

Warszawa, dnia 27 kwietnia 2022 r.

Sygn. akt VI Ka 568/21

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Sąd Okręgowy Warszawa-Praga w Warszawie VI Wydział Karny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący: SSO Anna Zawadka

protokolant: protokolant sądowy Paulina Smoderek

przy udziale prokuratora Waldemara Basteckiego

po rozpoznaniu dnia 27 kwietnia 2022 r.

sprawy Z. C. syna Z. i R., ur. (...) w P.

oskarżonego o przestępstwo z art. 177 § 1 kk

na skutek apelacji wniesionej przez obrońcę oskarżonego

od wyroku Sądu Rejonowego dla Warszawy Pragi-Północ w Warszawie

z dnia 5 lutego 2021 r. sygn. akt IV K 958/18

utrzymuje w mocy zaskarżony wyrok; zasądza od oskarżonego Z. C. na rzecz Skarbu Państwa kwotę 500 (pięćset) złotych tytułem opłaty za II instancję oraz pozostałe koszty sądowe w postępowaniu odwoławczym.

UZASADNIENIE

Formularz UK 2	Sygnatura akt	VI Ka 568/21	
Załącznik dołącza się w każdym przypadku. Podać liczbę załączników:	1		
1. CZEŚĆ WSTĘPNA			
1.1. Oznaczenie wyroku sądu pierwszej instancji			

Wyrok Sądu Rejonowego dla Warszawy Pragi -Północ w Warszawie z dnia 5 lutego 2021 r., sygn. akt IV K 958/18	
1.2. Podmiot wnoszący apelację	
# oskarżyciel publiczny albo prokurator w sprawie o wydanie wyroku łącznego	
# oskarżyciel posiłkowy	
# oskarżyciel prywatny	
# obrońca	
# oskarżony albo skazany w sprawie o wydanie wyroku łącznego	
# inny	
1.3. Granice zaskarżenia	
1.3.1. Kierunek i zakres zaskarżenia	

# na korzyść # na niekorzyść	# w całości		
# w części	#	co do winy	
#	co do kary		
#	co do środka karnego lub innego rozstrzygnięcia albo ustalenia		
1.3.2. Podniesione zarzuty			
Zaznaczyć zarzuty wskazane przez strony w apelacji			
#	art. 438 pkt 1 k.p.k. – obraza przepisów prawa materialnego w zakresie kwalifikacji prawnej czynu przypisanego oskarżonemu		
#	art. 438 pkt 1a k.p.k. – obraza przepisów prawa materialnego w innym wypadku niż wskazany w art. 438 pkt 1 k.p.k., chyba że pomimo błędnej podstawy prawnej orzeczenie		

	odpowiada prawu			
#	art. 438 pkt 2 k.p.k. – obraza przepisów postępowania, jeżeli mogła ona mieć wpływ na treść orzeczenia			
#	art. 438 pkt 3 k.p.k. – błąd w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę orzeczenia, jeżeli mógł on mieć wpływ na treść tego orzeczenia			
#	art. 438 pkt 4 k.p.k. – rażąca niewspółmierność kary, środka karnego, nawiązki lub niesłusznego zastosowania albo niezastosowania środka zabezpieczającego, przepadku lub innego środka			
#	art. 439 k.p.k.			
#	brak zarzutów			
1.4. Wnioski				
#	uchylenie	#	zmiana	

2. Ustalenie faktów w związku z dowodami przeprowadzonymi przez sąd odwoławczy					
2.1. Ustalenie faktów					
2.1.1. Fakty uznane za udowodnione					
Lp.	Oskarżony	Fakt oraz czyn, do którego fakt się odnosi	Dowód	Numer karty	
	1				
2.1.2. Fakty uznane za nieudowodnione					
Lp.	Oskarżony	Fakt oraz czyn, do którego fakt się odnosi	Dowód	Numer karty	
2.2. Ocena dowodów					
2.2.1. Dowody będące podstawą ustalenia faktów					
Lp. faktu z pkt 2.1.1	Dowód	Zwiąże o powodach uznania dowodu			

