

A SOMOGY MEGYEI BÍRÓSÁG
I.Bf. 731/1997/5. szám

KAPOSVÁRI VÁROSI BÍRÓSÁG

1997 -11- 13

Példány: Mell : db

Az ügyirat
száma: **5.830/1996,**

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN !

A Somogy Megyei Bíróság, mint büntető másodfokú bíróság, Kaposváron 1997. október 8. napján megtartott nyilvános fellebbezési tárgyaláson meghozta és 1997. október 10. napján kihirdette az alábbi

v é g z é s t :

A vasuti közlekedés halálos tömegszerencsétlenséget okozó gondatlan veszélyeztetésének vétsége miatt C z i l l i n g e r C s a b á n é ellen indított büntetőügyben a Kaposvári Városi Bíróság 2.B. 830/1996/29. számú ítéletét **h e l y b e n h a g y j a .**

Kötelezi a vádlottat további a másodfokú eljárásban felmerült 2.500 /kettőezeröttszáz/ Ft bűnügyi költség megfizetésére.

I n d o k o l á s :

A városi bíróság Czillinger Csabáné vádlottat vasuti közlekedés halálos tömegszerencsétlenséget okozó gondatlan veszélyeztetésének vétsége miatt 5 évi fogházra és 10 évi sorompókezelői foglalkozástól eltiltásra ítélte. A szabadságvesztésbe az 1996. február 26. napjától 1996. május 28. napjáig előzetes fogvatartásban töltött időt beszámította. Rendelkezett a bűnjelek lefoglalásának megszüntetéséről illetőleg kiadásáról, valamint kötelezte a vádlottat 667.974,- Ft bűnügyi költség megfizetésére.

Az ítélet ellen az ügyész a főbüntetés súlyosításáért, míg a vádlott és védő a büntetés enyhítéséért jelentettek be fellebbezést.

A fellebbezések alaptalanok.

A megyei bíróság az első fokú tényállást - figyelemmel az iratok tartalmára - a Be. 258.§ (1) bekezdés a./ pontja alapján az alábbiakkal egészíti ki:

A vasúti átjáró előtt az úttest menetirány szerinti jobb oldali részén jól láthatóan a sorompótól 91,6 m-re "sorompóval biztosított vasúti átjáró", 59 m-re "vasúti átjáró előjelző" és a sorompótól 30 m-re "vasúti átjáró kezdete" közötti jelzőtáblák vannak elhelyezve.

Az autóbusz menetirányát tekintve, a sorompórudaktól számítottan a vasúti sínpár a jobb oldalon 6,3 , míg a bal oldalon 5,6 m-re húzódik.

A vonat 71,81 km/h sebességéhez 415,3 m-es féktávolság tartozik gyorsfékezéssel. A vonat sebességének csökkenése az átjáró előtt 162 m-rel kezdődött, vagyis az ütközés előtt 8 sec-mal. Mivel a vonat lassításához elégséges fékhatás kialakulásához 2-3 sec., előtte az akadály (nyitott sorompó) észleléséhez, a vonóerő levételéhez és a gyorsfékezéshez 1-2 sec. szükséges, a mozdonyvezető feltehetően az átjáró előtt 220-260 m-rel dönthetett a gyorsfékezés mellett.

A mozdonyvezető és a buszvezető részére a kölcsönös láthatóság lehetősége a baleset előtt 4-4,5 sec-mal állt be. Ekkor a vonat már fékezett állapotban haladt a kereszteződés felé és az ütközés helyétől 96 m távolságra volt, ugyanekkor a busz 45-50 m-re haladt maximum 40-45 km/h-s sebességgel - tehát féktávolságon kívül, - de minden valószínűség szerint már fokozatosan lassuló tempóban. Amennyiben ezen intervallumban a mozdonyvezető "figyelj !" hangjelzést ad - csak 1 másodpercig is - ez a busz utasterében az észlelhetőség és a láthatóság határán, illetőleg azon belül akkusztikailag jól hallható, tehát a buszvezető a járművét még az ütközési pont előtt meg tudta volna állítani. A 40-45 km/h-s sebességhez tartozó féktávolság ugyanis 26-28 m.

