

BEZPIECZEŃSTWO

KOMFORT

PRACA

# Promotor BHP

ISSN 1426-6660

 Elamed  
MEDIA GROUP

11/18

Ocena ryzyka zawodowego  
lakiernika

Źródła hałasu  
wewnątrz kabiny samochodowej

RODO a szkolenia BHP

**Bezpieczeństwo pracy  
mechanika pojazdów  
samochodowych**



## Wejście mechanika pod przyczepę samochodu przyczyną wypadku

**Nietypowy wypadek, który nastąpił na placu manewrowym, powinien stanowić przestrożę dla tych, którzy bagatelizują niektóre czynności zawodowe, błędnie sądząc, że nie są obarczone żadnym zagrożeniem. Przykład pokazuje, że nawet pozornie proste czynności wymagają bowiem zachowania ostrożności.**

**mgr Andrzej Dziedzic**

ekspert ds. BHP certyfikowany przez CIOP-PIB  
właściciel Biura Doradczo-Usługowego BHP w Dąbrowie Tarnowskiej  
wpisany na listę biegłych sądowych Prezesa Sądu Okręgowego  
w Tarnowie

**D**o wypadku doszło na placu manewrowym firmy X. Plac zakładu ma nawierzchnię równą, utwardzoną, wykonaną z nakładki bitumicznej. W dniu wypadku Jan Kowalski, pracownik (kierowca) firmy X, prowadzącej działalność w zakresie transportu, zgłosił właścicielowi konieczność wymiany amortyzatora i napinaczy hamulców w przyczepie, którą miał transportować drewno do kontrahenta. Właściciel polecił Janowi Kowalskiemu zamówić te części w pobliskim warsztacie samochodowym Y, którego właścicielem, a zarazem mechanikiem, był Jan Nowak, świadczący usługi na rzecz firmy X, tj. dokonujący bieżących napraw pojazdów. Firma Jana Nowaka mieściła się po przeciwnej stronie drogi tj. ok. 50 m od biura firmy X. Jan Kowalski po załadowaniu przyczepy wyjechał samochodem ciężarowym na plac manewrowy znajdujący się na terenie firmy X. Zaparkował pojazd na środku placu, a następnie udał się do firmy Y, aby zamówić potrzebne części. Zapotrzebowanie złożył właścicielowi warsztatu, Janowi Nowakowi, który przed dokonaniem zamówienia uznał za konieczne przeprowadzenie oględzin pojazdu, aby ustalić numery seryjne napinaczy hamulców, wymagających wymiany. Mężczyźni wspólnie podeszli do zaparkowanego samochodu marki MAN z przyczepą. Jan Nowak spisał numery napinaczy hamulców z przedniej osi przyczepy. W tym celu wszedł pod przednią oś przyczepy, wyszedł spod pojazdu i udał się w kierunku swojego biura, by złożyć zamówienie. Jan Kowalski natomiast udał się rowerem do sklepu, by kupić prowiant na drogę. W czasie nieobecności Jana Kowalskiego Jan Nowak wrócił na plac manewrowy i ponownie wszedł pod przyczepę zaparkowanego tam pojazdu marki MAN (pod jej tylną część). W tym czasie na teren placu manewrowego ze sklepu powrócił Jan Kowalski. Zostawił rower przy budynku firmy X, po czym udał się w kierunku kabiny pojazdu, by ruszyć w trasę. Idąc do samochodu, nie zauważył, by ktokolwiek znajdował się przy pojeździe. Kierowca wsiadł do kabiny, zapalił silnik i ruszył do przodu. Słyszac dobiegające z zewnątrz krzyki właściciela firmy X, zatrzymał pojazd, po czym na jego polecenie cofnął na odległość około 0,5 metra. Jan Kowalski niezwłocznie wysiadł z kabiny pojazdu i wówczas zorientował się, że ruszając do przodu, najechał tylnym prawym kołem przyczepy na próbującego wy dostać się spod niej Jana Nowaka.

## Skutki wypadku

„[...] Na podstawie wyników przeprowadzonych badań za przyczynę zgonu uznać należy niewydolność oddechową u osoby po rozległym urazie wielonarządowym [...]”.

