

Sygn. akt: II AKa 194/17

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 26 stycznia 2018 r.

Sąd Apelacyjny w Katowicach w II Wydziale Karnym w składzie:

Przewodniczący	SSA Wojciech Kopczyński
Sędziowie	SSA Robert Kirejew SSO del. Karina Maksym (spr.)
Protokolant	Izabela Orczyk

przy udziale Prokuratora Prokuratury Okręgowej w Częstochowie Marka Mazura

po rozpoznaniu w dniu 18 stycznia 2018 r. sprawy

1. **A. N. (1)** syna T. i J.,
ur. (...) w S.,

oskarżonego z art. 173 § 1, 2 i 4 k.k. w zw. z art. 157 § 1, 2 i 3 k.k. w zw. z art. 11 § 2 k.k., art. 271 § 1 k.k. i art. 271 § 1 k.k.,

2. **J. S.** córki Z. i B.,
ur. (...) w W.,

oskarżonej z art. 173 § 1, 2 i 4 k.k. w zw. z art. 157 § 1, 2 i 3 k.k. w zw. z art. 11 § 2 k.k.
i art. 271 § 1 k.k.

na skutek apelacji prokuratora, pełnomocników oskarżycieli posiłkowych i obrońców

od wyroku Sądu Okręgowego w Częstochowie z dnia 15 lipca 2016 roku,
sygn. akt II K 167/14

I. zmienia zaskarżony wyrok w ten sposób, że:

1. w punkcie 1 wymierzoną oskarżonemu A. N. (1) karę pozbawienia wolności podwyższa do 6 (sześciu) lat orzekając na mocy art. 62 k.k., iż winna ona zostać wykonana w systemie terapeutycznym w warunkach oddziału psychiatrycznego zakładu karnego,

2. w punkcie 4 eliminuje z opisu czynu przypisanego oskarżonej J. S. stwierdzenie „a także nie wykorzystwała funkcji „alarm” w systemie radiowym i nie podjęła innych natychmiastowych działań przy zaistnieniu wątpliwości odnośnie prawidłowości wyprawienia pociągu nr (...) z Posterunku Odgałęźnego S.”, a użyte po słowach „w wyniku czego doszło do zderzenia” sformułowanie „tego pociągu” zastępuje słowami „pociągu nr (...) relacji(...)”, zaś wymierzoną oskarżonej karę pozbawienia wolności podwyższa do 3 (trzech) lat i 6 (sześciu) miesięcy,

3. w punktach 3 i 5 uniewinnia oskarżonych A. N. (1) i J. S. od popełnienia zarzuconych im czynów z art. 271 § 1 k.k. i w tej części kosztami postępowania w sprawie obciąża Skarb Państwa,

4. uchyla wobec oskarżonych A. N. (1) i J. S. rozstrzygnięcia o karach łącznych z punktu 6,

5. na mocy art. 63 § 1 k.k. zalicza oskarżonym na poczet orzeczonych kar pozbawienia wolności okresy rzeczywistego pozbawienia wolności w sprawie:

- A. N. (1) - 2 (dwa) dni zatrzymania w datach 04 marca 2012 r. i 14 września 2012 r. oraz okres jego obserwacji sądowo-psychiatrycznej od dnia 02 kwietnia 2012 r. do dnia 29 maja 2012 r.,
- J. S. – 2 (dwa) dni zatrzymania od dnia 04 marca 2012 r. do dnia 05 marca 2012 r. oraz 1 (jeden) dzień zatrzymania w dniu 09 października 2012 r.,

6. w punkcie 8 podwyższa nawiązkę orzeczoną solidarnie od oskarżonych A. N. (1) i J. S. na rzecz pokrzywdzonego J. K. (1) do kwoty 10.000,- (dziesięciu tysięcy) złotych,

II. w pozostałym zakresie zaskarżony wyrok utrzymuje mocy,

III. zasądza od oskarżonych A. N. (1) i J. S. kwoty po 600,- (sześćset) złotych na rzecz oskarżycieli posiłkowych: (...) S.A., (...) S.A., B. M., A. M., Z. M., M. B., tytułem zwrotu kosztów ustanowienia pełnomocników w postępowaniu odwoławczym,

IV. zwalnia oskarżonych A. N. (1) i J. S. w całości od ponoszenia kosztów postępowania odwoławczego, obciążając nimi Skarb Państwa.

SSA Robert Kirejew SSA Wojciech Kopczyński SSO del. Karina Maksym

Sygn. akt II AKa 194/17

UZASADNIENIE

Wyrokiem Sądu Okręgowego w Częstochowie z dnia 15 lipca 2016 r. sygn. akt II K 167/14:

- w punkcie 1 - uznano oskarżonego A. N. (1) za winnego tego, że w dniu 03 marca 2012 r w miejscowości C. pełniąc obowiązki dyżurnego ruchu w Posterunku Odgałęzonym S. sprowadził nieumyślnie katastrofę w ruchu lądowym zagrażającą życiu i zdrowiu wielu osób w postaci pasażerów i członków obsługi pociągów oraz mieniu w wielkich rozmiarach w ten sposób, że mając informację o braku kontroli położenia zwrotnic w nienależyty sposób sprawdził i nie zabezpieczył rozjazdów nr 3 i 4 na gruncie, a następnie dał zezwolenie na jazdę i skierował pociąg osobowy (...) relacji (...) na niewłaściwy tor , przeznaczony dla ruchu innego pociągu (...) relacji (...), a następnie zaniechał obserwacji przejazdu pociągu oraz sygnałów końca pociągu (...)relacji (...) z Posterunku Odgałęzłego S., a także zaniechał obserwacji wskazań pulpitu kostkowego w wyniku czego doszło do zderzenia tego pociągu z jadącym z przeciwnego kierunku pociągiem (...) relacji (...), którego następstwem była śmierć , ciężki uszczerbek na zdrowiu, a także naruszenie czynności narządów ciała oraz rozstrój zdrowia na okres przekraczający i na okres poniżej 7 dni wielu osób szczegółowo wymienionych w pkt. I części wstępnej wyroku , a także zniszczenie mienia w wielkich rozmiarach w postaci taboru kolejowego na kwotę nie mniejszą niż 19 023 305,49 zł oraz infrastruktury kolejowej o wartości nie mniejszej niż 242 255,12 zł, tj. przestępstwa z art. 173 § 2 i 4 k.k. w zw. z art. 157 § 1, 2 i 3 k.k. przy zastos. art. 11 § 2 k.k. i za to na mocy art. 173 § 4 k.k. przy zastos. art. 11 § 3 k.k. skazano go na karę 4 lat pozbawienia wolności,

- w punkcie 2 - uniewinniono oskarżonego A. N. (1) od dokonania zarzucanego mu czynu z art. 271 § 1 kk, opisanego w pkt II części wstępnej wyroku, a polegającego na tym, że w dniu 3 marca 2012 roku w miejscowości S. pełniąc obowiązki dyżurnego ruchu w Posterunku Odgałęzonym S. i będąc osobą uprawnioną do wystawienia dokumentu - poświadczył nieprawdę w Książce kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym Posterunku Odgałęzłego S. ((...)) dokonując

w tym dokumencie niezgodnego z prawdą wpisu oznaczonego godziną 20.15 dotyczącego stwierdzenia braku kontroli rozjazdu, wyprawienia pociągu (...) na sygnał zastępczy, stwierdzenia rozprucia rozjazdu po przejeździe pociągu i sprawdzenia stanu rozjazdu na gruncie,

- w punkcie 3 – uznano oskarżonego A. N. (1) za winnego dokonania zarzucanego mu czynu opisanego w pkt III części wstępnej wyroku, a polegającego na tym, że w dniu 3 marca 2012 roku w miejscowości S. pełniąc obowiązki dyżurnego ruchu w Posterunku Odgałęzonym S. i będąc osobą uprawnioną do wystawienia dokumentu - poświadczył nieprawdę w Dzienniku Ruchu (...) Posterunku Odgałęzłego S. dokonując w tym dokumencie niezgodnego z prawdą wpisu oznaczonego godziną 21.20 dotyczącego czasu zamknięcia na skutek zderzenia pociągów torów nr 1 i 2 na odcinku S.-S., tj. przestępstwa z art. 271 § 1 k.k. i za to na mocy tego przepisu skazano go na karę 8 miesięcy pozbawienia wolności,

- w punkcie 4 - oskarżoną J. S. uznano za winną tego, że w dniu 03 marca 2012 r w miejscowości C. pełniąc obowiązki dyżurnej ruchu w Posterunku Odgałęzonym S. spowodowała nieumyślnie katastrofę w ruchu lądowym zagrażającą życiu i zdrowiu wielu osób w postaci pasażerów i członków obsługi pociągów oraz w mieniu w wielkich rozmiarach w ten sposób, że podała zastępczy sygnał zezwalający dla pociągu (...) relacji (...) bez wyjaśnienia przyczyny zajętości toru szlakowego nr 1 Sekcji S. - S. , nie zareagowała na niepojawienie się zajętości toru szlakowego nr 2 SS po wyświetleniu informacji „pociąg na szlaku”, zobrazowanej przez czerwony kolor strzałki kierunku blokady od Posterunku Odgałęzłego S. po tym torze , a także nie wykorzystwała funkcji „alarm” w systemie radiowym i nie podjęła innych natychmiastowych działań przy zaistnieniu wątpliwości odnośnie prawidłowości wyprawienia pociągu nr (...) (...) z Posterunku Odgałęzłego S. w wyniku czego doszło do zderzenia tego pociągu z jadącym z przeciwnego kierunku pociągiem (...) relacji(...), którego następstwem była śmierć , ciężki uszczerbek na zdrowiu, a także naruszenie czynności narządów ciała oraz rozstrój zdrowia na okres przekraczający i na okres poniżej 7 dni wielu osób szczegółowo wymienionych w pkt IV części wstępnej wyroku, a także zniszczenie mienia w wielkich rozmiarach w postaci taboru kolejowego na kwotę nie mniejszą niż 19 023 305,49 zł oraz infrastruktury kolejowej o wartości nie mniejszej niż 242 255,12 zł tj. za winną przestępstwa z art. 173 § 2 i 4 k.k. w zw. z art. 157 § 1, 2 i 3 k.k. w zw. z art. 11§ 2 k.k. i za to na mocy art. 173 § 4 k.k. przy zasts. art. 11§ 3 k.k. skazano ją na karę 2 lat i 6 miesięcy pozbawienia wolności,

- w punkcie 5 - oskarżoną J. S. uznano za winną dokonania zarzucanego jej czynu opisanego w pkt V części wstępnej wyroku, polegającego na tym, że w dniu 3 marca 2012 roku w miejscowości S. pełniąc obowiązki dyżurnej ruchu w Posterunku Odgałęzonym S. i będąc osobą uprawnioną do wystawienia dokumentu - poświadczyła nieprawdę w Dzienniku Ruchu (...)Posterunku Odgałęzłego S. dokonując w tym dokumencie niezgodnego z prawdą wpisu o zamknięciu z powodu wypadku kolejowego toru nr 1/2 od S. do S. o godzinie 21.20, tj. przestępstwa z art. 271 § 1 k.k. i za to na mocy tego przepisu skazano ją na karę 8 miesięcy pozbawienia wolności,

- w punkcie 6 - na mocy art. 85 § 1 i 2 k.k. i art. 86 § 1 k.k. w zw. z art. 62 k.k. orzeczono kary łączne pozbawienia wolności wobec oskarżonych:
- A. N. (1) w wymiarze 4 lat pozbawienia wolności, którą winien odbywać w systemie terapeutycznym w warunkach Oddziału Psychiatrycznego Zakładu Karnego,
- J. S. w wymiarze 2 lat i 6 miesięcy pozbawienia wolności,

- w punkcie 7 - na mocy art. 41 § 1 k.k. orzeczono względem oskarżonych A. N. (1) i J. S. środki karne w postaci zakazu wykonywania zawodu dyżurnego ruchu kolejowego oraz innych czynności służbowych związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa w ruchu kolejowym na okres 10 lat,

- w punkcie 8 - na podstawie art. 46 § 2 k.k. orzeczono solidarnie od oskarżonych A. N. (1) i J. S. nawiązki na rzecz oskarżycieli posiłkowych T. S. (1) i J. K. (1) w kwotach po 2.000 złotych oraz G. K. w kwocie 1.000 złotych,

- w punkcie 9 - zasądzono od oskarżonych na rzecz oskarżycieli posiłkowych zwrot wydatków związanych z ustanowieniem pełnomocników procesowych w sprawie,

- w punkcie 10 - na mocy art. 624 § 1 k.p.k. zwolniono oskarżonych w całości od kosztów postępowania obciążając nimi Skarb Państwa.

Z wyrokiem tym nie zgodzili się obrońcy oskarżonych A. N. (1) i J. S., pełnomocnicy oskarżycieli posiłkowych (...) SA. i (...) S.A., prokurator, a także pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego J. K. (1).

Obrońca oskarżonej J. S. zaskarżył wyrok w całości, zarzucając:

1. w zakresie przypisanego oskarżonej przestępstwa z art. 173 § 2 i 4 k.k. w zw. z art. 157 § 1, 2 i 3 k.k. w zw. z art. 11 § 2 k.k. w podpunktach:

- a) i b) dokonanie błędnych ustaleń faktycznych, które miały wpływ na treść zapadłego orzeczenia,
- c) i d) błędną ocenę zgromadzonego materiału dowodowego, która miała wpływ na treść zapadłego orzeczenia,

2. w zakresie przypisanego przestępstwa z art. 271 § 1 k.k. naruszenie prawa materialnego polegające na przyjęciu, że zachowanie oskarżonej wypełniło jego znamiona.

Ostatecznie apelujący wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku i uniewinnienie oskarżonej od zarzuconych jej czynów, ewentualnie o uchylene wyroku i przekazanie sprawy sądowi I instancji do ponownego rozpoznania.

Obrońca oskarżonego A. N. (1) zaskarżył wyrok odnośnie czynów przypisanych w punktach 1 i 3 w całości, zarzucając na podstawie art. 438 pkt. 2 i 3 k.p.k. obrazę przepisów postępowania tj., art. 5 § 2 k.p.k., art. 7 k.p.k., i art. 410 k.p.k., a nadto błąd w ustalenia faktycznych przyjętych za podstawę orzeczenia mający wpływ na jego treść, sąd wniósł o jego zmianę i uniewinnienie oskarżonego od popełnienia zarzuconych przestępstw, z ostrożności procesowej zaś o obniżenie wymierzonej kary.

Pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego (...) S.A. zaskarżył wyrok na niekorzyść obu oskarżonych w całości, formułując zarzuty:

1. naruszenia przepisów postępowania karnego, które miało istotny wpływ na wydane rozstrzygnięcie, a mianowicie:

1) art. 7 k.p.k. w zw. z art. 410 k.p.k. w zakresie uniewinnienia oskarżonego A. N. (1) w punkcie 2 od przestępstwa z art. 271 § 1 k.k.,

2) art. 7 k.p.k. w zw. z art. 424 § 1 k.p.k. poprzez ustalenie stanu faktycznego w oderwaniu od zasad logiki i doświadczenia życiowego, a także wskazań wiedzy, co miało istotny wpływ na orzeczenie, w szczególności na rażąco niską karę wymierzoną oskarżonym za przypisane przestępstwa, a co miało nastąpić w sposób opisany w podpunktach od a do d)

3) art. 2 § 2 k.p.k., art. 167 k.p.k., art. 193 k.p.k. i art. 201 k.p.k. poprzez zaniechanie przez Sąd I instancji przeprowadzenia postępowania dowodowego w zakresie okoliczności mających istotne znaczenie dla sprawy, a budzących poważne wątpliwości na gruncie zgromadzonych dowodów, co miało nastąpić w sposób opisanych w podpunktach od a do c).

2. rażąco niewspółmierność (nadmierną łagodność) wymierzonych oskarżonym kar pozbawiania wolności z powodu naruszenia dyrektyw z art. 53 k.k.

W oparciu o tak brzmiące zarzuty apelujący wniósł o:

- uchylene wyroku w części dot. pkt 2 w odniesieniu do oskarżonego A. N. (1) i przekazanie w tym zakresie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi Okręgowemu w Częstochowie,

- zmianę wyroku w pozostałym zakresie poprzez wymierzenie oskarżonym A. N. (1) i S. za przestępstwo z art. 173 § 4 k.k. kar po 7 lat pozbawienia wolności, za przestępstwa z art. 271 § 1 k.k. –kar odpowiednio 2 lat i 1 roku pozbawienia wolności, nadto orzeczenie kar łącznych pozbawienia wolności oskarżonemu A. N. (1) w wymiarze 8 lat, zaś oskarżonej S. - 7 lat, ewentualnie uchylenie wyroku także w tym zakresie i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi Okręgowemu w Częstochowie.

Pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego (...) S.A. zaskarżył wyrok na niekorzyść oskarżonych J. S. i A. N. (1) – w części dotyczącej orzeczenia o karze zarzucając obrazę przepisów postępowania mającą wpływ na treść wyroku tj. art 7 k.p.k. poprzez dokonanie dowolnej, a nie swobodnej oceny dowodu, co doprowadziło do błędów w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę wyroku, mających wpływ na jego treść w części dotyczącej orzeczenia o karze, sąd wniósł o zmianę wyroku i wymierzenie oskarżonym surowszych kar pozbawiania wolności.

Z zapadłym wyrokiem nie zgodził się także **prokurator**, zaskarżając go na niekorzyść oskarżonych A. N. (1) i S. w części dotyczącej orzeczenia o karze formułując zarzuty:

I. rażącej niewspółmierności kar pozbawienia wolności orzeczonych wobec A. N. (1) w punktach 1 i 3 i wobec J. S. w punktach 4 i 5 wyroku, a co za tym idzie orzeczonych wobec nich kar łącznych,

II. obrazę przepisów prawa procesowego, która miała istotny wpływ na treść orzeczenia, a to art. 413 § 1 pkt. 5 k.p.k. w zw.z art. 413 § 2 pkt 2 k.p.k. poprzez niedokładne rozstrzygnięcie w zakresie środka karnego w postaci zakazu wykonywania zawodu dyżurnego ruchu kolejowego oraz innych czynności służbowych związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa w ruchu kolejowym w pkt 7 wyroku poprzez nie wskazanie, za które z czynów przypisanych oskarżonym środek ten został orzeczony.

Stawiając te zarzuty prokurator wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku i orzeczenie wobec A. N. (1) za czyn I – kary 7 lat pozbawienia wolności, za czyn III – kary 1 roku pozbawienia wolności, kary łącznej 8 lat pozbawienia wolności, zaś wobec oskarżonej J. S. – za czyn IV – kary 7 lat pozbawienia wolności, za czyn V – kary 1 roku pozbawienia wolności, kary łącznej 7 lat pozbawienia wolności, a nadto o zmianę wyroku poprzez orzeczenie środka karnego w postaci zakazu wykonywania zawodu dyżurnego ruchu kolejowego oraz innych czynności związanych z zapewnianiem bezpieczeństwa w ruchu kolejowym na okres lat 10 w stosunku do oskarżonego A. N. (1) za czyn I, w stosunku do oskarżonej S.- za czyn IV.

Apelację od tego wyroku wywiódł także **pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego J. K. (1)**, zaskarżając rozstrzygnięcie z jego punktu 8 w zakresie oddalenia wniosku oskarżyciela posiłkowego w pozostałej części, dotyczącym zasądzenia na rzecz pokrzywdzonego dalszej kwoty 18 tys. zł tytułem częściowego naprawienia wyrządzonej szkody oraz częściowego zadośćuczynienia za doznaną krzywdę, zarzucając na podstawie art. 438 pkt. 2 i 3 k.p.k. obrazę przepisów postępowania, która miała wpływ na treść orzeczenia, a mianowicie art. 2 k.p.k. w zw. z art. 9 k.p.k. w zw. z art. 167 § 1 k.p.k. w zw. z art. 193 § 1 k.p.k., a nadto błąd w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę orzeczenia, który miał wpływ na jego treść, jak też w oparciu o przepis art. 438 pkt. 1 k.p.k. obrazę prawa materialnego tj. art. 445 § 1 k.c. i art. 361 § 1 k.c.

Na tej podstawie wniósł o zmianę wyroku i zasądzenie solidarnie od oskarżonych na rzecz oskarżyciela posiłkowego dalszej kwoty 18 tys. zł z tytułu częściowego zadośćuczynienia oraz częściowego odszkodowania, ewentualnie o uchylenie wyroku w zaskarżonym zakresie i przekazanie sprawy sądowi I instancji do ponownego rozpoznania.

Pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego (...) Sp. z o.o. w odpowiedzi na złożone apelacje, wniósł o nie uwzględnienie środków odwoławczych obrońców oskarżonych, natomiast poparł apelację prokuratora.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacje wywiedzione od wyroku Sądu Okręgowego w Częstochowie częściowo zasługiwały na uwzględnienie, stąd w instancji odwoławczej dokonano określonej zmiany nieprawidłowych rozstrzygnięć zawartych w zapadłym orzeczeniu, w pozostałym zaś zakresie utrzymano zaskarżony wyrok w mocy.

Co do czynu z art. 173 § 2 i 4 k.k. w zw. z art. 157 § 1, 2 i 3 k.k. w zw. z art. 11 § 2 k.k.

Odnosząc się do apelacji obrońcy oskarżonego A. N. (1) zauważyć trzeba, że kwestionując zasadność uznania sprawstwa oskarżonego w punkcie 1 zaskarżonego wyroku, skarżący przyznaje zarazem, iż „co do zasady stanowisko Sądu Okręgowego jest prawidłowe”, w dalszej kolejności decyduje się jednak podważać słuszność wydanego orzeczenia, jednak czyni to w sposób nieskuteczny, bądź to podnosząc argumenty nie dotyczące okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy, co sam po części przyznaje, bądź też podejmując nieuzasadnioną polemikę z treścią wyroku.

W ocenie Sądu Apelacyjnego uznanie przez Sąd I instancji, iż A. N. (1) popełnił przypisane mu w punkcie 1 wyroku przestępstwo w ten sposób, że w krytycznym czasie mając informację o braku kontroli położenia zwrotnic w nienależyty sposób sprawdził i nie zabezpieczył rozjazdów nr 3 i 4 na gruncie, a następnie dał zezwolenie na jazdę i skierował pociąg osobowy (...) relacji (...) na niewłaściwy tor, przeznaczony dla ruchu innego pociągu (...) relacji (...), a następnie zaniechał obserwacji przejazdu pociągu oraz sygnałów końca pociągu (...) relacji (...) z Posterunku Odgałęźnego S., a także zaniechał obserwacji wskazań pulpitu kostkowego, w wyniku czego doszło do zderzenia tego pociągu z jadącym z przeciwnego kierunku pociągiem (...) relacji (...) jest orzeczeniem absolutnie słusznym.

Z kolei, apelujący obrońca J. S. tam gdzie podważa słuszność rozstrzygnięcia z punktu 4 zaskarżonego wyroku, jedynie częściowo podnosi argumenty zasługujące na uwzględnienie w zakresie dotyczącym zasadnego podważenia prawidłowości przypisania oskarżonej zachowań polegających na nie wykorzystaniu funkcji alarm w systemie radiowym i nie podjęciu innych natychmiastowych działań, co w obu przypadkach miało nastąpić przy zaistnieniu u niej wątpliwości odnośnie prawidłowości wyprawienia pociągu(...), bo tak należy rozumieć przypisane jej w tej części zachowania sprawcze, do czego Sąd Apelacyjny szerzej odniesie się w dalszej części uzasadnienia. Natomiast tam gdzie obrońca oskarżonej kwestionuje w ogóle jej sprawstwo zdecydowanie się myli, bo co do tego, iż dopuściła się ona popełnienia przestępstwa spowodowania katastrofy lądowej, w świetle prawidłowych ustaleń faktycznych Sądu meriti, nie ma żadnych wątpliwości. Szczegółowa weryfikacja zasadności poddanego kontroli odwoławczej rozstrzygnięcia, przy uwzględnieniu treści pisemnych motywów zaskarżonego wyroku, w sposób oczywisty przekonuje bowiem, że J. S. dopuściła się tegoż czynu w ten sposób, że podała zastępczy sygnał zezwalający dla pociągu(...) bez wyjaśnienia przyczyny zajętości toru szlakowego nr (...) sekcji S.-S. oraz nie zareagowała na niepojawienie się zajętości toru szlakowego nr 2 SS po wyświetleniu informacji „pociąg na szlaku”, zobrazonej przez czerwony kolor strzałki kierunku blokady od podg. S. po tym torze, na skutek czego doszło do zderzenia się pociągów.

