

Sygn. akt II K 743/18

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 08 marca 2019 roku

Sąd Rejonowy w Piotrkowie Trybunalskim II Wydział Karny

w składzie:

Przewodniczący: SSR Małgorzata Krupska-Świstak

Protokolant: sekr. sądowy Agnieszka Duraj, staż. Justyna Galbierczyk

przy udziale Prokuratora: Kamila Majdy

po rozpoznaniu w dniach 06 marca 2019 roku i 08 marca 2019 roku sprawy

A. G.

s. S. i W. z domu D.

ur. (...) w P.

oskarżonego o to, że:

I. w dniu 8 listopada 2016 roku o godz. 06:51 w P. na ul. (...)

i G., na strzeżonym przejeździe kolejowym z zaporami, spowodził bezpośrednie niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym w ten sposób, że będąc zatrudnionym na stanowisku dróżnika, po otrzymaniu od dyżurnego stacji PKP w P. telefonicznej informacji o wjeździe na stację PKP w P., kursującego codziennie, zgodnie z miesięcznym harmonogramem rozkładu jazdy, pociągu relacji Ł. - K. nr (...) Spółki (...) S.A. (...), wbrew treści "(...)" zaniechał opuszczenia zapór na przejeździe kolejowym stwarzając stan bezpośredniego narażenia dla życia i zdrowia wielu osób, tj. J. C. kierującej samochodem osobowym marki (...), która przejechała przez niezamknięty przejazd kolejowy bezpośrednio przed jadącym z prędkością około 120 km/h pociągiem relacji Ł. - K. nr (...) Spółki (...) S.A. (...), R. S. kierującego samochodem osobowym o nieustalonej marce, który zdołał zatrzymać pojazd bezpośrednio przed jadącym z prędkością około 120 km/h pociągiem relacji Ł. - K. nr (...) Spółki (...) S.A. (...), dla jadących pociągiem (...) maszynisty, obsługi oraz jego pasażerów a nadto mienia w wielkich rozmiarach obejmujących wartość składu pociągu oraz powyżej wskazanych samochodów osobowych, a następnie nieumyślnie doprowadził do wypadku drogowego w przebiegu którego jadący jako drugi w kolumnie trzech pojazdów, kierujący samochodem osobowym marki (...) o nr rej. (...) (...), M. Ł. wjechał na niezamknięty przejazd kolejowy wprost pod jadący z prędkością ok. 120 km/h pociąg relacji Ł. - K. nr (...) Spółki (...) S.A. (...) w wyniku czego kierujący samochodem osobowym marki (...) o nr rej. (...) (...), M. Ł. poniósł śmierć na miejscu zdarzenia

tj. o czyn z art. 174 § 1 kk w zw. art. 177 § 2 kk w zw. z art. 11 § 2 kk

orzeka

1. oskarżonego **A. G.** uznaje za winnego popełnienia zarzuconego mu czynu wyczerpującego dyspozycję art. 174 § 1 kk i art. 177 § 2 kk w zw. z art. 11 § 2 kk i za to na podstawie art. 177 § 2 kk wymierza mu karę 2 (dwóch) lat pozbawienia wolności,

2. na podstawie art. 63 § 1 kk zalicza oskarżonemu na poczet wymierzonej kary pozbawienia wolności okres zatrzymania od dnia 08 listopada 2016 roku godz. 11:10 do dnia 10 listopada 2016 roku, przy czym jeden dzień rzeczywistego pozbawienia wolności równa się jednemu dniowi kary pozbawienia wolności,

3. zasądza od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa kwotę 2.000 (dwa tysiące) złotych tytułem częściowego zwrotu wydatków postępowania oraz wymierza mu 180 (sto osiemdziesiąt) złotych tytułem opłaty.

UZASADNIENIE

(na podstawie art. 423 § 1a kpk – w części dotyczącej rozstrzygnięcia o karze i innych konsekwencjach prawnych czynu)

W przypadku przestępstwa kwalifikowanego kumulatywnie, norma interpretacyjna art. 11 § 3 kk nakazuje wymierzyć karę na podstawie przepisu przewidującego karę najsurowszą. Zgodnie zaś z utrwaloną linią orzecniczą, w sytuacji, gdy zarówno górna, jak i dolna granica ustawowego zagrożenia są równe dla obu zbiegających się przepisów, należy orzec karę na podstawie tego przepisu, którego znamiona najlepiej charakteryzują czyn sprawcy (tak. m.in. wyrok SN z 17 VII 2002 r., III KK 165/02, „Prokura i Prawo” 2002, nr 12 oraz wyrok SA w Lublinie z 18 VII 2000 r., II AKa 175/97 „Prokuratura i Prawo” 2001, nr 5).

