

Dne 31. března 1988 došlo v ranních hodinách mezi železničními stanicemi Praha Hostivař a Praha Vršovice k velké železniční nehodě, při níž zahynuly dvě osoby, 22 osoby byly raněny, z toho 5 těžce a materiální škody dosáhly výše jednoho milionu korun tím, že na konec nákladního vlaku EPn 68520, který odjel na nesprávnou trať (do Vršovic místo do Malešic) po jeho zastavení na širé trati narazil osobní vlak EMOs 9114.

Od nehody, do vynesení rozsudku v soudním trestním projednávání tohoto případu, uplynuly 4 roky, 10 měsíců a 16 dní. Průběh projednávání byl velmi pozoruhodný, natolik, že by stál za zaznamenání v učebnicích.

Velkou nehodu začaly vyšetřovat jednak orgány tehdejší Severozápadní dráhy (SSZD), jednak orgány SNB. Účast na šetření zajistilo i tehdejší Federální ministerstvo dopravy (FMD) svým pracovníkem odboru hlavního revizora bezpečnosti železniční dopravy (O 16). Vše nasvědčovalo tomu, že šetření nehody bude věcné, konstruktivní a viníci budou vedeni k odpovědnosti, neboť příčina nehody byla od začátku poměrně jasná - jízda vlaku na jinou trať v důsledku nesprávně postavené výhybky, za což odpovídal signalista železniční stanice Praha Hostivař.

Nehodový poradní sbor náčelníka SSZD skutečně rozhodl, že viníkem nehody je signalista, který postavil vlakovou cestu do Vršovic místo do Malešic.

Spoluviníkem nehody byl touto komisí označen strojvedoucí nákladního vlaku vypraveného na nesprávnou trať, tím, že ihned poté, co zjistil, že jede na nesprávnou trať vlak nezastavil, ačkoli jeho jízda byla dovolena.

Konkrétním dopadem pro strojvedoucího bylo, že v rámci tehdy platné disciplinární odpovědnosti bude převeden na jinou práci a před opětovným zařazením do funkce strojvedoucího absolvuje požadované formální náležitosti.

Je třeba zdůraznit, že ve vyšetřovacích spisech SNB figuroval strojvedoucí pouze jako svědek. Trestní stíhání bylo vedeno pouze proti signalistovi.

Strojvedoucí s uloženým kárným opatřením nesouhlasil, podal odvolání proti rozhodnutí, čímž se dostává se svojí kauzou do roviny občanskoprávního jednání u okresního soudu v Ústí nad Orlicí, který byl místně příslušným soudem organizační jednotky Severozápadní dráhy - lokomotivního depa Česká Třebová, kde byl strojvedoucí zaměstnán.

Strojvedoucí odmítal svoji vinu tím, že připisovaného porušení se nedopustil. Zejména odmítal osobu ustanoveného znalce, který se měl k věci vyjádřit. Jednalo se totiž o pracovníka O 16 FMD, který se na vyšetřování nehody podílel.

Výsledkem této fáze soudního projednávání bylo rozhodnutí, že osoba znalce je podjatá, a proto byl ustanoven znalec nový. Tento znalec ovšem otevřel další kapitolu otázek, souvisejících s nehodou. Tím se pochopitelně soudní spor zkomplikoval, nicméně na základě všech dostupných materiálů ve věci rozhodl okresní soud v občanskoprávním řízení o zrušení kárného opatření, že strojvedoucí je nevinný, protože se připisované skutkové podstaty = porušení pracovní kázně, resp. služebních předpisů ČSD, nedopustil.

A nyní přichází to podstatné:

V souběžně probíhajícím šetření prováděném orgány činnými v trestním řízení se tentýž strojvedoucí, na základě týchž materiálů, stává obviněným ze způsobení velké železniční nehody.

Před trestní senát Obvodního soudu pro Prahu 2 na lavici obžalovaných tedy usedli signalista a strojvedoucí.

Strojvedoucímu je dáváno za vinu, že nezastavil před, signalistou nesprávně postavenou, výhybkou číslo 22 a to i přesto, že vlak se pohyboval předepsanou rychlostí 30 km / h, kdy je technicky vyloučeno, pro existující fyzikální zákony, zastavit vlak na dohled od překážky, tím spíše, že v době nehodové události byla celá železniční stanice Praha Hostivař potmě, včetně neosvětleného návestidla inkriminované v výhybky, podle něhož měl strojvedoucí zjistit nesprávnou polohu výhybky.