Zacząć trzeba od tego, że odtworzone przez Sąd meriti fakty oraz ich subsumcja pod wskazaną normę prawną, zaprezentowane klarownie w treści pisemnego uzasadnienia wyroku, pozwalają na stanowcze odrzucenie tez obrończych, jakoby w omawianym zakresie doszło do obrazy powołanych w apelacjach przepisów proceduralnych poprzez dowolną ocenę zebranych dowodów, pokłosiem czego miały być wytknięte przez skarżących błędne ustalenia faktyczne, bo tak w żadnym razie się nie stało. Rozstrzygając w przedmiocie odpowiedzialności karnej oskarżonych A. N. (1) i S. słusznie Sąd Okręgowy oparł się na wnioskach zawartych w kompleksowych i zasługujących na uwzględnienie opiniach biegłych, wypowiadających się w kwestiach wymagających wiadomości specjalnych. Mowa tutaj o kolejnych i odnoszących się do wszystkich istotnych aspektów sprawy opracowaniach powołanego zespołu biegłych z Katedry Transportu Szynowego Wydziału Transportu Politechniki(...) w G., dysponujących wiedzą w przedmiocie zagadnień, co do których się wypowiadali. Niewątpliwym jest, iż zakres badania przez autorów opinii znamienych dla wydania końcowego orzeczenia zagadnień, a zarazem poprzedzające je eksperymenty procesowe, pozwalały na bezsporne odtworzenie sekwencji zdarzeń zaistniałych w krytycznym czasie, a prowadzących do zaistnienia będącej przedmiotem sprawy katastrofy. Chronologicznie mowa tutaj o opinii cząstkowej (wstępnej) z dnia 26 marca 2012 r. (k. 322-323 t. II w. 2) opracowanej przez biegłego dr. inż. T. K. (1) (tu wskazanie orientacyjnych godz. przebiegu jazdy pociągu sprzed zdarzenia), opinii wstępnej zespołu biegłych Katedry Transportu Szynowego

Wydziału Transportu Politechniki (...) z dnia 28 maja 2012 r. z wizji lokalnej przeprowadzonej w dniach 2-3 kwietnia 2012 r. dot. zdarzenia kolejowego na odcinku linii kolejowej nr (...) S.-S. z 03 marca 2012 r. (k. 811-830 t. V w.2), której celem było przeprowadzenie symulacji przebiegu zdarzeń zaistniałych bezpośrednio przed katastrofą oraz dodatkowych eksperymentów procesowych mających na celu ustalenie widoczności pociągu (...) z posterunku odg. S., miejsca kontaktu wzrokowego lokomotyw (...) i (...), widoczności wskaźnika (...), ustalenie odległości hamowania nagle lokomotyw (...) i (...) oraz obserwację działania urządzeń i dyżurnych ruchu na podg. S. i S., a nadto ustalenie czasu i procedur dot. przekorbowania rozjazdów oraz założenia na nie sponozamków. Dalej uwzględniono wyniki przeprowadzonej „Symulacji przebiegu katastrofy pod S.” (k. 858- 884), gdzie na k. 865 -884 – odnotowano czynności podjęte przez dyżurnych ruchu odnośnych posterunków zapowiadawczych, ponadto przesłuchano biegłego J. M. (k. 885-886 t. V w.2), a następnie sporządzono opinię zespołu biegłych datowaną na 17 września 2012 r. (k. 1506-1547). Opiniujący w sprawie biegli dysponowali także danymi z odczytu taśm prędkościomierzy lokomotywy elektrycznej serii (...) oraz (...) (k. 1657 – 64t. VIII w.2). Powyższe analizy i zgromadzone dane posłużyły powołanemu zespołowi biegłych na sporządzenie ostatecznej opinii datowanej na 31 października 2013 r. (k. 2228-2488 t. X), w której wypowiedziano się już kompleksowo na temat istotnych dla sprawy zagadnień, poświęcając także niezbędną uwagę tym kwestiom, z którymi obecnie nie zgadzają się apelujący obrońcy oskarżonych, podnosząc jednak zarzuty, które nie zyskują uznania Sądu Apelacyjnego.

I tak, przechodząc do **apelacji obrońcy oskarżonego A. N. (1)** podnieść należy, że w treści tej ostatniej cytowanej opinii zespołu biegłych z dnia 31 października 2013 r. (punkty A.1, A.7 oraz A.6.) przekonywająco wykazano , że bezpośrednio przed katastrofą zanotowano na posterunku odgałęźnym S. jedną usterkę urządzeń sterowania ruchem kolejowym w postaci braku możliwości elektrycznego przestawienia rozjazdów $\frac{3}{4}$ do położenia minus, co łącznie z faktem nie wystereowania blokady liniowej po torze nr 1SS skutkowało brakiem możliwości wyświetlenia sygnału zezwalającego na semaforze C. Powodem nie przestawienia rozjazdu do położenia minus, według zapisów A. N. (1) w książce (...), był problem z zamknięciem nastawczym, co świadczyło o prawidłowym rozpoznaniu tej usterki przez oskarżonego, lecz jego reakcja na to nie była właściwa, albowiem zgodnie z Instrukcją Ie-10 rozdział V § 32, powinien on w takim przypadku przystąpić do sprawdzenia na miejscu rzeczywistego położenia zwrotnic w rozjazdach $\frac{3}{4}$ (położenie minus na tor zwrotny) i usunąć przeszkodę powodującą trudności w jej przestawieniu (jeżeli było to możliwe), a następnie dla próby przestawić ją kilkakrotnie. W sytuacji dalszego braku kontroli położenia zwrotnic powinien przystąpić do ich zabezpieczenia za pomocą sponozamków (przy położeniu minus) lub ewentualnego przestawienia zwrotnic rozjazdów $\frac{3}{4}$ (w poł. minus na tor zwrotny) przy pomocy korby i je zabezpieczyć, czego niewątpliwie nie uczynił (k. 2337-42), a co zostało przez Sąd a quo ustalone w sposób pewny, o czym przekonuje jasny wywód zawarty w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku, a do którego należy w tym miejscu odesłać, aby uniknąć zbędnych powtórzeń. Nie pojawiły się zatem w tej mierze sygnalizowane w apelacji obrońcy oskarżonego wątpliwości, ani też nie było powodu, aby takowe się pojawiły, a które nakazywały by Sądowi Okręgowemu sięganie do reguły z art. 5 § 2 k.p.k., czego obecnie domaga się skarżący, nie precyzując jednak na czym zarzucane błędne postąpienie organu a quo- wbrew tej regule - miałyby polegać. W opinii zespołu biegłych powołanych w sprawie jednoznacznie wskazano bowiem jakie prawidłowe zachowanie oskarżonego A. N. (1) (zgodnie z Ie-10 § 32, 20, 21, 23) pozwoliłoby na uniknięcie katastrofy (k. 2354-2358), a których ten nie dopełnił i na takim też stanowisku stanął Sąd Okręgowy, z czym nie można się nie zgodzić przy uwzględnieniu zebranego materiału dowodowego.

W świetle powołanych powyżej kompleksowych opinii jako oczywisty jawi się także wniosek, do jakiego doszedł Sąd I instancji przyjmując jako formę sprawczą przestępstwa, A. N. (1), także i to, iż w sposób nieprawidłowy i niezgodny z obowiązującymi przepisami uchybił zasadom obsługi urządzeń sterowania ruchem, naruszając tym samym przepisy § 32 i 29 Ie10 oraz regulaminu technicznego podg S. w ten sposób, iż zaniechał obserwacji sygnałów końca pociągu z okna nastawni, jak też wskazań pulpitu kostkowego (k. 2359-2368).

Idąc dalej, apelujący obrońca oskarżonego zarzuca także zapadłemu orzeczeniu błąd w ustaleniach faktycznych polegający na przyjęciu, że „zasadniczą odpowiedzialność ponosi oskarżony, gdyż sekwencja zdarzeń, która doprowadziła do czołowego zderzenia pociągów rozpoczęła swój bieg od zaniechania oskarżonego”, nie podnosząc przy tym żadnych merytorycznych argumentów mogących wspierać przeciwny do przyjętego przez Sąd I instancji

punkt widzenia. Zebrane dowody, w postaci powołanych opinii, jak też zeznań świadków W. G. i R. K., którzy dotarli na posterunek S. bezpośrednio po zaistnieniu katastrofy oraz zaobserwowany tam przez nich stan rzeczy, jak też treść wpisów dokonanych przez oskarżonego w prowadzonej dokumentacji technicznej oraz nagranych rozmów telefonicznych przez niego przeprowadzonych w okresie poprzedzającym i mającym miejsce już po zderzeniu się pociągów, nade wszystko z oskarżoną J. S., pozwalały bez żadnych wątpliwości ustalić to czego A. N. (1) nie uczynił w analizowanym czasie wbrew ciężącym na nim obowiązkom, a co doprowadziło do katastrofy będącej przedmiotem osądu.

Mając pełną świadomość istotności tych kwestii dla końcowego rozstrzygnięcia sprawy oskarżonego A. N. (1) Sąd Okręgowy poświęcił im wymaganą uwagę, o czym świadczy treść pisemnych motywów zaskarżonego wyroku, który w żadnym fragmencie nie zawiera słabych momentów mogących budzić zastrzeżenia co do trafności rozstrzygnięcia z punktu 1 wyroku. W ich świetle nie sposób dociec powodu, dla którego skarżący kwestionuje przyjęcie, iż to właśnie karygodne zaniechania oskarżonego, polegające na nie zabezpieczeniu na gruncie rozjazdów we właściwym położeniu minus, pozwalającym na skierowanie pociągu(...) na właściwy tor nr 2, zapoczątkowało bieg zdarzeń prowadzących do katastrofy, skoro tak oczywiście było. W tej sytuacji podważanie prawidłowości postąpienia Sądu I instancji, obciążającego tego oskarżonego główną odpowiedzialnością za zdarzenie, musi budzić zdecydowany sprzeciw, jako stojące w opozycji do wszystkich tych miarodajnych dowodów, które o tym jasno świadczą. Nie jest też do końca jasne stanowisko tego apelującego kiedy domaga się uznania wyższego stopnia winy oskarżonej J. S., a co nie jest postulatem bezpośrednio sprzężonym z dążeniem do przyjęcia niższego stopnia zawinienia samego A. N. (1). Na stronie 8 apelacji obrońca oskarżonego podnosi bowiem jedynie, iż:

- nie zgadza się ze stopniowaniem winy oskarżonych i uznaniem, że był on zdecydowanie niższy w przypadku J. S., bo prawidłowa analiza obserwowanych komunikatów wyświetlonych przez system MOR powinna doprowadzić do wstrzymania przez nią przejazdu pociągu bądź skierowania go na wolny tor,
- na zgłoszenie maszynisty (pociągu (...)) - uwaga własna S.A.) o wyświetleniu sygnału zastępczego został on podany przez oskarżoną praktycznie bez zważania na szereg ostrzeżeń, które pokazywały występujące zagrożenie,
- niezrozumiałym jest dlań uznanie, że wysłanie pociągu na tor, po którym zgodnie ze wskazaniem urządzeń srk, poruszał się w przeciwnym kierunku inny pociąg, na podstawie ustnego oświadczenia A. N. (1), wbrew wszelkim komunikatom ostrzegawczym, przyczyniło się w mniejszym stopniu do katastrofy, czy wręcz świadczy o mniejszym stopniu zawinienia oskarżonej.

Jak z powyższego zatem jasno wynika tak stawiając sprawę, apelujący podnosi jedynie zarzuty na niekorzyść J. S., które na rozstrzygnięcie sprawy oskarżonego A. N. (1) nie mogą mieć wpływu. Oczywistym bowiem jest, że uznanie wyższego stopnia zawinienia współoskarżonej, jak tego domaga się skarżący, w żadnym razie nie mogłoby wpłynąć na zmniejszenie stopnia winy A. N. (1), bo o tym rozstrzygnięto na podstawie tych okoliczności, które bezpośrednio jego zachowania się tyczyły. W takiej zaś sytuacji przypomnieć trzeba, iż nie jest dopuszczalne skarżenie rozstrzygnięć dotyczących wyłącznie współoskarżonych i to jeszcze na ich niekorzyść (zob. postanowienie Sądu Najwyższego z 14 stycznia 2016 r. IV KK 416/15, Prok.i Pr.-wkł. 2016/4/11).

Całkowicie niezrozumiałym jest także kolejny zarzut apelującego obrońcy oskarżonego A. N. (1), a dotyczący zastrzeżenia skierowanego pod adresem przyjętego przez Sąd a quo stanowiska, że „sytuacja z 03 marca 2012 r. polegająca na braku kontroli położenia rozjazdów w położeniu minus, nie była sytuacją wyjątkową, czy nietypową”, co na stronie 9 apelacji rozwija powołując się na stanowisko „KBW zgodnie, z którym zaleca się wdrożenie szkoleń polegających na obsłudze urządzeń srk, w sytuacji zaistnienia usterek, gdyż zgodnie z jej ustaleniami szkolenia były prowadzone wyłącznie w zakresie urządzeń działających prawidłowo, co stanowi kolejną okoliczność potwierdzającą zarzuty stawiane wobec świadków uczestniczących w szkoleniach oraz je przeprowadzających”. Jeśli zatem rozumieć omawiany postulat apelującego dosłownie to należało by przyjąć, iż nie tyczy się on sytuacji procesowej oskarżonego, a jedynie zmierza do wykazania uchybień po stronie osób szkolących dyżurnych ruchu, co przecież nie było przedmiotem postępowania. Traktując jednak omawiany środek odwoławczy całościowo, przy tak brzmiącym zarzucie, Sąd Apelacyjny uznaje za

stosownie odnotować, że stanowisko Sądu I instancji zajęte w przedmiocie ustalonych kompetencji, doświadczenia i przygotowania zawodowego oskarżonego A. N. (1) nie budzi żadnych zastrzeżeń. Odnosząc się zaś do stanowiska skarżącego podważającego słuszność założenia przez Sąd Okręgowy, że „dyżurni ruchu odbywali systematycznie szkolenia, w trakcie których uczono ich jak należy postępować w sytuacji wystąpienia tych usterek”, co rozwija na stronie 7 apelacji zarzucając dowolność ocen zeznań „wszystkich przesłuchanych świadków, w zakresie dot. szkoleń i autoryzacji pracowników w zakresie obsługi urządzeń srk”, co zdaniem skarżącego „jest nieprawidłowe, bo nie uwzględnia dostatecznie motywacji świadków, w sytuacji, gdy zeznania złożone bezpośrednio po zdarzeniu wykazują na znaczące odmienności od tych złożonych przed Sądem”, uznać trzeba całkowitą bezpodstawność twierdzeń obrońcy. Po pierwsze dlatego, iż skarżący nie wskazuje jakim zasadam swobodnego dowodzenia miałby w tym przypadku Sąd a quo uchybić, a co winien był uczynić, jeśli zarzuca obrazę art. 7 k.p.k., która winna mieć także wpływ na treść zapadłego orzeczenia, a czego również nie wykazuje, po wtóre zaś dlatego, iż odwołuje się tutaj apelujący wprost do wypowiedzi tych świadków zawartych w protokołach wysłuchań przed Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych (k. 1437-1462 t. VII w.2), a przypomnieć trzeba, że dokumenty te nie podlegały odczytaniu świadkom w trybie art. 391 § 1 k.p.k., jako nie spełniające kryteriów, o jakich mowa w tym przepisie. Z kolei treść zeznań wymienionych w apelacji świadków, których wiarygodność obecnie apelujący podważa, złożonych zarówno w śledztwie, jak i na rozprawie, nie zawiera żadnych elementów mogących podważać zasadność przyznania im przez Sąd Okręgowy waloru wiarygodności, wbrew temu co ogólnikowo zarzuca skarżący.

Nie ma zatem racji obrońca formułując zarzut obrazy art. 7 k.p.k. mający polegać na dowolnej, a przez to błędnej ocenie dowodów z zeznań H. W., A.J., M. S. (1) (zapewne ma tu apelujący na myśli M. S. (2)) i T. S. (2) na temat relacjonowanych przez nich okoliczności związanych z przeprowadzanymi w firmie szkoleniami z obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Do tego rodzaju uchybienia odwołuje się też zawarty w omawianej apelacji zarzut błędnych ustaleń faktycznych, mający polegać na przyjęciu, że „dyżurni ruchu odbywali systematycznie szkolenia, w trakcie których uczono ich jak należy postępować w sytuacji wystąpienia tych usterek”, nawiązując tym samym - jak się zdaje - do poprzedniego punktu wywiedzionego środka odwoławczego gdzie zarzucił błędność stanowiska, że „sytuacja z dnia 3 marca 2012 r. polegająca na braku kontroli położenia rozjazdów w położeniu minus, nie była sytuacją wyjątkową, czy nietypową”.

Raz jeszcze powtórzyć trzeba, że w świetle wyrokowych ustaleń faktycznych, opartych na prawidłowo ocenionych dowodach, nie sposób uznać, aby apelujący zdołał skutecznie zakwestionować stanowisko Sądu I instancji w zakresie oceny depozycji wymienionych świadków, bo jest to wyłącznie polemika z racjonalnym do nich podejściem, o czym przekonują pisemne motywy wyroku. Co więcej, zdaniem apelującego zeznania typowanych osób miały posłużyć Sądowi Okręgowemu do „rozstrzygnięcia w sprawie wątpliwości dot. przeprowadzonych szkoleń, egzaminów i autoryzacji w stosunku do oskarżonego”, podczas gdy takie wątpliwości nie zostały odnotowane w treści uzasadnienia wyroku, brak było także podstaw ku temu, aby się one pojawiły, w żadnym zaś razie nie świadczą o tym cytowane w apelacji pozaprosesowe fragmenty wypowiedzi tych osób. Nie sposób tym samym podzielić zapatrywania skarżącego, aby w uznaniu przez Sąd a quo za miarodajne wymienionych środków dowodowych dostrzec można jakiegokolwiek uchybienia obowiązującym regulacjom prawnym, o czym dostatecznie przekonuje treść depozycji tych świadków. I tak, M. S. (2) – od 2008 r. dyżurna ruchu na podg S. konsekwentnie w toku procesu zeznawała (k. 1637-8 t. VIII w.2, k. 1777-8 t. 51), iż najpierw odbyła kurs przygotowawczy, potem przeszkolenie, zapoznawała się także z obsługą urządzeń i prowadzeniem ruchu na stacji, potem uzyskała autoryzację, a zanim to nastąpiło jej umiejętności były sprawdzane przez naczelników W. i M. kiedy zaś przeszła na posterunek w S. to ponownie poddana została autoryzacji, poza tym uczestniczyła w szkoleniach i pouczeniach okresowych, w czasie których omawiano „wprowadzane nowości w przepisach lub urządzeniach i zdarzenia na kolei”, była także systematycznie egzaminowana. Podobnie zeznawali T. S. (2) (k.1590-1591) oraz A. J.(k. 1584-5 t. VIII w. 2, k. 1652-5 t. 50) - dyżurni ruchu na podg S. odpowiednio od 2001 i 2005 r. Ta ostatnia na rozprawie stanowczo stwierdziła także, że znajomość przepisów „należy do obowiązków pracownika”, co powinno być także oczywiste dla oskarżonych i ich obrońców, a od czego Ci ostatni wyraźnie abstrahują. Podała także, iż „zawsze jak jest wprowadzana jakaś zmiana, która mogłaby budzić wątpliwości czy niejasności to mają możliwość uzyskania informacji i ich rozwiania, mogą dzwonić do instruktora, kontrolera, naczelnika sekcji, którzy są od tego, aby to wytłumaczyć, często dyżurni ruchu dzwonią do kontrolera, on sam się tym

interesuje czy wszystko rozumieją, dyskutują też na szkoleniach, przygotowują sobie zestaw zagadnień do omówienia”. Odnosząc się już bezpośrednio do osoby oskarżonego A. N. (1), z którym na wskazanym posterunku świadek A. J. pracowała zeznała, że nic jej nie było wiadome, aby ten miał „jakieś wątpliwości” dotyczące pracy, podkreślając, iż „był dyżurnym ruchu z wieloletnim stażem i doświadczeniem i to niejednokrotnie do niego mogli się zwracać”, w domyśle o pomoc, czy poradę. Podobnie na temat procesu kształcenia dyżurnych zeznawali świadkowie M. P. (k. 1640) i Z. K. (k. 1642-1643). Co istotne, wszyscy świadkowie relacjonowali także zgodnie jak wedle nich należało się zachować w sytuacji, z jaką przyszło się zmierzyć oskarżonemu A. N. (1), a zatem w razie zaistnienia usterki w rozjazdach, a w świetle tego co zeznali nie budzi wątpliwości słuszność wniosku Sądu a quo, że omawiany problem nie był nietypowy, a jego rozwiązanie nie wymagało ponadstandardowej wiedzy, której oskarżony by nie posiadał. Wystarczy tutaj przywołać zeznania świadka M. S. z rozprawy, gdzie stwierdziła, że jeśli „nie przekładają się rozjazdy trzeba zabrać klucze do sponozamków i korbę i udać się na grunt, aby ręcznie przestawić rozjazd i go zabezpieczyć, ponadto należy wprowadzić obostrzenia zgodnie z obowiązującymi regulacjami tj. telefoniczne zapowiadanie pociągów, wtedy wyprawia się pociąg na tzw. sygnał zastępczy, bo urządzenia nie działają, trzeba to uzgodnić z sąsiednim posterunkiem, trzeba też obserwować uważnie, na który tor wjechał pociąg, czy widoczne są sygnały końcowe pociągu, po czym informuje się o jego odejściu dyżurnego sąsiedniego posterunku i blokuje tzw. PWL, czyli zablokowanie bloku początkowego, co jest równoznaczne z oznajmieniem, że pociąg znajduje się na szlaku, oprócz tego należy obserwować odcinki izolowane, dzięki czemu można się zorientować gdzie pociąg się znajduje i stwierdzić np., że jedzie niewłaściwym torem”. Analogicznie zeznawali na ten temat świadkowie A. J. (k. 1584-5 t. VIII w. 2 i k. 1654-5 t. 50) oraz T. S. (2) (k. 1590 – 1591). Nie budzi także zastrzeżeń uznanie za wiarygodne przez Sąd Okręgowy zeznań świadka H. W. (k. 1587 t. VIII w.2) - zastępcy Naczelnika Sekcji Eksploatacji W., która nadzorowała prowadzenie i bezpieczeństwo ruchu na podległym terenie, weryfikowała wykształcenie i kwalifikacje pracowników, przeprowadzała egzaminy autoryzacyjne, albowiem nic nie wskazywało na to co podnosi skarżący, jakby nie była szczerą i zmierzała do ukrycia niekorzystnych dla siebie informacji o jakichś nieprawidłowościach, tym bardziej, że jej depozycje korespondują z zeznaniami wymienionych powyżej świadków, a nadto ze zgromadzonymi dokumentami potwierdzającymi realizację obowiązków w zakresie kształcenia kadry pracowniczej firmy. H. W. stanowczo zapewniła przy tym, iż po remoncie i zabudowaniu nowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym na posterunku odgałęźnym S. przeprowadzono szkolenia teoretyczne i praktyczne z udziałem pracowników Z.A. (...) S.A., zaś ona sama wraz z zastępcą sprawdzała umiejętności praktyczne dyżurnych ruchu z obsługi urządzeń, co dokumentowano w odpowiednim rejestrze, a co niewątpliwie pozwalało jej miarodajnie zeznać, iż „oskarżony N. posiadał dużą wiedzę na temat prowadzenia ruchu pociągów, nie było żadnych problemów z jego pracą”.

Nie znajdują także żadnego merytorycznego oparcia sugestie apelującego obrońcy oskarżonego, jakoby depozycje wymienionych świadków miałyby zostać pomiędzy nimi uzgodnione, albo też być tendencyjne z powodu jakiś obaw przed „ponownymi egzaminami, bądź w postaci nieoficjalnych konsekwencji służbowych”, w razie obciążenia (...), bo tego rodzaju zarzuty posiadają wybitnie spekulacyjny charakter, tym bardziej, że samemu skarżącemu brak stanowczości, skoro podnosi, że typowane zeznania jedynie „sprawiają wrażenie”, że zostały uzgodnione, a zatem wcale nie twierdzi, aby takimi faktycznie były. Z kolei dziwić jedynie może formułowanie przez skarżącego takowego wniosku na tej podstawie, iż świadkowie wypowiedzieli się w kwestiach zasadniczych dla sprawy A. N. (1), w sytuacji gdy oczywiste jest, iż celem ich przesłuchania było właśnie uzyskanie informacji na temat relewantnych dla sprawy okoliczności, a stąd właśnie na ich wyjaśnienie musiały być ukierunkowane.

Niczego do sprawy nie wnosi także twierdzenie apelującego, w którym zarzuca szkoleniowcom z firmy Z.A. (...), iż „wydano zaświadczenie dot. obsługi blokady (...) oraz prowadzenia ruchu pociągów na sygnał zastępczy, a także montażu i obsługi zamka uniwersalnego (...), a jak wynika z raportu (...), zapisy te są niewiarygodne w odniesieniu do A. N. (1), bo „w tym czasie nie pracował”, wzbudziły wątpliwości Komisji ze względu na brak potwierdzenia ich jednoznacznymi zapisami w odnośnych książkach (...)”. Znaczenia tych kwestii dla osądu sprawy A. N. (1) skarżący jednak nie wyjaśnia, co zwalnia Sąd odwoławczy z obowiązku szerszej ich analizy tym bardziej, że Sąd Okręgowy w sposób prawidłowy odniósł się w pisemnych motywach zaskarżonego wyroku do okoliczności związanych z udziałem oskarżonego w zawodowych szkoleniach i jego autoryzacji. Nadto powyżej krytycznie ustosunkowano się już do twierdzeń obrońcy zmierzających – jak się zdaje – do wyłączenia odpowiedzialności karnej oskarżonego za przypisane

mu przestępstwo z tego typu względów. Przypomnieć też trzeba, iż powoływanie się przez apelującego na wyniki ustaleń zaprezentowanych w raporcie PKBWK, a dokładnie na stanowisko „o nieprawidłowym przygotowaniu do obsługi przystanków” (k. 1744), zgodnie z którym „analiza rozmów dyżurnych świadków, że pracownicy zatrudnieni na posterunkach nie posiadali wystarczającej wiedzy na temat urządzeń sterowania ruchem kolejowym i ich obsługi przy jazdach na SZ i sygnalizacji zajętości szlaków zarówno na podg S., jak i S.”, które przytacza, nie jest zabiegiem słusznym, bo moc dowodowa tegoż raportu w sprawie była ograniczona z przyczyn wyjaśnionych na stronie 62 pisemnego uzasadnienia wyroku, a stanowiska tego żaden z apelujących nie kwestionuje.

