

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 14 czerwca 2017r.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny sprawy:

W dniu 15 sierpnia 2013 roku około godziny 9-ej na lądowisku (...) Ośrodka (...) w B. rozpoczęto przygotowania do lotów za wyciągarka. Około godziny 9.15 na lotnisko przybył szef wyszkolenia ośrodka W. Ś., który w pomieszczeniach wyszkolenia przeprowadził odprawę z pilotami i zaplanował loty. W odprawie wzięli udział szybownicy, którzy w tym dniu mieli wykonywać loty, zarówno piloci-uczniowie, piloci licencjonowani oraz personel lotny i techniczny tego ośrodka. Podczas odprawy zostały wyznaczone zadania dla poszczególnych osób oraz wybrane szybowce, na których miały być wykonywane loty. Ustalono, że generalnie starty szybowców będą odbywały się za wyciągarką. Z odprawy w sposób naturalny wynikało, że funkcję kierownika startu (lotów) wykonywał będzie Szef Wyszkolenia Ośrodka W. Ś.. Związane to jest z funkcją jaką pełnił w (...) i jego doświadczeniem lotniczym oraz z tym, że sam poczuwał się do pełnienia tej funkcji. Piloci wykonali przeglądy przedmiotowe szybowców. W. Ś. wydał polecenie wyłożenia znaków startowych na polu startowym przeznaczonym do startów za wyciągarką zgodnie z zasadami określonymi w treści Instrukcji Operacyjnej Lądowiska B.. W trakcie przygotowań do lotów, szybowce przebazowano na dolne lądowisko. Część szybowców przebazowano transportem kołowym, a część lotem grawitacyjnym. Około godziny 11-ej Szef Wyszkolenia przeprowadził krótką odprawę przedlotową w kwadracie, ustalając kolejność startów, a następnie rozpoczęto loty. Startami kierował W. Ś.. W pierwszej kolejności wystartowały szybowce na przeloty i termikę, a następnie dokonano przeszkolenia pilota na nowy typ szybowca (...).

Po zakończeniu przeszkolenia nie było nadmiernego ruchu na lotnisku. W powietrzu znajdowały się trzy szybowce (...), (...) oraz (...) i oskarżony W. Ś. podjął decyzję o rozpoczęciu lotów na szybowcu (...) o znakach rozpoznawczych (...) i szybowiec ustawiono na pasie startów. Pierwszy lot postanowił wykonać Szef Wyszkolenia – W. Ś. osobiście wraz z podróżnym J. G.. Jego udział w locie wynikał z prośby A. B., z jaką zwrócił się on dzień wcześniej. Przed lotem W. Ś. udzielił pasażerowi instrukcji w zakresie zachowania się na pokładzie podczas lotu oraz zasad bezpieczeństwa.

Pasażer usiadł na przednim fotelu szybowca, natomiast na tylnym oskarżony W. Ś. który objął funkcje dowódcy statku. J. G. został ponownie poinformowany o sposobie zachowania się w trakcie lotu, a szczególnie o tym aby nie dotykał żadnych urządzeń znajdujących się w kabinie. Przed lotem W. Ś. przekazał ręczną radiostację, przy pomocy której wcześniej kierował lotami, stojącemu za lewym skrzydłem przy kadłubie T. K.. Nie przekazywał mu żadnych funkcji dowodzenia przy starcie szybowca. Po zamknięciu kabiny i upewnieniu się że wszystko jest gotowe do startu oczekiwali na wylądowanie szybowca (...), co miało miejsce o godzinie 11.47. Po wylądowaniu tego szybowca i przestawieniu go na miejsce oczekiwania na ewentualne dalsze loty, do szybowca (...) została podczepiona lina holownicza, a W. Ś. podniósł rękę wskazując gotowość do startu. Przebywający na polu startowym J. N. podniósł lewe skrzydło szybowca do poziomu. Oskarżony W. Ś. rozpoczął sekwencję komend głosowych do rozpoczęcia ciągnięcia przez wyciągarkę. Przekazał poprzez radio znajdujące się wewnątrz szybowca meldunek o gotowości do startu „naprężaj, (...) dwumiejscowy”. W tym samym momencie podobną informację za pomocą radiostacji przenośnej przekazał T. K. i meldunki te nałożyły się, w związku z czym informacja dla wyciągarkowego była nieczytelna. Po chwili W. Ś. przekazał z szybowca drugi meldunek o gotowości do startu, a wyciągarkowy odpowiedział „naprężam”. Po naprężeniu liny W. Ś. i T. K. który nadal znajdował się przy kadłubie za lewym skrzydłem nadali do wyciągarkowego meldunek „naprężona, ruszył” i za chwilę rozpoczął się dynamiczny rozbieg. J. N. chwilę przytrzymał, a później puścił skrzydło. W tym momencie oskarżony T. K. stojący cały czas za skrzydłem po lewej stronie kadłuba zdał sobie sprawę że stoi w miejscu które zagraża bezpiecznemu startowi i próbował odbiec w bok od kadłuba szybowca. Nie zdążył tego uczynić i poziomy statecznik

statku powietrznego zahaczył lewą końcówką o jego prawe udo. Uszkodzone usterzenie poziome zaczęło wysuwać się z okuć do tyłu

i mocno przechylać w prawo. Przez moment trzymało się na popychaczu napędu startu wysokości, a następnie odpadło od szybowca. Po utracie usterzenia poziomego szybowiec przeszedł do lotu nurkowego i pod dużym kątem uderzył w ziemię.

Na skutek wypadku śmierć poniósł pasażer szybowca J. G.. Jak wynika z oględzin zewnętrznych i sekcji zwłok przyczyną śmierci J. G. były obrażenia które doznał na skutek upadku z wysokości i uderzenia o twarde podłoże i twarde tępokrawędziste przedmioty, a w szczególności: zwichnięcie kręgosłupa szyjnego, rozerwanie pnia mózgu, złamanie 8 żeber, stłuczenie i rozerwanie płuc, rozerwanie aorty zstępującej i krwotok do jamy opłucnej. Oskarżony W. Ś. doznał obrażeń ciała w postaci urazu głowy ze wstrząśnieniem mózgu i rany tłuczonej czoła, złamania żebra X po stronie prawej, złamania kompresyjnego niestabilnego pierwszego kręgu lędźwiowego kręgosłupa, stawowego złamania kości piętowej z przemieszczeniem, rany tłuczonej powierzchni grzbietowej ręki prawej oraz otarcia skóry w okolicy stawu kolanowego prawego. Powyższe obrażenia spowodowały u niego roztrój zdrowia, wyczerpujące znamiona określone w art. 157 § 1 kk.

W. Ś. ma 46 lat, posiada wykształcenie średnie ogólne, z zawodu jest (...). Zatrudniony jest w (...) Ośrodku (...) na stanowisku (...) z dochodem miesięcznym około 3500 zł brutto, jest stanu wolnego, ojcem jednego dziecka w wieku 16 lat. Posiada na własność działkę rolną o powierzchni około 1 hektara.

T. K. ma 50 lat. Posiada wykształcenie wyższe, z zawodu jest (...), zatrudniony jako (...) z dochodem miesięcznym około 20 000 zł miesięcznie, jest żonaty, ma jedno dziecko w wieku 10 lat. Współwłaściciel budynku mieszkalnego wraz z działką budowlaną o powierzchni około 800 m⁽²⁾.

Opisany powyżej stan faktyczny ustalono na podstawie zebranych dowodów:

- w znacznej części wyjaśnieniach oskarżonych W. Ś. k. 429 oraz w niewielkiej części T. K. k. 412, 429v
- zeznań świadków C. Z. (1) k. 412v-415, S. T. (1) k.22-23, 252-253, A. B. k.415-416, M. S. k. 416v, E. G. k. 186-187, częściowo J. N. k. 417-418 i N. S. k. 417.
- protokołu oględzin miejsca wypadku lotniczego wraz ze zdjęciami fotograficznymi oraz zapisem na płycie CD k. 4-5, 24-29, 80-81, 144-145
- dokumentów uzyskanych z P. dotyczących osób wykonujących w B. czynności służbowe w dniu 15 sierpnia 2013 roku k. 46-70
- dokumentacji szpitalnej leczenia W. Ś. k.88-138
- kserokopii książki pilota szybowcowego T. K. k. 150-168
- opinii biegłego lekarza dotyczących obrażeń ciała W. Ś. k. 184
- protokołu oględzin i otwarcia zwłok J. G. wraz z dokumentacją fotograficzną k. 195-200, 204,
- raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych k. 221-245,
- opinii biegłego z zakresu lotnictwa przy Sądzie Okręgowym w Warszawie R. K. (1) k. 299-313, 426v-430,
- opinii biegłego z zakresu lotnictwa przy Sądzie Okręgowym w Rzeszowie J. J. k. 442-450, 465-468,
- danych o karalności k. 349-358,

- danych osobo poznawczych oskarżonych k. 350-357, 359-367,
- załączników w postaci:
- Instrukcji Operacyjnej (...) Ośrodka (...)
- Instrukcji Lądowiska w B.
- książki szybowca
- dziennika pracy zespołu bezpieczeństwa lotniczego (...) Ośrodka (...)-2012
- audytu wewnętrznego systemu jakości(monitorowania zgodności 2009-20130
- audytu Urzędu Certyfikacji Lotnictwa Cywilnego dokonanego w różnych terminach
- dokumentu sporządzonego przez inst.pil. P. G. pod nazwą „opinia w sprawie wypadku lotniczego szybowca (...) a znakach (...)k.470-478

Przesłuchany przed Sądem w charakterze oskarżonego W. Ś. nie przyznał się do postawionego mu zarzutu, korzystając z prawa do odmowy składania wyjaśnień, oświadczył że będzie odpowiadał na pytania swojego obrońcy. Podtrzymał wyjaśnienia, które złożył w toku postępowania przygotowawczego. Potwierdził w nich, że w dniu zdarzenia pełnił na lądowisku w B. funkcje (...). Podjął czynności kierowania lotami i nadzorował startem szybowców na termikę i przeloty. Stwierdził, że ponieważ nad lotniskiem panował bardzo mały ruch- jeden szybowiec wykonywał lot po kręgu z zamiarem lądowania

i praktycznie wylądował przed swoim startem, postanowił przygotować siebie i pasażera J. G. do lotu. Uważał, że lot ten nie wymagał nadzoru kierownika startu lub instruktora i na czas jego wykonania nie wyznaczył zastępcy kierownika startu. Pasażera przeszkolił w zakresie bezpieczeństwa lotu, zachowania się na pokładzie podczas lotu, pomógł zapiąć spadochron, założyć pasy bezpieczeństwa.