A MÁV belső szabályozási rendszerét a vezérigazgatóság által kiadott utasítások alkotják, amelyek tartalmazzák a vonatforgalom lebonyolításával kapcsolatos legfontosabb előírásokat, bizonyos szabályozásokat viszont helyi feladatkörbe utalnak. Ez a helyi szabályozás az Állomási Végrehajtási Utasítás /A.V.U./, amely az F2. utasításban leírt szabályok alapján az adott állomáson a munkavégzés konkrét előírásait tartalmazza. Ennek előkészítése és karbantartása az adott állomás vezetőjének a feladata. Az üzembiztonság szempontjából igen lényeges, gyakorlati munkavégzéshez kötődő szabályozásról van szó, az A.V.U.-t mindig módosítani kell. A vasutforgalom biztonságos lebonyolítása szempontjából a vonatok számára az állomások közötti engedélykérés, engedélyadás, visszajelzés, ennek tanúsítása, a naplózási fegyelem kiemelt fontossággal bír. A forgalmi fejrvatos naplók vezetésével kapcsolatban számtalan hiányosság állapítható meg, azokat nem az előírásoknak megfelelően vezették, így az azokba bejegyzett adatok nem tekinthetők hitelesnek. /Az egyes szolgálati helyeken a forgalmi szolgálattevők által ugyanazon tényekre eltérő, pontatlan bejegyzések történtek, az óraegyeztetések elmaradtak stb./ Tehát a fejrvatos naplók egy perces időhatárok bizonyítására alkalmatlanok. Ezen túlmenően egyéb szabálytalanságot is feltártak, pl. a Jákó-Nagybajom és Beleg állomások közötti térköz-

örhely már évekkel ezelőtt megszűnt, így a kutasi sorompókezelők első számú tanúvá léptek elő, de az A.V.U. ilyen irányú módosítása elmaradt.

A fenti kiegészítésekkel az első fokú bíróság lényegében helyes tényállást állapított meg az eljárási jogszabályok betartásával. A bizonyítékok értékelésében a megyei bíróság hiányosságot iratellenességet, vagy téves ténybeli következtetést nem észlelt, és az így megállapított tényállás a Be. 239.§ (1) bekezdése alapján, irányadó volt a másodfokú eljárásban is.

Az első fokú bíróság indokolási kötelezettségét is teljesítette, a baleset bekövetkezéséhez vezető és azzal összefüggő körülményeket részletesen elemezte, így a megyei bíróság egyetért az első fokú bíróságnak az órák egyeztetésével kapcsolatos okfejtésével is. Ezt kiegészíti a megyei bíróság azzal, hogy az óraegyeztetés felületesen történt meg, mert egyrészt az egyeztetést végzők az óraegyeztetés időpontját, másrészt a bizottság óráinak hitelesítését elmulasztották a jegyzőkönyvben feltüntetni.

Ezen túlmenően az ügyben eljáró valamennyi szakértő által felhívott szakmai kifogás helytálló./Ezt a megyei bíróság a tényállás kiegészítéseként részletezte./

A vádlott védekezését az első fokú bíróság által logikus érvekkel alátámasztottan több bizonyíték is megcáfolta. Így Orsós József, Dévényi János, Mike Gyula tanúk vallomásai, illetőleg az óraegyeztetésről készült jegyzőkönyvek. Ezekből kiindulva ugyanis a vádlottnak nem 12 óra 3 perckor kellett volna elkezdenie a sorompó leeresztését, hanem erre az időpontra már a sorompónak lezárt állapotban kellett volna lenni. Ebből viszont logikusan következik az, hogy 12 óra 4 perckor a vádlott már eleve késedelmesen indult ki az épületből a sorompó leeresztésére. A vádlottnak ezzel összefüggő, alapvető döntő mulasztása áll okozati összefüggésben a bekövetkezett balesettel. Ugyanakkor a megyei bíróság nem ért egyet az első fokú bíróságnak Száva János mozdonyvezető szerepével kapcsolatos okfejtésével. Az adott körülmények között egyedül a mozdonyvezetőnek lett volna lehetősége a baleset elhárítására, amennyiben hangjelzést ad. Egy faluban levő, kézzel vezérelt sorompó esetén az állomás megközelítése fokozott figyelési kötelezettséget ró a mozdonyvezetőre. Amikor a nyitott sorompót észlelte, még csupán elvi veszély állt fenn, de számításra kellett bármilyen keresztforgalomra a vasut és az úttest kereszteződésénél, tehát a megyei bíróság álláspontja szerint a hangjelzés adása elengedhetetlen ilyen szituációban. Leszámítva a mozdony vezetőjének reakcióidejét, az akadály észleléséhez, a vonóerő levételéhez, illetőleg a fékhatás kialakulásához szükséges másodperceket, a megyei bíróság álláspontja szerint a mozdonyvezetőnek még mindig elegendő idő állt rendelkezésre a "figyelj!" jelzés adására. Tehát a fokozott figyelem és óvatosság egyben azt is jelenti, hogy az észlelt rendellenesség egyben helyes cselekvési sort is eredményez. Ez mindenképp elvárható oly nagy gyakorlattal és helyismerettel rendelkező mozdonyvezetőtől, mint az érintett. A saját előadásával alátámasztott észlelési és cselekvési adatok - kiegészítve az objektív, helyszínen mért és senki által nem vitatott adatokkal - a fenti következtetéseket megalapozzák. Mindezek értékelését az első fokú bíróság elmulasztotta, ezért a megyei bíróság, a kifejtettek szerint, azt pótolta.