Najistotniejsze w omawianym wątku jest jednak to, że w świetle zebranego materiału dowodowego, jako całkowicie słuszne jawi się stanowisko Sądu meriti, że oskarżony prawidłowo rozpoznał rodzaj usterki, wiedział też co powinien uczynić, aby ją usunąć i uzyskać na powrót kontrolowane położenie rozjazdów $\frac{3}{4}$, konsultował to telefonicznie z J. K. (2) - dyżurnym ruchu sąsiedniego posterunku P., ale czego z sobie tylko znanych przyczyn nie zrealizował, a co zapoczątkowało bieg zdarzeń prowadzących do katastrofy kolejowej. Nie sposób zgodzić się zatem z apelującym obrońcą, aby w omawianej kwestii zaistniały jakiegokolwiek względy i to niezależne od A. N. (1), które usprawiedliwiałyby jego karygodne zaniechania, bo niezależnie od tego z jaką częstotliwością dochodziło do tego typu usterek w działaniu urządzeń, oskarżony miał pełną wiedzę, jak ją usunąć.

Nie sposób także zgodzić się z apelującym, jakoby niesłuszne było stanowisko Sądu Okręgowego, iż „oskarżony był zdezorientowany zaistniałą sytuacją i nie wiedział dokładnie co ma zrobić”, bo tak to ujęto w zarzucie odwoławczym, a co rozwinięto na stronie 5 apelacji, bo w świetle wyrokowych ustaleń faktycznych założenie takie, jakie zostało przyjęte przez Sąd Okręgowy jest jak najbardziej zasadne, w szczególności jeśli wziąć pod uwagę, że tenże Sąd ustalił, iż oskarżony udał się „na grunt” celem rozeznania sytuacji związanej z położeniem rozjazdów 3 i 4, co stawiało go niewątpliwie w korzystniejszym świetle, aniżeli gdyby założyć, że w przeciągu tych sześciu minut jakie upłynęły pomiędzy rozmową z maszynistą pociągu a podaniem zastępczego sygnału zezwalającego na przejazd, A. N. (1) nie uczynił niczego, aby zweryfikować ten stan rzeczy, a przecież w realiach sprawy niniejszej była to alternatywna wersja możliwych zdarzeń.

Następnie apelujący obrońca podnosi zarzut dotyczący się przyjęcia przez Sąd Okręgowy, iż A. N. (1) naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu, co uzupełnia na stronie 7 apelacji podnosząc, że „brak jakichkolwiek bezpośrednich dowodów świadczących o naruszeniu przez oskarżonego A. N. (1) zasad bezpieczeństwa w ruchu, który po stwierdzeniu usterki uniemożliwiającej prawidłowe wyprawienie pociągu podjął szereg czynności dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pociągu, powiadomił o zaistniałym fakcie maszynistę, następnie wezwał automatyków dokumentując to odpowiednimi wpisami w dzienniku”. Przy takim podejściu do omawianej kwestii nie sposób jednak podjąć z tym stanowiskiem merytorycznej dyskusji, skoro okoliczności tutaj wskazane nie miały żadnego znaczenia dla katastrofy kolejowej, spowodowanej na skutek ewidentnych błędów A. N. (1), szczegółowo zreferowanych w wyrokowych ustaleniach faktycznych.

W nawiązaniu niejako do tego ostatniego zarzutu, obrońca oskarżonego w dalszej kolejności podejmuje polemikę z przyjęciem przez Sąd I instancji, iż A. N. (1) „dokonał pobieżnego sprawdzenia położenia rozjazdów 3 i 4”, na co na stronie 3 apelacji powołuje argumenty, które z uwagi na ważkość omawianej kwestii Sąd ad quem uznaje za słuszne zreferować in extenso. Otóż, zdaniem obrońcy oskarżonego założenie to nie jest słuszne, bo:

1) „nie można uznać za wystarczające do przypisania winy oskarżonemu stwierdzenia Sądu Okręgowego za fragmentem opinii Katedry Transportu Szynowego, że gdyby oskarżony postąpił zgodnie z procedurą opisaną w § 32 Instrukcji Ie-10 to miałby możliwość ustawienia rozjazdów $\frac{3}{4}$ w odpowiednim położeniu minus”

Zdaniem Sądu Apelacyjnego myli się jednak tutaj obrońca, bo w świetle dowodów, które sam wskazuje, a nadto przy uwzględnieniu bezspornej okoliczności, iż rozjazdy, o których mowa zdołano następnie przestawić w położenie minus, wniosek Sądu meriti jest jak najbardziej słuszny. Co więcej, gdyby pójść tokiem rozumowania apelującego należałoby uznać, że w razie niemożności przestawienia rozjazdów ze względów technicznych, usprawiedliwione miałyby być skierowanie przez dyżurnego ruchu pociągu na niewłaściwy i tor przeznaczony dla innego pociągu, co jest założeniem

absurdalnym i sprzecznym z zasadami logicznego rozumowania. W zaistniałej sytuacji oskarżony miał oczywisty obowiązek postąpić tak, jak winien to uczynić każdy rozsądnie myślący człowiek, a więc bądź to użyć korby, bądź też oczekiwać na przybycie służb technicznych mogących usunąć usterkę i zawiadomić o przymusowym dłuższym postoju pociągu przed semaforem C oskarżoną J. S., czego przecież nie dopełnił.

2) „biegli KTS w opinii z 17.11.2012 r. stwierdzili, że zachowanie A. N. (1) nie było prawidłowe wklejając treść instrukcji Ie-10 – natomiast próba wykazania na czym miała polegać nieprawidłowość opiera się na wskazaniu założeń, które w przypadku zaistnienia określonej sytuacji powinien wykonać oskarżony, a nie stwierdzeniu, że nie wykonał tych czynności bądź, że uczynił to nieprawidłowo, a biegli nie zdołali ustalić czynności wykonywanych przez oskarżonego na około 6 minut przed wyprawieniem pociągu (...)”

Te twierdzenia skarżącego całkowicie nie przystają do realiów sprawy, albowiem odtwarzając stan faktyczny Sąd I instancji oparł się na zebranych dowodach czyniąc ustalenia pozytywne na temat zachowania oskarżonego w inkryminowanym czasie w takim zakresie, w jakim było to możliwe, tłumacząc zarazem powody, dla którego miał tutaj utrudnione zadanie wynikające z postawy procesowej samego oskarżonego A. N. (1), który na żadnym etapie procesu nie złożył wyjaśnień mogących podlegać dowodowej weryfikacji. Apelujący pomija także wymownie tak istotne w omawianej kwestii dowody, jak depozycje W. G. i R. K., choć na poparcie jednego ze stawianych zarzutów właśnie do nich się odwołuje, traktując je tym samym zdecydowanie wybiórczo. Mowa tutaj o uznanych za miarodajne przez Sąd Okręgowy zeznaniach W. G. z rozprawy, w których przyznał, że bezpośrednio po zdarzeniu, kiedy wraz z R. K. dotarli na posterunek w S., A. N. (1) poinformował ich, iż „wziął klucze i był przy rozjazdach”, świadek widział też, że „plomby od sponozamków rozjazdów 3 i 4 były zerwane”, a R. K. już w czasie śledztwa zeznał, iż „dyżurny N. powiedział, że wyskoczyło mu pozorne rozprucie, które skasował przyciskiem Ko $\frac{3}{4}$ i przełożył rozjazdy w położenie plus”. Jeśli do tego dodać wnioski, do jakich doszli w opinii biegli, a nadto pozostałe przywołane przez Sąd a quo dowody, to nie może budzić wątpliwości, że prawidłowe jest stanowisko zaprezentowane na stronie 92 pisemnego uzasadnienia zaskarżonego wyroku, z którego wynika, że:

- zdarzeniem, które zapoczątkowało ciąg przyczynowo-skutkowy prowadzący do czołowego zderzenia się pociągów było wystąpienie usterki rozjazdów $\frac{3}{4}$, polegającej na braku możliwości ich zdalnego przestawienia do położenia minus,
- usterka ta miała bezpośredni wpływ na przebieg inkryminowanych zdarzeń, ale nie uniemożliwiła prowadzenia pociągów w sposób rutynowy, bo nie wyłączyła możliwości ręcznego przestawienia rozjazdów do właściwego położenia, w efekcie czego pociąg(...)zostałby skierowany na odpowiedni tor, ale aby tak się stało A. N. (1) powinien zastosować się do procedur określonych w § 32 Instrukcji Ie-10, czego nie uczynił.

3) „z opinii KTS wynika, że oskarżony „prawdopodobnie” nie uzyskał kontroli położenia rozjazdu $\frac{3}{4}$ i dlatego nie powinien podać sygnału zezwalającego na jazdę (semafor C)”

Obrońca oskarżonego nawiązuje zatem do fragmentu opinii, stanowiącej jeden z dowodów, choć o zasadniczym znaczeniu dla rozstrzygnięcia sprawy, podczas gdy w treści pisemnych motywów zaskarżonego wyroku Sąd Okręgowy zajął w omawianej kwestii jednoznaczne stanowisko dochodząc do słusznego wniosku, że pewnym a nie jedynie prawdopodobnym jest to, iż oskarżony nie uzyskał kontroli położenia rozjazdów 3 i 4, bo gdyby tak się stało to po pierwsze pociąg(...) nie wjechałby na tor nr 1, po wtóre zaś nie doszłoby do rozprucia tego rozjazdu. Warto też zaznaczyć, iż Sąd meriti przyjął także precyzyjnie moment i okoliczności, w jakich tej nocy zdołano na powrót uzyskać kontrolę położenia rozjazdów, a przecież apelujący prawidłowości tych ustaleń nie kwestionuje. Konieczne wydaje się też przypomnienie, iż sprawność działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym była przedmiotem badania powołanego zespołu biegłych i nie stwierdzono w tym zakresie żadnych nieprawidłowości poza właśnie tą jedną wymienioną usterką, stąd zreferowane powyżej sugestie apelującego nie znajdują żadnego oparcia dowodowego, a idąc ich tropem należałoby przyjąć, że pomimo uzyskania kontroli położenia rozjazdu, który nie pozwalał na jazdę w kierunku zwrotnym, oskarżony skierował pociąg na niewłaściwy tor, a to byłoby już ustaleniem czynionym na niekorzyść oskarżonego, co niewątpliwie nie było intencją apelującego.

4) „Sąd Okręgowy nie wskazuje podstawy przyjęcia, że naprawa usterki wymagała użycia kluczy i korby, a zdaniem obrońcy nie znajduje to oparcia w dowodach, szczególnie mając na uwadze fakt, że usterka została usunięta bez użycia korby”

Zdaje się, że obrońca odwołuje się tutaj do depozycji świadków W. G. i R. K., którzy zeznali, iż przy próbie przełożenia rozjazdu $\frac{3}{4}$ ten nie przekładał się na minus z pozycji pulpitu sterowniczego, a udało się go przekorbować dopiero przy użyciu łomu. Warto przypomnieć, iż fakt nie wyeliminowania wspomnianej usterki przed daniem przez oskarżonego sygnału zastępczego dla pociągu (...) wynika także z zeznań K. S. (1) (k. 477 t. III wątek 2, k. 1519-22 t. 49), dyspozytora zakładowego ZLK w K., który o godz. 20:55 w dniu zdarzenia odebrał telefon od A. N. (1) zgłaszającego, że „ma u siebie na posterunku usterkę rozjazdu $\frac{3}{4}$ (brak kontroli w położeniu minus), stwierdził także, że usterka ta zaistniała o 20:40 i że powiadomił już monterów dyżurnych”. Jeśli zatem uwzględnić te po krótkce przywołane dowody to nie sposób uznać, aby cytowane stanowisko Sądu a quo było dowolne. Co więcej, formułując tego typu uwagi apelujący zapomina, że czym innym był obowiązek użycia przez oskarżonego korby niezbędnej do jednoosobowego ręcznego przestawienia zwrotnicy, czym innym zaś jest okoliczność, iż krytycznej nocy automatycy zdołali przekorbować rozjazd $\frac{3}{4}$ do położenia minus przy użyciu „draża”, co przecież dla oceny kryminalnoprawnej zachowania oskarżonego nie ma i mieć nie może żadnego znaczenia, przy uwzględnieniu bezbłędnie ustalonych przez Sąd Okręgowy czynności, które winien „na gruncie” wykonać, a czego nie zrobił z tego prostego powodu, iż nie zabrał ze sobą owej korby, co jest oczywiste skoro znajdowała się ona na posterunku w stanie nienaruszonym (na zaplombowanej tablicy).

5) „stwierdzenie Sądu Okręgowego, że oskarżony dokonał pobieżnego sprawdzenia stanu rozjazdów na gruncie nie znajduje uzasadnienia w dowodach, oskarżony udał się na grunt, aby sprawdzić przyczynę awarii, na miejscu stwierdził, że wszystkie elementy zwrotnicy znajdują się we właściwym położeniu, a z uwagi na jego doświadczenie czynność tę przeprowadził sprawnie i ustalony czas wystarczył mu na jej wykonanie”

Tego rodzaju stanowisko obrońcy stanowi jedynie nieuzasadnioną polemikę z prawidłowymi ustaleniami Sądu Okręgowego, zaprezentowanymi w pisemnych motywach wyroku, stąd do już poczynionych uwag wystarczy dodać i tę, że na oskarżonym ciążył obowiązek zabezpieczenia we właściwym położeniu rozjazdu za pomocą sponozamków, czego nie uczynił, bo w takiej sytuacji nie doszłoby do jego rozprucia, a pociąg IR J. M. (1) wjechałby na tor nr 2, nie zaś na tor nr 1, przeznaczony dla jadącego z przeciwnego kierunku pociągu (...) B..

6) „nie znajduje podstaw twierdzenie Sądu Okręgowego, że z powodu braku korby oskarżony nie mógł ręcznie przestawić zwrotnic nawet gdyby chciał, bo wykonanie opisanych czynności zgodnie z Instrukcją przez dyżurnego jest możliwe tylko teoretycznie, bo w praktyce potrzeba jeszcze jednej osoby, która zainicjuje zmianę ustawienia zwrotnicy, bez tego mając nawet przy sobie korbę nie byłby w stanie tego dokonać”, co zdaniem obrońcy „potwierdzają zeznania złożone przed Sądem przez R. K. i W. G.”

Z takim wnioskiem nie można się zgodzić nie tylko dlatego, iż z zeznań wymienionych świadków nic takiego nie wynika, bo stwierdzili oni wyłącznie tyle, że do ręcznego przestawienia zwrotnicy przy użyciu „draża” potrzebny był współudział drugiej osoby, co nie było konieczne w przypadku użycia korby do tego celu przeznaczonej. Odnotować dodatkowo można, iż wspomniani świadkowie byli także istotnym źródłem dowodowym dla Sądu I instancji, co zrozumiałe skoro po raz pierwszy przesłuchani zostali w śledztwie już w dniu 07 marca 2012 r., a zarazem jako pierwsi mieli w krytycznym czasie bezpośrednią styczność z oskarżonym N., zyskując możliwość poczynienia obserwacji co do stanu urządzeń i narzędzi (zauważyli m.in., że cztery klucze służące do zamknięcia rozjazdów 3 i 4 w położeniu plus i minus były zerwane z tablicy rozdzielczej, zaś korba do ręcznego przestawiania rozjazdu znajdowała się na tablicy zalakowanej w stanie nienaruszonym), jak też zachowania samego oskarżonego, zanim jeszcze dowiedział się o katastrofie kolejowej, ale już wówczas był „przestraszony i zdenerwowany, mówił chaotycznie, ciężko go było zrozumieć, dlatego doszło do uszkodzenia blokady, nie potrafił logicznie wytłumaczyć co się stało”, nie ma zatem racji apelujący suponując, iż był on przekonany o prawidłowości wykonania wszystkich czynności, jakie powinien zrealizować.

Weryfikując treść zeznań wymienionych świadków pod kątem tego, czy padły w nich słowa, do których odwołuje się obrońca, a co nie znajduje potwierdzenia, podnieść należy także, że wynika z nich niezbicie, czego apelujący przecież nie kwestionuje, iż oskarżony informował o „niepokojących sygnałach na pulpicie”, a świadek W. G. spostrzegł „na pulpicie, że rozjazd $\frac{3}{4}$ był w położeniu plus tzn., że pociąg jadący torem 1 musiał przejechać na prosto”, „zauważył też, że blokady są uszkodzone na torze 1 i 2 w kier. S., sygnalizacja nieprawidłowości była podświetlona czerwoną diodą, poza tym rozjazdy były w porządku i sygnalizacja rozjazdów na pulpicie działała prawidłowo” (vide k. 220- 222 t. II wątek 2). Warto także przywołać fragment zeznań tego świadka z rozprawy (k. 1480-4), z którego jasno wynika, iż „na S. są urządzenia sygnalizujące zajętość toru, każdy rozjazd ma własny odcinek izolowany, czyli dyżurny ruchu dokładnie wie, w którym miejscu znajduje się pociąg, bo jest to sygnalizowane na pulpicie sterowniczym, jeśli nie jedzie to tzw. wszystkie szczeliny świecą się na biało, a jak pociąg wjeżdża na dany odcinek izolowany to wtedy odpowiednia szczelinka świeci się na czerwono, jeśli wyjedzie ze stacji na dany tor szlakowy to zarówno na pulpicie w S., jak i S. pojawia się o tym informacja sygnalizując to kolorem czerwonym danego toru szlakowego, po uruchomieniu się czujników, co następuje po minięciu semafora, jeśli pociąg zjedzie z danego odcinka to znowu szczelina świeci się na biało”, „jeśli urządzenia działają prawidłowo to nie jest możliwym sygnalizowanie zajętości toru na sekcji S. jeżeli nie jechał tym torem pociąg, niemożliwym jest, aby na pulpicie nie pojawił się sygnał zajętości toru, jeśli wjedzie na niego pociąg”. Tej treści zeznania korespondowały w całości z depozycjami R. K. (k. 224-225, k. 1582 t. 50).

7) „dał zezwolenie na jazdę i skierował pociąg J. M. (1) na niewłaściwy tor”, co rozwija na stronie 5 apelacji podnosząc, iż „nie można zgodzić się z Sądem Okręgowym, że podanie sygnału zastępczego było bezpośrednią przyczyną zaistnienia katastrofy, ani też, że udało się ustalić tylko to co oskarżony powinien był zrobić, a czego niewątpliwie nie uczynił”, a co stanowi powtórzenie podniesionych już i omówionych powyżej kwestii, stąd można ograniczyć się jedynie do stwierdzenia, iż stawiany zarzut jest gołosłowny, bo w świetle prawidłowych ustaleń i ocen Sądu Okręgowego, nie budzi żadnych wątpliwości, że było dokładnie odwrotnie, aniżeli twierdzi apelujący, bo właśnie podanie przez A. A. N. (1) sygnału zastępczego na semaforze C, przy stwierdzonej i nie usuniętej usterce rozjazdów $\frac{3}{4}$, zapoczątkowało ciąg zdarzeń prowadzący do katastrofy kolejowej.

Odnosząc się do tych ostatnich okoliczności raz jeszcze powtórzyć trzeba, iż znalazły się one w polu widzenia Sądu Okręgowego, o czym w sposób jasny przekonuje treść uzasadnienia orzeczenia, któremu nie sposób odmówić rzetelności, przywołując chociażby stanowisko zaprezentowane na jego stronach 43-44, a w świetle których ostateczny wniosek o jedynie pobieżnym sprawdzeniu przez A. N. (1) stanu rozjazdów 3 i 4, w wyniku czego uzyskał mylne przeświadczenie, że znajdowały się one w położeniu minus, jawi się jako całkowicie słuszny.

8) dalej apelujący odwołuje się do „treści wyjaśnień oskarżonego złożonych przed (...) po katastrofie, skąd wynika, że A. N. (1) próbował jeszcze uzyskać kontrolowane położenie rozjazdów $\frac{3}{4}$ po uprzednim włączeniu urządzeń ogrzewania rozjazdów (...) obsługując ponownie przycisk na pulpicie, ale nie mógł jednocześnie uzyskać informacji o stanie pracy napędów zwrotnicowych korzystając z amperomierza istniejącego na pulpicie, gdyż zainstalowany tam przyrząd miał nieodpowiedni zakres prądu (do 30A, przy bardzo krótkim odcinku skali dla wartości od 0 do 10A), co praktycznie uniemożliwiło obserwowanie wartości prądu przepływającego w obwodach napędów zwrotnicowych i śledzić tą drogą przebieg procesu przestawiania rozjazdów”

W omawianym zakresie obrońca odwołuje się zatem do protokołu „wysłuchania” oskarżonego przed organem, którego procesowe wykorzystanie nie było możliwe, nie wykazując przy tym, jakie znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy mogą mieć podnoszone w tym punkcie jego apelacji okoliczności związane z niemożnością uzyskania informacji o stanie pracy napędów zwrotnicowych. Także przesłedzenie przez Sąd Apelacyjny depozycji świadka J. J., do których nawiązuje skarżący, nie potwierdza stanowiska, aby miały one wspierać twierdzenia apelacji. Stąd nie zachodzi potrzeba szerszego odnoszenia się do tej okoliczności, której znaczenia trzeba by się domyślać, a co nie jest rolą sądu odwoławczego, tym bardziej, że sam skarżący finalnie przyznaje, że nie dokonanie zmiany przyrządu do pomiaru prądów na dostosowany do nowo zamontowanych napędów zwrotnicowych po przeprowadzonej w 2011 r. modernizacji dotyczy okoliczności, która „nie miała żadnego wpływu na zaistnienie tego zdarzenia”.

W tożsamy sposób należy podejść do jednego z kolejnych zarzutów skarżącego o treści „jak wynika z materiału dowodowego dyżurnego ruchu obowiązują też zapisy regulaminu technicznego podg. S. w działkach (...) (z poprawkami), a regulamin ten w okresie sprzed katastrofy zawierał szereg błędów nanoszonych w kolejnych poprawkach po zabudowie urządzeń blokady eld 94Z i po zmianie układu torowego:

- opisano w nim tylko sposób prowadzenia ruchu na szlaku P.-S. w przypadku usterki, dot. obowiązku wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów na podg. S.,
- stwierdzone nieprawidłowości polegające m.in. na nieaktualnym schemacie łączności i radiołączności, poza tym w dz. 5 występuje obsada zwrotniczego, której w dz. 43 nie ma, dz.19 – ostrzeżenia dla szlaku z K., dz. 31 przebiegi A 3/1 K, B 1/1 K – miejsce przejścia końca pociągu nie jest I. 5 tylko nowo zabudowany rozjazd nr (...), brak przebiegu w wariantcie dla przebiegu A3/1 K (w) itd. (str. 6 apelacji)”,

albowiem brak w tym względzie jakiegokolwiek odniesienia do istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy okoliczności, a takiego związku sam skarżący nie dostrzega, a już na pewno nie artykułuje w treści wywiedzionego środka odwoławczego.

9) dalej apelujący twierdzi, iż „przedstawione okoliczności świadczą, że oskarżony N. miał podstawy do przekonania, że wszystko odbyło się zgodnie z procedurą i że wyprawiony pociąg poruszał się właściwym torem, wszystkie podjęte przez niego czynności były prawidłowe i brak okoliczności świadczących, że mógł zapobiec katastrofie”

W świetle zaprezentowanych powyżej rozważań takie twierdzenia skarżącego muszą zostać zaszeregowane jako wybitnie gołosłowne i polemiczne z przekonywającym stanowiskiem zaprezentowanym w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku.

10) „treść instrukcji Ie-10 nie jest kierowana bezpośrednio do dyżurnego, a dot. postępowania grupy osób wchodzących w skład obsługi danego posterunku, przy czym nie uwzględnia różnic w ich funkcjonowaniu, nie może zatem stanowić samoistnej podstawy wyciąganego przez Sąd Okręgowy wniosku w zakresie winy oskarżonego, w tym zakresie istnieją dokumenty regulujące postępowanie w przypadku obsługi konkretnych posterunków jak np. regulamin techniczny, co zostało prawidłowo dostrzeżone przez Sąd Okręgowy, jednak pominięte zostały istotne okoliczności z tym związane”, co nie mogło zmienić stanowiska Sądu Apelacyjnego, bo z tak brzmiącego zarzutu nie sposób wywieść, jakich błędów w rozumowaniu Sądu a quo na tej właśnie podstawie skarżący się dopatruje, tym bardziej samemu ostatecznie przyznając, że poza wzmiankowaną Instrukcją Ie-10, której zakres obowiązywania był oczywiście szerszy, aniżeli wskazuje, obowiązywały także oskarżonego przepisy zawarte w regulaminie technicznym posterunku odgałęźnego S..

11) „brak przyjęcia przez oskarżonego 11 poprawki dot. stanu po przebudowie urządzeń srk – brak daty przyjęcia i podpisu osk., w ocenie komisji badającej wypadek miał istotne znaczenie”, stąd kwestionuje stanowisko Sądu Okręgowego dotyczące „w/w poprawki, że dotyczyła ona m.in. zmiany posterunków, uzupełnienia przebiegów pociągowych w zw. z zabudowaniem i o zjazd nr 6, czy też wykreślenia nieistniejących posterunków, a więc zmian, które nie miały związku z tymi nieprawidłowymi działaniami oskarżonego, które doprowadziły do katastrofy”

Odnosząc się do tak brzmiącego zarzutu odwoławczego, a nawiązującego jak należy mniemać do dowodów zawartych na k. 901-903 akt sprawy, Sąd Apelacyjny po raz kolejny zauważa, iż intencja apelującego jest niezrozumiała, skoro nie wykazuje żadnego związku pomiędzy wspomnianymi okolicznościami a naruszeniami, jakich w krytycznym czasie dopuścił się oskarżony, co nakazuje w pełni zaakceptować referowane stanowisko, jakie w tym wątku zajął Sąd Okręgowy dochodząc do tożsameskiego wniosku (str. 91 uzasadnienia wyroku). Z tożsamych względów jako chybiony oceniono zarzut zawarty w punkcie II.3c apelacji pełnomocnika oskarżyciela posiłkowego (...).A. domagającego się dalszej weryfikacji okoliczności związanych z przyjęciem do wiadomości przez oskarżonego tego dokumentu.