W zbiegu przepisów art. 177 § 2 kk i art. 174 § 1 kk, których znamiona wyczerpało zachowanie A. G., zaszła potrzeba skorzystania z dorobku orzecznictwa, bowiem oba przywołane przepisy przewidują takie samo zagrożenie karą, tj. od 6 miesięcy do 8 lat pozbawienia wolności. Przyjmując za podstawę wymiaru kary art. 177 § 2 kk Sąd dał wyraz przekonaniu, że to ten przepis najlepiej charakteryzuje zachowanie oskarżonego oddając także jego tragiczne skutki, stanowiące in concreto najważniejszą wypadkową oceny społecznej szkodliwości czynu.

Ustalając rodzaj i rozmiar konsekwencji karnych za popełnione przestępstwo, należało mieć na uwadze w pierwszej kolejności stopień zawinienia oraz stopień społecznej szkodliwości czynu, ale także dyrektywy wymiaru kary zawarte w art. 53 § 2 kk. Nakazują one uwzględnić m.in. motywację i sposób zachowania się sprawcy, jego właściwości i warunki osobiste, jak również sposób życia przed popełnieniem przestępstwa i zachowanie się po jego popełnieniu.

Oceniając stopień winy należy mieć na względzie takie okoliczności, które obniżając z różnych przyczyn zdolność prawidłowego postrzegania rzeczywistości i kontrolowania własnych zachowań, mogłyby znacząco, w sposób usprawiedliwiony, determinować istniejącą po stronie sprawcy wolę popełnienia przestępstwa. Okoliczności takie po stronie oskarżonego nie zachodziły, bowiem A. G. działał jako sprawca w pełni poczytalny, odpowiednio przygotowany do wykonywania obowiązków zawodowych, a przy tym dysponujący wieloletnią praktyką w obsłudze strażnicy kolejowej. W chwili czynu był w dobrej dyspozycji psychofizycznej, bowiem zaledwie godzinę wcześniej rozpoczął służbę, a więc nie był przemęczony czy niewyspany. Stopień zawinienia oskarżonego należało uznać więc za wysoki.

Z kolei stopień społecznej szkodliwości czynu podlegał ocenie przez pryzmat elementów podmiotowo-przedmiotowych wymienionych w art. 115 § 2 k.k., wymagających uwzględnienia rodzaju i charakteru naruszonego dobra, rozmiary wyrządzonej lub grożącej szkody, sposobu i okoliczności popełnienia czynu, wagi naruszonych przez sprawcę obowiązków oraz postaci zamiaru.

W ustalonym stanie faktycznym stopień społecznej szkodliwości czynu także jest wysoki.

A. G. godził w dobro o niekwestionowanej wartości, jakim jest bezpieczeństwo w komunikacji. Potrzeba zapewnienia mu ochrony prawnej wzrasta wraz z rozwojem i postępem cywilizacyjnym stawiając je obecnie w rzędzie podstawowych wartości strzeżonych prawem. Waga naruszonych obowiązków jest bardzo duża, bo oskarżony pełnił szczególnie odpowiedzialną funkcję dróżnika kolejowego i na jego barkach spoczywała odpowiedzialność za los wielu ludzi. Oskarżony nie dopilnował swojego podstawowego obowiązku służbowego, jakim było zamknięcie zapór na czas ignorując nie tylko doskonale mu znane procedury, ale i wskazania zdrowego rozsądku. Nawet jeśli nie otrzymał zwyczajowego potwierdzenia konieczności zamknięcia przejazdu od nastawniczego z ul. (...), to bardzo