W dalszej części wyjaśnień podał, iż T. K. oraz J. N. pomagali mu w czynnościach związanych ze startem szybowca. Uważał ich za uczestników lotów tego dnia, a ich lot na szybowcu w tym dniu był zaplanowany na późniejszą godzinę. Pomogli mu ustawić szybowiec na pasie startów i podpięli linę wyciągarkową. Wyjaśnił, że przenośną radiostację lotniczą którą wcześniej używał, przekazał T. K. żeby osoby na ziemi miały możliwość nasłuchu korespondencji. Nie była mu ona potrzebna, gdyż w szybowcu było radio do komunikowania się. Przekazując radiostację T. K. nie powierzył mu żadnych obowiązków związanych z kierowaniem lotami czy też innymi czynnościami instruktora, ponieważ T. K. mimo że był w tym czasie czynnym instruktorem lotniczym to nie pełnił żadnych czynności instruktora w ośrodku. Decyzję o starcie podjął po upewnieniu się że nie ma żadnych przeszkód ani osób na kierunku startu. Nie widział co dzieje się przy szybowcu z tyłu za kabiną w której siedział, gdyż nie miał z niej widoczności na jego tylną część. Uznał, że ponieważ

w obsłudze startu uczestniczyli sami doświadczeni piloci m.in. T. K.

i J. N. przyjął założenie, że żaden z nich nie znajdzie się w niebezpiecznej dla startu szybowca pozycji. Wyjaśnił, iż po przygotowaniu szybowca do startu powinien przy nim pozostać tylko pomocnik podtrzymujący skrzydło przed startem tj. J. N., a pozostałe osoby winny zejść z pasa startu przed rozpoczęciem lotu. To on podał N. umowny sygnał do podniesienia skrzydła do poziomu, co ten wykonał. Następnie podał komendy wyciągarkowemu C. Z. (1) do rozpoczęcia startu, a ponieważ komenda była nieczytelna powtórzył ją. Po naprężeniu liny podał kolejną komendę „naprężona”

a kiedy szybowiec zaczął się toczyć po pasie wydał komendę „ruszył”.

Sąd uznał, że wyjaśnienia oskarżonego w znacznej części zasługują na uznanie za wiarygodne. Szczególne znaczenie ma okoliczność, że oskarżony przekazał radiostację przenośną T. K. bez powierzenia mu obowiązków związanych z kierowaniem lotów. Byłoby bowiem całkowicie nielogiczne, gdyby takie obowiązki mu przekazał a następnie sam przez radio wydawał komendy związane ze startem. T. K. nie pełnił na tym lądowisku żadnych obowiązków instruktorskich,

oskarżony właściwie nie znał go, niewiarygodne jest aby tej osobie przekazał funkcję dowodzenia startem szybowca w locie którego uczestniczył, a miał drogą radiową wydawać komendy startowe. Sąd nie podzielił jego oceny, że lot szybowcem (...), w którym był dowódcą statku powietrznego nie wymagał nadzoru kierownika startu lub jego zastępcy na czas jego wykonywania i że z tego powodu nie wyznaczył zastępcy kierownika lotu. Stanowisko Sądu w tej kwestii zostanie przedstawione w dalszej części uzasadnienia. Również niepolegające na prawdzie są wyjaśnienia oskarżonego w części dotyczącej tego, że w chwili gdy przygotowywał się do startu na szybowcu (...) tylko jeden szybowiec z tego ośrodka wykonywał lot, gdyż poza tym szybowcem o którym on mówi w powietrzu znajdowały się jeszcze dwa inne które zresztą wylądowały dużo później po zdarzeniu.

Oskarżony T. K. również nie przyznał się do przedstawionego mu zarzutu. Przed Sądem skorzystał z prawa do odmowy składania wyjaśnień oświadczając, że będzie odpowiadał na pytania swojego obrońcy, a następnie podtrzymał w całości wyjaśnienia złożone w toku postępowania przygotowawczego. Ponadto w trakcie uzupełniającej opinii R. K. (1) złożył oświadczenie

/k. 429v/.

W toku śledztwa wyjaśnił, że posiada uprawnienia instruktora pilota szybowcowego, a w dniu 14 sierpnia 2013 roku po raz pierwszy przyjechał na lądowisko szybowcowe w B. i zapoznał się z instrukcją użytkowania tego lądowiska.

W dniu tym wykonywał loty laszujące grawitacyjne celem uzyskania uprawnień na nowy rodzaj startu.

Następnego dnia wystartował grawitacyjnie szybowcem (...), aby przetransportować go na dolne lądowisko. Uczestniczył przy lotach innych szybowców stwierdzając, iż jego zadaniem było przytrzymywanie szybowca przed stoczeniem się po lądowisku. Podał, że podczas podczepiania liny do kolejnego startu, szybowiec należało zabezpieczyć przed stoczeniem się do tyłu, do momentu naprężenia liny przez wyciągarkę. Potwierdził, że osoba zabezpieczająca szybowiec przed stoczeniem się powinna odejść w bezpieczne miejsce przed startem szybowca. Tego dnia kilka razy wykonywali w ten sposób start. W trakcie startu szybowca (...) W. Ś. nie przydzielił mu żadnego zadania na starcie, więc wykonywał takie same czynności jak przy stratach poprzednich szybowców. Przed podczepieniem liny stał przy kadłubie za krawędzią spływu skrzydła, zabezpieczając szybowiec przed tendencją do staczania się. Tuż przed podczepieniem liny wyciągarkowej oskarżony Ś. siedząc w szybowcu podał mu do tyłu radiostację ręczną mówiąc „masz i rządź”. Wyjaśnił, iż zwyczajowo osoba, która otrzymuje radiostację naziemną mając najlepszy wgląd w sytuacji ruchową nad lotniskiem czyli ruch statków powietrznych na ziemi i w powietrzu oraz miejsce i przemieszczenie osób, prowadzi korespondencje operacyjną. Uznał, iż podczas startu szybowca (...) to on powinien prowadzić taką korespondencję z wyciągarkowym. Skrzydło

w szybowcu podnosił J. N., o co poprosił go Ś., natomiast on cały czas stał za kabiną przy kadłubie. Podniesione skrzydło dało mu sygnał, że szybowiec jest gotowy do startu, wydał komendę „wyciągarka naprężaj” jednak nie doszło do realizacji komendy. Usłyszał z kabiny, że W. Ś. mówi, iż komendy pewno nałożyły się. Po kolejnej komendzie lina zaczęła się naprężać. Po naprężeniu się liny miał zamiar oddalić się w bezpieczne miejsce. W dalszej części wyjaśnił, że „... lina naprężyła się i nie zdawałem sobie sprawy, że tak szybko nastąpi start po wydaniu komendy przez pana Ś.. W moim przekonaniu komendę powinienem wydać ja po oddaleniu się w bezpieczne miejsce..”. Oskarżony rozpoczął ucieczkę od szybowca celem uniknięcia uderzenia, jednak nie zdołał tego uczynić, statecznik poziomy zawadził go.

Sąd nie dał wiary wyjaśnieniom oskarżonego w części dotyczącej tego, iż oskarżony W. Ś. dając mu ręczną radiostację powiedział do niego „masz i rządź”. Jako instruktor szybowcowy T. K. wiedział, że w szybowcu jest radio którym pilot posługuje się w czasie startu z wyciągarkowym i nie ma potrzeby, aby wyznaczał on inną osobę do wykonywania tych czynności, tym bardziej, że w tym przypadku pilotem był doświadczony szybownik, który na tym lotnisku od wielu lat pełnił funkcje kierownicze, w tym (...). O nieprawdziwości jego wyjaśnień w tym zakresie świadczy, że oskarżony T. K. podał, że słyszał z zamkniętej kabiny jak W. Ś. mówi, że „ korespondencja pewnie się nałożyła ”. W takim wypadku przecież, gdyby rzeczywiście taka sytuacja miała miejsce to przynajmniej wtedy podjąłby wątpliwości, że to nie on kieruje startem, a czyni to oskarżony W. Ś. i wtedy powinien zaprzestać jakichkolwiek działań związanych ze startem szybowca i natychmiast oddalić się w bezpieczne miejsce. Całkowicie nieuzasadnione są również wyjaśnienia oskarżonego T. K., że przy startującym szybowcu pełnił funkcje związane z przytrzymywaniem szybowca który się

staczał, albowiem jak wynika z innych dowodów a szczególnie z opinii wszystkich biegłych, zeznań pracowników szybowiska i innych dokumentów jak map, fotografii w miejscu tym teren jest płaski, szybowce nie staczają się, a nadto jeżeli już jest pilot w kabinie to on posiada hamulec którym w razie potrzeby, zatrzymuje szybowiec. Oskarżony przecież brał udział przy starcie innych jak-wyjaśnił co najmniej pięciu szybowców z tego miejsca i bez najmniejszego problemu mógł się zorientować, że z tego miejsca szybowce nie staczają się, bo jest ono usytuowane na płaskim terenie.

Zdaniem Sądu wyjaśnienia oskarżonego w tej części nie zasługują na wiarygodność, jest to przyjęta przez niego linia obrony, zmierzająca do przekonania Sądu, iż to on miał wykonywać obowiązki związane z wydawaniem komend dla startu szybowca

i gdyby tylko on to czynił, zgodnie z dyspozycją W. Ś. nie doszłoby do wypadku, gdyż przed wydaniem komendy ostatecznej odszedłby z okolic startu

w bezpieczne miejsce. Drugi z oskarżonych nie potwierdza, aby powiedział do T. K. „dziel i rządź” w momencie gdy dawał mu radiostację przenośną,

a potwierdzeniem tego jest dalsze działanie W. Ś., a mianowicie wydawanie przez radio komend o starcie szybowca.