W wywiedzionej apelacji obrońca oskarżonego nawiązuje także do zdarzenia, jakie stało się udziałem A. N. (1) w dniu poprzedzającym katastrofę, przy czym nie do końca jasne jest co z tego faktu stara się wywieść, bądź też czy uznaje, że

okoliczności związane z zajściem z dnia 02 marca 2012 r. winny mieć przełożenie na realia poddanej osądowi sprawy, a jeśli tak to jakie. I tak odnosząc się do tego zajścia apelujący:

- przytacza ocenę pracy A. N. (1), dokonaną przez (...) uznając, że analizowane zachowanie oskarżonego daje obraz braku kompetencji co do wykonywania czynności na tym stanowisku, o czym świadczą mylne zapisy numerów pociągów, ignorowanie uwag dyżurnych ruchu z sąsiednich posterunków w zakresie numeracji pociągów, błędne odnotowanie czasów odjazdów i przyjazdów pociągów, brak znajomości rozkładów jazdy pociągów na tym posterunku, brak wiedzy na temat prawidłowego i bezpiecznego cofania pociągu bez zezwolenia,
- powołuje się na zatajenie faktu wyprawienia pociągu nr (...) w niewłaściwym kierunku przez dyspozytora liniowego i dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków, co miało umożliwić oskarżonemu pracę w dniu 03 marca 2012 r., tymczasem zdaniem obrońcy (...) S.A. (...) w K. mógł na podstawie wymienionych błędów, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, podjąć decyzję o badaniu tego incydentu według wybranych procedur przewidzianych do badania wypadku kolejowego, których skutkiem mogło być nawet zawieszenie A. N. (1) w czynnościach dyżurnego ruchu, choć zarazem twierdzi, iż nie było to obligatoryjną konsekwencją,
- ostatecznie przyznaje, że okoliczności tego incydentu **nie miały bezpośredniego wpływu na zaistnienie katastrofy** (podkreślenie obrońcy), bo brak podstaw do uznania, że oskarżony „mógł choćby przewidywać skutki podjętych przez siebie działań”.

Przy takim postawieniu sprawy, odgadnięcie rzeczywistych intencji apelującego nie jest rzeczą łatwą, a skoro tak to powinny one pozostać poza szerszym zainteresowaniem Sądu Apelacyjnego.

Warto natomiast zwrócić uwagę, iż w omawianej kwestii Sąd Okręgowy ustala, że zajście, o którym mowa winno, czy też mogło spowodować wszczęcie postępowania wyjaśniającego, a w ostateczności także odsunięcie oskarżonego już w dniu 02 marca 2012 r. od obowiązków służbowych, w efekcie czego nie pełniłby on służby w dniu zdarzenia, z czym z kolei nie zgadza się pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego (...) S.A. (zarzut odwoławczy z punktu II 2d apelacji), podejmując w wywiedzionym środку odwoławczym szeroką dyskusję z takim oto stanowiskiem Sądu I instancji poprzez podkreślenie nade wszystko, iż pracodawca nie miał wiedzy o tym zdarzeniu, a co znajduje oparcie m.in. w depozycjach J. K. (2), incydent nie stwarzał bezpośredniego niebezpieczeństwa w ruchu kolejowym, zaś oskarżony był wieloletnim i doświadczonym pracownikiem, co do którego nie było do tej pory żadnych zastrzeżeń, stąd nie dostarczał podstaw do natychmiastowego zawieszenia w pełnieniu obowiązków pracowniczych, co zresztą nie byłoby możliwe bez przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego, którego bez wątpienia nie zdołano by zakończyć do dnia 03 marca 2012 r.

Pomimo tych przeciwstawnych poglądów na temat badanego wątku, w ocenie Sądu Apelacyjnego brak jest potrzeby szerszej analizy tych zaszłości, albowiem słuszną jest ostateczna konkluzja Sądu meriti, iż zajścia z dnia 02 marca 2012 r. nie miały i mieć nie mogły żadnego znaczenia dla rozstrzygnięcia kwestii odpowiedzialności oskarżonego za spowodowanie katastrofy kolejowej będącej przedmiotem procesu, ale jeśli tak to nie powinien także Sąd a quo ferować w tym względzie jakichkolwiek wniosków. Całkowitą rację ma zatem apelujący pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego (...) S.A., że sugestie zawarte na stronach 92 i 93 pisemnego uzasadnienia wyroku są zbyt daleko idące na kanwie poddanej osądowi sprawy. Oczywiście bowiem jest, że bez dogłębnej analizy omawianego przypadku także pod kątem obowiązujących w takich przypadkach regulacji prawnych, sporządzonej dokumentacji, ustalenia ewentualnych uchybień po stronie pracodawcy, a raczej poszczególnych jego pracowników, związanych z zaniechaniami w podjęciu określonych działań już w dniu zdarzenia, celem nadania sprawie właściwego biegu, ferowanie przez Sąd Okręgowy stanowczych w tym przedmiocie wniosków świadczy o ich arbitralności, a już na pewno przedwczesności. Tym bardziej, że dzieląc de facto zdanie Prezydium Związku Zawodowego (...) z 24 lutego 2016 r. pt. „Stanowisko do aktu oskarżenia przeciwko A. N. (1) (k. 1829-30 t. 52), nie odniósł się Sąd a quo zarazem do merytorycznej odpowiedzi nań udzielonej przez oskarżyciela posiłkowego w piśmie z dnia 05 kwietnia 2016 r. (wraz z opinią prywatną k. 1911-13), gdzie zarzucono bezzasadność takiego poglądu podnosząc m.in., iż incydent z 02 marca 2012 r. nie mógł zostać zakwalifikowany jako spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, lecz jedynie jako „trudności

eksploatacyjne”, co więcej w dniu katastrofy pracodawca nie miał o tym zdarzeniu wiedzy (k. 1909—10 t. 51). Ponadto Sąd Okręgowy nie odniósł się do stanowiska Przewodniczącego (...) z dnia 20 marca 2012 r. (k. 1702 t. 50), a ostatecznie także do opinii zespołu biegłych z Politechniki (...) z 31.10.2013 r. (k. 2228-2488 t. X) i wstępnej analizy jego przebiegu, z której także wynika, że żaden z pracowników kolejowych mających wiedzę o zaistnieniu incydentu nie wszczął procedury w trybie § 3-5 rozporządzenia Ministra Transportu z 30 kwietnia 2007 r. oraz Instrukcji Ir-8 o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, incydentów i trudności eksploatacyjnych, jak też uznania, że w początkowej fazie ani przy cofaniu nie powodował on bezpośredniego niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy w ruchu lądowym, ponieważ pociąg (...) był prawidłowo osłaniany działającymi urządzeniami srk wjeżdżając na łącznicę w kierunku Psar, nieprawidłowy był natomiast sposób cofania pociągu na szlaku (niezgodnie z instrukcją Ir-1 § 69), co potencjalnie dopiero stwarzało zagrożenie bezpieczeństwa (k. 2478- 87). Słusznie także apelujący pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego (...) S.A. podnosi, iż z zeznań świadka T. N. D. Kontroli i Instruktażu w (...) SA Zakład (...) w K. z rozprawy wcale nie wynika jednoznacznie, iż w zaistniałych warunkach zachodziły podstawy do natychmiastowego, a zatem już w dniu 02 marca 2012 r., zawieszenia A. N. (1), a to dlatego, iż ten takową konieczność wiązał z takim nieprawidłowym postąpieniem dyżurnego ruchu, które zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego, a to czy w tej sytuacji miało to miejsce, nie było przedmiotem badania w sprawie niniejszej.

W tym stanie rzeczy, cytowane stanowisko Sądu Okręgowego musi zostać przez Sąd ad quem zanegowane, jednak dalsze odnoszenie się do zaszłości związanych z omawianym incydem z dnia 02 marca 2012 r. stanowiłoby ewidentne wykroczenie poza ramy niniejszego procesu, bo jak słusznie skonstatował Sąd a quo nie miał on znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy A. N. (1), z czym ostatecznie zgadza się przecież apelujący obrońca oskarżonego, przy koniecznym odnotowaniu, że incydent ten - jak wynika z informacji zawartych w aktach sprawy – został objęty odrębnym postępowaniem.

Przechodząc do oceny zasadności zarzutów podniesionych w **apelacji obrońcy oskarżonej J. S.**, w świetle poczynionych przez Sąd a quo ustaleń faktycznych opartych na stanowiących ich osnowę solidnych dowodach, w tym nade wszystko opiniach omówionych we wstępnej części niniejszego aktu sprawozdawczego, Sąd odwoławczy nie znajduje żadnych powodów, aby zakwestionować kontestowane przez apelującego rozstrzygnięcie z punktu 4 zaskarżonego wyroku w zakresie uznającym, że J. S. pełniąc obowiązki dyżurnej ruchu na posterunku odgałęźnym S. nieumyślnie spowodowała katastrofę kolejową, na skutek nie zachowania ostrożności wymaganej w ustalonych okolicznościach, poprzez uchybienie zasadom prowadzenia ruchu kolejowego, a do czego zobowiązywały ją powołane przepisy Instrukcji Ie-10 oraz zasady zdrowego rozsądku, w efekcie czego podała zastępczy sygnał zezwalający na przejazd pociągu (...) B., a czego nie powinna była czynić, skoro prawidłowo działające urządzenia dawały jej jednoznaczne sygnały o niebezpieczeństwie zaistniałym w sytuacji, którą winna kontrolować. W cytowanej opinii z dnia 31 października 2013 r. (k. 2368-80) słusznie zatem przejęto, iż zachowanie J. S. nie było prawidłowe, stanowiąc zarazem postąpienie sprzeczne z obowiązującymi przepisami regulującymi zasady prowadzenia ruchu kolejowego, obsługę urządzeń sterowania ruchem kolejowym, a nade wszystko zdrowego rozsądku, a co zostało przez Sąd a quo prawidłowo ustalone jako polegające na tym, iż oskarżona:

- nie skojarzyła, że wyświetlona na monitorze zajętość toru nr 1 pojawiała się równolegle z sygnalizacją wyjazdu pociągu IR J. M. (1) z podg S. na tor nr 2 (...) bez sygnalizacji zajętości na tym torze – stan zobrazowania blokady zgodny z katalogiem symboli MOR-KS-2006 pkt.2.7,
- nie powinna podawać sygnału zastępczego (NSz) bez zastanowienia, wymagało to bowiem zastosowania się do regulacji wynikających z Ir-1 (§ 43 i 40, 22) i (...) (§ 25), a jak bezspornie ustalono oskarżona uczyniła to zaledwie po 69 sekundach od momentu wygaszenia sygnału zezwalającego na semaforze A 1/3, co więcej musiała przedtem odznaczyć, a zatem potwierdzić fizyczne sprawdzenie, spełnienia warunków i obostrzeń podania sygnału, w tym informację z okna dialogowego o treści „odc. (...) jest zajęty”, na którą nie zareagowała,
- zajętość toru szlakowego (bez względu na przyczynę jej zaistnienia, a zatem na to czy była wynikiem usterki czy też rzeczywistej zajętości) powinna spowodować wyjaśnienie czy tor jest rzeczywiście zajęty, czy też była to usterka,

zaś oskarżona żadnych tego typu czynności nie wykonała, a co nie jest w sprawie przedmiotem jakichkolwiek kontrowersji.

Ostatecznie nie sposób zatem podważyć słuszności stanowiska Sądu Okręgowego, opartego na wnioskach zawartych w cytowanej opinii (k. 2382 i nast.), że J. S. ewidentnie błędnie zinterpretowała stan urządzeń sterowania ruchem kolejowym na podstawie zobrazowania w systemie MOR, zaś prawidłowa jej reakcja zapobiegłaby katastrofie. O tym, że nadanie przez oskarżoną zastępczego sygnału zezwalającego na przejazd pociągu po 69 sekundach od wygaszenia sygnału na semaforze A 1/3 było pochopne i brzemienne w skutkach, przekonuje jednoznacznie bezbłędnie ustalona przez Sąd meriti sekwencja zdarzeń.

Nie ma także racji obrońca, kiedy usprawiedliwia zachowania oskarżonej wyłącznie pojawieniem się na ekranie monitora na torze 2 czerwonej strzałki, wywołanej użyciem przez A. N. (1) przycisku (...), bo ta okoliczność w żaden sposób nie tłumaczy braku jej prawidłowej reakcji na wyświetloną na monitorze sygnalizację zajętości toru nr 1, na który wyprawiła pociąg (...) B., braku sygnalizacji zajętości toru 2, jak też zignorowania jednoznacznego ostrzeżenia o zajętości toru nr 1.

Warto też odnotować, iż apelujący w rzeczywistości nie podważa prawidłowości takich właśnie ustaleń Sądu Okręgowego, a zatem tego, iż oskarżona podała zastępczy sygnał zezwalający na przejazd pociągu (...) B. nie wyjaśniając przyczyny zajętości toru szlakowego, nie reagując na podawane na monitorze informacje, że tor szlakowy nr 2, na który miał wjechać drugi z pociągów tj. IR J. M. (1), nie wykazywał zajętości, pomimo wyświetlenia się na tym szlaku czerwonej strzałki. W konsekwencji takiego jej postąpienia pociąg o numerze (...) skierowany został na tor, po którym poruszał się z naprzeciwka inny pociąg. Oskarżona spowodowała w ten sposób katastrofę w ruchu lądowym nieumyślnie, bo w sposób oczywisty nie zachowała ostrożności wymaganej w okolicznościach, w jakich się znajdowała, mimo, że możliwość spowodowania takiego skutku mogła przewidzieć. Niczego zatem nie może tutaj zmienić fakt, że w czasie zdarzenia zgodnie z Katalogiem symboli zobrazowania systemu MOR z dnia 20 września 2007 r. czerwona strzałka oznaczała „pociąg na szlaku”, zaś po katastrofie zmieniono je na „wykorzystywany ustawiony kierunek jazdy” (k. 1962 – 1965, 2090), bo znaczenie tegoż sygnału -przy jednoznacznym stanie urządzeń obsługiwanych przez oskarżoną, do których odniesiono się powyżej- nie mogło nasuwać żadnych wątpliwości.

W realiach sprawy niniejszej treść wywiedzionego przez obrońcę oskarżonej środka odwoławczego zdaje się także sugerować, iż zachowanie J. S. odpowiadało zasadzie ograniczonego zaufania do drugiego z kierujących ruchem uczestnika, a zatem A. N. (1), bo na podstawie owej „czerwonej strzałki” oraz przekazanej jej ustnie informacji o wyprawieniu pociągu na tor 2, miała podstawy zakładać, że postąpił on prawidłowo i zgodnie z tym co twierdził. Jednak w realiach sprawy niniejszej nie może to być skuteczna linia obrony, skoro ta swoista zasada względnej ufności oznacza zarazem, że uczestnik ruchu ma prawo liczyć na respektowanie przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu przez współuczestników dopóty, dopóki ich cechy osobiste lub określone zachowanie się albo inna szczególna uzasadniona doświadczeniem życiowym sytuacja nie każą oczekiwać, że mogą się oni nie dostosować do obowiązujących przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu. Oczywiście dla oskarżonej wskazówką, że A. N. (1) mógł zachować się w sposób nieprawidłowy, była przede wszystkim jawna i dostrzegalna sytuacja wynikająca ze stanu urządzeń, które obsługiwała na swoim posterunku, a z których jasno wynikało, że nie zaistniała sytuacja, w której winna oczekiwać, iż pociąg interRegio J. M. (1) wyjechał z toru 1 na tor 2. Oskarżona winna zatem brać pod uwagę istniejącą sytuację na torach, o czym w sposób bezbłędny informował ją stan urządzeń i dopiero wtedy mogła nadać sygnał zastępczy mając absolutną pewność, że tor nr 1 jest wolny. Czyniąc wbrew tym oczywistym obowiązkom wynikającym z zasad prowadzenia ruchu kolejowego oraz zdrowego rozsądku, spowodowała katastrofę w komunikacji, w następstwie której zginęło 16 osób, a kolejnych 7 - odniosło ciężkie uszczerbki na zdrowiu.

Nie kwestionując zatem de facto poczynionych w sprawie ustaleń faktycznych, apelujący obrońca podejmuje próbę wykazania, że te stwierdzone w zachowaniu J. S. uchybienia wynikały z niewłaściwego jej wykształcenia, czy też nieprawidłowej autoryzacji na stanowisku dyżurnej ruchu posterunku odgałęźnego S., co traktować trzeba jako nieporozumienie, bo w żadnym razie okoliczność ta nie może zwalniać z obowiązku zachowania się zgodnie z regułami ostrożności, które powinny być oskarżonej znane i przestrzegania których można było od niej wymagać i tak właśnie

słusznie przyjął Sąd Okręgowy. Tak jak to już podniesiono, w omawianym aspekcie sprawy biegli zweryfikowali okoliczności związane z tym, jakie kwalifikacje winni posiadać dyżurni ruchu A. N. (1) i J. S., jak też członkowie drużyn trakcyjnych pociągów biorących udział w zdarzeniu, obowiązujące regulacje wewnętrzne wydane przez zarządcę infrastruktury i przewoźników (k. 2228-2253 - str. 1-26 i k. 2231-2234 - str. 4-7), podając zarazem zakres regulacji związanych z ruchem kolejowym, które winny być oskarżonym znane, udzielając pozytywnej odpowiedzi na pytanie czy oskarżeni posiadali niezbędne kwalifikacje do pracy na zajmowanych stanowiskach, jak też tego czy w dniu zdarzenia mogli być dopuszczeni do pracy.

Odnosząc się zatem do apelacji obrońcy J. S., który podejmował już w toku postępowania sądowego merytoryczną dyskusję z wnioskami, do jakich autorzy opinii końcowo doszli, co wynika chociażby z treści pisma procesowego obrońcy z dnia 05 stycznia 2016 r., gdzie zgłosił zastrzeżenia co do prawidłowości przeprowadzenia autoryzacji, czy w ogóle jej udzielania oskarżonej, a które były tożsame z tymi zawartymi w wywiedzionym środku odwoławczym (k. 1713 i n. t. 50), to wskazać trzeba, iż okoliczności, którym apelujący nadaje tak istotne znaczenie w żadnym razie nie mogą prowadzić do wydania innego rozstrzygnięcia, aniżeli zapadło w punkcie 4 zaskarżonego wyroku. Wystarczy przypomnieć, iż w treści opinii uzupełniającej z dnia 27 kwietnia 2016 r. (k. 1948-1969 t. 51), biegli wypowiedzieli się m.in. na temat wymogów formalnych pozwalających na dopuszczenie do pracy J. S. na stanowisku dyżurnej ruchu posterunku odgałęźnego S., dochodząc do wniosku, że zostały one spełnione (k. 1948-1954). Ostatecznie na podstawie dostarczonej dokumentacji uzupełnili to stanowisko wskazując, że autoryzacja oskarżonej z dnia 09 listopada 2011 r. została przeprowadzona prawidłowo, naruszając jedynie przepisy kodeksu pracy, gdyż udzielono jej w czasie urlopu. Stwierdzili tutaj także, iż dokonanie wpisu o autoryzacji na upoważnieniu zawartym na formularzu, który w tej dacie nie był wzorem obowiązującym wedle § 22 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz.U. z 2011 r., Nr 59 poz. 301), które weszło w życie 24 marca 2011 r., nie daje podstaw do przyjęcia, że nie zostało ono udzielone. Co więcej, w punkcie IV cytowanej opinii biegli odnieśli się także do zastrzeżeń obrońcy dotyczących się tego, do którego z rodzajów pulpitu (tych na S. czy w S.) odnosiły się zapisy Instrukcji Ie-10, co także zostało ujęte w wywiedzionej apelacji jako uzasadniające zarzut zmierzający do wykazania, iż żaden z przepisów nie dotyczył systemu obsługiwanego przez J. S., stąd nie mogła ona dochować reguł, których nie знаła. W omawianej kwestii biegli uznali jednak, że zapisy Instrukcji Ie-10 miały także zastosowanie do systemu MOR-3 zainstalowanego na posterunku w S., zawierając regulacje wspólne dla urządzeń typu przekaźnikowego i komputerowego, w szczególności w zakresie reguł działania blokady liniowej, dot. napędów zwrotnicowych, sygnalizatorów świetlnych, przeszkód w działaniu urządzeń blokady stacyjnej i liniowej, które oskarżona winna znać i stosować (k. 1955 – 8), do czego obligował ją także zdrowy rozsądek, co słusznie podkreśla Sąd Okręgowy.

Nie trzeba także przypominać, że zgodnie z przepisami obowiązującymi pracowników (...) S.A., a zatem także oskarżonych, pracownicy mający związek z ruchem pociągów obowiązani są znać i przestrzegać postanowienia instrukcji w zakresie potrzebnym do wykonywania pracy na zajmowanym stanowisku, obowiązuje ich ponadto znajomość i przestrzeganie postanowień przepisów, instrukcji wewnętrznych, zarządzeń i regulaminów technicznych, związanych z wykonywaniem powierzonych im obowiązków, a wszystkie obowiązki należy wykonywać sumiennie i sprawnie w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu (zob. m.in. § 6 Instrukcji Ir-2 (R-7)), co zresztą jest oczywistą koniecznością.

Nawiązując jeszcze do tego, co już powyżej zasygnalizowano w kwestii autoryzacji J. S., dodać można, że w treści omawianej opinii zespołu biegłych, stwierdzone zostało zaistnienie pewnych nieprawidłowości w procesie jej udzielenia, bo:

- przeprowadzona została przez A. S., który sam takową autoryzację na posterunku S. otrzymał dopiero w styczniu 2012 r.,
- udzielna została na posterunku, który 09 listopada 2011 r. jeszcze nie funkcjonował, zaś jego odbiór eksploatacyjny nastąpił 30 listopada 2011 r.,

- została udzielona bez podania standardów, kanonów zachowania się dyżurnego ruchu wynikających z instrukcji obsługi półsamoczynnej blokady liniowej typu E.-94 z licznikami osi, instrukcji obsługi komputerowych urządzeń srk - ze względu na brak tych dokumentów na odnośnym posterunku,
- nie poprzedzono jej szkoleniem praktycznym na stanowisku pracy i nie obejmowała ona dwóch zmian roboczych.

Posiłkując się tymi stwierdzeniami apelujący obrońca oskarżonej zarzuca Sądowi a quo nie uwzględnienie, że ustalone zachowanie J. S. stanowiło efekt niewłaściwego szkolenia i autoryzacji, co opiera na:

- opinii biegłych z 31 października 2013 r. – mającej stwierdzać, że opisane zachowanie było następstwem błędnego lub niewłaściwego szkolenia (str. 142 opinii) i stwierdzeniu „tak gdyby dyżurni ruchu byli odpowiednio wyszkoleni i potrafili zachować się adekwatnie do zaistniałej sytuacji, ich prawidłowe zachowanie zgodnie z obowiązującymi przepisami wraz z prawidłowym zachowaniem maszynistów pozwoliłoby uniknąć katastrofy” (str. 158), i str. 189-190 gdzie wskazano, że „dyżurni nie posiadali wystarczającej wiedzy na temat zasady działania urządzeń srk i obsługi tych urządzeń”, a J. S. została nieodpowiednio przeszkolona z zakresu obsługi systemu MOR – źle interpretuje symbole”,
- opinii biegłych z 27 kwietnia 2016 r. – str. 7 stwierdzającej niewystarczającą wiedzę J. S., by obsługiwać urządzenia znajdujące się na posterunku S., nieznajomość symboli zobrazowania, nie posiadanie wymaganej dokumentacji techniczno-ruchowej półsamoczynnej blokady liniowej typu E. (...) z licznikami osi firmy (...), Instrukcji zerowania obsługi półsamoczynnej blokady liniowej jw., a brak umiejętności i wiedzy z zakresu obsługi urządzeń komputerowych MOR jest skutkiem niewłaściwie przeprowadzonej autoryzacji,
- ustnej opinii biegłego J. M. (2) (k. 886 wątek 2), stwierdzającego, że na podg S. nie było instrukcji obsługi blokady E. 94, z której wynika w jaki sposób powinien się zachować dyżurny przy określonych stanach urządzeń i co oznaczają poszczególne sygnały pochodzące z urządzeń blokady liniowej, których znajomość pozwoliłoby oskarżonej zachować się adekwatnie do sytuacji.

Stąd apelujący wywodzi, iż J. S. nie mogła przewidzieć popełnienia przypisanego jej czynu, bo na skutek niewłaściwego szkolenia i braku zasad postępowania, które winny zostać wskazane w w/w instrukcjach, a które nie były jej dostępne, nie dysponowała wiedzą, aby zachować się w wymagany sposób, zarzucając zarazem błędną ocenę materiału dowodowego poprzez uznanie, że mogła ona wykonywać obowiązki dyżurnej ruchu na posterunku odgałęźnym w S., pomimo:

- uchybień w procesie autoryzacji i stwierdzonych braków w wyszkoleniu,
- przyjęcia przez Sąd Okręgowy, że szkolenie na programie symulacyjnym znajdującym się w pamięci komputera przenośnego i formalny wpis o dokonaniu autoryzacji są jednoznaczne z rzeczywistym jej dokonaniem zgodnie z wymaganiami i zdrowym rozsądkiem,
- tego, że dopiero w grudniu 2011 r. na szlakach przyległych do posterunku odgałęźnego S. zabudowano urządzenia kontroli niezajętości szlaków, co zgodnie z § 21 ust. 2 pkt. 3 rozp. Ministra Infrastruktury z 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (...), wiązało się z koniecznością ponowienia autoryzacji ze względu na wprowadzenie zmian technicznych mających wpływ na sposób wykonywania czynności na danym posterunku, podczas gdy rzekoma autoryzacja odbyła się na posterunku, na którym w części jej przeprowadzenia nie zostały jeszcze zamontowane urządzenia kontroli niezajętości szlaków dla posterunku odgałęźnego S. do stacji K. i posterunku odgałęźnego S. (str. 5 op. z 27.04.2016 r., str. 104 i n. książki (...) PO S.), a właśnie kontrola ta była podstawą prowadzenia na szlakach przyległych do posterunku odgałęźnego S. (str. 77 uzasadnienia), autoryzacja została przeprowadzona pomimo braku instrukcji obsługi komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, Instrukcji obsługi półsamoczynnej blokady liniowej typu E. (...) z licznikami osi (czyli tych urządzeń, kt. były podstawą prowadzenia

ruchu, autoryzację przeprowadził pracownik do tego nieupoważniony, w dniu wolnym od pracy oskarżonej, na niefunkcjonującym posterunku).

