

## Zuzendariari

**BERRIAK** irakurleen eskutitzak plazaratzen ditu. Ez dituzte 2.500 karaktere baino gehiago izan behar, tarteak barne, eta **BERRIAK** mozteko eskubidea du. Helbide honetara bidali behar dira, izen-abizenak eta herria adierazita: Berria, Martin Ugalde kultur parkea, 20140 Andoain. Eskutitzak Internet bidez bidaltzeko: [iritzia@berria.info](mailto:iritzia@berria.info).

## Whatsapp?

*What's up?* Zer gertatzen da gure gizartean? Facebook gisako giza-sareen garaian, *face to face* edo aurpegietara begiratzeko beldur gara, eta nahiago dugu *zrmdz?* idatzi, aspaldiko lagunari ongietorri-besarkada eman baino. Ahaztuz norbere egoaren harrokeria, ez ote gara umiltasunez elkarrengana begiraden eta keinuen bidez hurbiltzeko gai?

Zer gertatzen zaigu? Informazio anitzaren garaiotan, komunikatzen ahazten ari zaigula iruditzen zait, eta komunikazioa baino nahiago dugula milioika

informazio eta dibertimendu arin jaso. XXI. mendea informazioaren aroa da, bai, baina ahaztu zaigu postontzi betea goizero irekitzearen zirrara, postariari egun onak eman ondoren. Ahantzura-aren amildegira jaurti dugu lagun minaren eta maite gaituen ororen ahotsa, letra idatzi elektronikoaren mesedetan.

Inkomunikazioaren truke, kobertura-uhinen bila gabiltza oneoro zoratu behar-aren eta norberaren bakardadearen zuloan hondoratzen gara, jendez inguraturik egon arren. Informazioaren eta inkomunikazioaren garaiotan, duela zazpi urte lagun min poeta *big* batek sms bidez idatzi zidana oroitzen dut

orain bihotzez: «itzul gaitzen gure arbasoen garaira, mobilik gabe aurrez aurre maiteminduen hitzordua jarritz».

XXI. mendean, informazioaren eta inkomunikazioaren gizartean, nik oraindik eskutitz pertsonek idazten eta igortzen ditut, nahiz eta erantzun bakan batzuk jaso era berean. Egunero begiratzatzen dut postontzian, eta irekitzen dut eskutitz bat aurkitzeko itxaropenez. Nahiago dut telefono dei bat egin maite dudana pertsonek nola dagoen sentitze-ko haren ahotsan.

Facebook, Twitter, Gmail, Hotmail, Yahoo... *What's app?* Zer gertatzen da? Informazio anitzaren bide asko dago,

eta ni galtzen naiz, gaizki-ulertuak sortzen baitira ahotsa entzuten ez delako eta soilik *mxzprrd* gisakoak dezifratu behar ditugulako. Basoaren erdian ene bihotzaren alde iluna argitzen denean maitea aurkitzen dut GPSrik gabe. Oihanaren erdian, naturaren bihotzean, ez dut koberturarik aurkitzen, baina konektaturik nago bizidun eta zentzu guztiekin, armonia bizian animaliekin eta landareekin, eta ama naiz erditu gabe ere, oso-osorik.

Zer gertatzen zaigu, irakurle? Entzun dezagun bihotzak esaten diguna eta ez gizarteko arauak; izan ere, munduan dagoen gauzarik sakratuena bihotza baita, arrazoirik gabe ere sentitzea denok goazela maitasunaren ibai berean itsasorantz. Gainerako guztia arinkeria eta hutsala da, gainerako etiketak eta muga guztiak hutsalak dira.

Ainara Maia Urroz. Irun.

# Santiagoko tren istripua eta erantzukizun penala

Jon Mirena Landa  
Zigor Zuzenbideko irakaslea (EHU)

**G**alizia gertatu den tren istripuaren berri za baldu zen une berean, errua-eren galdera ere denen buruan zegoen: nork edo zerk du erantzukizuna?

Istripua gertatu bezain pronto, tren gidariaren argazkiak, burua goitik behera odoletan zuela, arduratuta, kopefilun, telefonoz hitz egiten... ezerk baino gehiago adierazten zuen zenbateraino bera erantzukizun-eztabaidagune bilakatuko zen hurrengo egunetan. Zehaztasunak ezagutu ahala, hots: A Grandeira izeneko bihurtunera hurbiltzerakoan tren arinegi zihola; gidaria ez zela behar zenean frenatzen hasi; telefonoz hizketan ari omen zela; edota gizar-areetako zenbait iturri jarraiki, gidariak ziztu bizian datzearen plantak egin ei zituela alegia, eztabaida publikoa nabarmen Garzon jaunaren erantzukizunera lerratu zen.

Erantzukizun penala ezartzeko, ordea, egun horretako bidaiaren datu zehatzak —guztiak— integratu behar dira; eta gero alderatu behar dira tren gidari «on» edo eredu-garri bategingongo zukeenarekin. Bi jarduerak konparatu behar dira; beste hitz batzuetan, batetik betan gidariak aurrera eraman zuena eta, bestetik, gidari on bategingongo zukeena, egoera horretan egon balitz. Fikziozko

konparaketa honen helburua, zuhurtzia faltaren maila (zuhurtziagabekeria) neurtzean datza. Zein puntutara ino tren gidatze hori izan zen okertua, arduragabea? Hori da, hain zuzen ere, maila penalean asmoz (dolo) delitua egiten ez denean, etengabe dihardugun ariketa: okerraren maila neurtzea, horri zigor arinagoa edo larriagoa ezartzeko. Izan gaitzen argi-agoak: epaileak erabakitzen badu Garzon jaunak egin zuen okerra —zuhurtziagabekeria— larria dela, zigorraren esparrua urte batetik eta lau urte bitarteko presoaldia izango da abiapuntu bezala, gehi, agian, lanbide-desgaikuntza berezia (Zigor kodearen —ZK— 142 artikulua). Okerra arintzat joz gero, ordea, isuna «besterik» ez da ezartzeko izango (ZK 621.2 artikulua). Okerraren balorazio-mailak delitua presoaldia edo falta hutsa —hutssegitea— isunaz ekarriko du.