Továbbá kifogásolható a MÁV azon tevékenysége és előírásai is ami az adott állomás, - község szélén, nemzetközi fővonalon üzemeltetett megállóhely, stb - közvetett irányítását jelentette két forgalmi beosztással rendelkező állomás között. Azaz olyan kézi-sorompókezelőt tartott szolgálatban, akinek gyakorlatilag az egész megállóhely egyéb teendőire is (jegy, utasok, egyéb

berendezések, stb.) figyelnie kellett, és közben két másik állomás forgalmazott egymással. Neki többnyire csak közvetett, magának kalkulált adatokkal kellett dolgozni. Ez a fokozott tartós figyelemmegosztás általában előbb-utóbb hibás döntést, vagy hosszabb-rövidebb kihagyást eredményez.

A kifejtettekre figyelemmel a megyei bíróság megállapította, hogy mindezek e felróható mulasztások és szervezeti hiányosságok közrehatottak a baleset bekövetkezésében, de ezek a vádlott bűnösségét nem érintik.

Az irányadó tényállás alapján tehát az első fokú bíróság okszerűen következtetett a vádlott bűnösségére, és a cselekményt is törvényszerűen minősítette.

Az első fokú bíróság helyesen állapította meg a bűnösségi körülményeket. A megyei bíróság további enyhítő körülményként értékelte a fentebb kifejtett közreható tényezőket a balesetben. A cselekmény kiemelkedő tárgyi súlya mindenképpen indokolja az első fokú bíróság által kiszabott szigorú, de nem eltúlzott fő- és mellékbüntetés kiszabását. A megyei bíróság által felhozott további enyhítő körülményre is figyelemmel a vádlott terhére bejelentett fellebbezést a másodfokú bíróság nem találta alaposnak, s ugyanakkor a büntetés enyhítésére sincs lehetőség.

Ezért a megyei bíróság az első fokú ítéletet a Be. 259.§ (1) bekezdése alapján helybenhagyta.

A másodfokú eljárásban felmerült büntügyi költség a Be. 266.§ (1) bekezdése alapján a vádlottat terheli.

Kaposvár, 1997. október 10. napján.

Dr. Mózes Gábor s.k.
a tanács elnöke

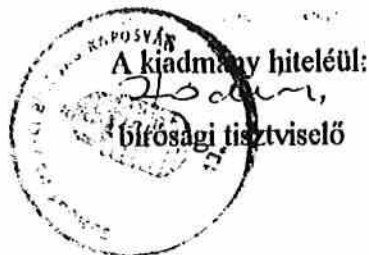
Dr. Simon Margit s.k.
előadó bíró

Dr. Halász Lajos s.k.
bíró

A Kaposvári Városi Bíróság 2.B. 830/1996/29. számú ítélete -
a megyei bíróság helybenhagyó végzése folytán - 1997. október
10. napján jogerős és végrehajtható.

K.m.f.

Dr. Mózes Gábor s.k.
a tanács elnöke



1997. 11. 18.
Dr. Esze Lajos
Elnök