Nie zgadzając się z takim stawianiem sprawy Sąd Apelacyjny pragnie przypomnieć, iż kierując się stanowiskiem biegłych, że obsługa blokady liniowej opisana w instrukcji Ie-10 § 28 pkt. 5 i 6 (k. 2376-2379) dot. wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów była niejasna, zaś przepisy Ir-1 i Ie-10 nie opisywały szerzej wariantu blokady liniowej półsamoczynnej z kontrolą niezajętości szlaku, to ostatecznie okoliczność ta nie została przecież poczytana na jej niekorzyść, bo tego akurat zaniechania Sąd Okręgowy jej nie przypisał. Podobnie rzecz się ma z ciężącym na dyżurnej ruchu obowiązkiem rozpoczęcia procedury zerowania licznika osi- opisanej w dokumentacji techniczno-ruchowej półsamoczynnej blokady liniowej typu E./E.-94 z licznikiem osi firmy (...) obsługi półsamoczynnej blokady liniowej typu E./E.-94 z licznikiem osi firmy (...), które jak ustala Sąd meriti nie były dostępne na posterunku odgałęźnym S. (k. 2375-7), także rozstrzygnięto na jej korzyść, eliminując z tego tylko powodu to zarzucone jej pierwotnie zaniechanie z opisu przypisanego czynu i to niezależnie od treści zeznań świadków zatrudnionych na tym posterunku, dla których oczywistym było postąpienie w zaistniałych warunkach właśnie w ten przepisowy sposób. Sąd odwoławczy rzeczonymi wątkami szerzej oczywiście nie mógł się zajmować zważając na brak środków odwoławczych wywiedzionych na niekorzyść oskarżonej w tym akurat aspekcie, przywołując te okoliczności wyłącznie po to, aby zaprzeczyć gołosłownym argumentom apelującego o jednostronnym rozstrzygnięciu przez Sąd Okręgowy sprawy na niekorzyść oskarżonej, bo było dokładnie odwrotnie, o czym przekonuje chociażby zreferowane w niniejszym akapicie stanowisko Sądu I instancji.

Odrzucenie trafności argumentów apelującego obrońcy, kontestującego rozstrzygnięcie o zawinionym zachowaniu J. S. z podanego względu, musi nastąpić także z powodu ich widocznie tendencyjnego i selektywnego podejścia do zebranego w sprawie materiału dowodowego, w świetle którego nie budzi wątpliwości przeprowadzanie przez zarządcę infrastruktury, a zarazem pracodawcę oskarżonej, licznych szkoleń mających na celu przygotowanie dyżurnych ruchu do pracy na nowym posterunku S., a w których oskarżona bezspornie brała udział, podobnie jak w organizowanych systematycznie i cyklicznie pouczeniach i szkoleniach okresowych, kończących się egzaminami. Na ten temat spójnie zeznawały chociażby B. W. (k. 1486-7 t. VII w.2), D. C. (k. 1494-5 t. VII w.2), E. T. (k. 1569-70 t. VIII w.2, k. 1584-6 t.50), A. D. (1) (k. 1572-1573 t. VIII w.2, k. 1629-31 t. 50.), T. B. (k. 1575 t. VIII w.2, k. 1631-4 t. 50). Relacjonowane przez świadków okoliczności znalazły zaś oparcie w depozycjach dyżurnych ruchu zatrudnionych na innych posterunkach, w tym w K. - A. N. (2) (k. 1489-1490), D. T. (k. 1497), K. K. (k. 1566 t. VIII w. 2), A. W. (k. 1578 t. VIII w.2, k. 1627-8), A. D. (2) (k. 1581 t. VIII w. 2), czy w P. - M. G. (k. 1634, k. 1733-4 t. 50). Świadcowie Ci zgodnie zeznawali także, iż przed objęciem pracy na posterunku S. organizowano 8-godzinne szkolenia w zakresie obsługi urządzeń MOR, blokady samoczynnej (...) w sekcji S., potem zaś spotkania, na których doszkalali się korzystając z „laptopa z programem MOR”, brali też udział w praktycznym szkoleniu z udziałem naczelnika, a „na prowadzonej autoryzacji był przedstawiciel K., który omawiał pracę urządzeń i przeprowadzał instruktaż, autoryzacja zakończyła się egzaminem praktycznym z pracy urządzeń”, byli przy tym zapoznawani z wszelkimi instrukcjami obowiązującymi na danym posterunku i z obsługą półsamoczynnej blokady liniowej typu (...) (zob. m.in. k. 1494-5 t. VII w.2, k. 1527-30 t. 49). Wypada także odnotować, iż z zeznań wymienionych świadków wynika niezbicie, że dla każdego z nich oczywistym było, że przed daniem sygnału zastępczego konieczne było dochowanie określonych procedur, celem upewnienia się czy pociąg można wysłać na tor wykazujący zajętość, bo fakt ten „na monitorze obrazuje pojawienie się linii ciągłej czerwonej – odcinek zajętości toru”, co przez każdą z przesłuchiwaną osób było prawidłowo interpretowane, podobnie jak to, iż „czerwona strzałka” oznaczała, że pociąg został wyprawiony na szlak, ale „niekoniecznie jego zajętość”. Zacytować tutaj można w szczególności słowa świadek E. T. ze śledztwa, gdzie stanowczo wskazała, że jeśli pojawi się sygnał zajętości toru to „wszystkimi sposobami dąży do zweryfikowania zajętości toru np. kontaktując się z maszynistami pociągów, jeśli dojeżdża do niej kolejny pociąg, który musi wyprawić, a nie ustaliła jeszcze przyczyny zajętości toru to trzyma pociąg przed semaforem do czasu gdy będzie pewna, że może bezpiecznie ten pociąg przejechać” (k. 1569-70 t. VIII w.2), co przecież dla każdego rozsądnie myślącego człowieka jest oczywistą powinnością. Świadcowie potwierdzili także konieczność zapoznania się przez dyżurnych ruchu z przepisami ich obowiązującymi, co także jest oczywiste, a co wymownie pomija apelujący obrońca oskarżonej S.. Szczegóły tego dotyczące opisał w swoich zeznaniach świadek K. S. (2) (k. 1593-4 t. VIII w.2) - N. Sekcji Eksploatacji,

który potwierdził przeprowadzanie dla pracowników pouczeń okresowych i nadzwyczajnych (związane z bieżącymi zdarzeniami na kolei) oraz egzaminów okresowych. Przypomniał także, że z uwagi na utworzenie nowego posterunku S., którego obsadę stanowili dotychczasowi pracownicy posterunku w W., koniecznym była autoryzacja dyżurnych ruchu podejmujących tam pracę, co poprzedzał cykl szkoleń z obsługi nowych urządzeń na utworzonym stanowisku trenarowym - wiernie odzwierciedlającym posterunek S. (układ torowy, zwrotnicowy, urządzenia srk, układ torowo-zwrotnicowy, urządzenia przejazdowe), odbyło się także szkolenie z budowy, obsługi, eksploatacji i utrzymania systemu zdalnego sterowania typu MOR 1.01 przez pracownika Zakładów (...) S.A. w R. dra inż. W. N., który potwierdził te informacje (k. 1618-19, k. 1726-1733 t. 50), w tym przeprowadzenie w dniach 19 i 20 października 2011 r. szkolenia dyżurnych ruchu, które obejmowało dwa etapy: część teoretyczną, polegającą na zapoznaniu użytkowników ze strukturą systemu, przekazywaniu informacji na temat symboli, listy poleceń oraz sposobów ich wprowadzania, a także postępowania w przypadku wystąpienia awarii, uczestnicy szkolenia otrzymali też niezbędną dokumentację systemową w postaci Instrukcji obsługi systemu MOR i Katalogu Symboli Zobrazowania i w oparciu o to powinni ćwiczyć swoje umiejętności i nauczyć się właściwie interpretować sygnały, które pojawiały się na monitorze systemu, oraz część praktyczną polegającą na sprawdzeniu nabytych umiejętności, kiedy kursanci mogli zadawać pytania i rozwiewać wątpliwości, a następnie samodzielnie ćwiczyć obsługę i pracę z systemem na przekazanym im do dyspozycji symulatorze, dostępnym w sekcji przez kilka miesięcy, na którym ćwiczone były też sytuacje awaryjne, m.in. podawany był „sygnał zastępczy np. na zajęty tor lub źle ułożoną drogę przebiegu”, w efekcie czego dyżurny ruchu otrzymywał ostrzeżenia, które powinien zweryfikować. Jak zeznał świadek N. w szkoleniu uczestniczyli także naczelnicy celem zapoznania się z pracą urządzeń.

Depozycje wymienionych świadków znalazły pełne odzwierciedlenie w załączonych do akt dokumentach, a przywołanych m.in. na stronie 8 pisemnego uzasadnienia zaskarżonego wyroku.

Okoliczności powyższe znalazły także potwierdzenie w depozycjach świadka T. K. (2) (k. 1502-1503 t. VII w.2, k. 1549-58 t. 49), N. D. Kontroli i Instruktażu w (...) SA Zakład (...) w K., posiadającego od 2000 r. uprawnienia wydane przez Urząd Transportu Kolejowego do przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych na stanowiskach pracy, w tym dyżurnego ruchu, który do dopuszczenia do pracy musi m.in. uzyskać autoryzację do pracy na danym stanowisku i posiadać upoważnienie wydane przez pracodawcę, a zdaniem którego autoryzacja winna obejmować co najmniej 2 zmiany robocze i być przeprowadzona w miejscu pracy w sytuacji realnej przez osobę, która taką autoryzację posiada. Do tożsamego wniosku doszli biegli wypowiadający się w tym przedmiocie, o czym wspomniano powyżej.

Nawiązując niejako do tego ostatniego wątku apelujący obrońca oskarżonej podnosi, że skoro nie dochowano w przypadku J. S. zasygnalizowanych powyżej warunków udzielenia autoryzacji, to nie sposób uznać po jej stronie zawinienia. Z taką koncepcją nie zgodził się jednak pełnomocnik apelującego oskarżyciela posiłkowego (...) S.A. obstający przy stanowisku, że żadnych nieprawidłowości w procesie autoryzacji oskarżonej nie było, zaś Sąd a quo nie poświęcił tej kwestii niezbędnej uwagi, podnosząc w tym względzie zarzuty obrazy przepisów art. 7 k.p.k., 424 § 1 k.p.k., art. 2 § 2 k.p.k., art. 167 k.p.k., art. 193 i 201 k.p.k. (zarzuty z pkt. II 2a-c i 3a apelacji). Zdaniem Sądu Apelacyjnego okoliczność ta została jednak przez Sąd Okręgowy zbadana w stopniu wystraszającym dla rozstrzygnięcia sprawy niniejszej, co więcej w toku postępowania sądowego uzyskano uzupełniającą opinię biegłych (k. 2090 i nast. t. 52) zawierającą odpowiedzi na wszystkie podnoszone przez pełnomocnika tego oskarżyciela posiłkowego już na tamtym etapie procesu zastrzeżenia (k. 1995 -2000 t. 52), a przeprowadzona przez Sąd meriti ocena dowodów korzysta z ochrony przewidzianej w art. 7 k.p.k. i w żadnym razie nie obraził ten Sąd typowanych w omawianej apelacji przepisów postępowania. Nie podziela zatem Sąd odwoławczy postulatów zawartego w apelacji pełnomocnika (...) S.A. domagającego się dalszej weryfikacji okoliczności związanych z autoryzacją J. S. na zajmowanym stanowisku pracy, w tym dopuszczenia dowodu z kolejnej opinii biegłych, bo potrzeba taka nie wynika z realiów sprawy, której przedmiotem jest zbadanie podstaw do pociągnięcia do odpowiedzialności karnej oskarżonej jako dyżurnej ruchu. Sąd Apelacyjny uznał bowiem, iż w kwestii autoryzacji oskarżonej, jak też udzielonego jej upoważnienia, Sąd Okręgowy oparł się na materiale aktowym sprawy, a w świetle zawartych w treści pisemnego uzasadnienia argumentów trudno uznać, że postąpienie to było dowolne. Tak więc poczynione przez Sąd meriti ustalenia faktyczne odnośnie szkolenia i autoryzacji oskarżonej, znajdują oparcie w uznanych za miarodajne omawianych środkach dowodowych i trudno

uznać je za dowolne czy poczynione wbrew kodeksowym regułom, jak to twierdzą apelujący. Przypomnienia także wymaga, że sama autoryzacja to egzamin mający na celu sprawdzenie umiejętności praktycznych pracownika, z czym przecież nie polemizuje obrońca oskarżonej, a zatem mającą za zadanie zweryfikować stan wiedzy dyżurnego ruchu, którą winien przyswoić na podstawie dostępnych materiałów szkoleniowych i odbywanych zajęć praktycznych i teoretycznych, w których udział J. S. - także przez jej obrońcę - nie był kwestionowany. Godzi się także zwrócić uwagę, że w orzecznictwie bez trudu można znaleźć judykaty, w których wyrażano jednoznaczne stanowisko, że nawet kursant ubiegający się o prawo jazdy, a zatem osoba nie mająca żadnej wiedzy i doświadczenia do prowadzenia pojazdu, co przecież nie miało miejsca w przypadku oskarżonej S., w razie spowodowania wypadku w trakcie odbywania prawa jazdy odpowiada na zasadach ogólnych, określonych w przepisach Kodeksu karnego. Stanowisko z zasady wykluczające odpowiedzialność kursanta nie znajdowałoby zresztą żadnego oparcia w judykaturze Sądu Najwyższego (por. postanowienie z dnia 20 maja 1996 r., II KKN 15/96; wyrok z dnia 23 października 1976 r., RW 350/77, OSNKW 1977, z. 12, poz. 142, postanowienie Sądu Najwyższego - Izba Karna z dnia 23 lutego 2011 r. III KK 276/10, OSNKW 2011 nr 7, poz. 56, str. 1, Biul. SN 2011 nr 7, Prok. i Pr. 2011 nr 7-8, poz. 4, KZS 2011 nr 5, poz. 21, Legalis Numer 342694). Powyższe poglądy judykatury pomimo, iż odnoszą się do uczestników ruchu drogowego, przywołano w realiach sprawy niniejszej po to, aby unaocznic jak błędne jest rozumowanie apelującego obrońcy oskarżonej, kiedy podejmuje próbę wykazania jej bezkarności z powodu tego, że jego zdaniem nie była ona przez pracodawcę prawidłowo wyszkolona czy autoryzowana do wykonywania powierzonej pracy, czego obiektywne fakty zresztą nie potwierdziły. Podobną wymowę miały supozycje apelującego wiążące się z nieudaną i nie do końca czytelną próbą oparcia tego typu bezpodstawnych twierdzeń na okolicznościach związanych z wdrożeniem na posterunku S., już po dacie autoryzacji oskarżonej, określonych zmian technicznych, czy też związanych z sytuacją zawodową T. B..

Finalnie Sąd Apelacyjny uznaje, iż w świetle dowodów stanowiących ośnowę dokonanych przez Sąd meriti wyrokowych ustaleń faktycznych, słuszne jest przyjęcie, wbrew temu co zarzuca apelujący obrońca, iż oskarżona została przeszkolona w sposób właściwy na temat procedur związanych z ruchem kolejowym, które winna przestrzegać, przewidziane zarówno przez obowiązujące ją przepisy dotyczące zasad prowadzenia ruchu, jak i wynikające ze zdrowego rozsądku, których przestrzegania można było od niej wymagać, przy uwzględnieniu chociażby wieloletniego doświadczenia zawodowego na stanowisku dyżurnej ruchu. Tym bardziej, że sygnalizacja, a nade wszystko ostrzeżenia podawane przez system były jasne, czytelne i nie wymagały do ich prawidłowego interpretowania szczególnej wiedzy i skomplikowanego procesu szkolenia, bo dla każdego rozsądnie myślącego człowieka oczywiste jest, że nie można wyprawić pociągu na tor zajęty przez inną przeszkodę. To zaś co biegli określali jako mające wskazywać na „ewidentne braki w wyszkoleniu”, do czego w treści apelacji obrońca nawiązuje, niczego nie może zmienić, bo cytowane sugestie biegłych wykraczają poza przedmiot opiniowania i mają co najwyżej znaczenie ocenne przy poszukiwaniu źródła takiego, a nie innego ewidentnego zaniedbania w zachowaniu dyżurnej ruchu, a co na ocenę materialnoprawną jej czynu nie może mieć wpływu. O tym, że oskarżeni posiadali, a raczej powinni posiadać wiedzę na temat zasad prowadzenia ruchu kolejowego i mieli ku temu sposobność, aby ją nabyć podczas przeprowadzanych z ich udziałem szkoleń, a czego miał przecież nikt nie kwestionuje, bo wynika to jasno z zebranych i prawidłowo ocenionych dowodów w postaci dokumentacji pochodzącej od pracodawcy, jak i relacji procesowych przesłuchanych świadków, świadczy też treść zarejestrowanych rozmów J. S. i A. N. (1), jakie w inkryminowanym czasie prowadzili między sobą przez urządzenia łączności. W tym zakresie Sąd Okręgowy dysponował opinią Laboratorium (...) Sp. z o.o. dot. odczytu nośników danych zawierających zapisy urządzeń rejestrujących rozmowy telefoniczne i radiowe wraz ze sporządzonymi stenogramami (k. 628 -663 t. IV wątek 2) i zapisem rozmowy, a z których wynika, że rozpoznawali oni znaczenie tych oznaczeń, o których mowa („strzałka na popielato, strzałka na czerwono, oznaczenia symboli (...), (...) 2S, (...), PO jazdę na zastępczy”), mowa tutaj także o zapisie rozmów przeprowadzonych przez oskarżoną, w czasie których przyznała, że „dała (...) na zastępczy”, wyraziła niepokój wynikający z braku prawidłowych oznaczeń w urządzeniach srk, zastanawiała się dlaczego wynikało z nich, że pociąg jadący od S. nie odjechał, a „ten” twierdził, że „odjechał, to powinien już być, a go nie ma” (k. 638), informowała, że „on źle wajchy poprzekładał i pociąg się wykołcił na S.” (k. 639), a co także niezwykle znamienne wyraziła wątpliwość „a może ja coś źle zrobiłam”(k. 640).

Przechodząc dalej wskazać trzeba, że jako nie mający znaczenia dla osądu sprawy oceniono kolejny zarzut odwoławczy zawarty w punkcie (...) apelacji pełnomocnika oskarżyciela posiłkowego (...) S.A., gdzie domaga się uzupełnienia

w określonym zakresie postępowania dowodowego, celem szczegółowej weryfikacji okoliczności związanych z dochowaniem na dzień katastrofy warunków uzyskania przez zarządcę infrastruktury poświadczenia zgodności z typem użytkowanych na posterunku S. systemów obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Zacząć trzeba od tego, iż na omawiany temat wypowiedzieli się w powołanej już opinii biegli, dochodząc do wniosku, że tak się nie stało, co wywiedziono z treści świadectwa dopuszczenia typu nr (...) z 04 sierpnia 2011 r. dotyczącego systemu komputerowych urządzeń stacyjnych typu MOR-3, w którym zapisano, iż jego przekazanie do eksploatacji musi być potwierdzone oceną zgodności z typem przeprowadzonej pod nadzorem Urzędu Transportu Kolejowego (ksero Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego systemu komputerowych urządzeń stacyjnych typu MOR-3 k. 1959), takie same zapisy widnieją też w świadectwie dopuszczenia typu nr (...) z 16 maja 2008 r. dotyczącym systemu monitorowego odwzorowania typu MOR-1 z odmianą MOR-1.01 (ksero Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu typu: system monitorowego odwzorowania typu MOR-1 z odmianą MOR-0.01- k. 1960) (zob. opinia k. 1959-61). Na tej podstawie biegli uznali, iż dopuszczenie do eksploatacji każdego wyrobu (systemu MOR-3) powinno być przeprowadzone pod nadzorem Urzędu Transportu Kolejowego, a fakt ten powinien zostać zgłoszony do O.. Terenowego na co najmniej 7 dni przed przekazaniem do eksploatacji urządzenia i uzyskać potwierdzenie zgodności z typem, co polega na sprawdzeniu czy zamontowany system (MOR-3) jest zgodny z dokumentacją, jeśli zaś tego nie uzyskano to urządzenia te nie powinny zostać oddane do eksploatacji (k. 1960), prowadzenie zaś ruchu na posterunku odgałęźnym S. powinno odbywać się przy użyciu innych urządzeń np. telefonicznego zapowiadania pociągów. Stwierdzili także, że celem uzyskania Świadectwa dopuszczenia tych systemów, producent winien przeprowadzić szereg badań potwierdzających prawidłowość działania blokady liniowej, które przesyła do (...) i na ich podstawie wydawane są te świadectwa, a jakkolwiek zmiana parametrów technicznych i eksploatacyjnych wymaga uzgodnienia z tym urzędem (co wprost wynika z treści świadectw), stąd mało prawdopodobne jest, aby dokonano zmian w działaniu blokady liniowej bez informowania o tym (...) (k. 1961).

Podzielając te wnioski biegłych Sąd Okręgowy doszedł do przekonania, że wzmiankowane okoliczności świadczyły o braku spełnienia warunków formalnych do samodzielnego wykorzystywania zainstalowanego systemu MOR na posterunku w S. do prowadzenia ruchu pociągów, gdyż winien on mieć jedynie pomocnicze znaczenie.

W omawianej kwestii, do której poważne zastrzeżenia zgłosił, tak jak już powiedziano, apelujący pełnomocnik oskarżyciel posiłkowy (...) S.A., Sąd Apelacyjny pragnie zauważyć, że wprawdzie stanowisko, jakie w tej materii zajął Sąd Okręgowy znajduje oparcie w powołanych dowodach, a zatem w opinii biegłych oraz materiałach źródłowych w postaci wymienionych dokumentów, to jednak nie sposób także nie odnotować, że w sytuacji gdy jednocześnie tenże Sąd ustala brak znaczenia powołanych okoliczności dla odpowiedzialności karnej oskarżonej S., bo funkcjonujące na jej posterunku urządzenia były sprawne i całkowicie prawidłowo sygnalizowały sytuację panującą na szlaku S.-S., ostrzegając przed zagrożeniami, to całkowicie zbędnym było zajmowanie przez Sąd I instancji stanowczego stanowiska o niespełnieniu wskazanych warunków technicznych, skoro zagadnienie to nie rzutowało w jakikolwiek sposób na treść rozstrzygnięcia, a zarazem nie było przedmiotem postępowania. Tym bardziej, iż ferując te zbędne wnioski, czyni to niepomny chociażby treści zeznań świadka W. N. (k. 1726-1733 t. 50), który wskazał m.in., że w tamtym okresie każdy system zabudowany na (...) przechodził kontrolę zgodności z typem, którą przeprowadzał właściwy miejscowo inspektor Urzędu Transportu Kolejowego, w tym przypadku z L., a kontrola odbyła się w dniu 20.02.12 r., zaś urządzenia wprowadzone na posterunku S. były w eksploatacji wstępnej, czyli bez odbioru końcowego (tutaj szeroko o zastrzeżeniach zgłoszonych przez inspektora i odwołaniach firmy (...) – k. 1732), jak też bez szczegółowej analizy regulacji prawnych obowiązujących w tym przedmiocie, w tym w zakresie warunków przekazania urządzeń do wstępnej eksploatacji, czy dotyczących bezterminowych świadectw dopuszczenia.

Skoro zatem okoliczność ta nie miała znaczenia dla osądu sprawy, bo na takim właśnie słusznym stanowisku ostatecznie stanął Sąd a quo, to tym samym nie powinien ferować tu kwestionowanych przez apelującego pełnomocnika (...) wniosków, ale też nie ma potrzeby szerszego zajmowania się tą kwestią przez Sąd Apelacyjny, który nie dostrzega także żadnego interesu prawnego po stronie apelującego (...) S.A. do żądania dalszego badania tych irrelevantnych dla odpowiedzialności karnej oskarżonej S. zaszłości w sprawie niniejszej.

Co do zarzutów odwoławczych obrońcy oskarżonej dotyczących się prawidłowości postąpienia Sądu a quo przypisującego J. S. zaniechanie polegające na nie wykorzystaniu funkcji „alarm” w systemie radiowym i na nie podjęciu „innych natychmiastowych działań”, co w obu przypadkach miało nastąpić „przy istnieniu wątpliwości” odnośnie prawidłowości wyprawienia pociągu IR (...) z posterunku odg. S., Sąd Apelacyjny w całości je podziela, uwzględniając także dodatkowo okoliczności potwierdzające słuszność stanowiska apelującego, że tego typu zachowania sprawcze nie powinny zostać J. S. przypisane.