## Analiza

Praca kierowcy polega na bezpiecznym transporcie ludzi lub towarów. Poza tym pracownik wykonuje czynności mające na celu utrzymanie samochodu w dobrym stanie technicznym. Zawód ten wiąże się z presją czasu i dużym zmęczeniem. Typ pojazdu przesądza o charakterze pracy kierowcy. Inaczej wygląda praca kierowcy ciężarówki, autobusu czy taksówki. **Kierowca samochodu ciężarowego transportuje** towar w określone miejsce, najczęściej w wyznaczonym czasie. Powinien przy tym stosować się do zasad, dzięki którym nie narazi na niebezpieczeństwo ładunku siebie ani innych uczestników ruchu drogowego. Wielkość samochodu i typ obsługiwanych tras decydują w dużej mierze o szczegółach dotyczących pracy kierowcy. Osoba na tym stanowisku powinna posiadać prawo jazdy odpowiedniej kategorii i pozytywne wyniki badań lekarskich oraz psychologicznych. Kierowca musi charakteryzować się dobrym stanem zdrowia, ze szczególnym uwzględnieniem wzroku i układu kostno-stawowego. Poza tym musi cechować się: szybkim refleksem, spostrzegawczością, zdolnościami do koncentracji i podzielności uwagi, odpornością na monotonię i wytrzymałością na długotrwały wysiłek. Pomocne cechy to: dobra orientacja w terenie, dobra pamięć, wyobraźnia przestrzenna i umiejętności techniczne. Praca w tym zawodzie wymaga też wysokiej odporności emocjonalnej.

Miejscem pracy kierowców jest kabina samochodu, w której spędzają większość czasu. Jest ona ich drugim domem. W niej śpią, wypoczywają, jedzą. Konieczność życia w samochodzie to największy minus tego typu pracy. Warunki pracy kierowców zależą od typu i stanu technicznego pojazdu. Ze względu na obostrzenia dotyczące czasu pracy kierowców, w dłuższe trasy często wyjeżdżają 2 osoby, aby mogły kierować pojazdem na zmianę. W wielu firmach, zwłaszcza mniejszych, ze względu na oszczędność takie praktyki nie są jednak stosowane, a maksymalnie 9-godzinny czas jazdy na dobę i obowiązkowe przerwy nie są honorowane. Zmęczenie wpływa na stan psychofizyczny kierowców i stanowi duże zagrożenie dla nich oraz innych uczestników ruchu drogowego, a stres może

być spowodowany również zagrożeniem napadu. Zmienna temperatura, hałas, drgania, spaliny, jazda w korkach, zmienne oświetlenie i konieczność długiego przebywania poza domem to najbardziej uciążliwe czynniki w tym zawodzie. **Praca kierowcy to zajęcie trudne.** Prowadzenie TIR-a wymaga dużej siły i ciągłej pracy mięśni górnej połowy ciała, przy jednoczesnym przebywaniu w niezmienionej pozycji przez wiele godzin. Z czasem może to doprowadzić do zwyrodnień i bólów.

### Pytania zadane przez organ procesowy:

1. Jakie czynności obligatoryjnie powinny być podjęte przez kierowcę samochodu ciężarowego każdorazowo przed uruchomieniem pojazdu i wyruszeniem w trasę – czy jest to uregulowane przez normy/zasady bezpieczeństwa i higieny pracy, jeśli tak – jakie to są przepisy?
2. Czy fakt, że kierowca Jan Kowalski po powrocie ze sklepu wsiadł do samochodu i ruszył w trasę, bez uprzedniego obejścia samochodu oraz sprawdzenia stanu pojazdu i jego otoczenia, może świadczyć o tym, że kierowca rutynowo podszedł do swoich obowiązków, przez co przyczynił się do zdarzenia?
3. Czy, zdaniem biegłego, kierowca samochodu ciężarowego przed wprowadzeniem pojazdu w ruch każdorazowo powinien dokonać czynności przeglądowo-kontrolnych pojazdu?
4. Czy, zdaniem biegłego, kierowca Jan Kowalski powinien zachować szczególną ostrożność, przyjmując model ograniczonego zaufania i ponowić czynności przeglądowo-kontrolne pojazdu po powrocie na plac, skoro kilkanaście minut wcześniej w jego obecności Jan Nowak spisywał seryjne numery napinaczy hamulców, leżąc pod przyczepą?
5. Czy doszło do naruszenia zasad bezpieczeństwa i higieny pracy, a jeżeli tak, to na czym polegało i który z uczestników zdarzenia się do tego przyczynił?
6. Czy gdyby kierowca Jan Kowalski postąpił zgodnie z zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy oraz przyjął model ograniczonego zaufania, mógł uniknąć potrącenia Jana Nowaka?