duże doświadczenie zawodowe i szczególnie trudne warunki atmosferyczne panujące w dniu zdarzenia powinny były skłonić go do opuszczenia rogatki. Nie trzeba szerzej dowodzić, że wczesnym rankiem i w gęstej mgie kierowcy przejeżdżający przez przejazd nie mieli szansy, by uchronić się od niebezpieczeństwa zderzenia z pociągiem na podstawie własnych obserwacji, ale byli zdani wyłącznie na sumienność pełniącego służbę dróżnika. Pociąg nr (...) relacji Ł.-K. kursował zaś regularnie i należało się go spodziewać o zwykłej porze. A. G. zawiódł pokładane w nim zaufanie doprowadzając do tragicznego w skutkach wypadku. W wyniku jego zaniechania zginął młody mężczyzna, a życie innych ludzi było realnie zagrożone. Szkoda ma więc najdalej idący charakter, przy czym jej niematerialny wymiar czyni z niej szkodę niepowetowaną, o rozległych i długotrwałych skutkach w sferze psychiki bliskich pokrzywdzonego. Dość przypomnieć, że M. Ł. osierocił 7-letniego syna, a jego nieoczekiwana i niepotrzebna śmierć w czasie codziennej podróży do pracy była szokiem, z którego trudno się otrząsnąć. W strefie zagrożenia znaleźli się nadto inni kierujący, bowiem w czasie gdy rogatki przejazdu pozostawały otwarte, mimo że zbliżał się do nich pociąg jadący z prędkością ok.120 km/godz., na przejeździe odbywał się normalny ruch. J. C. nawet nie zdążyła zjechać z torowiska nim doszło do wypadku. Dopuszczenie do tego rodzaju sytuacji spowodowało bezpośrednio niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym i tylko szczęśliwemu zbiegowi okoliczności należy zawdzięczać fakt, że do niej nie doszło. Nie trzeba dużej wyobraźni, aby przewidzieć, czym grozi zderzenie pędzącego z dużą prędkością pociągu pasażerskiego z pojazdem osobowym, bowiem olbrzymia dysproporcja mas obu pojazdów nie chroni przed wykolejeniem pociągu. Zachowanie oskarżonego bezpośrednio przyczyniło się również do dużych strat materialnych i destabilizacji ruchu kolejowego, co dotknęło szerokie grono podmiotów.

Obowiązkiem Sądu, jest jednak dostrzec i docenić również te okoliczności, które łagodzą obraz przestępstwa i sprzeciwiają się wymierzaniu kary bezrefleksyjnej, oderwanej od realiów faktycznych sprawy. Choć jest poza dyskusją, że za wypadek z dnia 8 listopada 2016 r. odpowiedzialny jest A. G., to nie można nie widzieć, że zawiody również mechanizmy organizacyjne i systemowe w PKP(...), jak również jej inny pracownik, który akurat tego dnia także nie dopełnił w sposób należyty swoich obowiązków. W ocenie Sądu, najdobitniej ilustruje to Raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, w którym w niezwykle przejrzysty sposób zdiagnozowano wszystkie przyczyny wypadku. Nie ujmując winy A. G. - zwrócono w nim uwagę m.in. na tolerowane od dłuższego czasu złe praktyki zawodowe, nieskuteczny nadzór zarządcy infrastruktury kolejowej nad zapewnieniem bezpieczeństwa na przejeździe kolejowym oraz niespójność przepisów wewnętrznych z rzeczywistością.

Obrona słusznie eksponowała fakt, że poza podstawowym dokumentem regulującym obowiązki służbowe dróżników tj. (...), funkcjonował (i obowiązywał) również (...) dla posterunku nr (...), który modyfikował obowiązki wynikające z (...). Przewidywał bowiem, że niezależnie od sygnału odebranego od dyżurnego ruchu stacji P., dróżnicy przejazdowi pełniący służbę na sąsiednich strażnicach mają obowiązek dodatkowo informować się wzajemnie o nadjeżdżającym pociągu. Takie podwyższenie standardów bezpieczeństwa w stosunku do ogólnej (...) trudno kwestionować, ale rzecz w tym, że zapisy Regulaminu nie przystawały do realiów linii kolejowej odcinka, na którym służbę pełnił oskarżony. Wynika to z faktu, że ukończona przed 13 czerwca 2015 r. rewitalizacja linii przywracała maksymalne prędkości jazdy pociągów przez stację P.. Tymczasem już dla prędkości wyższych niż 60 km/h zamknięcie rogatki dopiero po odebraniu sygnału z poprzedzającej strażnicy nie mogło zapewniać wymaganego Regulaminem dwuminutowego czasu zamknięcia rogatki przed przejazdem pociągu. Utrzymywanie tego rodzaju przepisu wewnętrznego stwarzało oczywiste zagrożenie dla bezpieczeństwa, bo mówiąc najprościej

odcinki między strażnicami przy ul. (...) i (...) były pokonywane przez pociągi w czasie krótszym, niż 2 minuty. Powyższe uzmysławia jak dalece Regulamin odbiegał od rzeczywistości, ale jednocześnie świadczy o nieskuteczności nadzoru i niewystarczająco dogłębnej analizie zagrożeń.