Rację ma bowiem obrońca oskarżonej, kiedy za błędne uznaje stanowisko Sądu Okręgowego, że „wątpliwości w świadomości oskarżonej co do przyczyn nie dojechania pociągu (...) ujawniły się przed zdarzeniem”, skoro do katastrofy doszło przed tą wzmiankowaną rozmową telefoniczną, rozpoczętą o godz. 20:54:42, czyli już po zderzeniu pociągów, co zresztą wprost w treści uzasadnienia wyroku przyznaje także Sąd I instancji (str. 80). Słusznie apelujący podnosi także, że aby skutecznie w opisany sposób zareagować, to oskarżona musiałaby powziąć owe wątpliwości przed rozpoczęciem hamowania przez pociągi, do czego ustalone w sprawie zaszłości nie uprawniają. Na tej właśnie podstawie skarżący zasadnie zatem domaga się sięgnięcia do regulacji z art. 5 § 2 k.p.k. i rozstrzygnięcia na korzyść oskarżonej wątpliwości na temat momentu zaistnienia w świadomości J. S. podejrzenia co do przyczyn nie dojechania pociągu(...) do jej posterunku poprzez uznanie, że pojawiły się one już po zaistnieniu katastrofy. A skoro tak to już „żadne i niczyje działania” nie zapobiegłyby zdarzeniu, w tym zastosowanie przez oskarżoną funkcji alarm, ani też „podjęcie przez nią innych natychmiastowych działań”, które w obu przypadkach Sąd Okręgowy wiąże, tak jak to już zasygnalizowano powyżej, z zaistnieniem u J. S. owych wątpliwości, co wprost wynika z treści opisu przypisanego jej w punkcie 4 przestępstwa. Wytknąć też trzeba Sądowi meriti opisanie zachowania sprawczego oskarżonej w tak ogólnikowy sposób, bo rodzi ono poważne zastrzeżenia co do jego jednoznaczności i określoności tego znamienia, pociągając za sobą zasadnicze wątpliwości co do tego na czym owo „nie podjęcie innych natychmiastowych działań” miało polegać. Jako absolutnie niewystarczającą ocenić trzeba możliwość ustalenia desygnatów tego użytego sformułowania na podstawie treści pisemnego uzasadnienia wyroku, które w realiach sprawy niniejszej pozwala stwierdzić jedynie, że za tego typu zaniechanie oskarżonej Sąd Okręgowy potraktował brak nawiązania połączenia przez system radiolączności z maszynistą pociągu(...) (str. 81 uzasadnienia). Jednak tak kwalifikując owe „inne natychmiastowe działania”, Sąd meriti także się myli skoro z materiału aktowego sprawy wynika, iż nawet próba nawiązania przez J. S. połączenia przez radiotelefon z maszynistą tego pociągu niczego w przebiegu katastrofalnych wypadków zmienić by nie mogła, ponieważ był on w tym pociągu ustawiony na kanale 4, nie zaś na kanale 5 obowiązującym na szlaku S.-S., co przecież przyjmuje także Sąd Okręgowy (m.in. str. 87 uzasadnienia), a co oparte zostało na ustaleniach biegłych, o których szerzej będzie mowa w dalszej części niniejszego aktu sprawozdawczego. Oczywistym przy tym jest, że stanowisko powyższe jest pokłosiem niemożliwości wyjaśnienia na podstawie dostępnych dowodów chwili i przyczyn przestawienia manipulatora radiotelefonu w tym składzie, bo równie dobrze mogło to nastąpić nie na skutek ręcznego jego przesterowania przez maszynistę pociągu, już po odbyciu rozmowy z oskarżonym N., ale w wyniku zderzenia będąc tego techniczną, czy raczej mechaniczną konsekwencją. Niemniej jednak jest to okoliczność wątpliwa, której obecnie rozwiązać już nie sposób, stąd winna ona zostać rozstrzygnięta przez pryzmat art. 5 § 2 k.p.k., a zatem na korzyść oskarżonej i skutkować przyjęciem, że ostatnim momentem, kiedy radiotelefon w tym pociągu był ustawiony na kanale 5 była godz. 20:47 kiedy oskarżony N. poinformował maszynistę(...) przez radiotelefon, ustawiony na tej właśnie częstotliwości, o konieczności wyjazdu na sygnał zastępczy (zob. pkt. 14 opinii - k. 2410).

W omawianej powyżej kwestii zasadnie podkreśla także apelujący, iż z treści rozmowy oskarżonych przeprowadzonej przez system radiolączności, na którą powołuje się Sąd a quo, wcale nie wynika, aby J. S. już wówczas miała świadomość zaistnienia niebezpieczeństwa w ruchu kolejowym, co jest wymogiem zastosowania funkcji „alarm” zgodnie z 12 ust. 1 instrukcji Ir-5 oraz 68 ust. 10 Instrukcji Ir-1.

Przyznając słuszność apelującemu obrońcy zarzucającemu Sądowi meriti dowolność w przypisaniu J. S. tych zachowań sprawczych, przywołać także można zeznania świadka K. S. (1) - dyspozytora zakładowego ZLK w K., wedle którego po uzyskaniu o godz. 21:15 zgłoszenia o wystąpieniu na szlaku kolejowym S.-S. awarii sieci, w czasie rozmowy telefonicznej z dyżurną J. S. ta stwierdziła, iż po torze szlakowym nr 1 odjechał od niej kilkanaście minut wcześniej

pociąg (...), natomiast po torze nr 2 oczekuje pociągu nr (...), który „od kilkunastu minut powinien u niej być, ale go nie ma” i mimo usiłowania nawiązania łączności radiowej z maszynistami obydwu pociągów nie udało jej się to (k. 477 t. III wątek 2). Skoro zatem Sąd Okręgowy uznał depozycje tego świadka za miarodajne to winien je potraktować kompleksowo, także odnośnie do omawianej kwestii.

Co więcej, w przyjętym stanowisku Sądu meriti, słusznie kontestowanym przez apelującego obrońcę, dostrzec także można wyraźną niekonsekwencję, bo dostrzegając wątpliwości odnośnie do momentu pojawiania się u współoskarżonego A. N. (1) refleksji na temat stworzonego niebezpieczeństwa komunikacyjnego, opierając się na tożsamy co w przypadku oskarżonej względach, rozstrzygnął je na korzyść A. N. (1) (str. 80 pisemnego uzasadnienia wyroku), w przypadku J. S. postąpił dokładnie odwrotnie, co wymaga odpowiedniej reakcji Sądu Apelacyjnego.

Stosownie do powyższego dokonano korekty zapadłego wyroku poprzez wyeliminowanie z opisu przypisanego oskarżonej S. w punkcie 4 czynu stwierdzenia, że jej zachowanie sprawcze polegało także na nie wykorzystaniu funkcji „alarm” w systemie radiowym i nie podjęciu innych natychmiastowych działań przy zaistnieniu wątpliwości odnośnie prawidłowości wyprawienia pociągu nr (...) (...) z Posterunku Odgałęźnego S.”, zastępując sformułowanie słowami „pociągu nr (...) (...) relacji (...)”, co jednak nie miało istotnego wpływu na ogólny obraz przestępstwa, jakiego się dopuściła.

Poza powyższymi zastrzeżeniami skutkującymi zmianą zaskarżonego rozstrzygnięcia na korzyść oskarżonej S., Sąd ad quem nie ma żadnych zastrzeżeń do dokonanej przez Sąd I instancji oceny zebranych dowodów, której wyniki w sposób wyczerpujący zaprezentowane zostały w pisemnym uzasadnieniu wyroku, w którym przedmiotem wnikliwych rozważań uczyniono wszystkie okoliczności ujawnione w toku rozprawy głównej (art. 410 k.p.k.), zarówno przemawiające na korzyść, jak i na niekorzyść oskarżonych (art. 4 k.p.k.). Ponieważ przedstawiona ocena dowodów uwzględnia zasady prawidłowego rozumowania i wskazania doświadczenia życiowego, pozostaje ona pod ochroną art. 7 k.p.k.

Sąd wywiedzione od zapadłego wyroku apelacje nie zawierają takich argumentów, które pozwalałyby przyjąć, że zaskarżony wyrok dotknięty jest błędami w ustaleniach faktycznych czy oparty został na ustaleniach dokonanych w wyniku naruszenia kodeksowych reguł obowiązujących przy ocenie dowodów. Pamiętać należy, że zarzut błędu w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę zaskarżonego wyroku, nie może sprowadzać się do samej tylko odmiennej oceny materiału dowodowego, lecz powinien polegać na wykazaniu, jakich uchybień w świetle wskazań wiedzy i doświadczenia życiowego dopuścił się sąd w dokonanej przez siebie ocenie materiału dowodowego (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 22 stycznia 1975 r. sygn.. akt I KR 197/74, OSNKW 1975, z. 5, poz. 58). Zatem zarzut błędu w ustaleniach faktycznych, przyjętych za podstawę wyroku jest tylko wówczas słuszny, gdy zasadność ocen i wniosków, wyprowadzonych przez sąd orzekający z okoliczności ujawnionych w toku przewodu sądowego nie odpowiada prawidłowości logicznego rozumowania. Sama "możliwość przeciwstawienia ustaleniom sądu orzekającego odmiennego poglądu nie może prowadzić do wniosku o dokonaniu przez sąd błędu w ustaleniach faktycznych" (zob. J. Bratoszewski. L. Gardocki, Z. H. Gostyński. S.M. Przyjemski, R. A. Stefański. S. Zabłocki: "Kodeks postępowania karnego. Komentarz.", Dom Wydawniczy ABC, 1998, s.461) i tak właśnie sytuacja się przedstawia w sprawie niniejszej.

Nie doszło także do obrazy prawa materialnego. Odsyłając w tej części do szczegółowych wywodów zawartych w treści pisemnego uzasadnienia zaskarżonego wyroku, można jedynie przypomnieć, że wbrew twierdzeniom apelujących obrońców oskarżonych, nie ma żadnych wątpliwości co do tego, iż w sensie kauzalnym to zachowanie A. N. (1) i J. S. stanowiło przyczynę zderzenia się pociągów i spowodowania katastrofy w ruchu lądowym, następstwem czego była śmierć 16 osób oraz ciężkie obrażenia ciała kolejnych 7 pokrzywdzonych. Nie może budzić zastrzeżeń, że zdarzenia w postaci podjętego przez oskarżonych nieprawidłowych zachowań i nastąpienia ustawowo określonego skutku dają się uporządkować i połączyć w łańcuch następujących po sobie zmian, niczym bowiem nie został przerwany związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy zachowaniami każdego z nich a zaistniałą katastrofą. Sąd Okręgowy oceniając obowiązujące oskarżonych reguły postępowania w sposób jasny wykazał, że zaistniały w ich przypadku przebieg kauzalny, prowadzący do skutku, był obiektywnie rozpoznawalny dla tzw. wzorca normatywnego wyposażonego w

stosowną wiedzę i doświadczenie życiowe (zob. wyrok Sądu Najwyższego sygn. akt WA 39/05, Biul. PK rok 2006, nr 3, poz. 1.3.4). Oskarżeni swoimi zachowaniami podjętymi w ustalonych warunkach stworzyli ponad społecznie akceptowalną miarę prawdopodobieństwo wywołania skutku i ta ich nieostrożność stanowiła nieodzowny element warunku, od którego wystąpienia uzależnione było spowodowanie skutku.

Oczywistym także jest, że współodpowiedzialnymi za występki określony w art. 173 § 2 i 4 k.k. mogą być dwaj współuczestnicy ruchu, a czasem nawet większa ich liczba. Warunkiem takiej oceny prawnej jest stwierdzenie, w odniesieniu do każdego z tych uczestników z osobna, że w zarzucalny sposób naruszył on, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu, a także, że pomiędzy jego zachowaniem a zaistniałą katastrofą istnieje powiązanie przyczynowe oraz tego, że zachodzi normatywna podstawa do przyjęcia, iż zachowanie uczestnika ruchu powiązane przyczynowo z wypadkiem zasługuje z kryminalno-politycznego punktu widzenia na ukaranie.

Jak przekonują wyrokowe ustalenia faktyczne w odniesieniu do każdego z oskarżonych zostało to dowiedzione i wykazane w sposób pewny, przy uwzględnieniu rzecz jasna korekty dokonanej przez Sąd ad quem w odniesieniu do oskarżonej J. S., co omówiono powyżej.

Słusznie Sąd Okręgowy przyjął też, że naruszenie przez oskarżonych zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego miało w ich przypadku charakter nieświadomej nieumyślności, z czym żadna ze stron skarżących wyrok na niekorzyść oskarżonych nie podejmuje polemiki. Sformułowanie „działa nieumyślnie” zawarte w art. 173 § 2 k.k., charakteryzujące stronę podmiotową występków stypizowanego w tym przepisie oznacza, że sprawca, nie mając zamiaru popełnienia czynu, popełnia go jednak na skutek niezachowania ostrożności wymaganej w okolicznościach, które go do jej zachowania obligowały pod tym wszakże warunkiem, że następstwo to przewidywał albo mógł przewidzieć (art. 9 § 2 k.k.). Wszystkie te przesłanki skazania oskarżonych za czyn z art. 173 § 2 i 4 k.k. wynikają wprost z poczynionych ustaleń faktycznych i zyskują aprobatę Sądu Apelacyjnego.

Przechodząc do zarzutów odwoławczych skierowanych przeciwko rozstrzygnięciom penalnemu zapadłym wobec oskarżonych za spowodowanie katastrofy kolejowej „pod S.”, rozpocząć trzeba od tych zawartych w apelacjach prokuratora oraz pełnomocników oskarżycieli posiłkowych (...) S.A. oraz (...) S.A., słusznie dostrzegających rażącą łagodność wymierzonych za te przestępstwa kar.

Przypomnieć najpierw trzeba, iż zarzut rażącej niewspółmierności kary jest tylko wówczas skuteczny, gdy na podstawie ujawnionych okoliczności, które winny mieć zasadniczy wpływ na wymiar sankcji, można przyjąć, że zachodzi wyraźna różnica pomiędzy karą orzeczoną przez sąd I instancji a karą, jaką należałoby wymierzyć w instancji odwoławczej w następstwie prawidłowego zastosowania dyrektyw wymiaru kary. Zarzut rażącej niewspółmierności kary, jako zarzut z kategorii ocen, można podnieść jedynie wówczas, gdy kara nie uwzględnia w sposób właściwy zarówno okoliczności popełnienia przestępstwa, jak i osobowości sprawcy, stając się w społecznym odczuciu karą niesprawiedliwą, niewspółmierną w stopniu nie dającym się zaakceptować.

Przenosząc te uwagi na grunt rozpoznawanej sprawy, stwierdzenia wymaga, że Sąd pierwszej instancji nie uwzględnił w sposób należyty wszystkich okoliczności obciążających oskarżonych, przydając im zbyt małą rangę, a przecenił te, które wpłynęły na łagodniejsze ich potraktowanie, o czym przekonuje lektura uzasadnienia wyroku. Niestety, stwierdzić również należy, iż przesłanki decydujące o stopniu społecznej szkodliwości czynów oskarżonych zostały przez tenże Sąd niejako zepchnięte na drugi plan i zbagatelizowane, niezależnie od prawidłowego ustalenia, że jest on znaczny. Katalog okoliczności wyznaczających stopień społecznej szkodliwości czynu ma charakter zamknięty i został przez ustawodawcę określony w treści przepisu art. 115 § 2 k.k. Ta cecha czynu podlega, co oczywiste, indywidualnemu stopniowaniu i zależy od konkretnych jego okoliczności podmiotowych, jak i przedmiotowych. Jeśli zatem odnieść się do tych mierników stopnia społecznej szkodliwości czynu oskarżonych, jakim był w analizowanym przypadku rodzaj i charakter naruszonego dobra to niewątpliwie winien on w większym stopniu zostać uwzględniony, aniżeli to miało miejsce. Jak bowiem słusznie zaznacza Sąd a quo będące przedmiotem osądu zdarzenie stanowi jedną z najtragiczniejszych w skutkach katastrof kolejowych w historii Polski, która doprowadziła do nieodwracalnego i niepowetowanego następstwa w postaci śmierci szesnastu osób, a nadto ciężkich obrażeń ciała 7 osób, oraz średnich

u 74 pokrzywdzonych i lekkich u kolejnych 76. W konsekwencji doznanych obrażeń ciała ofiary katastrofy musiały, jak to ustala Sąd a quo przechodzić specjalistyczne leczenie, nierzadko kilkumiesięczne, zaś zdarzenie, jakie stało się ich udziałem niewątpliwie odcisnęło poważne piętno także na ich zdrowiu psychicznym, jak też na pozostałych podróznym. W tej zaś sytuacji nie sposób uznać, aby kary, jakie zostały wymierzone oskarżonym przez Sąd Okręgowy nie nosiły cech rażącej łagodności. Niczego nie zmienia tutaj argument Sądu a quo o konieczności łagodniejszego ich potraktowania, aniżeli domagali się tego oskarżyciele dlatego, że został on popełniony nieumyślnie, skoro fakt ten w ogóle determinował możliwość orzekania w granicach określonych w stanowiącym podstawę ich skazania przepisie tj. od 6 miesięcy do 8 lat pozbawienia wolności. Oczywiście przy tym jest, iż ustalony stopień winy w postaci nieświadomej nieumyślności każdego z oskarżonych determinować musiał zapadłe rozstrzygnięcia penalne, ale zdaniem Sądu Apelacyjnego fakt ten zostanie dostatecznie doceniony, jeśli kary zostaną wymierzone oskarżonym poniżej górnego ustawowego pułapu.

Brak podstaw do zanegowania punktu widzenia Sądu meriti tam gdzie jako okoliczność łagodzącą przyjmuje przyczynienie się do zaistnienia katastrofy członków drużyn trakcyjnych pociągów nade wszystko (...), ale też w pewnym stopniu (...), z czym nie zgadza się apelujący pełnomocnik (...) S.A., jednak argumenty jakie podnosi zasługują na uwzględnienie wyłącznie w tym względzie, w jakim Sąd Apelacyjny uznał, że okoliczność ta niewątpliwie została przez Sąd Okręgowy przeceniona, a co znalazło wyraz w orzeczeniu wobec oskarżonych rażąco łagodnych kar.

Odnosząc się szerzej do argumentacji zawartej w apelacji pełnomocnika oskarżyciela posiłkowego (...) S.A. wskazać należy, iż w omawianym zakresie Sąd Apelacyjny nie dostrzega błędów w rozumowaniu Sądu Okręgowego, który przyjął za wykazany fakt przyczynienia się drużyn trakcyjnych obu uczestniczących w katastrofie pociągów do jej zaistnienia, opierając się na materiale aktowym sprawy, a zatem przyjmując za słuszne wnioski, do jakich doszli autorzy opinii z dnia 31 października 2013 r., odpowiadając negatywnie w punkcie A.12 na pytanie „czy zachowanie obu drużyn trakcyjnych było prawidłowe i zgodne z obowiązującymi przepisami regulującymi zasady prowadzenia ruchu kolejowego (k. 2388), a nadto referujących swój punkt widzenia w części A.13 (k. 2389 i nast.). W przypadku drużyny trakcyjnej pociągu (...) (...) zachowanie maszynisty i pomocnika maszynisty, zostało zatem zweryfikowane przez opiniujących (k. 2394-2401), uznających za nieprawidłowy w ich przypadku wyjazd na sygnał zastępczy ze wskaźnikiem W24, przy obowiązku zatrzymania pociągu po wjeździe na tor inny niż wskazywały urządzenia srk (wskazania srk inf. o wjeździe pociągu na tor lewy przeciwny do zasadniczego) oraz dostrzegając potrzebę skontaktowania się z dyżurnym ruchu w celu wyjaśnienia sytuacji, zgodnie z regulacją Instrukcji sygnalizacji Ie-1 § 2, przy uwzględnieniu, że powołany akt w pkt. 7 stanowi, iż „sygnał, który nie odpowiada ściśle obrazowi ustalonemu w nin. Instrukcji, jest sygnałem wątpliwym”, zaś w punkcie 8, iż „sygnał wątpliwy na semaforze albo brak świateł na semaforze świetlnym ozn. sygnał „Stój”. Z kolei zgodnie z Instrukcją Pt-2, maszynista pociągu trakcyjnego „w czasie jazdy obowiązany jest 1) uważnie obserwować sygnały na sygnalizatorach i sygnały podawane przez pracowników posterunków technicznych oraz ściśle stosować się do nich, a także zwracać uwagę na prowadzony pociąg, 2) podczas przejazdu w granicach posterunku ruchu obserwować drogę przebiegu, 3) zauważenie nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu maszynista powinien zgłosić niezwłocznie dyżurnemu ruchu za pomocą urządzeń radiolączności pociągowej lub w inny dostępny sposób na najbliższym posterunku ruchu”; w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu stosować radiotelefoniczny system alarmowy oraz wszelkie dostępne środki sygnalizacyjne (§ 12 pkt. 2 i 7). Po stwierdzeniu zagrożenia ma obowiązek podjąć działania obronne zmierzające do uniknięcia zderzenia polegające na zastosowaniu systemu (...) wdrożenie hamowania nagłego – zgodnie z Instrukcją Pt-2 § 19. Biegli odnieśli się także do kwestii związanej z obowiązkiem zastosowania funkcji alarm i wiążących w omawianym zakresie drużynę trakcyjną regulacji (k. 2402-3).

W omawianym wątku biegli stwierdzili także, iż maszynista (...) (...) (k. 2389-93) miał obowiązek zatrzymania pociągu po wjeździe na tor inny niż wskazywały urządzenia srk (lewy przeciwny do zasadniczego) oraz skontaktować się z dyżurnym ruchu celem wyjaśnienia sytuacji, zgodnie z pkt. 7 i 8 Instrukcji sygnalizacji Ie-1 § 2, § 12 pkt. 2 i 7 Instrukcji Pt-2 dla maszynisty pociągu trakcyjnego, zreferowanych powyżej. W realiach sprawy uzasadnione zatem było przyjęcie przyczynienia się maszynisty wspomnianego pociągu do zaistniałej katastrofy kolejowej, skoro oczywiście jest, że nie

zatrzymał pociąg po wjeździe na tor inny, niż wskazywały urządzenia srk, miał obowiązek podjąć działania obronne po stwierdzeniu zagrożenia, zastosować (...) (k. 2393).

W cytowanej opinii w punkcie 14 ustalili także biegli mechanizm zderzenia się pociągów, prędkości z jaką się one poruszały w tym momencie, a nade wszystko odległość z jakiej członkowie drużyn trakcyjnych mogli się dostrzec i stwierdzić jazdę po tym samym torze (k. 2404 – 2436), a w punkcie 15, że baczna obserwacja drużyn trakcyjnych obu pociągów toru szlakowego przy prędkości 120 km/h oraz prawidłowe reakcje polegające na bezzwłocznym podaniu sygnałów alarmowych zgodnie z obowiązującymi przepisami najprawdopodobniej pozwoliłyby na uniknięcie zderzenia lub znaczne ograniczenie jego skutków. Nadto zacytowano tutaj (na k. 2438) regulacje Ir-5 (R-12) o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej (obow. dla obu przewodników (...)) - § 12 dot. nadania sygnału (...) – automatyczne nadanie tego sygnału następuje po wykonaniu czynności ustalonych w instrukcji obsługi tego radiotelefonu, który skutkuje natychmiastowym samoczynnym zahamowaniem wszystkich pojazdów kolejowych z napędem wyposażonym w urządzenia Radio-stop, których radiotelefony odebrały sygnał Alarm. Automatyczne nadawanie sygnału Alarm trwa do chwili skasowania nadawania (§12 pkt. 3), § 12 pkt. 4 – jak należy go wykonać, pkt. 6 prowadzący pojazdy kolejowe z napędem i pracownicy wyposażeni w radiotelefony przenośne po usłyszeniu sygnału Alarm zobowiązani są natychmiast zatrzymać pojazd kolejowy, o ile nie nastąpiło to już samoczynnie. Z kolei Instrukcja maszynisty pojazdu trakcyjnego dla przewozów regionalnych Pt-2 (Mt-1) w § 19 stanowi o postępowaniu w razie wystąpienia lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego – dot. alarmów, pkt. 6 w przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia ruchu kolejowego na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej, maszynista zobowiązany jest natychmiast do 1) użycia na manipulatorze radiotelefonu przycisku automatycznego nadania sygnału Alarm. Spowoduje to automatyczne, samoczynne zahamowanie wszystkich pojazdów kolejowych z napędem wyposażonym w system (...) których radiotelefon odebrał sygnał Alarm (k. 2440-2). Wymieniono także tutaj działania obronne, jakie powinien podjąć maszynista(...) (...) - § 19 instrukcji dla (...) -1 (podać sygnał Alarm, Alarm A1) (k. 2443-7). Co tyczyło się także obowiązków ciężących na pomocniku maszynisty, zgodnie z instrukcją Bt-2 § 12 Rozdz. III postępowanie przy nagłym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub powstania zdarzenia (poważny wypadek, wypadek lub incydent na liniach kolejowych - k. 2447). W punkcie 16 z kolei wymienili biegli, jakie działania obronne zmierzające do uniknięcia zderzenia podjęli w ustalonym stanie faktycznym członkowie drużyn trakcyjnych (k. 2452-2461). Dotyczyło to nade wszystko maszynisty (...) (k. 2452-2460), który podjął działania obronne zmierzające do uniknięcia zderzenia, a polegające na wdrożeniu hamowania nagłego – wyłączył napęd lokomotywy o godz. 20:52 przy prędkości 120 km/h, o godz. 20:52:40 przy prędkości 100 km/h wdrożył hamowanie i następnie na odcinku 400 m nastąpił spadek prędkości do 40 km/h, tu ponadto stwierdzono, że:

- przedni panel manipulatora R.- (...) wykazał ustawienie pokrętki wyboru kanału na pozycji czwartej (kanał 4-R4), tutaj hipoteza nt. przełączenia kanału, ew. nie można wykluczyć, że położenie elementów sterujących manipulatora radiotelefonu uległ zmianie na skutek wypadku,
- system Radio-stop zadziała jedynie na kanale, na którym jest ustawiony radiotelefon – nastąpi wdrożenie hamowania nagłego wszystkich pociągów w obrębie zasięgu radiotelefonu na danym kanale (kanał 4 (R4) obowiązywał na linii kolejowej nr 8 od K.- ok. 19 km. od przypuszczalnego miejsca użycia systemu Radio-stop”, ograniczony zasięg nadawania radiotelefonu pokładowego mógł spowodować brak możliwości rejestracji takiego faktu przez jakiegokolwiek z urządzeń odbiorczych pracujących na kanale 4 (stacja węzłowa K.)