### Ad 1.

Do typowych czynności zaliczanych do obsługi i sprawdzania stanu technicznego (wpływających bezpośrednio na bezpieczeństwo jazdy), należą kontrole:

- ciśnienia powietrza w ogumieniu i jego stan,
- działania hamulców,

- ▷ – działania układu kierowniczego,
  - oświetlenia zewnętrznego i wewnętrznego,
  - właściwego poziomu płynów eksploatacyjnych,
  - właściwego poziomu oleju – czy jest prawidłowy, czy nie ma wycieków płynu eksploatacyjnego, oleju, paliwa,
  - czystości szyby (sprawdzenie działania wycieraczek), reflektorów, lamp i tablic,
  - ważności gaśnicy lub gaśnic,
  - skrzyni ładunkowej, czy jest we właściwym stanie (np.: czy jest czysta, nie posiada widocznych pęknięć i dziur, zamknięcia burt nie są uszkodzone, połączenie naczepy lub przyczepy z pojazdem jest w dobrym stanie itp.),
  - tachografu, czy nie jest uszkodzony (jeśli dotyczy),
  - czy kierowca, wyjeżdżając w trasę, ma wszystkie dokumenty, łącznie z prawem jazdy, dowodem rejestracyjnym i dokumentem przewozowym.

Żaden przepis bezpieczeństwa i higieny pracy nie reguluje powyższego zagadnienia. Są to jedynie zasady, które są „niepisaną literą prawa”, nieujęte w żadnym przepisie BHP, regule lub metodzie postępowania, ukształtowane w procesie pracy oraz wynikające z doświadczenia życiowego, logicznego rozumowania i wiedzy technicznej, których przestrzeganie służy ochronie życia lub zdrowia pracownika, a tym samym zapewnieniu mu faktycznego bezpieczeństwa podczas pracy. Jednakże w *Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach* (Dz.U. z 2012 r., poz. 995) w załączniku nr 2 *Zadania egzaminacyjne stosowane na egzaminie państwowym oraz kryteria oceny wykonania tych zadań* w tab. 4 są określone kryteria, jakie ubiegający się o uprawnienia do kierowania pojazdem powinien znać. I tak:

„1) sprawdzenie stanu technicznego podstawowych elementów pojazdów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego – osoba egzaminowana musi zaprezentować, że potrafi sprawdzić:

- a) poziom oleju w silniku,
- b) poziom płynu chłodzącego,
- c) poziom płynu hamulcowego,
- d) poziom płynu w spryskiwaczach,
- e) działanie sygnału dźwiękowego,
- f) działanie świateł pozycyjnych/postojowych,
- g) działanie świateł mijania,

- h) działanie świateł drogowych,
- i) działanie świateł hamowania „STOP”,
- j) działanie świateł cofania,
- k) działanie świateł kierunkowskazów,
- l) działanie świateł awaryjnych,
- m) działanie świateł przeciwmglowych tylnych – jeżeli występuje;”

oraz

„4) dodatkowo dla kategorii B+E, C1+E, C+E, D1+E, D+E, T:

- a) sprawdzenie mechanizmu sprzęgającego (w tym przewodów hamulcowych i elektrycznych), elementów przyczepy związanych z jej załadunkiem, sposobu zabezpieczenia ładunku,
  - b) sprzęganie przyczepy z pojazdem silnikowym”.
- Zaznaczam, że ten przepis dotyczy osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami.

### Ad 2.

Żaden przepis nie obliguje kierowcy do tego, aby po opuszczeniu pojazdu, a w tym przypadku po powrocie ze sklepu, dokonać obejścia samochodu oraz sprawdzenia stanu pojazdu i jego otoczenia. „[...] Nikogo nie spotkałem, gdy odstawiałem rower. [...] W pewnej odległości, w momencie gdy wsiadałem, zauważyłem swojego szefa, który szedł od tyłu samochodu w kierunku zakładu. [...] nie wykonywał żadnych gestów [...]. W samochodzie MAN są zamontowane lusterka wsteczne, po 2 z każdej strony. Jedno duże, drugie małe. Ja widziałem całą prawą burtę samochodu, nawet poza nią, widziałem też bok kół. Widziałem całe koła, łącznie z ziemią, na której stały [...] Gdy spojrzałem w prawe lusterka, na pewno nie widziałem nikogo leżącego na ziemi. [...] idąc z boku do auta ciężarowego, widziałem dokładnie łączenie tego samochodu z zapiętą przyczepą (miejsce, gdzie Jan wspólnie ze mną odpisywał numery tego napinacza hamulca). Ja Jana nigdzie tam nie widziałem. Ja, gdy już wsiadłem do tego samochodu ciężarowego, to widziałem, jak z tyłu przyczepy w stronę kantorka idzie mój szef [...]”. Z powyższych zeznań wynika, że Jan Kowalski dokonał wizualnego sprawdzenia otoczenia i nic szczególnego nie zauważył.