Zeznania świadka C. Z. (1), który w dniu zdarzenia pełnił funkcje wyciągarkowego całkowicie zasługują na wiarę. Miejsce gdzie na lądowisku znajdowały się samochód- wyciągarka od miejsca z którego startują szybowce oddalone jest o około 1 km. Widoczność szybowca wyciągarkowy ma więc ograniczoną. Do jego obowiązków należy stosowanie się do komend otrzymywanych ze strony startującego szybowca, który cały czas obserwuje. Równocześnie musi kontrolować przyrządy wyciągarki. W trakcie startu szybowca (...) usłyszał komendę od W. Ś. „wyciągarkę naprężaj”, uruchomił wtedy wyciągarkę i zaczął naprężać linę. Po chwili dostał od niego potwierdzenie „lina naprężona” więc dodał gazu i lina zaczęła się mocniej naprężać. Następna komenda od W. Ś. była „ruszył” i rozpoczął się start szybowca. Zauważył, że od szybowca coś białego się oddzieliło wtedy zdjął nogę z gazu uznając że sytuacja jest nietypowa i trzeba przerwać ciąg liny. Widział jak szybowiec kilka sekund leci poziomo, później zapikował i uderzył w ziemię. Wyjaśnił, iż nie wydawał żadnych poleceń „komunikat nieczytelny”. Nie miał żadnych wątpliwości, że komendy odnośnie startu wydawał tylko W. Ś. Zeznania C. Z. (1) są całkowicie wiarygodne. Opisał on w sposób rzeczywisty przebieg zdarzenia jak i obowiązki które do niego należały w trakcie startu. Nie są one kwestionowane przez żadną ze stron oraz biegłych.

Również w pełni wiarygodne są zeznania świadka A. B.. Świadek ten na prośbę swojej znajomej umożliwił przelot J. G.. To on miał z nim lecieć, w tym dniu jednak z uwagi na dobre warunki atmosferyczne ustalił z W. Ś. że będzie wykonywał przelot warunkowy, a to oskarżony poleci z jego znajomym. Wyleciał szybowcem na swój lot i w trakcie lotu usłyszał, że na lotnisku doszło do tragedii. Nie wykonał pełnego lotu i powrócił na lotnisko gdzie była już policja. Potwierdził, iż przed rozpoczęciem lotów W. Ś. przeprowadził odprawę, dla wszystkich było oczywiste że będzie on szefem lotów, nie wyznaczał swojego zastępcy. Miejsce z którego startował szybowiec (...) było płaskim terenem i nie potrzeba było osób które przytrzymałyby przy starcie szybowiec przed stoczeniem się. Powyższe wyjaśnienia są w pełni wiarygodne, niesporne i Sąd całkowicie dał im wiarę.

Świadkowie S. T. (1), M. S. i N. S. którzy byli znajomymi J. G., a M. S. jego narzeczoną nie wnieśli nic nowego do sprawy opisując przebieg zdarzenia, przy czym S. T. (1) nagrywała start szybowca a M. S. robiła zdjęcia. Do zeznań tych świadków Sąd oraz strony nie mają żadnych uwag.

Świadek J. N. przed przesłuchaniem przez Sąd został uprzedzony o treści art. 183 §1kk. Zeznał, że na lotnisko w B. przyjechał 13 sierpnia 2013 roku. Spotkał się ze swoim kolegą T. K.. Jest pilotem szybowców, ale nie posiada aktualnych uprawnień z uwagi na brak ważnych badań lekarskich. W dniu 15 sierpnia chciał wykonać kilka zdjęć na lotnisku, znalazł się

w pobliżu startu szybowca (...). Pomagał nawet przy zapięciu pasów pasażera szybowca ale nie potrafi podać kto go o to prosił. Powiedział do pasażera, aby nie dotykał żadnych urządzeń, a następnie przypiął linę do szybowca. Przed Sądem świadek stwierdził, iż nie pamięta co działo się od chwili gdy podpiął linę do szybowca do momentu gdy szybowiec zaczął pikować. Po odczytaniu mu zeznań z postępowania przygotowawczego w których podał że przytrzymał lewe skrzydło szybowca do poziomu oświadczył, że nie wie jak w rzeczywistości było a zeznał w śledztwie tak

z tego powodu bo tak mu opowiadał później o zdarzeniu T. K. a ponadto widział później moment startu na zdjęciu. Podał, że w swojej pamięci nie potrafi odtworzyć czy podtrzymał skrzydło szybowca, w którym momencie podniósł je do poziomu i czy ktoś kazał mu to zrobić. Elementy te uciekły z jego pamięci. Zdaniem Sądu zeznania tego świadka są bardzo asekuracyjne i nie są w pełni wiarygodne. J. N. obawia się iż może zostać pociągnięty do odpowiedzialności karnej za wykonywanie czynności przy starcie szybowca który uległ wypadkowi i z tego powodu często zasłania się niepamięcią. Taka ocena jego zeznań nie zmienia jednak, że to on był osobą która podniosła skrzydło szybowca do poziomu.

W przedmiotowej sprawie Sąd powołał dwóch biegłych z zakresu lotnictwa celem wydania opinii w sprawie przedmiotowego wypadku.

Biegły R. K. (1) w swojej opinii podał, iż główną przyczyną wypadku było uszkodzenie statecznika poziomego szybowca na skutek kolizji z osobą przebywającą przy kadłubie podczas początkowej fazy rozbiegu. Bezpośrednią przyczyną było odłączenie się statecznika poziomego w wyniku zaistnienia wskazanej powyżej przyczyny głównej, co spowodowało utratę stateczności i sterowności szybowca,

a w efekcie końcowym przejście do lotu nurkowego i zderzenia z ziemią. Okoliczności sprzyjające stanowiły błędy w organizacji lotu które nie pozwoliły na przerwanie łańcucha przyczynowo – skutkowego doprowadzając zdarzenie poza granice nieuchronności.

Biegły podał, że w momencie lotu W. Ś. pełnił funkcję dowódcy statku powietrznego. Zagadnienia związane z odpowiedzialnością i wyznaczeniem dowódcy statku powietrznego regulowane są w art. 113 i 114 ustawy Prawo Lotnicze. W kontekście tych zapisów nie udało się dowódcy statku W. Ś. zapewnić podróżnym i osobom postronnym bezpieczeństwa. Biegły wskazuje jednak, iż zgodnie z Instrukcją Operacyjną (...) Ośrodka (...) „start statku powietrznego może nastąpić jedynie wtedy gdy dowódca statku upewnił się że na kierunku startu nie ma żadnych przeszkód mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo startu”. Jednak w odniesieniu do przeszkód, które znajdowały się na kierunku startu wchodząc nagle w kolizję z tylną częścią samolotu można mieć dużo idących wątpliwości. W. Ś. po przekazaniu radiostacji T. K. stracił z nim kontakt wzrokowy, gdyż wymieniony przemieścił się do tyłu szybowca. Miał prawo przypuszczać, iż oddalił się on na bezpieczną odległość „poza obrys szybowca”. Stwierdza iż przed rozpoczęciem startu nie upewnił się czy oskarżony T. K. oddalił się w miejsce bezpieczne, równocześnie zaznaczając, iż z kabiny pilota nie było możliwe zauważenie gdzie znajduje się T. K. w chwili startu.

Równocześnie biegły R. K. (1) podaje, iż W. Ś. pełnił funkcję kierownika startu. Zakres obowiązków przy tej funkcji określony jest w art. 6.1.18 Instrukcji Operacyjnej (...). Wynika z niej iż jednym z obowiązków kierownika startu jest organizacja lotów i obserwowanie na bieżąco statków powietrznych. Zgodnie z pkt. 6.1.23 i 6.1.24 kierownik startu winien przebywać w miejscu wyłożonego startu, natomiast może przebywać w innym miejscu zapewniającym obserwację ruchu lotniskowego, jeżeli natężenie lotów na to zezwala. Biegły równocześnie zaznacza, że przemieszczenie się kierownika startu do wykonania lotu uniemożliwia mu ciągłą obserwację ruchu nad lotniskowego w związku z czym działania W. Ś. należy uznać za nieprawidłowe- sprzyjające powstaniu wypadku.

Zgodnie z treścią pkt 6.1.25 Instrukcji Operacyjnej kierownik startu w razie chwilowego opuszczenia miejsca pobytu w miejsce umożliwiające zachowanie ciągłości wykonywania obowiązków winien wyznaczyć zastępcę posiadającego wymagane uprawnienia. W. Ś. nie wyznaczył takiej osoby co świadczy, iż zaistniało przekroczenie obowiązującej instrukcji. Jednocześnie brak takiego zastępcy przyczynił się do zaistnienia wypadku, gdyż ewentualnie działanie zastępcy poprzez wstrzymanie startu nie spowodowałoby zderzenia z przeszkodą. Kierujący lotami (zastępca) prowadząc w sposób właściwy obserwację pola wzlotów miałby możliwość niedopuszczenia do startów, a znajdujący się z tyłu kadłuba T. K. byłby przez niego widziany w przeciwieństwie do pilota który nie miał takiej możliwości.

Biegły uznał, iż T. K. bezpośrednio spowodował powstanie wypadku poprzez przebywanie w strefie oddziaływania szybowca w trakcie jego rozbiegu, co spowodowało jego zderzenie ze statecznikiem poziomym. Jako instruktor szybowcowy posiadał on wiedzę na temat organizacji lotów i ewentualnie skutków przebywania przed statecznikiem poziomym podczas startu. Biegły stwierdza że posiadając radiostację i będąc na nasłuchu T. K. wiedział kiedy nastąpi

rozpoczęcie rozbiegu, co powinno umożliwić mu oddalenie się z miejsca niebezpiecznego we właściwym czasie. Biegły ponadto zaznaczył, iż na podstawie zeznań świadków map, fotografii i innych ustaleń miejsce postoju szybowca przed lotem nie miało spadku terenu, co uzasadniałoby przytrzymywanie szybowca w celu przeciwdziałania przed stoczeniem. Nie miałyby to tym bardziej uzasadnienia że przecież pilot który był w środku mógł użyć znajdujący się tam hamulec.

We wnioskach końcowych podał, że W. Ś. jako odpowiedzialny za bezpieczeństwo lotnicze w dniu zdarzenia poprzez popełnione błędy w organizacji lotów nie zdołał uniknąć zaistnienia wypadku. Stanowi to przyczyny sprzyjające. Odnośnie T. K. stwierdził, że spowodował on powstanie wypadku poprzez bezzasadne i nieuprawnione przebywanie w strefie oddziaływania szybowca w trakcie jego rozbiegu co spowodowało zderzenie ze statecznikiem poziomym i jego uszkodzenie stanowiące przyczynę główną wypadku.