Funkcjonowanie dwóch systemów powiadamiania, z których jeden przestał spełniać wymogi bezpieczeństwa nie pozostawało bez wpływu na utrwalenie złych praktyk i mogło wprowadzać stan niejasności co do ich wzajemnych relacji. To nie rolą A. G. było czuwać nad tym, aby przepisy wewnętrzne były korygowane stosownie do zmieniających się okoliczności. Trudno również wymagać, aby oskarżony jako szeregowy pracownik kolei bez prawniczego wykształcenia samodzielnie rozstrzygał kwestię hierarchii przepisów wewnątrzzakładowych i we własnym zakresie decydował jakie reguły kolizyjne stosować. Niespójność przepisów nie tylko wprowadzała element chaosu, ale

również stwarzała pośrednią przyczynę wypadku, bo zastosowanie się do Regulaminu bynajmniej nie gwarantowało bezpieczeństwa na przejeździe nr(...). Nie byłoby uczciwie nie uwzględnić tego faktu na korzyść A. G.. Po wtóre, wobec powszechnej akceptacji dla w/w Regulaminu i utrwalenia zasady ponawiania informacji o zbliżającym się pociągu przez sąsiadujących dróżników, trzeba dostrzec również ewidentny błąd innego pracownika PKP (...) – pełniącego służbę na strażnicy (...) poprzedzającej posterunek oskarżonego - Z. O.. Ponad wszelką wątpliwość nie dopełnił on wynikającego z w/w Regulaminu obowiązku powiadomienia A. G. o zbliżającym się pociągu, choć była to utrwalona praktyka i usankcjonowany przepisem wewnętrznym obowiązek.

Powyższe nieprawidłowości, ale również szereg drobniejszych uchybień rzutuujących na ogólny poziom bezpieczeństwa w rejonie miejsca zdarzenia celnie wytkniętych w Raporcie PKBWK skłaniały do wniosku, że A. G. nie jest jedyną osobą, która nie wykonała swoich obowiązków w sposób należyty. Choć oskarżony z pewnością jest ostatnim ogniwem łańcucha składającego się na gwarancje bezpieczeństwa w obrębie przejazdu nr(...) i zarazem tylko jego zaniedbania stały w bezpośrednim związku z wypadkiem, to zdaniem Sądu nie powinien być obarczany odpowiedzialnością za zaniedbania innych. Pośrednio do zdarzenia przyczyniło się również tolerowaniem nieadekwatnych procedur bezpieczeństwa i brak systematycznego nadzoru nad zmieniającymi się warunkami faktycznymi.

Sąd był obowiązany uwzględnić na korzyść oskarżonego jego długoletnią, nienaganną służbę na kolei, a także prawidłową reakcję na przestępstwo i okazaną skruchę. A. G. był wstrząśnięty skutkami zdarzenia z 8 listopada 2016 r., a toczące się od przeszło 2 lat postępowanie karne i spodziewane konsekwencje stanowiły źródło dodatkowych przeżyć dla 63 –letniego, dotąd niekaranego oskarżonego.

Wprawdzie niematerialnych skutków wypadku nie sposób wycenić, a tym bardziej naprawić, ale jednak nie zasługiwałaby na społeczną aprobatę kara obliczona wyłącznie na represję i pozostawiająca na uboczu inne cele postępowania karnego. Z tego względu wymierzono oskarżonemu karę 2 lat pozbawienia wolności, bowiem choć to kara izolacyjna, to trudno w okolicznościach sprawy inną reakcję Państwa uznać za adekwatną.

Z drugiej jednak strony, cele prewencyjne w dużej mierze już zostały zrealizowane, bo oskarżony zrozumiał swój błąd, nie pracuje już zawodowo i po swoich doświadczeniach nie powróci na służbę w kolejnictwie. W sferze oddziaływania na świadomość prawną społeczeństwa kara w przyjętym wymiarze także spełni swoje cele, gdyż jasno wskazuje, że życie ludzkie jest wartością bezcenną i zawinione, bezprawne przyczynienie się do jego odebrania jest traktowane z całą powagą. Grupa zawodowa, do której do niedawna należał oskarżony otrzymała jasny sygnał, że obowiązki służbowe dróżnika kolejowego muszą być wykonywane z ponadprzeciętną starannością, ale jednocześnie podobnym wymaganiom powinny sprostać podmioty odpowiedzialne za nadzór ich pracy i stosowane procedury bezpieczeństwa.

Na podstawie art. 63 § 1 kk na poczet wymierzonej kary pozbawienia wolności zaliczono oskarżonemu okres zatrzymania w sprawie, a rozstrzygając o częściowym obciążeniu oskarżonego kosztami procesu uwzględniono jego skromne możliwości materialne i podeszły wiek ograniczający możliwości pozyskania dodatkowego źródła zarobkowania.