Nie mieli także autorzy opinii wątpliwości, że drużyna trakcyjna (...) podjęła spóźnione działania obronne zmierzające do uniknięcia zderzenia polegające na wdrożeniu hamowania nagłego, bo o godz. 20:53 na lokomotywie przy prędkości 118 km/h zarejestrowano wyłączenie napęd i ciśnienie w cylindrach hamulcowych, po przejechaniu 250 m przy prędkości 98 km/h doszło do zderzenia, nie użyto systemu Radio-stop (k. 2460).

Właśnie na podstawie tych dowodów Sąd Okręgowy przyjął wpływ członków drużyn trakcyjnych pociągów na zaistnienie katastrofy, weryfikując te dane wyłączenie w ograniczonym zakresie, niezbędnym do wyrokowania w przedmiocie odpowiedzialności karnej oskarżonych A. N. (1) i J. S.. To, że z takim stanowiskiem nie zgadza się apelujący skarżący (...) S.A. nie może prowadzić do uznania, że Sąd Okręgowy mylił się w tych kwestiach,

ponieważ doszedł do omawianego wniosku na temat przyczynienia się drużyn trakcyjnych pociągów uczestniczących w katastrofie opierając się na opiniach, które ocenił jako miarodajne, a z którymi już na etapie postępowania sądowego oskarżyciel posiłkowy podjął merytoryczną polemikę. Nie doprowadziła ona jednak do zmiany w tym względzie stanowiska przez biegłych. W tej sytuacji nie sposób zgodzić się z tezą skarżącego o dowolności i arbitralności przyjętych ocen, skoro miały one solidne oparcie dowodowe we wskazanych przez Sąd a quo opiniach biegłych, jak również wynikach oględzin wraków pociągów i zastanego po zaistnieniu katastrofy stanu wymienionych urządzeń. Nie oznacza to jednak nic ponad to co w wyroku przyjęto, a zatem nie świadczy o uznaniu sprawstwa czy winy po stronie drużyny tego, czy tych pociągów, bo ten aspekt zdarzenia nie był i być nie mógł przedmiotem szczegółowych i ostatecznych dociekań ze strony organów procesowych w sprawie niniejszej z oczywistych powodów śmierci na miejscu katastrofy maszynistów tych składów, a nade wszystko z uwagi na podmiotowe granice procesu. Przyjęcie zatem przez Sąd Okręgowy tej okoliczności na korzyść oskarżonych nie przesądza niczego ponad to co podniesiono powyżej. Nie trzeba przecież przypominać, iż na gruncie koncepcji obiektywnego przypisania skutku samo przyczynienie się innych osób do jego powstania nie jest wystarczające dla przypisania odpowiedzialności za spowodowanie tego skutku. Dotyczy to w szczególności przypadków, gdy skutek jest następstwem działań dwóch albo więcej osób, z których każda narusza regułę ostrożności. W takim wypadku konieczne jest ustalenie, czy charakter naruszenia reguł ostrożności był porównywalny, jeżeli chodzi o istotność tych naruszeń w perspektywie bezpieczeństwa dla dóbr prawnych (co uzasadnia przypisanie skutku wszystkim podmiotom, które przyczyniły się do jego powstania), czy też naruszenie jednej z reguł miało dominujący wpływ na wystąpienie nieakceptowalnego ryzyka zaistnienia skutku, co prowadziłoby do normatywnego przypisania skutku osobie, która dopuściła się takiego naruszenia (zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 marca 2016 r. III KK 415/15, OSNKW 2016 nr 9, poz. 58, str. 1, Legalis, Biul. SN 2016 nr 9, KZS 2016 nr 9, poz. 7, Legalis Nr 1446729).

Tym samym stanowisko apelującego pełnomocnika (...) S.A., choć absolutnie merytoryczne i świadczące o solidnym przygotowaniu się do sprawy (wszak błędne wskazania dotyczące numerów torów na stronie 9 apelacji traktować należy wyłącznie w kategoriach oczywistych omyłek), ma charakter wybitnie polemiczny, wykraczając poza ramy przedmiotowe i podmiotowe sprawy, w której weryfikacja omawianego wątku służyła jedynie zbadaniu zakresu odpowiedzialności i stopnia winy A. N. (1) i J. S. za zaistniałe z ich udziałem zdarzenie. Musiało to zresztą nastąpić, aby rozstrzygnięcie sprawy niniejszej mogło uchodzić za kompleksowe.

O braku podstaw do zakwestionowania stanowiska Sądu Okręgowego poczytującego na korzyść oskarżonej J. S. pewnych nieprawidłowości w procesie jej autoryzacji, stwierdzonych na podstawie opinii zespołu biegłych, wypowiedziano się już powyżej, stąd brak obecnie potrzeby wracania do tych wszystkich argumentów, które starano się w poprzedniej części precyzyjnie wyłuszczyć. Uwzględnienie tych okoliczności jako łagodzących przy wymiarze kary kwestionuje wprawdzie w apelacji pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego (...) S.A., jednak podnosi tutaj zarzuty, które nie mogą odnieść zamierzonego efektu, bo brakuje w nich merytorycznych i osłabiających stanowisko Sądu I instancji momentów. Nie można bowiem przy analizowaniu zagadnień związanych z problematyką wymiaru kary pominąć tego, co wynikało z poczynionych przez Sąd a quo ustaleń, a mianowicie, że system obsługiwany przez J. S. na posterunku odgałęźnym S. został zainstalowany na kilka miesięcy przed zaistnieniem katastrofy, oskarżona wcześniej na tego typu urządzeniach nie pracowała, zaś sytuacja, w obliczu której stanęła miała dodatkową specyfikę na skutek ewidentnych błędów popełnionych na sąsiednim posterunku przez A. N. (1). Okoliczności te nie mogły oczywiście jej ekskulpować, ale ich zaliczenie do mających łagodzący wpływ na wymierzoną karę nie było błędem Sądu Okręgowego, choć także tej okoliczności nie należało przeceniać i nadawać jej zbyt istotnego znaczenia, jak to uczynił Sąd meriti, skoro nie można zapominać, co także dostrzega w treści pisemnego uzasadnienia zaskarżonego wyroku, że J. S. miała za sobą 20-letnie doświadczenie w pracy na stanowiskach związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, w tym dyżurnej ruchu, a nowo wprowadzony system miał jej prace ułatwić, nie zaś utrudnić i została ona przeszkolona z zasad jego funkcjonowania.

Marginalnie jeszcze podnieść trzeba, iż apelujący pełnomocnicy oskarżycieli posiłkowych (...) domagając się zmiany na niekorzyść oskarżonych tych ustaleń faktycznych, jakie dotyczyły się przyjętych przez Sąd I instancji okoliczności związanych z przyczynieniem się drużyn trakcyjnych pociągów do zaistnienia katastrofy, czy faktu zaistnienia pewnych

nieprawidłowości w procesie jej autoryzacji, mogli jedynie żądać uchylecia zapadłego wyroku i przekazania sprawy do ponownego rozpoznania sądowi I instancji, celem zreformowania w tej części dotychczasowych ustaleń faktycznych w kierunku niekorzystnym dla oskarżonych, a co za tym idzie ich surowszego ukarania, nie zaś jedynie zreformowania zapadłego wyroku na ich niekorzyść. Zgodnie bowiem z regułą *ne peius*, przewidzianą w art. 454 § 2 k.p.k. w brzmieniu obowiązującym do dnia 30 czerwca 2015 r., a mającego w sprawie niniejszej zastosowanie po myśli art. 36.pkt. 2 ustawy z dnia 27 września 2013 r. o zmianie ustawy - Kodeks postępowania karnego oraz niektórych innych ustaw (Dz.U.2013.1247), sąd odwoławczy może orzec surowszą karę pozbawienia wolności tylko wtedy, gdy nie zmienia ustaleń faktycznych przyjętych za podstawę zaskarżonego wyroku, co dotyczy każdej zmiany ustaleń faktycznych dokonanych przez sąd odwoławczy, tak w odniesieniu do dyspozytywnej, jak i motywacyjnej części wyroku, w tym odnoszącą się tak do przedmiotowej strony czynu, jaki i jego strony podmiotowej (tak Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 25 czerwca 2008 r., sygn. akt IV KK 38/08, OSNKW 2008, z. 9, poz. 72).

Uwzględniając to wszystko, a także prawidłowo zróżnicowany przez Sąd I instancji stopień winy każdego z oskarżonych, a zatem wyższy w przypadku oskarżonego A. N. (1), a niższy w przypadku oskarżonej S. oraz pozostałe okoliczności jakie legły u podstaw rozstrzygnięć penalnych Sądu Okręgowego, ale przy nadaniu im właściwego znaczenia, Sąd Apelacyjny orzekł jak w wyroku, nie dzieląc przy tym zarzutów odwoławczych zawartych w punkcie 2 apelacji pełnomocnika oskarżyciela posiłkowego (...) S.A., dotyczącym rażącej niewspółmierności wymierzonych oskarżonym kar, bo zarzuty te bądź to nie znajdują oparcia w realiach sprawy niniejszej (choćby sugestia o oparciu orzeczenia na konstrukcji „winy zbiorowej”), bądź też dotyczą okoliczności prawidłowo wziętych przez Sąd I instancji pod uwagę, a co do których wypowiedziano się już powyżej.

Tak rozumując Sąd Apelacyjny podwyższył oskarżonemu A. N. (1) w punkcie 1 karę do 6 lat pozbawienia wolności, zaś J. S. - w punkcie 4 - do 3 lat i 6 miesięcy pozbawienia wolności. Podkreślić przy tym trzeba, że wyeliminowanie z opisu przestępstwa J. S. dwóch spośród czterech pierwotnie przypisanych jej zachowań sprawczych, sprzeciwiało się dalszemu zaostrzeniu wobec niej sankcji karnej.

Zdaniem Sądu ad quem wymierzenie takich kar uwzględnia także te wszystkie okoliczności podmiotowe dotyczące samych oskarżonych, na które zwrócił szczególną uwagę w treści uzasadnienia Sąd Okręgowy. Nie ma bowiem żadnych wątpliwości, iż zarówno A. N. (1), jak i J. S. cieszyli się nieposzlakowanymi opiniami, prowadząc akceptowany społecznie tryb życia, będąc przy tym osobami wrażliwymi, które głęboko i dramatycznie, w szczególności jeśli idzie o A. N. (1), przeżyli zaistniałą katastrofę. Co do tych pozytywnie świadczących o sylwetkach oskarżonych okoliczności nie było zresztą w toku procesu wątpliwości i to na żadnym z jego etapów. Rzecz jednak w tym, iż te wszystkie dane nie powinny przysłać tego, że to właśnie oni byli sprawcami katastrofy kolejowej, której finał był tak brzemienny w skutkach.

Uwzględniając to wszystko Sąd Apelacyjny uznał, iż dopiero kary orzeczone w instancji odwoławczej zrealizują cele wychowawcze wobec sprawców i zdolne są kształtować świadomość prawną społeczeństwa, stanowiąc właściwą reakcję kryminalnoprawną na poważne przestępstwa, jakich oskarżeni się dopuścili. Względy bowiem na społeczne oddziaływanie kary oznaczają potrzebę wymierzenia takich kar, które odpowiadają społecznemu poczuciu sprawiedliwości, dają gwarancję skutecznego zwalczania przestępczości, tworzą atmosferę zaufania do obowiązującego systemu prawnego i potępienia, a nie współczucia dla ludzi, którzy to prawo łamią (tak Sąd Najwyższy w wyrokach z dnia 8 lipca 1982 r., Rw 542/82, OSNKW 1982/12/90 oraz z dnia 4 lipca 1974 r., III KKN 33/74, OSNKW 1974, nr 11 poz. 2001 i inne). Zgodzić się bowiem trzeba z Sądem Okręgowym, że orzeczone kary winny także „stanowią wyraźny i dostrzegalny sygnał nie tylko dla sprawcy, ale także i dla innych osób sprawujących pieczę nad bezpiecznym prowadzeniem ruchu kolejowego”, czego w dotychczasowej postaci nie były w stanie osiągnąć, stanowiąc wyraz nadmiernie łagodnego potraktowania bezpośrednich sprawców tego tragicznego w skutkach zdarzenia.

Domaganie się przez oskarżyciela publicznego i apelujących oskarżycieli posiłkowych dalszego zaostrzenia wymierzonych oskarżonym kar poprzez ich podwyższenie do 7 lat pozbawienia wolności, nie znajduje zdaniem Sądu Apelacyjnego uzasadnienia, jako zbyt daleko idące przy uwzględnieniu wszystkich dyrektyw sądowego wymiaru kary,

jaki bądź to zreferowano powyżej, bądź też przyjęto za Sądem Okręgowym, a których powtarzać nie ma obecnie potrzeby.

W tej sytuacji Sąd ad quem orzekł jak w punktach I.1 i 2 wyroku, rozstrzygając przy tym, iż orzeczona A. N. kara pozbawienia wolności winna być wykonana w systemie terapeutycznym w warunkach oddziału psychiatrycznego zakładu karnego, bo to rozstrzygnięcie Sądu I instancji nie zostało przez żadną ze stron postępowania zakwestionowane na jego niekorzyść.

Przypomnieć tutaj trzeba, iż przewidziana w art. 62 k.k. kompetencja sądu do bliższego określenia sposobu wykonania kary ma na celu realizację jej zadań w zakresie prewencji indywidualnej, w szczególności zaś leczenia i resocjalizacji sprawcy. Należy także mieć na względzie fakt, że określony sposób wykonywania kary pozbawienia wolności rzutować będzie w istotny sposób na warunki jej wykonania, które muszą uwzględniać okoliczności sprawy, w tym w szczególności ustalenia dotyczące osoby sprawcy (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 25 marca 2013 r., II AKa 76/13, LEX nr 1294867, a także Komentarz do art. 62 k.k. pod red. Włodzimierza Wróbla, Lex). W systemie terapeutycznym, zgodnie z unormowaniem art. 96 k.k.w., karę pozbawienia wolności powinni odbywać skazani z niepsychotycznymi zaburzeniami psychicznymi, wymagający oddziaływania specjalistycznego, zwłaszcza opieki psychologicznej, lekarskiej lub rehabilitacyjnej. Co prawda, kodeks karny wykonawczy nie przewiduje szczególnego trybu określania przez sąd w wyroku rodzaju i typu zakładu karnego, w którym skazany ma odbywać karę, oraz terapeutycznego systemu jej wykonania, jednak wydaje się, że jeżeli chodzi zwłaszcza o ten szczególny system wykonywania kary pozbawienia wolności, to decyzja ta powinna być uzależniona od opinii biegłego (biegłych), w szczególności psychiatry lub psychologa. Przekonuje o tym ustawowo określony cel wykonywania kary w tym systemie (art. 97 § 1 i 2 k.k.w.). Przypomnieć można także stanowisko wyrażone przez Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 16 czerwca 1978 r. sygn. akt IV KR 169/78, iż opinia psychiatryczna wydana zwłaszcza co do oskarżonego, który popełnił czyn karalny o niezrozumiałych motywach działania, powinna wszechstronnie analizować jego osobowość i w sposób kompleksowy - pełny wyjaśniać przyczyny odmiennego od przeciętności zachowania się tegoż oskarżonego (LEX nr 21770). W realiach sprawy niniejszej w opiniach sądowo-psychiatryczno- psychologicznych dotyczących stanu zdrowia psychicznego oskarżonego A. N. (1) wyraźnie stwierdzono, iż może on odbywać karę pozbawienia wolności jedynie w warunkach oddziału psychiatrycznego zakładu karnego (k. 284-287, k. 592-596 t. II w.1, k. 668 i nast. t. IV w.1), co jednoznacznie wskazuje na potrzebę terapeutycznego oddziaływania na niego w trakcie odbywania kary. Z punktu widzenia interesu oskarżonego i ogólnie pojętego interesu wymiaru sprawiedliwości trafne jest zatem rozstrzygnięcie tej kwestii już teraz, nie zaś sięganie po te środki dopiero na etapie postępowania wykonawczego w trybie art. 96 i art. 97 k.k.w. Oczywiście także jest, że w razie zmiany sytuacji zdrowotnej oskarżonego zawarte w prawomocnym wyroku skazującym określenie terapeutycznego systemu wykonania kary pozbawienia wolności może być zmienione przez sąd penitencjarny (art. 74 § 1 k.k.w.).

Na poczet orzeczonej kary – w punkcie 5 wyroku – Sąd ad quem zaliczył oskarżonym w trybie art. 63 § 1 k.k. okresy ich rzeczywistego pozbawienia wolności w sprawie w postaci zatrzymań (k. 6 t. I w.1, k. 291 t. II w.1, k. 188-189, k. 316 t. II w.1) oraz okresu obserwacji sądowo-psychiatrycznej A. N. (1) od 02 kwietnia 2012 r. do 29 maja 2012 r.

Na marginesie zaznaczyć trzeba, iż analogicznego rozstrzygnięcia zabrakło w zaskarżonym wyroku, pomimo jego obligatoryjnego charakteru w sytuacji ziszczenia się przesłanek ustawowych przewidzianych w cytowanym przepisie.

W kwestii związanej z zaliczeniem okresu obserwacji sądowo-psychiatrycznej oskarżonego A. N. (1), postąpienie Sądu II instancji stanowi wyraz akceptacji utrwalonej linii orzeczniczej. Dość przypomnieć, że już na gruncie Kodeksu karnego z 1969 r. (art. 83 § 1 d k.k.) Sąd Najwyższy wielokrotnie prezentował tezę, iż jeśli właściwy organ w związku z toczącym się postępowaniem zarządzi umieszczenie oskarżonego w zamkniętym szpitalu psychiatrycznym, w celu przeprowadzenia obserwacji psychiatrycznej na potrzeby wydania opinii, to okres pobytu w tym zakładzie podlega zaliczeniu na poczet wymierzonej kary. Pogląd ten nie zdezaktualizował się i w obecnym stanie prawnym, a wręcz przeciwnie, wobec aktualnej stylizacji przepisu art. 63 § 1 kk bardziej przystaje on do szerokiej formuły zawartego w nim pojęcia "rzeczywistego pozbawienia wolności w sprawie", niewątpliwie szerszego od pojęcia "tymczasowego aresztowania" i "zatrzymania" (zob. postanowienie Sądu Najwyższego z 17 września 2002 r. II KK 227/02 LEX nr

55534, podobnie Sąd Apelacyjny w Krakowie w wyrokach z 14 listopada 2009 r. II AKa 117/09, Prok.i Pr.-wkl. 2011/2/25, z 20 maja 2008 r. II AKz 236/08, Prok.i Pr.-wkl. 2009/1/30, Prok.i Pr.-wkl. 2009/1/31 oraz z 24 sierpnia 2000 r. II AKa 141/00, Prok.i Pr.-wkl. 2001/1/21).

Przechodząc dalej podnieść trzeba, że w świetle skazania oskarżonych Sąd Apelacyjny uznał także, że zapadłe na gruncie art. 46 § 2 k.k. , a zawarte w punkcie 8 wyroku rozstrzygnięcia, co do zasady także nie budzą zastrzeżeń. Przewidziana bowiem w tym przepisie nawiązka jest alternatywnym środkiem kompensacyjnym w stosunku do odszkodowania i zadośćuczynienia przewidzianego w § 1 cytowanego przepisu, stanowiąc postać w pewnym sensie zryczałtowanego zadośćuczynienia. W art. 46 § 2 k.k. wymieniono warunki orzekania o tym środku, których braku spełnienia żadna ze skarżących wyrok stron nie zarzuca.

Omawiane orzeczenie kwestionuje natomiast pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego J. K. (1) domagając się zasądzenia poza przyznaną kwotą nawiązki dodatkowego naprawienia szkody i zadośćuczynienia krzywdy w trybie art. 46 § 1 k.k. Przypomnienia zatem wymaga, iż na etapie postępowania przed Sądem Okręgowym dochodził on z tego tytułu sumy 20 tys. zł (k.1216), nie wyszczególniając kwoty mającej odpowiadać poniesionej szkodzie majątkowej oraz tej jakiej domagał się tytułem zadośćuczynienia za krzywdę.

W tej sytuacji odczytując literalnie zarzuty odwoławcze i argumenty powołane na ich uzasadnienie w omawianym środku odwoławczym, należałoby uznać, że apelujący nie kwestionuje rozstrzygnięcia Sądu Okręgowego, w którym sięgnął po przepis art. 46 § 2 k.k. jako podstawę cytowanego orzeczenia, a jedynie domaga się obecnie, aby Sąd odwoławczy ponad zasądzoną kwotę 2 tys. zł, w pozostałej części uwzględnił pierwotny wniosek. Powyższe stanowisko budzi wątpliwości natury zasadniczej, bo w takim podejściu do omawianej kwestii trudno doszukać się konsekwencji.

Co więcej, kwestionując rzeczony rozstrzygnięcie apelujący w dalszym ciągu nie wykazuje wysokości szkody majątkowej, jakiej naprawienia się domaga, tłumacząc jedynie, iż jej ustalenie było obowiązkiem Sądu meriti, który jeśli miał jakieś wątpliwości co do sposobu rozstrzygnięcia, winien z urzędu dopuścić dowód z opinii biegłego, nie precyzując jednak czego miałyby ona dotyczyć (mowa tutaj o argumentie podniesionym w uzasadnieniu apelacji). Oczywiście jest, iż takie stanowisko nie znajduje żadnego racjonalnego uzasadnienia, bo są to dane którymi dysponuje jedynie li tylko sam pokrzywdzony i jest to okoliczność faktyczna wiążąca się z określonymi zaszczołkami generującymi straty materialne, a rolą sądu badającego zasadność wniosku jest jedynie zweryfikowanie czy taka szkoda zaistniała, czy pozostaje ona w adekwatnym związku przyczynowo-skutkowym z będącym przedmiotem osądu zdarzeniem i czy została oszacowana miarodajnie, co w tym ostatnim przypadku sprowadza się wyłącznie do przeprowadzenia określonych operacji rachunkowych, a do tego wiadomości specjalne z reguły nie są potrzebne, bo dysponują nimi sądy orzekające w tego typu sprawach, w których jak w niniejszej na szkodę majątkową składają się zazwyczaj wydatki na zakup lekarstw, środków higienicznych, czy utracony z powodu wypadku zarobek. Przywołać jeszcze można akceptowane stanowisko orzecznicze, iż to strony mają w pierwszej kolejności obowiązek respektować zasady procesowe, a w omawianym wypadku apelujący niewątpliwie naruszył zasadę lojalności uczestników procesu i prawdy materialnej. Sąd ma obowiązek inicjatywy dowodowej, gdy stwierdzi, że uzyskane dowody są niepełne i nasuwają wątpliwości co do stanu faktycznego albo gdy grozi rażąca niesprawiedliwość wyroku. Rzeczą sądów nie jest poszukiwanie dowodów ale weryfikacja tych, które zgłoszą strony zgodnie z zasadą kontradiktoryjności procesu, obowiązującą również pod rządem ustawy procesowej sprzed nowelizacji (zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 15 października 2015 r. II AKa 209/15 KZS 2015/11/36, Prok.i Pr.-wkl. 2016/6/19, KZS 2015/11/41, Prok.i Pr.-wkl. 2016/6/37). Stanowisko takie tym bardziej przekonuje, jeśli zważy się, że w sprawie niniejszej występował pełnomocnik profesjonalny, świadomy przysługującego mu wachlarza instrumentów procesowych w postępowaniu dowodowym, skoro zatem nie wnosił o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego, nie podając także jakiej specjalności i na jaką okoliczność winien ten dowód zostać przeprowadzony, to stawianie w apelacji tej treści zarzutu jest całkowicie chybione. Obowiązek naprawienia szkody służy wyrównaniu poniesionych przez pokrzywdzonego strat pod warunkiem jednakże, że szkody te można precyzyjnie określić (wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 5 listopada 2015 r. II AKa 177/15, LEX nr 1950645, KZS 2016/5/44). Nic takiego w sprawie niniejszej nie zostało dowiedzione, stąd rozstrzygnięcie o nie uwzględnieniu w tej części wniosku pokrzywdzonego, pośrednio wynikające z zestawienia zawartych w nim roszczeń z treścią orzeczenia z punktu 8 wyroku, jest jak najbardziej

prawidłowe. Trafnie zatem Sąd pierwszej instancji uznał, iż w rozpoznawanej sprawie, w oparciu o stan dowodowy, nie sposób ustalić kwoty odpowiadającej szkodzie J. K. (1), co warunkowało w ogóle możliwość uwzględnienia tej części wniosku.