Biegły nie potwierdził wpływu innych osób tj. C. Z. (1) i J. N. na zaistnienie przedmiotowego wypadku.

Druga opinia została wydana przez J. J.. Biegły ten stwierdził, że oskarżony W. Ś. jako pilot szybowcowy nie naruszył zasad bezpieczeństwa w ruchu powietrznym. Jako pilot szybowcowy zachował się poprawnie, przygotowując i instruując pasażera przed lotem, a w czasie feralnego lotu wykonał poprawnie start a od momentu oderwania się statecznika poziomego nie miał wpływu na dalszy przebieg lotu i na jego tragiczne zakończenie. Równocześnie jednak uznał, że oskarżony W. Ś. jako kierownik wyszkolenia (...) Ośrodka (...) i kierownik startu szybowcowego w dniu 15 sierpnia 2013 roku naruszył szereg wymagań wynikających z zawartych w załączniku 2 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 grudnia 2004 roku noszącego nazwę „Szczegółowe zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych lotnictwa ogólnego i usługowego oraz obowiązków ich użytkownika”, a w szczególności wynikające z tego rozporządzenia Instrukcji Operacyjnych ujętej w rozdziale pt. „zasady wykonywania lotów i skoków spadochronowych”. Powołał przy tym przepisy art. 6.1.23, 6.1.25 Instrukcji Operacyjnej. Jego zdaniem zaniechanie wyznaczenia zastępcy kierownika startu zaskutkowało niewłaściwą organizacją startu szybowca (...) i jego kolizją z osobą postronną, a w związku z poważnymi obrażeniami jakich doznał W. pełniący w tym momencie funkcję kierownika startu, start szybowca został pozbawiony kierownika. W tym czasie w powietrzu znajdowały się dwa inne szybowce, które wystartowały z B. i miały do niej powrócić. Od momentu wypadku na szybowisku w skutek niewyznaczenia następcy nie było ani formalnego ani nieformalnego kierownika startu. Biegły sygnalizuje również, iż nie było wyznaczonego stanowiska sygnalisty co umożliwiają przepisy Instrukcji Operacyjnej. Podczas feralnego startu nie było więc osoby funkcyjnej która ogarniałaby cały plan startowy, i jako jedyna miałaby prawo zezwolić na start szybowca. W konkluzji biegły uznaje, że za zastosowanie takiej procedury startowej jaka miała miejsce w dniu katastrofy, jak również braku nadzoru nad stosowaniem i uaktualnieniem Instrukcji Operacyjnej (...) w B. odpowiada oskarżony, szef wyszkolenia, kierownik startu – W. Ś.. Tym samym naruszył on zasady bezpieczeństwa w ruchu powietrznym wynikające z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.

Odnośnie oskarżonego T. K. biegły J. J. zaznacza, iż jest to szybownik z dość dużym doświadczeniem lotniczym, miał uprawnienia instruktora szybowcowego. Do momentu wypadku szybowca (...) nie wykonał żadnego startu za wyciągarką w B.. Obserwował jedynie starty szybowców które odleciały na trasę, bądź wykonywały loty po kręgu. Nie miał on wyznaczonej formalnie żadnej funkcji, powinien być zatem traktowany na starcie jako uczeń – pilot mający odbyć przeszkolenie do startów za wyciągarką warunkach szybowiska w B.. Zdaniem biegłego kierownik startu powinien zabronić T. K. podtrzymywania rzekomo mogącego stoczyć się do tyłu szybowca, próby prowadzenia korespondencji i nakazać mu oddalenie się do „kwadratu”. Ze względu, że to nie nastąpiło, T. K. pozostawał przy kadłubie szybowca, kiedy nastąpił dynamiczny start, a w związku z tym, że na szybowisku w B. nie praktykowano startu z sygnalistą ani nie został wyznaczony zastępca kierownika startu nie było „funkcyjnego”, który nie pozwoliłby na start szybowca, dopóki T. K. nie opuściłby strefy niebezpiecznej. Biegły stwierdził, że w świetle powyższego T. K. nie naruszył zasad bezpieczeństwa w ruchu powietrznym albowiem powinien być on traktowany jako uczeń – pilot, nieposiadający żadnego doświadczenia w lataniu w górach, a w szczególności za wyciągarką. Powinien być zmuszony

przez osoby funkcyjne do opuszczenia miejsca przy szybowcu przed wydaniem przez nie komendy zezwalającej na start szybowca.

W swojej opinii biegły stwierdza również, że zarówno wyciągarkowy C. Z. (1) jak i podtrzymujący skrzydło J. N. nie naruszyli zasad bezpieczeństwa w ruchu powietrznym.

Biegli sądowi we wnioskach wydanych w swoich opiniach jednoznacznie potwierdzają, że oskarżony W. Ś. nie naruszył zasad bezpieczeństwa

w ruchu powietrznym jako dowódca statku powietrznego. Jednocześnie jako (...) oraz Kierownik Startu, a nie ma wątpliwości, że takie funkcje pełnił

w dniu i chwili zdarzenia był odpowiedzialny za bezpieczeństwo lotnicze na szybowisku w B.. W dniu zdarzenia nie stosował obowiązujących procedur startowych, gdyż oddalając się z miejsca startu głównego, stając się dowódcą statku powietrznego- szybowca (...), nie wyznaczył swojego zastępcy. Spowodowało to brak osoby funkcyjnej, która miałaby wgląd na plan startowy, obserwację pola wzlotów i nie dopuściłaby do startu szybowca w przypadku gdy w jego pobliżu zaistniałyby przeszkody uniemożliwiające bezpieczny start. Brak zastępcy Kierownika Startu umożliwił przebywanie na polu startowym T. K., co

w konsekwencjo doprowadziło do tragicznego skutku. Stanowisko obu biegłych w tym zakresie jest jednoznaczne i w tym zakresie nie mają oni żadnych wątpliwości. Sąd

w pełni przychyła się do opinii biegłych w tej kwestii.

Pozorne wątpliwości występują natomiast w ocenie biegłych odnośnie naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu powietrznym przez T. K.. Obaj nie mają wątpliwości, że oskarżony ten nie powinien znaleźć się w miejscu startu szybowca. Jednocześnie i zgodnie wskazują, że miejsce startu szybowca był płaskie i nie wymagało pomocy osoby z zewnątrz aby zatrzymać go przed stoczeniem się.

Ta pozorna sprzeczność w opinii biegłych odnośnie T. K. polega na tym, że biegły R. K. (1) w swoich wnioskach wyraźnie stwierdza, że oskarżony T. K. spowodował powstanie wypadku poprzez bezzasadne przebywanie w strefie oddziaływania szybowca w trakcie jego rozbiegu, co spowodowało zderzenie ze statecznikiem poziomym i jego uszkodzenie, co stanowiło przyczynę główną wypadku. Jako instruktor szybowcowy miał wiedzę na temat organizacji lotów

i ewentualnych skutków przebywania przed statecznikiem poziomym podczas startu.

Natomiast biegły J. J. w pisemnej opinii podał literalnie, że T. K. nie naruszył zasad bezpieczeństwa w ruchu powietrznym. Powinien on być przez osoby funkcyjnej zmuszony do opuszczenia miejsca przy szybowcu przed wydaniem przez taką osobę komendy zezwalającej na start. Natomiast w opinii uzupełniającej wydanej w trakcie rozprawy sądowej uściślił swoją opinię w tej kwestii. Podał, iż nie potrafi jednoznacznie powiedzieć, czy T. K. naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu powietrznym, z pewnością jakieś naruszył bo gdyby go tam nie było, to nie zostałyby uderzony i nie doszłoby do wypadku. Biegły nie znalazł racjonalnego wytłumaczenia, dlaczego oskarżony to zrobił. Tak więc również ten biegły wyraził ostatecznie pogląd, że T. K. swoim zachowaniem, tym że przebywał w miejscu startu szybowca naruszył zasady bezpieczeństwa.

Zdaniem Sądu opinie biegłych w tym zakresie również nie są sprzeczne i wskazują na niewłaściwe, niczym nieusprawiedliwione postępowanie oskarżonego T. K., co było główną przyczyną wypadku.

Sąd dopuścił również w sprawie jako dowód dokument przedłożony przez obrońcę oskarżonego W. Ś. sporządzony przez instruktora pilota P. G. pod nazwą „opinia w sprawie wypadku lotniczego szybowca (...) o znakach (...), do którego doszło w dniu 13 sierpnia 2013r w B., woj. (...), w wyniku którego ciężkich obrażeń ciała skutkujących śmiercią doznał J. G. sygn. akt II K 177/16 oraz 1 Ds. 425/13”.

P. G. w dokumencie zajmuje się taką samą problematyką wypadku jak biegli sądowi z przedmiotowej sprawy, udzielając odpowiedzi na pytania, które zostały postawione przez organy procesowe.

Odnosnie naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu powietrznym przez W. Ś., P. G. stwierdził, że w dniu 15 sierpnia 2013 roku pełnił on funkcję dowódcy statku powietrznego (...). Podał, że pełniąc tą funkcję W. Ś. nie naruszył zasad bezpieczeństwa w ruchu powietrznym, ponieważ wykonał wszystkie czynności wynikające z art. 114 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2012 roku „Prawo Lotnicze”, a nadto obowiązujące w tym zakresie przepisy wynikające z Instrukcji Operacyjnej Ośrodka. Zaznaczył, że zgodnie z nimi oskarżony upewnił się o braku przeszkód na kierunku startu, a jako dowódca statku powietrznego nie miał możliwości – już po zapięciu pasów i zamknięciu kabiny – aby sprawdzić czy za skrzydłami szybowca, a w bezpośredniej jego bliskości znajduje się jakaś osoba.