<p>2.2.2. Dowody nieuwzględnione przy ustaleniu faktów (dowody, które sąd uznał za niewiarygodne oraz niemające znaczenia dla ustalenia faktów)</p>			
<p>Lp. faktu z pkt 2.1.1 albo 2.1.2</p>	<p>Dowód</p>	<p>Zwięźle o powodach nieuwzględnienia dowodu</p>	
<p>STANOWISKO SĄDU ODWOŁAWCZEGO WOBEC ZGŁOSZONYCH ZARZUTÓW i wniosków</p>			
<p>Lp.</p>	<p>Zarzut</p>		
<p>3.1.</p>	<p>1) Naruszenie przepisów o postępowaniu, to jest art. 7 k.p.k., poprzez: - dowolne przyjęcie, że łódź prowadzona przez oskarżonego poruszała się z prędkością większą niż 40 km/h, podczas</p>	<p># zasadny # częściowo zasadny # niezasadny</p>	

gdy brak
obiektywnych
dowodów na
tę okoliczność,
a dowody ze
źródeł
osobowych są
niejednoznaczne,
przy
jednoczesnym
naruszeniu art. 5
§ 1 kpk,

- uznanie, że
świadek Z. F. w
sposób
wiarygodny
stwierdził, że
motorówka
płynęła poza
szlakiem
żeglutowym,
podczas gdy
świadek ten,
składając
zeznania przed
Sądem wyraźnie
stwierdził, że
motorówka
płynęła w szlaku,

- nielogiczne
przyjęcie, że w
pobliżu
czerwonej boi
kurs promu W.
uległ zmianie
o kilka stopni,
podczas gdy z
zeznań Z. F.
wynika, że był
to zwrot o kilka
do maksymalnie
45 stopni, a przy
tym zwrot o kilka
stopni nie byłby
wystarczający do
ustawienia
promu
prostopadle do

	<p>prawego brzegu W., w sytuacji gdy prom płynął wcześniej utrzymując pozycję dziobem w kierunku przeciwnym do nurtu rzeki,</p> <p>- dowolne przyjęcie, że oskarżony w sposób umyślny naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu wodnym, przy braku uzasadnienia dla przyjęcia umyślności zachowania oskarżonego;</p>		
<p>Zwięźle o powodach uznania zarzutu za zasadny, częściowo zasadny albo niezasadny</p>			
<p>Przedstawiony przez obrońcę oskarżonego zarzut dotyczący oceny dowodów z wyjaśnień oskarżonego oraz zeznań świadków w tym świadka Z. F. jest chybiony i bezpodstawny.</p> <p>Sąd Rejonowy prawidłowo przeprowadził</p>			

postępowanie,
wyjaśnił na
rozprawie
wszystkie
okoliczności
istotne dla
rozstrzygnięcia
sprawy,
następnie całość
tych
okoliczności
wnikliwie
rozważył,
uwzględniając
przy tym zasady
prawidłowego
rozumowania,
wskazania
wiedzy,
doświadczenia
życiowego i na
tej podstawie
poczynił
prawidłowe
ustalenia
faktyczne oraz
wyprowadził
trafny wniosek
w przedmiocie
winy
oskarżonego Z.
C. za przypisane
mu
przestępstwo z
art. 177 § 1 k.k.
Ocena materiału
dowodowego
przez sąd I
instancji
dokonana
została z
baczeniem na
reguły z art. 4, 5,
7 k.p.k., a więc
jest bezstronna
i nie narusza
zasady granic
swobodnej
oceny dowodów
oraz jest zgodna

z prawidłowym rozumowaniem, wskazaniami wiedzy, doświadczenia życiowego, zwłaszcza zaś nie zawiera błędów faktycznych i logicznych.

Skarżący myli się, że wersja wydarzeń zaprezentowana przez oskarżonego w zakresie prędkości z jaką poruszała się kierowana przez niego łódź motorowa jest wiarygodna.

Oskarżony twierdzi, że poruszał się z prędkością ok. 30 km/h. Według obrońcy dowody ze źródeł osobowych są niejednoznaczne, dlatego Sąd Rejonowy nie dysponował żadnym dowodem aby twierdzić, że prędkość przekraczała 40 km/h. Obrońca zarzuca, że Urząd Żeglugi Śródlądowej oraz biegły D. opierali się wyłącznie na części źródeł

osobowych.
Podstawowym argumentem autora apelacji na poparcie swojego wyводу jest stwierdzenie, że biegły wszedł w rolę Sądu i przekroczył swoje uprawnienia, dokonując oceny wiarygodności zeznań świadków.

Tymczasem opinia biegłego sądowego z zakresu żeglugi dr inż. R. D. w ogóle nie zawiera oceny wiarygodności osobowych źródeł dowodowych. Argumentacja obrońcy jest zatem całkowicie nietrafiona.