Należy w tym miejscu przytoczyć art. 23 ust. 1 pkt 3 lit a) i b) *Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym* (Dz.U. z 1997 r., nr 98, poz. 602 z późn. zm.):

„1. Kierujący pojazdem jest obowiązany:

- 3) przy cofaniu ustąpić pierwszeństwa innemu pojazdowi lub uczestnikowi ruchu i zachować szczególną ostrożność, a w szczególności:

- a) sprawdzić, czy wykonywany manewr nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia,
- b) upewnić się, czy za pojazdem nie znajduje się przeszkoda; w razie trudności w osobistym upewnieniu się kierujący jest obowiązany zapewnić sobie pomoc innej osoby”.

Przepis art. 23 ust. 1 cyt. ustawy ma zastosowanie do manewru cofania, a w omawianym przypadku mamy do czynienia z jazdą do przodu. Należy jednak stwierdzić, że Jan Kowalski upewnił się, że za pojazdem nie ma nic, co mogłoby zagrozić rozpoczęciu jazdy.

#### Ad 3.

Nie. Kierowca samochodu ciężarowego **przed** wprowadzeniem pojazdu w ruch powinien dokonać czynności przeglądowo-kontrolnych pojazdu. Stwierdzenie to obliuguje kierowcę, aby po przyjeździe do pracy i **przed** wyruszeniem w trasę dokonał czynności przeglądowo-kontrolnych pojazdu. „Przed” nie oznacza „każdorazowo w trakcie wykonywania obowiązków kierowcy w trasie”. **Po obowiązkowej dłuższej przerwie (11-godzinnej) kierowca musi dokonać czynności przeglądowo-kontrolnych pojazdu. W innych przypadkach dokonanie tych czynności ma miejsce w uzasadnionych przypadkach, tj. gdy np. kierowca stwierdzi usterkę i po jej naprawieniu/usunięciu musi wykonać czynności przeglądowo-kontrolne pojazdu.**

#### Ad 4.

O modelu ograniczonego zaufania stanowi art. 3 *Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym* (Dz.U. z 1997 r., nr 98, poz. 602 z późn. zm.): „1. Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga – szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie.

2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do osoby znajdującej się w pobliżu drogi, jeżeli jej zachowanie mogłoby pociągnąć za sobą skutki, o których mowa w tym przepisie.

3. Jeżeli uczestnik ruchu lub inna osoba spowodowała jednak zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jest obowiązana przedsięwziąć niezbędne środki w celu niezwłocznego usunięcia zagrożenia,

a gdyby nie mogła tego uczynić, powinna o zagrożeniu uprzedzić innych uczestników ruchu”.

„Zasada ostrożności obejmuje zachowania polegające na przedsięwzięciu niezbędnych środków w celu niezwłocznego usunięcia zagrożenia, a gdyby to było niemożliwe, uprzedzenie o zagrożeniu innych uczestników ruchu. Jest ona jednak ograniczona tylko do uczestnika ruchu lub innej osoby, która spowodowała zagrożenie bezpieczeństwa ruchu” [1].

„Ograniczonym zaufaniem może być w określonych okolicznościach objęty uczestnik ruchu, a zatem nie dotyczy innych użytkowników drogi. Natomiast inni użytkownicy drogi mają obowiązek w sytuacjach tego wymagających ograniczenia zaufania do uczestnika ruchu, co jest niewątpliwym następstwem działania w ramach ostrożności”.

Ponadto należy podnieść trafny zapis biegłego sądowego od rekonstrukcji wypadków drogowych: „[...] W analizowanym przypadku miejsce wypadku znajdowało się na terenie prywatnym, na placu manewrowym przed otwartym magazynem i halą warsztatową. Zdaniem opiniującego nie można tego miejsca w żaden sposób kojarzyć z miejscem powszechnie dostępnym, zatem przepisy *Ustawy* ▶

reklama



- *Prawo o ruchu drogowym* nie mają zastosowania w ocenie analizowanego wypadku”.