P. G. dodał, że okolicznością jaką mogła mieć wpływ na przebieg zdarzenia jest brak w instrukcjach operacyjnych (...) Ośrodka (...) opisu szczegółowych procedur dotyczących organizacji startu za wyciągarką, uwzględniając specyficzne lądowisko B.. Ponadto stwierdził, że jako okoliczność która mogła mieć wpływ na przebieg zdarzenia jest brak jednoznacznego opisanie

w tej instrukcji (rozdział 6) zasad wyznaczania kierownika startu (kierownika lotów) w sytuacji wykonywania lotów innych niż loty szkolne, a także zakresu obowiązków kierownika w takiej właśnie sytuacji. Uważa bowiem, że z treści instrukcji wynika, że kierownik startu sprawujący nadzór operacyjny nad wykonywanymi lotami (6.1.9) – wyznaczany jest przede wszystkim do lotów szkolnych. Instrukcja Operacyjna Ośrodka wskazuje także na możliwość wyznaczenia Kierownika Startu (Lotów) przy wykonywaniu innych lotów niż loty szkolne, jednak w przypadku takich lotów rola kierownika ograniczona jest wyłącznie do udzielania pilotom wykonującym loty informacji, które „mają ułatwić” im zachowanie bezpiecznej odległości (6.1.18.2), i które „nie zwalniają pilotów za niedopuszczenie do kolizji” (6.1.14).

P. G. jest zdania zatem, że w sytuacji gdy nad lotniskiem nie było żadnego ruchu, a w szczególności nie były wykonywane żadne loty szkolne, W. Ś. miał prawo uznać, że nie zachodzą przesłanki wymagające zapewnienia kierownika startu. Stwierdził, że zamierzając wykonać samodzielny, treningowy lot z pasażerem, W. Ś. byłby bowiem jedynym pilotem nad lądowiskiem B.. Sytuacja taka nie wymagała zapewnienia na starcie kierownika startu. Nadzór operacyjny nad wykonywanym lotem, a to jest zasadnicze zadanie kierownika startu zgodnie z pkt. 6.1.9 byłby bowiem zapewniony przez dowódcę jednego w tym momencie statku powietrznego, który miał wykonać lot nad lądowiskiem B.. Według niego potwierdzeniem powyższego tego jest punkt 6.6.2.1 który przewiduje możliwość wykonywania lotów w sytuacji gdy na lotnisku nie jest zapewniona funkcja kierownika lotów.

P. G. stwierdza jednak, że powyższe zapisy w instrukcji operacyjnej co do możliwości wyznaczania, lub nie Kierownika Startu (Lotów) – są jednak niejednoznaczne, a ich ocena wykracza poza zakres jego opinii.

Stwierdził on, że T. K. naruszył zasady bezpieczeństwa, w ten sposób, że przebywał przy kadłubie szybowca w trakcie jego startu, co doprowadziło do zderzenia z usterzeniem poziomym. Zakaz przebywania przy startującym szybowcu wynika przede wszystkim z dobrej praktyki lotniczej i zasad bezpieczeństwa obowiązujących na starcie szybowcowym. O zasadach tych uczy się w trakcie szkolenia do licencji szybowcowej. Zasady bezpieczeństwa są również przedmiotem na szkoleniach dla instruktorów szybowcowych. T. K. jako instruktor szybowcowy musiał mieć wiedzę, że nie powinien znajdować się w tym miejscu tj. przy kadłubie szybowca za lewym skrzydłem w momencie naprężenia liny. Zasady te wynikają z dobrej praktyki lotniczej i są stosowane na wszystkich lotniskach. Według P. G. zakaz powyższy można również wyprowadzić z Instrukcji Operacyjnej Ośrodka, zgodnie bowiem z pkt. 6.4.5.6 zabrania się – w punkcie 8 wykonywania innych czynności które mogłyby doprowadzić do naruszenia bezpieczeństwa wykonywanych lotów albo zagrażających zdrowiu lub życiu osób przebywających na starcie.

Zaznacza on, że szybowiec (...) przed lotem w którym doszło do wypadku, stał w miejscu w którym nie było spadku terenu i nie było konieczności jego zabezpieczenia. Podkreślił, że nawet gdyby przyjąć że T. K. został upoważniony przez W. Ś. do wydawania komendy startu za wyciągarką, to komenda do startu tym bardziej nie powinna zostać wydana w sytuacji, gdy T. K. znajdował się w bezpośredniej bliskości szybowca.

Analizując dokument przedstawiony przez P. G. stwierdzić należy, iż w jego ocenie naruszenie zasad bezpieczeństwa przez T. K. pokrywa się z opiniami biegłych powołanych przez Sąd bądź przez prokuratora.

Odnośnie naruszenia zasad tych zasad przez W. Ś. to zaznacza on niejednoznaczność opisaną w instrukcji operacyjnej obowiązków kierownika startu – lotów, ale stwierdza, że wiążąca ocena w tym zakresie wykracza poza zakres wydanej przez niego opinii. Przyznaje więc, że tą kwestię winien rozstrzygnąć Sąd. Jednocześnie w dokumencie tym P. G. podaje, że nad lotniskiem B. w chwili startu szybowca (...) nie było innych szybowców, podczas gdy w powietrzu w tym czasie znajdowały się dwa inne statki powietrzne tj. (...) i (...) które startowały z tego lądowiska. Okoliczność powyższa nie budzi w świetle innych dowodów żadnych wątpliwości.

Wypadkiem z 15 sierpnia 2013 roku na szybowisku w B. zajmowała się również Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych. Sporządzili oni dokumentację badania z tego zdarzenia oraz raport końcowy. Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego i jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń profilaktycznych. We wnioskach końcowych tego raportu komisja stwierdziła m.in. że:

- bezpośrednim organizatorem lotów i kierownikiem startów był szef wyszkolenia
- szef wyszkolenia opuszczając kwadrat z zamiarem wykonania lotu nie wyznaczył osób funkcyjnych i nie określił ich zadań
- nie było konieczności zabezpieczania szybowca przed staczaniem się po stoku, ponieważ pole startowe nr. 2 jest poziome
- przekazując radiostację ręczną instruktorowi nie określił jednoznacznie jego obowiązków na starcie
- pilot wypuszczający szybowiec podniósł skrzydło do poziomu nie zwracając uwagi na to, czy start może odbyć się bezpiecznie.

Jako przyczynę wypadku komisja określiła niewłaściwą organizację startu, w wyniku czego w strefie przemieszczenia się startującego szybowca znajdowała się osoba, która w trakcie rozbiegu została potrącona lewą końcówką statecznika poziomego, który w następstwie odpadł od szybowca.

Wprawdzie raport PKBWL nie stanowi orzeczenia co do odpowiedzialności i winy to jednak należy zaznaczyć, że wnioski w nim ujęte odnośnie naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu powietrznym przez oskarżonych są zbieżne z tymi wyrażonymi w opiniach biegłych sądowych. Niewątpliwie w skład Komisji wchodziły osoby posiadające wiedzę specjalistyczną w rozpoznawanym temacie i jej wnioski są zbieżne z opiniami sporządzonymi przez biegłych sądowych z zakresu lotnictwa.

Powyżej opisane dowody są podstawowymi w przedmiotowej sprawie i na nich głównie Sąd oparł ustalenie stanu faktycznego sprawy i odpowiedzialność sprawców. Pozostałe dowody uznane przez Sąd stanowią dokumenty, a ich treść nie była kwestionowana przez strony.

Sąd uznał oskarżonego W. Ś. za winnego tego, że w dniu 15 sierpnia 2013 roku w B. powiatu (...) woj. (...), nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu powietrznym, w ten sposób, że pełniąc funkcję kierownika wyszkolenia miejscowego (...) Ośrodka (...) i kierownika startu szybowcowego, będąc w związku z tym odpowiedzialnym za zapewnienie bezpieczeństwa powietrznego znajdujących się na pokładzie osób oraz osób postronnych, niewłaściwie zorganizował start szybowca (...) (...) poprzez to, że przejmując funkcje

dowódcy tym statkiem powietrznym nie wyznaczył uprawnionego zastępcy kierownika startu, który miałby możliwość kierowania tym lotem zapewniając sobie obserwację ruchu lotniskowego i łączność ze statkami powietrznymi i sam kierował tym lotem,

w sytuacji, gdy nie posiadał możliwości obserwacji czy w strefie startu szybowca nie ma przeszkód do jego bezpiecznego startu, wydał komendę o gotowości do startu nie upewniwszy się, czy przebywający w strefie startu T. K. oddalił się w miejsce bezpieczne, co w konsekwencji doprowadziło do tego, że startujący szybowiec uderzył statecznikiem poziomym w T. K. a następnie wysunął się z okuć umocowania doprowadzając do całkowitego oddzielenia się statecznika od szybowca i gwałtownego lotu nurkowego, w wyniku czego pasażer J. G. siedzący na przednim siedzeniu doznał obrażeń ciała w szczególności zwichnięcia kręgosłupa szyjnego, rozerwania pnia mózgu, złamania ośmiu żeber, stłuczenia

i rozerwania płuc, rozerwania aorty zstępującej, krwotoku do jam opłucnych oraz innych obrażeń w wyniku których poniósł śmierć, tj. o przest. z art. 177 § 2kk.

T. K. Sąd uznał winnym tego, że w dniu 15 sierpnia 2013 roku

w B. powiatu (...) woj. (...), przebywając na terenie miejscowego szybowiska (...) Ośrodka (...), nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu powietrznym,

w ten sposób, że bezzasadnie przebywał w strefie startu szybowca (...) (...)

w momencie jego startu i nie oddalił się w bezpieczne miejsce poza obrys szybowca, co doprowadziło do tego, że startujący szybowiec uderzył w niego statecznikiem poziomym, który następnie wysunął się z okuć umocowania doprowadzając do całkowitego oddzielenia się statecznika od szybowca i gwałtownego lotu nurkowego, w wyniku czego pasażer J. G. siedzący na przednim siedzeniu doznał obrażeń ciała w szczególności zwichnięcia kręgosłupa szyjnego, rozerwania pnia mózgu, złamania ośmiu żeber, stłuczenia i rozerwania płuc, rozerwania aorty zstępującej, krwotoku do jam opłucnych oraz innych obrażeń w wyniku których poniósł śmierć, natomiast dowódca statku W. Ś. doznał urazu głowy ze wstrząśnieniem mózgu i raną tłuczoną czoła, złamania żebra X po stronie prawej, złamania kompresyjnego niestabilnego 1 kręgu lędźwiowego kręgosłupa, stawowego złamania kości piętowej prawej z przemieszczeniem, rany tłuczonej powierzchni grzbietowej ręki prawej, otarcia skóry okolicy stanu kolanowego prawego, które to obrażenia spowodowały u niego wypełnienie znamion występuku z art. 157 § 1 kk tj. o przest. z art. 177 § 2kk.

