma autorami można bowiem zaryzykować twierdzenie, że w przekonaniu wielu ludzi naruszenia wywołane w toku uprawiania sportu nie uzasadniają odpowiedzialności karnej zawodnika, w każdym razie w przypadku, gdy nie naruszono przy tym obowiązujących regul sportowych.

Karamie wszelkich naruszeń sportowych byłoby ustanowieniem faktycznego zakazu uprawiania sportu. W każdym razie tych dyscyplin, w których naruszenia takie zdarzają się częściej, które stanowią w ten sposób źródło permanentnego, większego lub mniejszego niebezpieczeństwa, grożącego życiu lub zdrowiu sportowców”.

Ryzyko jest stare jak sport. Ryzykowali starożytni pięścicarze walcąc dłońmi owiniętymi twardymi rzemieniami, kierowcy rydwanów. Ryzykowali późniejsi pionierzy nowożytnego sportu. Ryzykują współcześni. Bez ryzyka, bez położenia na szalę wszelkich swoich umiejętności, doświadczenia i wiedzy w wielu dyscyplinach nie sposób wyjść poza przeciętność. Musieli, żeby głośnić sukcesy ryzykować nasi szybownicy, rajdowcy, alpinisci. Czy bez tego weszłaby na Mount Everest Wanda Rutkiewicz?

Sport bez ryzyka? Tego nie mogą sobie wyobrazić.