Biorąc pod uwagę fakty, nie uważam, że kierowca Jan Kowalski powinien zachować szczególną ostrożność, przyjąć model ograniczonego zaufania i ponowić czynności przeglądowo-kontrolne pojazdu po powrocie ze sklepu na plac. Jan Kowalski, idąc do samochodu, nie zauważył nic szczególnego, co mogłoby zagrażać jego wyjazdowi (nie widział w lusterkach, aby coś wystawało poza obrys przyczepy). Jan Kowalski nie przypuszczał/nie brał pod uwagę tego, że ktoś, a w tym przypadku Jan Nowak, będzie pod przyczepą.

### Ad 5.

Wejście Jana Nowaka pod przyczepę samochodu marki MAN, nie zapewniając sobie asysty innej osoby, narusza **zasady BHP** – które są niepisaną literą prawa, ukształtowane w procesie pracy oraz wynikające z doświadczenia życiowego, logicznego rozumowania i wiedzy technicznej. Obecnie nie ma przepisów BHP mówiących wprost, że nie wolno wejść pod samochód/przyczepę. W tym przypadku mają tu zastosowanie przepisy ogólne np.:

- nie wolno pracować pod samochodem umieszczonym na zwykłym, przenośnym podnośniku, niepodpartym na mocnych podstawkach,
- podczas pracy pod samochodem pracownik powinien używać specjalnej leżanki monterskiej, zaopatrzonej w skrętne kółka i regulowany podgłówek. Należy ją ustawić wzdłuż osi podłużnej samochodu, między jego kołami tak, aby ręce i narzędzia dotykały części pojazdu znajdujących się nad pierściami mechanika, a nie nad jego twarzą, aby zapobiec zaprószeniu oczu i skaleczeniu twarzy,
- w czasie pracy mechanik nie powinien wysuwać nóg poza obrys pojazdu, a przed wysunięciem się z leżanką spod pojazdu należy sprawdzić, czy nie spowoduje to zagrożenia,
- potrzebne narzędzia oraz części należy umieścić w torbie ustawionej na leżance.

Są to ogóle zasady wynikające z instrukcji BHP dla mechanika samochodowego. Należy w tym miejscu podkreślić, że typowe stanowisko mechanika samochodowego i wykonywane przez niego czynności różnią się od opisanego przypadku, gdzie Jan Nowak w towarzystwie kierowcy Jana Kowalskiego udał się do samochodu ciężarowego marki MAN z przyczepą, a po rozstaniu z nim jeszcze raz wszedł pod przyczepę. Różnica polega na tym, że samochód zaparkowany był na placu manewrowym zakładu firmy X, a nie na terenie zakładu Y, oraz że Jan Nowak nie wykonywał czynności mechanika tylko czynności polegające na spisaniu numerów części samochodowych podlegających wymianie. W ocenie biegłego Jan Nowak winien przyjąć model ograniczonego zaufania. Zasada ostrożności to sposób określonego zachowania w ustalonych sytuacjach. Powinien przyjąć jako założenie, że w każdej chwili, gdy będzie pod przyczepą (w celu prawdopodobnie powtórnego spisania numerów części samochodowych podlegających wymianie), ktoś może uruchomić samochód i ruszyć.

### **Naruszenie zasady bezpieczeństwa i higieny pracy polegało na tym, że:**

- Jan Nowak dokonywał ponownych oględzin podwozia przyczepy pod nieobecność kierowcy Jana Kowalskiego na placu manewrowym należącym do firmy X,
  - Jan Nowak nie powiadomił Jana Kowalskiego o ponownych oględzinach podwozia przyczepy, prawdopodobnie mających na celu powtórne spisanie numerów części samochodowych podlegających wymianie,
  - Jan Nowak nie zapewnił sobie innej osoby do pomocy (asekuracji) przy wejściu pod przyczepę.
- Jan Nowak jako mechanik samochodowy powinien wiedzieć, że wejście pod podwozie przyczepy jest obarczone ryzykiem przygniecenia lub przejechania w przypadku niepowiadomienia o tym kierowcy, czyli Jana Kowalskiego, lub niezapewnienia sobie asysty w postaci innej osoby. Wejście pod podwozie przyczepy pod nieobecność Jana Kowalskiego, a tym samym bez jego wiedzy i bez upewnienia się, czy pojazd jest dostatecznie zabezpieczony przed ruchem, jest zaniedbaniem zasad bezpieczeństwa i higieny pracy. Takie zachowanie jest typowe dla większości mechaników samochodowych i należy je rozpatrywać jako rutynowe, pozbawione jakiegokolwiek wyobraźni o ewentualnym zagrożeniu, tj. nieoczekiwanym ruchu pojazdu. Można je porównać do zachowania kierowcy na drodze, gdzie dochodzi do awarii samochodu i kierowca usuwa