Sąd zmienił opis czynu w stosunku do przyjętego w akcie oskarżenia, uwzględniając okoliczności i ustalenia z postępowania dowodowego. Opis ten nie powoduje wyjścia poza granicę aktu oskarżenia, czego wyrazem jest między innymi pozostawienie takiej samej kwalifikacji prawnej, a jedynie szczegółowo określa rodzaj naruszonych zasad ostrożności przez oskarżonych, natomiast wobec T. K. opisuje ponadto obrażenia jakich doznał przy tym zdarzeniu W. Ś., co zostało przez oskarżyciela publicznego pominięte. Stanowisko przyjęte przez Sąd jest zgodne z orzecznictwem Sądu Najwyższego z którego wynika, że sąd nie jest związany opisem czynu zabronionego, a po wyjaśnieniu wszystkich okoliczności istotnych może i nawet powinien nadać mu w wyroku dokładne określenie, które może odbiegać od czynu przyjętego w akcie oskarżenia. Tak więc chodzi o ramy zarzutu określone w akcie oskarżenia, które wyznaczają zakres tożsamości „zdarzenie historycznego”, które w zależności od konkretnej sytuacji może być „podciągnięte” pod właściwy przepis prawa karnego materialnego (post. SN z dn. 19. 10.2006r., II K 246/06, LEX nr 202124). „Zdarzenie historyczne „to pojęcie mające szersze odniesienie, niż czyn oskarżonego polegający na jego konkretnym działaniu lub zaniechaniu.

Sąd nie przyjął również, że czyn jakiego dopuścili się oskarżeni został popełniony umyślnie.

Wprawdzie w art. 9 kk nie ma obecnie mowy o przestępstwie umyślnym

i nieumyślnym, to obecna regulacja pozwala wyprowadzić wniosek, że przestępstwem umyślnym jest czyn zabroniony umyślnie, odpowiednio przestępstwem nieumyślnym czyn zabroniony nieumyślnie, który stanowi podstawę zarzutu uzasadniającego przypisanie winy sprawcy. Umyślność odnosi się do procesów psychicznych, które wyznaczają kierunek ludzkiego postępowania tj. świadomości, motywacji i woli. Czyn zabroniony popełniony jest umyślnie,

jeżeli sprawca ma zamiar jego popełnienia tj. chce go popełnić (zamiar bezpośredni) albo przewidując możliwość popełnienia na to się godzi (zamiar ewentualny).

Wola oznacza proces psychiczny ukierunkowujący się na wyobrażony przyszły stan rzeczy. Treścią tego przeżycia jest chęć charakteryzowana przez dążenie do osiągnięcia wyznaczonego celu oraz powiązane z chęcią godzenie się na wyobrażony możliwy skutek wynikający z realizacji zamierzonego celu.

W nauce prawa karnego istnieją różne koncepcje dotyczące zamiaru ewentualnego. Judykatura wyjaśnia zamiar ewentualny m.in. na podstawie teorii prawdopodobieństwa. „Dla przyjęcia umyślności, także w postaci zamiaru ewentualnego, konieczne jest posiadanie przez sprawcę pełnej świadomości tego, że podjęte przez niego zachowanie łączy się co najmniej z wysokim prawdopodobieństwem wystąpienia skutku na drodze na której ten skutek faktycznie się zrealizował. Nie jest zatem wystarczające dla przyjęcia umyślności jedynie ustalenie że sprawca „przewidywał możliwość wystąpienia skutku” bowiem takie ustalenie obejmuje także sytuacje, gdy sprawca co prawda przywiduje określone prawdopodobieństwo zrealizowania skutku, ale pozostaje w błędzie co do stopnia tego prawdopodobieństwa, nie szacując go jako wysokiego” (wyrok SN z dn. 30.10.2013 rok II K 130/13).

W przedmiotowej sprawie nie można mówić o popełnieniu przez sprawców zarzuczanych im czynów umyślnie. Nie budzi bowiem wątpliwości, że nie mieli oni zamiaru popełnienia tego przestępstwa, nie chcieli aby do niego doszło ani też nawet przyjmując że mogli przewidywać jego popełnienie na to się godzili.

Czyn popełniony nieumyślnie opisany jest w art. 9 § 2kk. Można o nim mówić wówczas, jeżeli sprawca nie mając zamiaru jego popełnienia, popełnia go jednak na skutek niezachowania ostrożności wymaganej w danych okolicznościach, mimo że możliwość popełnienia tego czynu przewidywał albo mógł przewidzieć.

Wspólnym więc zgeneralizowanym znamieniem dla obu form nieumyślności jest popełnienie czynu zabronionego na skutek niezachowania ostrożności wymaganej

w danych okolicznościach. Dodatkowym znamieniem przedmiotowym określającym nieświadomą nieumyślność jest możliwość przewidywania popełnienia czynu zabronionego, interpretowanego jako obiektywna przewidywalność (wyrok SN w dn. 4.07.2013 rok sygn. IIIKK 33/13, OSNKW 2013, nr. 11, poz. 94). W tym sensie znamię to zakreśla granice odpowiedzialności karnej od strony związku przyczynowego który ma być rozpoznawalny dla modelowego obywatela, wzorca normatywnego, wyposażonego w odpowiednią wiedzę i doświadczenie życiowe. Przy czynach zabronionych nieumyślność naruszenia reguł postępowania zwanych regułami ostrożności jest wynikiem błędu przy realizacji zachowania, którego cel jest społecznie akceptowany, a nawet pożądanym. Dla obiektywnego przypisania czynu zabronionego określonej osobie konieczne jest stwierdzenie związku kauzalnego, który zachodzi pomiędzy naruszeniem reguł ostrożności, a skutkiem. Bez istotnego naruszenia reguł ostrożności czyn nie realizuje ustawowych znamion czynu zabronionego, chociażby przyczynowo powiązany był ze skutkiem.

Dla przypisania sprawcy znamion czynu zabronionego charakteryzującego się nieumyślnością, poza stwierdzeniem, że zachował się nieostrożnie, konieczne jest ustalenie treści znamion podmiotowych (wyrok SN z dn. 18.07.2007 r., WA 27/07). Nieumyślność przybiera dwie formy, a mianowicie świadomą nieumyślność która charakteryzuje się oczywiście brakiem zamiaru popełnienia czynu zabronionego oraz znamieniem przewidywania możliwości popełnienia czynu zabronionego. Natomiast nieświadoma nieumyślność również charakteryzuje się brakiem zamiaru oraz brakiem przewidywania możliwości popełnienia czynu zabronionego.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy stwierdzić należy, że zarówno oskarżony W. Ś. jak i T. K. nie mieli żadnego zamiaru popełnienia czynu zabronionego, jednak przez swoje postępowania nie zachowali ostrożności wymaganej w sytuacji jakiej znaleźli się. Ta nieostrożność

u W. Ś. wyraziła się w tym, iż jako kierownik ośrodka i kierownik startu w sytuacji gdy wsiadł do szybowca z zamiarem wystartowania nie wyznaczył następcy kierownika startu, co doprowadziło do tego, iż wydając komendy o starcie szybowca (...) nie było osoby która mogłaby całościowo obserwować miejsce startu tego szybowca i wstrzymać go w przypadku zaistnienia jakiegokolwiek niebezpieczeństwa. Natomiast nieostrożność T. K. przejawiała się tym, że jako osoba posiadająca uprawnienia instruktora szybowcowego i będąca w tym zakresie doświadczonym szybownikiem nie

usunął się z okolic startu szybowca. Obaj oskarżeni mogli przewidywać, że w takiej sytuacji może dojść do wypadku szybowca. W. Ś. był przecież w pełni świadomy, że nie miał możliwości obserwacji pola startu za polem widzenia z kabiny szybowca, natomiast T. K., że przebywając, „kręcąc się” w okolicy szybowca w momencie jego bezpośredniego startu mogło dojść do sytuacji niebezpiecznej tak jak w rzeczywistości do tego doszło. Zdaniem Sądu oskarżeni zarzucanego im czynu dopuścili się działając nieumyślnie, nie potwierdzając zarzutów oskarżyciela publicznego, że popełnili czyn umyślnie.

Oceniając winę oskarżonych należy głównie mieć na uwadze okoliczności związane z naruszeniem przez nich obowiązków. Szczególne i podstawowe dla prawnej oceny ma naruszenie zasad bezpieczeństwa obowiązujących W. Ś.. Pełnił on w czasie jak doszło do wypadku obowiązki Kierownika Wyszkożenia tego ośrodka szybowcowego, jak też Kierownika Startu (Lotów). Ponadto w momencie startu szybowca (...) również obowiązki dowódcy statku powietrznego.