Z kolei w części związanej z dochodzonym przez pokrzywdzonego zadośćuczynieniem za krzywdę możliwe było częściowe uwzględnienie wniosku właśnie na podstawie przepisu art. 46 § 2 k.k., zgodnie z którym jeżeli orzeczenie obowiązku określonego w § 1 jest znacznie utrudnione, sąd może orzec zamiast tego obowiązku nawiązkę na rzecz pokrzywdzonego i tak też się w zaskarżonym wyroku stało, z tym że korekcie musiała ulec wysokość zasądzonego zadośćuczynienia, bo niewątpliwie zasądzona od oskarżonych solidarnie kwota 2 tys. zł, nie jest w stanie zrekompensować jego krzywdy. Przypomnieć przy tym trzeba, iż J. K. (1) na skutek spowodowanej przez oskarżonych katastrofy kolejowej doznał obrażeń ciała skutkujących naruszeniem czynności narządów ciała i rozstrojem zdrowia na okres przekraczający 7 dni w postaci urazu kręgosłupa szyjnego i lędźwiowego z pourazową dyskopatią w odcinku szyjnym kręgosłupa oraz przepukliny jądra miażdżystego krążka międzykręgowego na poziomie przestrzeni międzykręgowej C5-C6 z objawami korzeniowymi i zespołem bólowym, wymagającej pilnej interwencji operacyjnej- neurochirurgicznej. Nie wymaga szczególnie szerokiego komentarza uznanie, iż zasądzona na rzecz J. K. (1) kwota miała wymiar jedynie symboliczny i jako taka wymaga interwencji Sądu Apelacyjnego, który jako słuszne uznał jej podwyższenie do 10 tys. zł, mogącej stanowić ekwiwalent poniesionej przez pokrzywdzonego krzywdy, wynagradzający mu doznane cierpienia oraz mający ułatwić przezwycięzenie ujemnych przeżyć, do oszacowania których sięganie po wiadomości specjalne biegłego nie jest konieczne. Zadośćuczynienie za krzywdę ma rekompensować szkodę niemajątkową, która wiąże się z wystąpieniem czysto subiektywnych przeżyć człowieka, z cierpieniem fizycznym i psychicznym. Kwota zadośćuczynienia przyznana przez Sąd odwoławczy nie może przy tym zostać uznana za nadmierną, wygórowaną, czy oderwaną od stopy życiowej społeczeństwa.

Przypomnieć jeszcze można, iż podstawę orzeczenia obowiązku naprawienia szkody wyrządzonej pokrzywdzonemu stanowi skazanie za przestępstwo popełnione nie tylko umyślnie, ale także z winy nieumyślnej (wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 19 września 2013 r. II AKa 159/13, LEX nr 1381505, M. Szewczyk i A. Marek w Komentarzach do art. 46 k.k., tezy odpowiednio 9 i 6, publ. SIP LEX).

Sąd Apelacyjny uznał także, że nie było przeszkód prawnych orzeczenia solidarnie wobec oskarżonych nawiązki na rzecz pokrzywdzonego, jak to uczynił Sąd Okręgowy w zaskarżonym wyroku. Podstawą odpowiedzialności solidarnej oskarżonych w niniejszej sprawie jest niewątpliwie przepis art. 441 § 1 k.c., który przewiduje, że jeżeli kilka osób ponosi odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną czynem niedozwolonym to ich odpowiedzialność jest solidarna. Co więcej, w realiach sprawy niniejszej przestępcze zachowania oskarżonych wzajemnie się uzupełniały skutkując spowodowaniem opisanej katastrofy komunikacyjnej, a wobec takiego charakteru ich działania nie sposób ustalić stopnia przyczynienia się każdego z nich do powstania krzywdy po stronie pokrzywdzonego. W związku z tym odpowiedzialność karna wymienionych winna być taka sama, a to przemawia za nałożeniem solidarnego obowiązku naprawienia szkody. Samo istnienie lub brak wspólnego działania czy porozumienia sprawców nie przesądza o niemożności wydania tego rodzaju rozstrzygnięcia (zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 8 sierpnia 2013 r. II AKa 115/13, LEX nr 1366117).

Reasumując, Sąd Apelacyjny zmienił zaskarżony wyrok w ten sposób, że uznając rację pełnomocnika oskarżyciela posiłkowego podwyższył nawiązkę orzeczoną solidarnie wobec oskarżonych na podstawie art. 46 § 2 k.k. Wysokość zasądzonej nawiązki Sąd Apelacyjny określił kierując się wskazanymi względami, uznając tym samym żądania apelującego pełnomocnika oskarżyciela posiłkowego J. K. (1) wykraczające ponad tę kwotę za zbyt wygórowane.

Rację ma także Sąd Okręgowy kiedy podnosi, iż orzeczenie nawiązki na podstawie powołanego przepisu nie stoi na przeszkodzie dochodzeniu niezaspokojonej części roszczenia w drodze postępowania cywilnego, bo reguła ta wynika bezpośrednio z dyspozycji § 3 zastosowanego przepisu art. 46 k.k.

Co do czynu z art. 271 § 1 k.k. (punkty 3 i 5 zaskarżonego wyroku)

Apelacje obrońców w części kwestionującej zasadność uznania sprawstwa oskarżonych w zakresie popełnienia przestępstw z art. 271 § 1 k.k. zasługują na uwzględnienie, gdyż podniesione w nich zarzuty obraży prawa materialnego

są zasadne. Skutkować to musiało zmianą przez Sąd Apelacyjny zaskarżonego wyroku w tej części i uniewinnieniem zarówno A. N. (1), jak i oskarżonej J. S. od popełnienia zarzucanych im odpowiednio w punktach III i V tak zakwalifikowanych czynów. Zacząć trzeba od tego, że istotą oskarżenia o czyn z art. 271 § 1 k.k. było poświadczenie przez A. N. (1) i J. S., że pełniąc w dniu 3 marca 2012 roku obowiązki dyżurnych ruchu, odpowiednio na posterunku odgałęźnym w S. i w S. i będąc osobami uprawnionymi do wystawienia dokumentów poświadczyli nieprawdę w odnośnych Dziennikach (...)146 dokonując w nich niezgodnych z prawdą wpisów oznaczonych godziną 21.20, a dotyczących czasu zamknięcia torów nr 1 i 2 na odcinku S.-S. na skutek zderzenia pociągów.

Na gruncie analizowanej sprawy konieczne zatem było zbadanie prawidłowości przyjętych przez prokuratora konstrukcji prawnych zaproponowanych w akcie oskarżenia, a następnie całkowicie bezkrytycznie zaakceptowanych przez Sąd Okręgowy, w istocie bez poświęcenia im większej uwagi w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku, a co za tym idzie bez głębszego rozważenia, czy Dzienniki Ruchu (...) w tym konkretnym przypadku stanowiły dokumenty, o których mowa w treści cytowanego przepisu, czy zapisy w nich umieszczone w rzeczywistości poświadczały nieprawdę i czy mogły zostać zaszeregowane jako odnoszące się do okoliczności mających znaczenie prawne. Na wszystkie te pytania Sąd Apelacyjny musiał udzielić odpowiedzi negatywnej, a zatem postrzegać je dokładnie odwrotnie do tego, co w zaskarżonym wyroku przyjął Sąd meriti.

Wyjaśniając powody zajęcia takiego stanowiska Sąd odwoławczy pragnie zauważyć, iż nie kwestionuje istnienia przywołanych w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku regulacji prawnych, na podstawie których Dzienniki Ruchu zostały wprowadzone do odnośnych posterunków odgałęźnych, celem dokumentowania podejmowanych przez dyżurnych ruchu czynności i odnotowywania istotnych z punktu widzenia ich pracy zdarzeń. Bezsporne jest, iż w skład tej dokumentacji, zgodnie z regulaminami technicznymi posterunków oraz z Instrukcją Ir-2, wchodzi właśnie m.in. Dziennik ruchu posterunku zapowiadawczego ((...)), a zasady jego prowadzenia zawarte są w § 36 Instrukcji Ir-1 (k. 2263-76).

Powyższe nie determinuje jednak jeszcze uznania, iż kwestionowane wpisy umieszczone przez oskarżonych w Dziennikach Ruchu zawierają poświadczenia, którym przysługuje cecha zaufania publicznego, a w związku z tym domniemanie prawdziwości, wszak ich uzupełnianie nie stanowiło uprawnienia „innej osoby do wystawienia dokumentu”, a realizację obowiązków ciążących na dyżurnych ruchu, wynikających ze stosunku pracy, co miało znaczenie dla weryfikacji prawidłowości ich wykonywania, a co za tym idzie znaczenie dokumentarne dla pracodawcy. Niewątpliwie na cechę zaufania publicznego powiązaną z określonym dokumentem, która pozwalałaby zakwalifikować dokonanie w nim nieprawdziwych poświadczeń jako występku z art. 271 k.k., wskazywałoby umocowanie do wystawienia danego dokumentu wynikające z przepisów powszechnie obowiązujących, tj. rangi ustawowej lub niższego rzędu (rozporządzenie, ewentualnie zarządzenie), do których wydania upoważnia ustawa oraz przypisanie w tych aktach normatywnych określonych skutków prawnych zapisom w wystawianym dokumencie, aby spełniał wymogi z art. 115 § 14 k.k. Tymczasem o obowiązku prowadzenia dzienników ruchu na poszczególnych posterunkach kolejowych milczy ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (j.t. Dz. U. z 2007 r., Nr 16, poz. 94, ze zm.). Z kolei w wydanym na podstawie upoważnienia zawartego w art. 17 ust. 7 tejże ustawy rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2005 r., Nr 172, poz. 1444, ze zm.) określone prawne znaczenie dziennikowi ruchu nadaje się tylko w przypadkach, jeżeli kierowanie ruchem pomiędzy posterunkami odbywa się wyłącznie poprzez zapowiadanie za pomocą urządzeń łączności, a nie za pomocą blokady półsamoczynnej, jak to miało miejsce w rozpatrywanym przypadku (§ 25 ust. 11 cytowanego rozporządzenia), a także przy prowadzeniu ruchu na liniach kolejowych wąskotorowych (Dział IV, § 117-129 tegoż rozporządzenia). Warte odnotowania jest również to, że rozdział 7 cytowanego rozporządzenia (§ 48 i nast.) regulujący postępowanie w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i zdarzeń kolejowych nie nakłada w związku z zaistnieniem zagrożenia lub niebezpiecznego zdarzenia obowiązku dokonania zapisów w dzienniku ruchu. Wskazać jeszcze można, że zgodnie z przepisem § 18 ust. 1 pkt 7 obowiązującego w dacie zdarzenia rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. z 2007 r., Nr 89, poz. 593) komisja kolejowa badająca okoliczności wypadku dokonuje sprawdzenia zapisów w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego.

Do takich dokumentów można zaliczyć dziennik ruchu, jednak nawet wzmiankowane przepisy nie nadają zawartych w nim zapisom szczególnej mocy dowodowej. Przedstawiona analiza aktów prawnych rangi ustawy i rozporządzenia nie przemawia za uznaniem zapisów dokonanych przez oskarżonych w dziennikach ruchu na ich posterunkach jako wystawienia dokumentów o znaczeniu publicznym, w rozumieniu art. 271 § 1-3 k.k., a jedynie za przypisaniem im znaczenia wewnętrznego – w ramach przedsiębiorstwa prowadzącego ruch kolejowy na danym odcinku.

Podkreślić trzeba, że wystawienie ma charakter publicznoprawny, gdy dokument nie jest sporządzany w interesie jego wystawcy, lecz w interesie publicznym. Służy bowiem oficjalnemu potwierdzeniu prawdziwości okoliczności mających znaczenie w obrocie prawnym, wskutek czego tak wystawionym dokumentom towarzyszy cecha zaufania publicznego (por. Sąd Najwyższy w wyrokach z 30.11.2007 r., V KK 98/07, KZS 2008, Nr 4 oraz z 15.02.2017 r. III KK 347/16, opubl. Legalis Numer 1580529). O spełnieniu tego kryterium nie może rzecz jasna decydować wyłącznie fakt, czy w dokumencie (jakimkolwiek - w rozumieniu art. 115 § 14 k.k.) znalazła się treść, która w zależności od dalszych okoliczności może nabrać znaczenia prawnego. Dokumenty sporządzane do wewnętrznego użytku przedsiębiorstwa nie podlegają ochronie z art. 271 § 1-3 KK, a pracownicy je sporządzający nie odpowiadają na podstawie tego przepisu, bo nie są oni funkcjonariuszami publicznymi ściganymi za poświadczenie nieprawdy (wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 21 lutego 2003 r. II AKA 266/02, Prok. i Pr. 2003 nr 10, poz. 15, str. 10, KZS 2003 nr 4, poz. 37, str. 22, Legalis Nr 59294).

Z powyższego wynika zatem jasno, iż kwestionowanych wpisów umieszczonych przez oskarżonych w odnośnych Dziennikach Ruchu nie sposób traktować jako spełniających ustawowe kryteria przewidziane w przepisie art. 271 § 1 k.k., bo w tym analizowanym przypadku nie miały one żadnego znaczenia wykraczającego „na zewnątrz”, do sfery publicznej, tj. poza stosunkiem prawnym, który był podstawą do ich sporządzenia, nie zawierały też w swej treści poświadczenia, któremu przysługuje cecha zaufania publicznego, a w związku z tym domniemanie prawdziwości, a poza tym żaden inny podmiot poza pracodawcą nie miał do nich dostępu.

Ponadto oskarżonym nie można przypisać czynu z art. 271 k.k. z tego powodu, że ich zachowanie nie wypełniło również znamion przedmiotowych tego przestępstwa, nie poświadczyli oni bowiem nieprawdy w sporządzonych przez siebie zapisach. Jak wynika z zapisu sporządzonego przez A. N. (1) w Dziennika Ruchu (...)posterunku S. „Tor szlakowy od S. do S. 1,2 zamknięty o godz. 21.20 z powodu wypadku kolejowego nadał S.-S. przyjął S. N.” (k. 68-70 t. I wątek 2), zaś ten odnotowany przez J. S. w Dziennika Ruchu posterunku S. brzmiał „Tor nr 1/2 od S. do S. zamknięty od godz. 21.20 z powodu wypadku kolejowego. Nadała Spr. - (...) J. S. - przyjął „St. (...) N.” (k. 106-108 t. I wątek 2). Objęte zarzutami wpisy obejmowały zatem jedynie oświadczenia oskarżonych odnośnie godziny zamknięcia torów 1-2 szlaku S.-S., a nadto informację, że doszło do tego na skutek zderzenia się pociągów, zaś w świetle art. 271 k.k. "poświadczenie" ("zaświadczenie", "potwierdzenie") musi dotyczyć okoliczności, mających znaczenie prawne, a nie "oświadczenie" ich we własnym interesie (wyrok Sądu Najwyższego - Izba Karna z dnia 13 listopada 2000 r. IV KKN 407/00, Legalis Numer 57794).

Najbardziej istotne na gruncie sprawy niniejszej jest jednak to, że w „dokumentach”, których „wystawienie” jest penalizowane w art. 271 § 1 k.k., chodzi głównie o to, co (jaką okoliczność) się "zaświadcza" (poświadcza) a nie kiedy (zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 8 października 2013 r. II AKA 147/13, OSAŁdz 2015 nr 3, poz. 17, Prok. i Pr. 2016 nr 3, poz. 25, KZS 2015 nr 12, poz. 50, Legalis Numer 746711). W dokonanych wpisach oskarżeni poświadczyli zaś jedynie, że do zamknięcia torów doszło o wskazanej godzinie na skutek zderzenia się pociągów i nie ponad to. Nie sposób też pomijać, iż zapisy umieszczone przez oskarżonych w wymienionych dokumentach, w rzeczywistości poświadczały prawdę, albowiem od momentu zderzenia się pociągów pracownicy oskarżyciela posiłkowego (...) S.A. niezwłocznie podjęli niezbędne kroki w efekcie których szlak S.-S. został wyłączony z ruchu. Nie można także zapominać, iż sami oskarżeni o zderzeniu się pociągów dowiedzieli się zdecydowanie później, aniżeli reagujące na to odpowiednie służby.

Natomiast jeśli A. N. (1) i J. S. uchybili ciężącym na nich w takich sytuacjach obowiązkom pracowniczym, a zatem nie dokonali osobiście i zgodnie z procedurami zamknięcia torów, to mogło to skutkować obciążeniem ich tego rodzaju zaniechaniami, w tym pociągnięciem do odpowiedzialności dyscyplinarnej czy karnej, co przecież nie miało w sprawie

niniejszej miejsca. Co istotne, dla realizacji tego obowiązku, a zatem zamknięcia torów przez dyżurnych ruchu, fakt dokonania czy też nie dokonania określonych wpisów w dziennych ruchu, a dotyczących okoliczności związanych z zamknięciem torów, nie miał i mieć nie mógł żadnego prawnego, ani faktycznego znaczenia. Wszak przepis § 68 pkt. 8 Instrukcji Ir-1 stanowi, że „Po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku lub przeszkodzie, które wymagają wstrzymania ruchu pociągów, dyżurny ruchu zamyka dany tor lub szlak, powiadamia zainteresowanych pracowników oraz właściwe jednostki zgodnie z postanowieniami instrukcji o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych, innymi obowiązującymi w tym zakresie przepisami i regulaminem technicznym” (k. 2312), a zatem nie ma tutaj mowy o obowiązku czy też nadaniu jakiegos znaczenia prawnego dokonaniu wpisów o zamknięciu torów w dziennikach ruchu prowadzonych na posterunkach. Myli się zatem Sąd Okręgowy twierdząc, iż znaczenie prawne w dokonaniu objętych zarzutami wpisów rozumieć trzeba jako „powstanie określonego obowiązku (tj. zakazu korzystania z torów nr 1 i 2 szlaku S.-S.) dla wszystkich podmiotów uczestniczących w prowadzeniu ruchu kolejowego, zarówno po stronie zarządcy infrastruktury, jak i przewoźników” (str. 95 uzasadnienia wyroku), nie wyjaśniając przy tym z czego taki wniosek wysnuwa.

Nie kwestionując zatem faktu sporządzenia przez oskarżonych rzeczonych zapisów, nie podlegają oni odpowiedzialności karnej z art. 271 § 1 k.k., a skazanie ich za czyny zabronione przewidziane w tym przepisie naruszało w sposób oczywisty przepisy prawa materialnego. Stąd nie dopatrując się w zachowaniu A. N. (1) i J. S. znamion przestępstwa fałszu intelektualnego, Sąd Apelacyjny uniewinnił ich od popełnienia tych czynów, obciążając kosztami postępowania w tej części Skarb Państwa. W efekcie uchylono rozstrzygnięcia z punktu 6 zaskarżonego wyroku o orzeczonych wobec oskarżonych karach łącznych.

W takiej sytuacji stracił także rację bytu zarzut odwoławczy z punktu II apelacji prokuratora, bo oczywiste jest, że orzeczony w punkcie 7 zaskarżonego wyroku środek karny tyczy się jedyne przestępstwa, jakie oskarżonym zostało prawomocnie przypisane, a zatem sprowadzenia katastrofy w komunikacji.

Co do czynu z art. 271 § 1 k.k. (punkt 2 zaskarżonego wyroku)

Odnotowania najpierw wymaga, że w części dotyczącej rozstrzygnięcia z punktu 2 wyroku Sądu Okręgowego w Częstochowie, mocą którego A. N. (1) został uniewinniony od popełnienia występku opisanego w punkcie II części wstępnej wyroku, a zakwalifikowanego przez prokuratora z art. 271 § 1 k.k., jedynie oskarżyciel posiłkowy (...) S.A. wywiódł apelację.

Przystępując do oceny tegoż środka odwoławczego Sąd Apelacyjny uznał jednak, iż główny akcent należy położyć na kwestie formalne. Stosownie bowiem do art. 425 § 3 k.p.k. odwołujący się może skarżyć jedynie rozstrzygnięcia, które naruszają jego prawa lub szkodzą jego interesom procesowym. Norma ta wyznacza zatem generalne zasady w zakresie uprawnień do składania środków odwoławczych, w tym przede wszystkim określa krąg podmiotów władnych orzeczenie zaskarżyć, zakres podlegających zaskarżeniu orzeczeń, wreszcie kwestię interesu prawnego warunkującego możliwość złożenia środka odwoławczego. W takim razie za równie oczywiste przyjęć należy, że oskarżyciela posiłkowego, jako stronę procesu, obowiązuje wykazywanie gravamen (art. 425 § 3 zd. 2 k.p.k.), a więc obrazy prawa lub prawnych interesów strony wnoszącej środek odwoławczy, przy zaznaczeniu, że ocena czy on występuje wymaga uwzględnienia kryteriów obiektywnych, a nie subiektywnych (zob. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 26 sierpnia 2010 r. I KZP 13/10, OSNKW 2010 nr 9, poz. 79, str. 35, Legalis, Biul. SN 2010 nr 8, Prok. i Pr. 2010 nr 11, poz. 6, str. 6, KZS 2010 nr 9, poz. 16, KZS 2010 nr 11, poz. 19, KZS 2010 nr 11, poz. 20, KZS 2010 nr 11, poz. 30, OSNwSK 2010 nr 1, poz. 1604, Legalis Nr 241333).

Bezsporne jest przy tym, że ów gravamen może być oceniany nie tylko pod kątem całości środka odwoławczego, ale i poszczególnych podnoszonych w nim zarzutów (zob. postanowienie Sądu Najwyższego z 19 maja 2011 r. I KZP 2/11, OSNKW 2011 nr 6, poz. 47, Legalis Nr 319206).

W świetle powyższego na kanwie sprawy niniejszej Sąd Apelacyjny doszedł do przekonania, że po stronie oskarżyciela posiłkowego (...) S.A. nie występuje interes prawny do zaskarżenia rozstrzygnięcia z punktu 2 wyroku, wbrew temu co sam podnosi, gdyż dokonanie przez A. N. (1) określonego wpisu do Książki kontroli urządzeń sterowania

ruchem kolejowym Posterunku Odgałęźnego S. (...), mogło wywołać jedynie pośrednie skutki dla dóbr prawnych oskarżyciela posiłkowego, a zatem (...) S.A. Przepis art. 425 § 3 k.p.k. wymaga zaś, tak jak to już wskazano, ukazania w skardze odwoławczej, że określone rozstrzygnięcie lub ustalenie narusza prawa lub szkodzi interesom odwołującego się oskarżonego (zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 21 stycznia 2013 r. II AKa 285/12, Legalis Nr 734295). W realiach sprawy niniejszej w treści wywiedzionego środka odwoławczego podnoszone są wprawdzie argumenty mające przekonać o zagrożonym interesie prawnym tego podmiotu, a które niejako wprost nawiązują do tych potencjalnie możliwych konsekwencji prawnych, jakie z kwestionowanym zachowaniem oskarżonego mogłyby się wiązać, jednak nie są one przekonujące. Zgodnie z art. 49 § 1 k.p.k., warunkiem przyznania statusu pokrzywdzonego danej osobie jest to, by jej dobro prawne zostało naruszone lub zagrożone w sposób bezpośredni, a więc taki, w którym pomiędzy czynem zawierającym znamiona przestępstwa a naruszonym lub zagrożonym dobrem danego podmiotu nie ma ogniw pośrednich (W. Daszkiewicz, Pokrzywdzony przestępstwem, w: Nowa kodyfikacja karna z. 14, Warszawa 1998 s. 148; T. Grzegorzczak, J. Tylman, Polskie postępowanie karne, Warszawa 2005, s. 274-275; uchwała SN z dnia 21 października 2003 r., I KZP 29/03, OSNKW 2003, z. 11-12, poz. 94). Subiektywne przeświadczenie skarżącego nie może zatem stanowić wystarczającej przesłanki dla ustalenia istnienia gravamen.

Przestępstwo, które zarzucono oskarżonemu kwalifikowane z art. 271 § 1 k.k. miało zaś polegać na tym, iż w dniu 3 marca 2012 roku w miejscowości S. pełniąc obowiązki dyżurnego ruchu w Posterunku Odgałęźnym S. i będąc osobą uprawnioną do wystawienia dokumentu - poświadczył nieprawdę w Książce kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym Posterunku Odgałęźnego S. (...) dokonując w tym dokumencie niezgodnego z prawdą wpisu oznaczonego godziną 20.15 dotyczącego stwierdzenia braku kontroli rozjazdu, wyprawienia pociągu (...) na sygnał zastępczy, stwierdzenia rozprucia rozjazdu po przejeździe pociągu i sprawdzenia stanu rozjazdu na gruncie. Analiza treści zarzutu stawianego oskarżonemu A. N. (1) nie pozostawia zatem żadnych wątpliwości, iż analizowane zachowanie ani nie naruszało, ani nie zagrażało interesom skarżącego. Stąd też (...) S.A. nie posiada uprawnienia, by wystąpić z apelacją od zapadłego rozstrzygnięcia. Sąd Apelacyjny podziela w całej rozciągłości stanowisko wyrażone przez Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 21 października 2010 r. sygn. Akt III KK 309/10 (LEX nr 612464, Prok.i Pr.-wkł. 2011/2/11), że przestępstwo z art. 271 § 1 k.k. z istoty swej skierowane jest przeciwko dokumentom, a więc przedmiotem ochrony jest tu pewność obrotu oparta na publicznym zaufaniu do dokumentów i domniemaniu prawdziwości pism mających taki charakter. Stąd też przestępstwo to ścigane jest z urzędu, a interes Państwa - jako podmiotu bezpośrednio pokrzywdzonego owym naruszeniem - reprezentuje prokurator.

Powyższe skutkuje pozostawieniem apelacji pełnomocnika oskarżyciela posiłkowego (...) S.A. w omawianej części bez rozpoznania, stąd kwestionowane rozstrzygnięcie z punktu 2 wyroku, jako że nie zostało zaskarżone przez prokuratora, stało się prawomocne.

Mając powyższe na uwadze, Sąd Apelacyjny na podstawie art. 437 § 1 k.p.k. zmienił zaskarżony wyrok w opisany sposób, zaś w pozostałej części, nie dopatrując się uchybień podlegających uwzględnieniu z urzędu, utrzymał go w mocy.

W części skazującej zwolniono oskarżonych w całości od ponoszenia kosztów postępowania odwoławczego, uznając, że perspektywa odbycia kar pozbawienia wolności, tudzież ograniczone możliwości zarobkowe, uzasadniają takie rozstrzygnięcie.

Nadto od J. S. i A. N. (1) zasądzono na rzecz oskarżycieli posiłkowych, którzy na rozprawie odwoławczej zgłosili takie wnioski, zwrot wydatków związanych z zastępstwem procesowym na tym etapie procesu – po połowie, a zatem dzieląc je pomiędzy oskarżonymi te koszty stosunkowo.

SSO del. Karina Maksym SSA Wojciech Kopczyński SSA Robert Kirejew