Během jednání spatřují světlo světa nová fakta, počínaje zásadními rozpory ve výpovědích zúčastněných pracovníků. Z hlediska procesního bylo podstatné zjištění, že v přípravném řízení došlo k zásadním nedostatkům před podáním obžaloby na strojvedoucího - nebyli zjištěni všichni svědci a stejně tak nebylo zajištěno, aby se konkrétní svědci neměli možnost se nějakým způsobem domluvit.

*Zde je nutné poznamenat, že z hlediska znemožnění domluv mezi pracovníky vykonávajícími v době nehody službu by bylo neúčelnější na všechny uvalit vazbu - trestní řád však takovouto možnost*

nedává.

*Důvodem vazby je podle § 67, písm. b) trestního řádu je obava, že obviněný bude působit na svědky nebo spoluobviněné. Základní podmínkou vzetí do vazby je sdělení obvinění, avšak trestní řád neřeší, jak znemožnit domluvu mezi "spolupachateli" dříve než bude sděleno obvinění. Přitom lze d-mítnout výpověď - podání vysvětlení bez přítomnosti právního zástupce vyslýchaného. Mimo to, v případě železniční nehody mezi okamžikem spáchání trestného činu a příjezdem policejních orgánů, resp. výslechy uplyne určitá doba, která postačuje k domluvě mezi účastníky nehodové události.*

Jako perlička působí zjištění, že někteří svědci - zaměstnanci železniční stanice, měli možnost své výpovědi konzultovat s pracovníky ČSD, kteří nehodu vyšetřovali.

Po dalších jednáních je ke zjištění odborných otázek ustanoven soudní znalec. Není jím nikdo jiný než pracovník O 16 FMD, který byl vyloučen pro podjatost v řízení před okresním soudem v Ústí nad Orlicí.

Na návrh obhajoby jsou však povoláni další znalci, z nichž jeden potvrdil, že při přípravě vlakové cesty pro jeden z předmětných vlaků zúčastněných na nehodě nemohlo dojít tak, jak vypovídají svědkové.

17. ledna 1989 bylo prohlášeno ukončení dokazování. Na jeho základě soud dovedl, že na vznik nehody a jejího průběhu měla vliv řada faktorů a činností pracovníků žst. Praha Hostivař, náčelníkem stanice počínaje a porušením pracovních povinností pracovníků ve službě dne 31.3.1988 konče.

Soud konstatoval, že nelze bez pochybností určit, že byl dán skutečně příkaz k postavení vlakové cesty nákladnímu vlaku do Malešic. Současně soud konstatoval, že byla porušena řada předpisových ustanovení ve vztahu k výluce zabezpečovacího zařízení ve stanici Praha Hostivař.

Ve vztahu ke znaleckým posudkům soud konstatoval, že ze strany znalce se v jednom případě jednalo o právní výklad služebního předpisu ČSD, což ovšem znalci nepřísluší.

Další tvrzení znalce z O 16 FMD soud posoudil jako zjednodušené vysvětlení a výklad služebních předpisů.

Rozhodnutí soudu vyznělo ve prospěch strojvedoucího, Soud konstatoval, že postup strojvedoucího nelze kvalifikovat jako porušení předpisů ČSD, které by dosahovalo stupně společenské nebezpečnosti a mohlo být kvalifikováno jako trestný čin, a proto byl zproštěn obžaloby. Obvodní soud pro Prahu 2 tedy dospěl ke stejnému názoru jako Okresní soud v Ústí nad Orlicí.

V této fázi je třeba uvést, že soud zprostil obžaloby i signalistu. To znamená, že za nehodu nebyl podle názoru soudu nikdo odpovědný, protože se to "nepodařilo nezvratně" prokázat - zásada „in dubio pro reo“.

Prokurátor se proti rozsudku odvolal.

11. dubna 1989 projednal senát městského soudu v Praze odvolání dopravního prokurátora pro území hlavního města Prahy proti rozsudku soudu I. stupně, napadený rozsudek zrušil a věc vrátil prokurátorovi k došetření.

Odvolační soud dospěl k názoru, že jednání signalisty bylo v příčinné souvislosti s nehodovou událostí a rozhodnutí o zproštění obžaloby bylo hodnoceno jako nedůvodné.

Současně byla otevřena otázka znalce, bylo konstatováno, že účelem znaleckého posudku je objasnění skutkových okolností na základě odborných znalostí v příslušném oboru vztahmo k ustanovení trestního řádu, že znalci nepřísluší řešit právní otázky, tedy v daném případě výklad služebních předpisů.