Oskarżony W. Ś. jako kierownik wyszkolenia był bezpośrednim organizatorem lotów. Jego obowiązki związane z tą funkcją określone są

w przepisach ujętych w załączniku 2 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 grudnia 2004 r. Ma to bezpośredni związek z Instrukcją Operacyjną (...). Przepisy tej instrukcji, które powinny być podstawowe i obowiązujące dla wszystkich osób pracujących na lotnisku w B., a tym bardziej dla tych sprawujących tam funkcje określają sposób, metody postępowania i zachowania się w trakcie pełnienia podstawowych obowiązków jakim jest prowadzenie procedury startu, lotów, i lądowania szybowców na tym lądowisku. Przepisy te bardzo wyraźnie określają warunki i okoliczności dokonywania czynności, które mają zezwolić na bezpieczne wykonywanie działań związanych z lotami. Analiza tych przepisów nie nasuwa wątpliwości jakie obowiązki ciążyą na osobach funkcyjnych. Osoby takie, a szczególnie mający wieloletnie doświadczenie w tym zakresie, W. Ś. - od wielu lat kierownik wyszkolenia na tym lądowisku, nie powinni mieć żadnych wątpliwości jak należy postępować i jakie procedury stosować w trakcie startów szybowców. Oczywiście jest, że w przypadku gdyby miały w tej mierze jakikolwiek uwagi to powinni wystąpić wcześniej, w trybie proceduralnym, do wyjaśnienia ewentualnie zmiany przepisów. Oskarżony W. Ś. nie miał w tym zakresie żadnych wątpliwości, wiele lat stosował procedury, które uważał za stosowne. Dopiero zaistnienie przedmiotowego tragicznego zdarzenia spowodowało u niego zastanowienie, że przepisy nie są do końca oczywiste. Zdaniem Sądu takie jego postępowanie ma na celu jedynie przyjętą przez oskarżonego linię obrony. W. Ś. stara się interpretować przepisy zdecydowanie na swoją korzyść, szukając w nich luk prawnych. Szczególnej interpretacji poddał przepis art. 6.1.24 cyt. Instrukcji. Artykuł ten stwierdza, że „jeżeli charakter wykonywanych lotów i natężenie ruchu lotniczego na to zezwala, to Kierownik Startu może przebywać w innym miejscu niż określono w pkt. 6.1.23 dogodnym do kierowania lotami szkolnymi zapewniającym mu obserwację ruchu lotniskowego i łączność ze statków powietrznych”. Przepis ten określa wyjątkowo miejsce przebywania kierownika startu. Ogólną zasadę określa norma ujęta w art. 6.1.23 Instrukcji, który wyraźnie mówi, że kierownik startu powinien przebywać w miejscu wyłożonego startu głównego. Z kolei art. 6.1. 25 nakłada na kierownika startu, że w razie konieczności chwilowego opuszczenia miejsca o którym mowa w pkt. 6.1.23 i p. 6.1 24 zobowiązany jest na czas swojej nieobecności wyznaczyć zastępcę, posiadającego wymagane uprawnienia i zapoznać go z istniejącą sytuacją w kierowanym przez niego ruchem.

W. Ś. nie zrealizował i naruszył przepisy tych artykułów. Nie ma wątpliwości, aby w rozpatrywanej sprawie, zachodziły okoliczności wyjątkowe, że

w trakcie lotów na lotnisku w B. dniu 15 sierpnia 2013r. jako kierownik startu mógł przebywać w innym miejscu aniżeli w „wyłożonym starcie głównym” i nie był zobowiązany do wyznaczenia zastępcy kierownika startu. W tym czasie bowiem dwa szybowce startujące z tego lotniska wykonywały loty i wymagało to konieczności obecności na lotnisku kierownika startu, lub jego zastępcy. Nie wymaga bowiem nadzwyczajnej wyobraźni, że mogło dojść do sytuacji, by zaszła konieczność udzielenia z „ziemi” pomocy, rady itp. pilotom tych szybowców, a w taki przypadku kto by to zrobił, gdy kierownik startu-osoba za to odpowiedzialna, była

w powietrzu jako dowódca statku powietrznego – innego szybowca i nie wyznaczył zastępcy dla realizacji tego zadania? Niezrozumienia tych przepisów przez oskarżonego w związku z funkcją jaką spełniał na tym lotnisku, świadczy

zdecydowanie negatywnie o tym w jaki sposób wykonuje swoje obowiązki. W. Ś. w żadnym wypadku nie powinien objąć w takiej sytuacji funkcji dowódcy statku powietrznego szybowca (...) (...) bez wyznaczenia swojego następcy. Dokonanie tego spowodowałoby, że ta osoba, widząc całokształt okoliczności startu, nie dopuściłaby do tego, aby szybowiec wystartował w sytuacji zagrożenia, co w rzeczywistości, miało miejsce.

Funkcje dowódcze statku powietrznego jakie pełnił W. Ś. określają przepisy art. 113 i 114 Ustawy Prawo Lotnicze, ponadto załącznik nr 2 do Konwencji

o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisany w Chicago w dniu 7 grudnia 1944r. Biegły R. K. (1) stwierdza, że w świetle tych ogólnych przepisów nie udało się oskarżonemu zapewnić podróżnym i osobom postronnym bezpieczeństwa, bo w konsekwencji doszło do wypadku, on również uważa jednak, że oskarżony postępował całkowicie zgodnie z Instrukcją Operacyjną (...) w B., art. 6.6.2.3. Mówi on, że „start statku powietrznego może nastąpić jedynie wtedy, gdy dowódca statku powietrznego upewnił się że na Kierunku Startu nie ma żadnych przeszkód mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo startu”. Biegły ten w swojej opinii staje na stanowisku, że W. Ś. jako dowódca statku powietrznego nie naruszył zasad bezpieczeństwa w ruchu powietrznym. W tej mierze wydaje się więc, że nie ma więc wątpliwości, opinie biegłych w tym zakresie są jednoznaczne. Należy również zaznaczyć, że podobna ocena tego zagadnienia znajduje się w dokumencie prywatnym sporządzonym przez P. G. przedstawionym przez obrońcę oskarżonego.

Oceniając zachowania oskarżonego jako dowódcy statku powietrznego nie można jednak rozpatrywać tego w oderwaniu od wykonywania przez niego innych funkcji,

a szczególnie kierownika startu. Ma to bezpośredni ze sobą związek przyczynowy. Przecież gdyby W. Ś. wyznaczył zastępcę kierownika startu, to najprawdopodobniej nie doszłoby do tragicznego skutku. Ponieważ tego nie uczynił, nie powinien objąć funkcji dowódcy statku powietrznego-szybowca. Tak więc zdaniem Sądu wprawdzie formalne obowiązki dowódcze szybowca wykonał w sposób zgodny z obowiązującymi w tym zakresie przepisami, to jednak w konsekwencji nie miało to zasadniczego znaczenia, a poprzednie zaniedbania zaskutkowały tragicznym następstwem.

Sąd nie miał żadnych wątpliwości, że oskarżony T. K. swoim zachowaniem, postępowaniem w obrębie startu szybowca (...) (...) dopuścił się naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu powietrznym. Oskarżony jest od wielu lat pilotem szybowcom, ma przelatanych wiele godzin na szybowcach. Przebywając przy kadłubie szybowca w trakcie jego startu, co doprowadziło do zderzenia z usterzeniem poziomym szybowca w sposób oczywisty naruszył zasady bezpieczeństwa. Zakaz przebywania przy startującym szybowcu wynika przede wszystkim z dobrej praktyki lotniczej i zasad obowiązujących przy starcie szybowcowym. O zasadach tych uczy się w trakcie szkolenia do licencji szybowcowe (jest to ujęte w programie szkolenia). Zasady bezpieczeństwa są również przedmiotem omawianym na szkoleniach dla instruktorów szybowcowych. Nie ma żadnych wątpliwości, że zasady te powinien znać oskarżony T. K. i to nawet niezależnie od tego, że jest pilotem szybowcowym. Są to bowiem ogólne zasady, a każda osoba zdaje sobie sprawę, że w miejscu, gdzie odbywa się ruch pojazdów mechanicznych, np. na autostradach, w tym bardziej statków powietrznych (np. na lotniskach) nie powinno się przebywać, gdyż zagraża a to bezpieczeństwu ludzi. Odnośnie tych zasad nie ma żadnych wątpliwości i są oczywiste dla wszystkich osób.

Sąd nie ma wątpliwości, że wyjaśnienia oskarżonego T. K. odnośnie okoliczności związanych z przekazaniem mu przez W. Ś. obowiązków kierownika startu, stanowią tylko jego linię obrony, z przyczyn opisanych powyżej w uzasadnieniu.

Przed przejściem do szczegółowych rozważań w zakresie rozstrzygnięcia

o karze oraz innych konsekwencjach prawnych czynu, odnieść się należy do zagadnień związanych z tzw. konkurencyjnością ustaw. W niniejszej sprawie sprowadza się to do oceny, czy ustawa obowiązująca w czasie popełnienia przez oskarżonych przypisanego im czynu, była dla nich względniejsza od tej, która obowiązywała w trakcie orzekania. Ustawa z dnia 20 marca 2011r o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. po. 541) w art. 69 § 1 kk wprowadziła zasadę, że Sąd może warunkowo zawiesić wykonanie kary pozbawienia wolności w wymiarze nieprzekraczającym jednego roku, natomiast zgodnie

z poprzednim zapisem istniała możliwość zawieszenia wykonania takiej kary w przypadku orzeczenia jej w wymiarze 2 lat. Ponadto zgodnie z poprzednio obowiązującą ustawą Sąd nie był zmuszony do zasądzenia obligatoryjnie przy zawieszeniu wykonania kary obowiązków o których mowa w art. 72 § 1 kk.

Nie ma wątpliwości, że ustawa obowiązująca w trakcie popełnienia przestępstwa była dla oskarżonych łagodniejsza, należało więc przy rozpatrzeniu niniejszej sprawy, po myśli art. 4 § 1 kk zastosować wobec oskarżonych ustawę dla nich względniejszą.

Odnośnie wymiaru kary Sąd postępował zgodnie z dyspozycją określoną w art. 53 kk. Przepis ten mówi, iż sąd wymierza karę według swojego uznania, w granicach przewidzianych przez ustawę, bacząc by jej dolegliwość nie przekraczała stopnia winy, uwzględniając stopień społecznej szkodliwości czynu oraz biorąc cele zapobiegawcze i wychowawcze które ma osiągnąć w stosunku do skazanego, a także potrzeby w zakresie kształtowania świadomości sprawnej społeczności. § 2 stanowi zaś, że wymierzając karę Sąd uwzględnia w szczególności motyw i sposób zachowania się sprawcy, popełnienie przestępstwa wspólnie z nieletnim, rodzaj i stopień naruszenia ciężących na sprawcy obowiązków, rodzaj i rozmiar ujemnych następstw przestępstwa, właściwości i warunki osobiste sprawcy, sposób życia przed popełnieniem przestępstwa i zachowanie się po jego popełnieniu, a zwłaszcza staranie lub zadośćuczynienie w innej formie społecznemu poczuciu sprawiedliwości

Podstawowym kryterium orzekania kary w ramach prewencji indywidualnej jest przede wszystkim osobowość sprawcy, a w szczególności stopień jego zawinienia, rodzaj i rozmiar ujemnych następstw przestępstwa i zachowanie po jego popełnieniu a także relację między charakterem popełnionego przez niego czynu a potrzebami w zakresie świadomości prawnych społeczności.