usterkę, a jego nogi wystają poza obrys samochodu – na drogę. Tak więc zachowanie Jana Nowaka należy rozpatrywać w kategorii przyczynienia się do nieszczęśliwego zdarzenia.

Gdyby Jan Nowak wszedł pod podwozie przyczepy w obecności/za wiedzą kierowcy Jana Kowalskiego lub w obecności osoby trzeciej, najpewniej do wypadku by nie doszło.

**Ad 6.**

Odpowiadając na to pytanie, należy zadać inne: „Czy wchodząc do samochodu osobowego po np. zatankowaniu go paliwem na stacji CPN i uregulowaniu należności kierowca patrzy, czy coś lub ktoś jest pod samochodem?”

Piesi popełniają na drogach kilka podstawowych błędów, takich jak:

- przechodzenie w miejscu niedozwolonym i przy ograniczonej widoczności,
- wtargnięcie na jezdnię przed nadjeżdżający pojazd i zza stojącej przeszkody, w tym również na przejście dla pieszych,
- zła ocena odległości i prędkości pojazdu, z uwzględnieniem dobrych i złych warunków atmosferyczno-drogowych,
- przechodzenie na czerwonym świetle i przebieganie przez jezdnię,
- poruszanie się po nieprawidłowej stronie jezdni,
- wsiadanie i wysiadanie z pojazdu od strony jezdni.

Wtedy dochodzi do potrażeń, które niejednokrotnie kończą się tragicznie. W opisywanym zdarzeniu nie mamy do czynienia z pieszym oraz potrazeniem tylko z przejechaniem/najechaniem tylną osią przyczepy marki MAN na Jana Nowaka znajdującego się pod jej podwoziem.

Zgodnie z powszechnie przyjętą definicją, wypadkiem drogowym jest zdarzenie polegające na: zderzeniu co najmniej dwóch pojazdów, potrazeniu pieszego, innej osoby przebywającej na drodze lub w pobliżu drogi, uderzeniu pojazdu w przeszkodę. W omawianym zdarzeniu nie mamy do czynienia z wypadkiem drogowym ani z potrazeniem i Jan Kowalski nie musiał stosować modelu ograniczonego zaufania, w tym przypadku miał prawo liczyć na respektowanie zasad bezpieczeństwa przez innych.

**Podsumowanie**

Czynność wykonaną przez Jana Nowaka polegająca na wejściu pod przyczepę samochodu marki MAN prawdopodobnie w celu ponownego spisania numerów części samochodowych podlegających

wymianie, należy przypisać jako działanie w ramach przejawu inicjatywy w wykonywaniu swoich obowiązków. Jan Nowak nie przypuszczał lub nie brał pod uwagę niebezpieczeństwa, jakie mu grozi podczas przebywania pod niezabezpieczoną przyczepą. Gdyby Jan Nowak spodziewał się tego, prawdopodobnie zachowałby się inaczej.

W ocenie biegłego Jan Kowalski był nieświadomy tego, że podczas jego nieobecności Jan Nowak ponownie wejdzie pod przyczepę samochodu marki MAN, prawdopodobnie w celu ponownego spisania numerów części samochodowych podlegających wymianie. Wejście Jana Nowaka pod podwozie przyczepy stanowiło naruszenie zasad BHP i tym samym Jan Nowak pozbawił się możliwości bezpiecznego opuszczenia strefy podwoziowej przyczepy w przypadku nieoczekiwanego rozpoczęcia jazdy zespołu pojazdów, tj. samochodu marki MAN z przyczepą. □

**Piśmiennictwo**

1. Stefański A.R.: *Zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym i orzecznictwie, cz. I. Teza nr 2.*
2. Kotowski W.: *Podstawowe zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Rys historyczny. Teza nr 2.*

reklama