Soud konstatoval nedostatečném zjištění skutkového děje, osvobozující rozsudky zrušil a vrátil věc prokurátorovi k došetření.

Současně stanovil, že je třeba vypracovat nový znalecký posudek z oboru železniční dopravy a to znalcem mimo rezort FMD s tím, že se musí jednat o osoby, u nichž nebudou žádné pochybnosti na nepodjatost.

Vyšetřovatelem SNB je stanoven nový znalec, celkově již pátý. Všem ovšem uniká, že jde o osobu z rezortu FMD, která znalecký posudek podle rozhodnutí soudu II. stupně nemůže.

Tento znalec konstatuje, že viníkem nehody je strojvedoucí, který měl zastavit ihned, co zjistil, že jede na jinou trať.

Mezitím přichází amnestie presidenta republiky vyhlášená 1. ledna 1990, ta se ovšem vztahuje pouze na signalistu, nikoli strojvedoucího ! Na toho je v říjnu 1990 podána nová obžaloba.

Po výsledku svědků v průběhu řady jednání je v únoru 1991 dán prostor pro vyjádření znalce. Na tomto jednání vznáší obžalovaný námitku podjatosti znalce s poukazem na rozhodnutí soudu II. stupně, který stanovil, že znalec nemůže být z resortu FMD.

Znalec se totiž díky reorganizaci k 1.7.1988, resp. 1.7.1989 stal pracovníkem Ústředního ředitelství ČSD, tedy osobou v dané situaci a podle příslušných právních předpisů osobou podjatou, neboť ÚŘ ČSD je vrcholovým článkem podnikového řízení státní organizace ČSD, která byla v té době v přímé řídicí působnosti FMD. Navíc byl pracovníkem poškozené organizace, která měla zájem, z hlediska titulu náhrady škody, na označení pachatele.

Znalec se ovšem podjatým být necítí a uvádí, že skutečně nepodjatý znalecký posudek by mohl vypracovat pouze Ústav soudního inženýrství Vysoké školy dopravy a spojů v Žilině.

Soud dospěl k názoru, že za daných okolností znalec osobou podjatou je a vrátil věc prokurátorovi k došetření podle pokynů odvolacího soudu.

Po skončení tohoto jednání odchází strojvedoucí ze soudní síně již po šestnácté.

Pokračování soudního projednávání přináší další překvapení. Je ustanoven nový předseda senátu, což znamená, že všechny doposud provedené procesní úkony je třeba opakovat, aby bylo učiněno zadost procesním ustanovením trestního řádu [§ 219, odst. 2]. Nově sestavený senát však shledává soudního znalce osobou nepodjatou a tudíž způsobilého podat znalecký posudek. Pokyn odvolacího soudu jako kdyby neexistoval.

V rámci námitek proti znaleckému posudku a obhajoby znaleckého posudku znalcem se otvírá otázka používání služebních pomůcek vztahmo k řádnému plnění pracovních povinností a předpisově neřešeným otázkám. Navíc jsou nastoleny otázky, které není znalec a v podstatě nikdo schopen objektivně zodpovědět.

Přesto soud 23. září 1991 rozhoduje a uznává strojvedoucího vinným a odsuzuje je na 3 roky nepodmíněně s 4 letým zákazem činnosti výkonu práce strojvedoucího. Strojvedoucí se na místě odvolává.

Odvolací soud zasedal po více jak jednom roce. Na tomto zasedání se soud ztotožnil s názorem obhajoby, že jediným pracovníkem, který věděl, že nákladní vlak odejel do Vršovic byl signalista, který v krátkém časovém sledu postavil vlakovou cestu do Vršovic i pro osobní vlak. Dále byl akceptován názor, že vlaková cesta pro osobní vlak nebyla realizována v souladu s předpisy, čehož hmatatelným důkazem byla železniční nehoda. Jednání strojvedoucího nebylo shledáno jako jednání v příčinné souvislosti s nehodou.

Strojvedoucí byl zproštěn obžaloby. Velká nehoda „neměla“ viníka, za smrt dvou osob nenesl nikdo odpovědnost ...

Nicméně v rámci PO Praha - dodnes žijící pamětníci znající místní poměry, někteří zaměstnanci aparátu tam chodili na melouch sloužit - byla viníka nehody označena „výluková“ výpravčí slo užívaná na stanovišti signalisty, která se však - na rozdíl od signalisty - dokázala ze zaviněné situace protokolárně vylhat a hlavní výpravčí jí podržel. Tudíž z hlediska orgánů činných v trestním řízení mohla vystupovat jen jako svědek.