Z tego powodu, Sąd oceniając stopień winy i społecznej szkodliwości czynu oskarżonych, wziął pod uwagę katalog okoliczności o tym decydujących tj. rodzaj i charakter naruszonego zdrowia (ludzkie zdrowie i życie), a przede wszystkim charakter obrażeń odniesionych przez pokrzywdzonych (w przypadku J. G. jego zgon) a także rodzaj naruszonych przez oskarżonych reguł ostrożności i stopień ich naruszenia (nieumyślność). Przy ocenie stopnia społecznej szkodliwości czynu Sąd wziął też pod uwagę sposób i okoliczności jego popełnienia, uprzednią niekaralność oskarżonych.

Uznając oskarżonego W. Ś. za winnego popełnienia czynu w opisie przyjętym przez Sąd wymierzył mu karę zasadniczą 1 roku i 6 miesięcy pozbawienia wolności. W takiej samej wysokości Sąd wymierzył karę oskarżonemu W. K.. Przy wymiarze takich kar Sąd wziął pod uwagę stopień społecznej szkodliwości czynu, którego dopuścili się oskarżeni. Kara wymierzona oskarżonym jest przede wszystkim adekwatna do ich zawinienia i naruszenia przez nich obowiązków i zasad bezpieczeństwa. Wprawdzie oskarżeni naruszyli różne przepisy i zasady, to jednak Sąd uznał, że stopień szkodliwości czynu w konsekwencji był taki sam i z tych względów wymierzył im karę pozbawienia wolności w identycznej wysokości.

Jako okoliczności łagodzące przy wymiarze kary Sąd potraktował przede wszystkim sposób życia oskarżonych przed popełnieniem przestępstwa. Są oni osobami posiadającymi dobrą opinię, nie byli karani, nigdy nie mieli konfliktu z prawem oraz nie starali się w wyjątkowo destrukcyjny sposób wpływać na przebieg postępowania. Trudno w zachowaniu oskarżonych dopatrzeć się wyjątkowych okoliczności obciążających ich poza tym, że swoim działaniem dopuścili się nieumyślnie do zaistnienia przestępstwa które miało tak tragiczny skutek.

W stosunku do oskarżonych Sąd zastosował środek probacyjny w postaci zawieszenia wykonania orzeczonych wobec nich kar pozbawienia wolności. W czasie popełnienia tego przestępstwa oraz w chwili obecnej nie byli oni karani za popełnienia jakiegokolwiek czynu zabronionego i zastosowanie tego środka jest wystarczające dla osiągnięcia wobec nich celów kary, a w szczególności przyczyni się do zapobieżenia powrotowi do przestępstwa. Czyn którego dopuścili się był nieumyślny i Sąd nie ma żadnej wątpliwości, że oskarżeni w przyszłości nie wejdą ponownie w konflikt z prawem. Za zastosowaniem tego środka probacyjnego Sąd wziął pod uwagę przede wszystkim postawę sprawców, ich właściwości i warunki osobiste, dotychczasowy sposób życia oraz zachowanie się po popełnieniu przestępstwa. Uwzględniając te wskazania uznać należy, że kara pozbawienia wolności w zawieszeniu jej wykonania spełni wobec

nich wskazane cele. Biorąc pod uwagę powyższe okoliczności Sąd zawiesił oskarżonym wykonanie kary pozbawienia wolności na okres 2 lat. Wymierzony w takim wymiarze okres zawieszenia jest wystarczający dla osiągnięcia wobec skazanych celów kary, a w szczególności zapobiegnie ponownemu powrotowi do przestępstwa. Sprawcy będą musieli mieć na względzie konieczność przestrzegania porządku prawnego. Sąd nie ma wątpliwości, że ten minimalny okres zawieszenia jest całkowicie wystarczający dla spełnienia celów kary.

Sąd na zasadzie art. 71 § 1 kk orzekł wobec obu oskarżonych karę grzywny. Wymierzył ją w takiej samej wysokości tj. po 250 stawek dziennych. Równocześnie zróżnicował dzienną stawkę grzywny, ustalając ją wobec W. Ś. na kwotę 40 zł, natomiast w stosunku do T. K. na 70 zł. Podstawą rozróżnienia wysokości stawki dziennej są znaczne różnice w dochodach sprawców, ich sytuacja rodzinna i majątkowa oraz możliwości majątkowe. W tym zakresie zdecydowanie lepsza jest sytuacja T. K., wyrażająca się przede wszystkim w osiąganych miesięcznych zarobkach. Ustalenie różnych stawek wobec oskarżonych spowoduje, że wymierzona kara grzywny zrealizuje swoje cele oraz niemal w równym stopniu dla każdego z nich będzie dolegliwa.

Wysokość orzeczonej kary związana jest z zasadami i dyrektywami sądowego wymiaru kary. Orzeczenie kary grzywny, przy karze pozbawienia wolności w zawieszeniu jej wykonania spełni zasady prewencji indywidualnej i generalnej. W odczuciu społecznym orzeczone grzywna spełni cele kary, a równocześnie będzie ona podstawową, natychmiast odczuwalną dolegliwością dla oskarżonych.

Sąd nie orzekł wobec oskarżonego W. Ś. środka karnego w postaci zakazu zajmowania określonego stanowiska określonego w art. 39 pkt. 2 kk. Środek ten na podstawie art. 41 par. 1 kk może zostać orzeczony, jeżeli sprawca nadużył przy popełnieniu przestępstwa stanowiska, albo okazało się, że dalsze zajmowanie stanowiska zagraża istotnym dobrom chronionym prawem. Zdaniem Sądu w przedmiotowej sprawie nieuzasadnione jest orzeczenie tego środka. Oskarżony swoim niewłaściwym postępowaniem w żaden sposób nie nadużył stanowiska. Dochodzi do niego wówczas, gdy sprawca przy popełnieniu przestępstwa wykorzystuje uprawnienia, które posiada z tytułu zajmowanego stanowiska lub zawodu, jak ośrodka do popełnienia przestępstwa. Istnieje szerokie orzecznictwo w tej kwestii. Przykładowo Sąd Najwyższy stwierdza, że „...nadużycie zawodu przy popełnieniu przestępstwa zachodzi wtedy, gdy sprawca popełniając określony czyn przestępny działa formalnie w ramach uprawnień sprzężonych z wykonywaniem zawodu, ale umyślnie czyni niewłaściwy użytek z owych uprawnień, gdy zatem wykorzystuje uprawnienia zawodowe przy popełnieniu przestępstwa” (wyrok SN 09.05.1996r III KKN 15/96, OSNKW 1996,nr.9-10, z aprobującymi uwagami S. Z., Przegląd Orzecznictwa Sądu Najwyższego –Izba Karna , Pal. 1996, nr 11-12).

Drugą z przesłanek warunkujących orzeczenie tego środka karnego jest, aby sprawca okazał, że dalsze zajmowanie przez niego określonego stanowiska czy wykonywanie określonego zawodu zagrażało istotnym dobrom chronionym prawem. Okoliczności te zachodzą wówczas gdy dany sprawca – z powodu braku należytych umiejętności - nie jest zdolny do bezpiecznego wykonywania czynności wchodzących w zakres stanowiska lub zawodu. Musi być wykazany związek pomiędzy brakiem kwalifikacji, umiejętnościami, predyspozycjami, a popełnionym przestępstwem. Muszą istnieć podstawy do wniosku, że dalsze zajmowanie stanowiska lub wykonywanie zawodu przez sprawcę przestępstwa z dużym prawdopodobieństwem będzie zagrażało istotnym dobrom chronionym prawem. W praktyce, więc będą to stosunkowo nieliczne przypadki, gdy na podstawie jednego, zresztą niemyślnie popełnionego przestępstwa będzie można z dużym prawdopodobieństwem przyjąć takie sytuacje.

W rozpoznawanej sprawie nie zachodzi taka okoliczność. Oskarżony W. Ś. swoje obowiązki przez wiele lat wykonywał prawidłowo, czego wyrazem jest, iż oskarżyciel nie wykazał w toku postępowania w tym zakresie żadnych uwag, czy też skarg składanych na jego postępowanie związane z wykonywaniem prac zawodowych. Należy więc wnosić, że nie było żadnych uwag co do jego pracy na tym stanowisku, tak więc nie sposób uznać, że dopuszczając się przestępstwa niemyślnego, w sposób opisany w przyjętym zarzucie, zagroził istotnym dobrom chronionym prawem w rozumieniu przyjętym w orzecznictwie i doktrynie prawniczej.

Sąd rozważał z urzędu możliwość orzeczenia od sprawców środka kompensacyjnego z art. 46 kk. Pozostawił jednak możliwość dochodzenia uprawnionym osobom zadośćuczynienia wynikającego z tego artykułu na drodze postępowania cywilnego. W toku postępowania karnego oskarżyciel nie wykazał w sposób niewątpliwy wszystkich osób mogących posiadać status pokrzywdzonych w związku ze śmiercią J. G., oraz czy ich sytuacja w związku w tym uległa znacznemu pogorszeniu. Elementy te są konieczne dla orzeczenia w postępowaniu karnym środka kompensacyjnego, a ustalenie ich w postępowaniu karnym byłoby to zbyt utrudnione.

Należy zaznaczyć, że prokuratorowi nie przysługuje prawo składania wniosków o orzeczenia takich środków - wynikające z art. 49a kpk, z uwagi na to, że nie może on w tej kwestii reprezentować pokrzywdzonego. Zgodnie bowiem z art. 52 § 1 kpk w razie śmierci pokrzywdzonego prawa, które by mu przysługiwały, mogą wykonywać osoby najbliższe lub osoby pozostające na jego utrzymaniu, a w wypadku ich braku lub nieujawnienia-prokurator, działający z urzędu. W rozpoznawanej sprawie osoby pokrzywdzone są znane. Nadto oskarżyciel złożył taki wniosek już po zamknięciu przewodu sądowego.

W pkt V wyroku, na podstawie wymienionych przepisów prawa, Sąd orzekł o dowodach rzeczowych.

W pkt. VI wyroku Sąd na podstawie cytowanych w nim przepisów prawa zasądził od oskarżonych koszty postępowania po 1/2 części. Koszty te zostały poniesione w związku z prowadzonym postępowaniem karnym, a obciążenie nimi obu oskarżonych jest całkowicie uzasadnione i przemawiają za tym względy słuszności. Sytuacja rodzinna i majątkowa oskarżonych zezwala na przyjęcie, że zasądzone koszty zostaną zrealizowane.

ZARZĄDZENIE

(...).