Aipatu balorazioa egiterakoan, gako ez da bakarrik frenatu zuenetz, baizik eta frenatzeko jarduerak zehatz hori noraino zaila edo erraza zen esparru horretako profesional batentzat. Ikaragarriko errebolta jartzen bada zuzen-zuzenekoa den trenbide luze baten ostean, frenatzeko operazio oso zail bilakatzen da, gidari on batentzat ere. Eta horregatik frenatzeko-sistema automatikoak noraino egokiak ziren, funtzionamenduan ziren, baieztatu behar dira. Gidaria ez, baizik eta trenbidea diseinatu, ezarri eta mantentzearen erantzukizun-esparruaren barrukoa da, frenatzeko sistema

automatiko eta egokia puntu beltz horietan kokatzea, zertarako eta operazio arriskutsu hori gidariaren eskuetan bakar-bakarrik ez uzteko. Ez da protokolo egoki baten aurrezuposamendua pentsatzea gidariak inoiz ez dutela okerrik egingo. Gidari on batek ere, batzuetan, okerrak egin ditzake, baina alde zuzenetik jakiten bada puntu beltz batean bere okerraren ondorioak ikaragarriak izango dira eta, hori jakin arren, eta okerra konpentsatzeko bitartekoak izanik, haiek jartzen ez badira, noren errua da? Nire uste apalean, epaileak izango dituen eronkarik nagusietako bat zera izango da: erru partekatua ote dagoen zehazte gidariaren, sustapen-ministerioaren eta tren-enpresaren artean. Labur esanda: gehiegi hitz egin da, us-tezko errudun gisa, gidariari buruz, eta gutxiegi bai tren-enpresak bai sustapen-ministerioak trenbide-egituraren gainean (horren diseinua zein frenatzeko sistemaren gainean) eduki dezaketenen erru-kuotaz.

Begi bistakoa da kasu honen konplexutasuna, hau bezalako iritzi artikuluan guztiz kudeatzea ez dena. Hori dela eta, gauza asko alboratuz, beste alderdi bat gehiago jorratu nahiko nuke, funtsezkoa delakoan. Orain arte jardueraz besterik ez dugu hitz egin, emaitzak garrantziaz ez balu bezala. Okerraren ondorioz bi hildako eta 79 egotea ba al da berdina?... eta hori nola «itzuli» legezko hizkuntzara? Zoritzarrez hemen ere zuzenbidearen —eta bereziki zuzenbide penalaren— ahalmen

mugatua, oso mugatua, azaltzen zaigu garden-garden. Asmorik ez dagoenean, emaitza pertsonek dramatikoko egon arren (dozenaka hildako, ehunka zauritu!), ezin da zigor penala gehiegi handitu, hau matematikak baillitza. Okerraren —zuhurtziagabekeriaren— balorazioa orohartzaila izan behar luke. Behin erabakita okerra larria izan den ala arina, ez genuke okerraren kontaketa matematikoa egin behar, izandako hildako bakoitzarengatik delitu bana ezarri. Hala egingo bagenu, ehunka urteko presoal-

**Gidariak sufritu duena, sufritzen ari dena, sufritzeko falta zaiona ez al da zigor nahikoa? Horri penalistok betidanik zigor «naturala» deitu izan diogu, eta hori gertatzen denean, beste zigorrez osatzera etorri behar al da? Agian erantzukizunaren bila hastean ahazten dugu kondenarik handiena jada ezarrita daramala gidariak bere baitan**

dia atera liteke eta horrek ba al du zentzurik? Gidariak egindakoa al da gehiago zigortzeko norbaitek «nahita» eta sufrimendu handiak eraginez erailtzea baino? Erailketa, zigor kodearen arabera 15—salbuespenez, 20 edo 25— urtera arteko presoaldia zigortzen da (ZK 139-140 artikulua). Izan ere, gure gizarteetan —mundu osoan!— ezberdin baloratzen baitugu nahita —dolo— delitu egitea edo okerrez jardutea. Bigarrenak beste maila batzuetan sartu eta desberdin —leunago— kudeatzen dugu erantzukizuna ezartzeko orduan. Hori, gainera, hala izan behar litzateke, delitu-pilaketak arautzen duen Zigor Kodearen araudia sen ez kontuan hartuko bagenu. Emaitza asko, baina jarduerak berberak sortutakoak izanik, zigorrak ez lirerate biderkatuko. Alegia, gidariaren okerra «arritzat» joz gero, presoaldia bi urte eta sei hilabetetik lau urtera arteko esparruan mugitu behar litzateke (ZK 77.2. art).

Honaino legeak ematen duena... Justiziak, hitz larriz, zer emango ote beste galdera bat da, aitzitik. Eta ikuspegi hone-tatik, hona hemen azkeneko hausnarketa: gidariak sufritu duena, sufritzen ari dena, sufritzeko falta zaiona ez al da zigor nahikoa? Horri penalistok betidanik zigor «naturala» deitu izan diogu, eta hori gertatzen denean, beste zigorrez osatzera etorri behar al da? Agian erantzukizunaren bila hastean ahazten dugu kondenarik handiena jada ezarrita daramala gidariak bere baitan.