Rację ma skarżący, iż precyzyjne określenie prędkości z jaką poruszała się łódź motorowa kierowana przez oskarżonego nie było możliwe, albowiem zeznania świadków nie pozwoliły ustalić tej prędkości w sposób ścisły. Należy wskazać,

że nie jest
możliwe
przeprowadzenie
rekonstrukcji
wypadku w
żegludze
śródlądowej
inaczej niż w
oparciu o pewne
wartości
szacunkowe,
albowiem nie da
się precyzyjnie
ustalić wartości
indywidualnych,
wynikających z
percepcji
konkretnego
człowieka, a
próba takiego
ustalenia
mogłaby zostać
obarczona
istotnym błędem
i dowolnością.
Tym niemniej z
całą pewnością
prędkość z jaką
poruszała się
motorówka
przekraczała 40
km/h o czym
świadczą nie
tylko zeznania
kapitana promu
Z. F., który
określił
prędkość łodzi
motorowej na
ok. 60 km/h
(k.16v).
Dowodem w
tym zakresie są
także zeznania
starszego
marynarza
promu G. B.
(1), który przed
zderzeniem
„zauważył

pędzącą szybko motorówkę” - k.59v oraz zeznania pasażerów znajdujących się na promie W.. Świadek M. M. zeznał, że motorówka „płynęła z dużą prędkością w naszym kierunku”- k.110v. A. D. zeznała: „z dużą prędkością nadpływała motorówka”k.140v.

Na podstawie tych zeznań Sąd Rejonowy zasadnie przyjął, że prędkość z jaką poruszała się motorówka kierowana przez oskarżonego przekraczała 40 km/h.

W opozycji do tych zeznań pozostają depozycje pasażerek łodzi motorowej, które nie wskazały nawet przybliżonej prędkości pomimo, że powinny zauważyć wskazania przyrządów pomiarowych na łodzi. Twierdziły, że sternik nie

poruszał się brawurowo (W. S.), poruszał się z normalną prędkością (P. S. (2)) bądź w ogóle nie umiały określić czy motorówka poruszała się szybko, z dużą prędkością (A. L., E. K.).

W świetle tak niejednoznacznych zeznań pasażerek łodzi motorowej nie można ich uznać za wartościowy i wiarygodny materiał dowodowy w zakresie określenia prędkości z jaką poruszała się ta jednostka pływająca. O małej przydatności dowodowej tych zeznań świadczy również to, że pasażerki łodzi były zajęte rozmową, oglądaniem widoków i cieszeniem się przyjemnym rejsiem po W. z okazji wieczoru panieńskiego jednej z nich. Nie koncentrowały się na tym co się dzieje z przodu motorówki, gdyż

dziób motorówki
był podniesiony
do góry, a
motorówka
płynęła ślizgiem.
Zeznania
pasażerek nie są
więc miarodajne
i nie pozwoliły
ustalić z jaką
prędkością
poruszała się
łódź motorowa.

Wskazać należy,
że w swoich
wyjaśnieniach w
toku
dochodzenia
oskarżony
stwierdził, że
próbował
ominać prom i
hamował łodzią
poprzez zdjęcie
gazu i próbę
odbicia w prawo
oraz ominięcie
promu, ale
wystający trap
skosił tylną część
pokładu tj.
owiewkę i
pokrzywdzona
E. K. została
uderzona w
głowę. Łódź
zatrzymała się
po kontakcie z
trapem około
kilkunastu
metrów dalej
(k.237). Już
te wyjaśnienia
oskarżonego
świadczą o dużej
prędkości łodzi
motorowej, gdyż
oskarżony nie
miał

wystarczająco dużo czasu aby wykonać bezpiecznie ten manewr obronny, w efekcie doszło do zderzenia motorówki z promem i uszkodzenia łodzi. Należy mieć też na uwadze, że prędkość promu wynosiła zaledwie ok. 8 km/h, a kierownik promu widząc pędzącą motorówkę podjął próbę hamowania silnikami, co umożliwiło przepłynięcie łodzi motorowej przed dziobem i pod trapem promu. Ponadto łódź motorowa, którą kierował oskarżony poruszała się w ślizgu w czasie bezpośrednio poprzedzającym zderzenie z promem, co także potwierdza wiarygodność zeznań świadków z promu W. odnośnie dużej prędkości łodzi motorowej,

którą kierował
oskarżony.

Argumentacja
obrońcy jest
chybiona,
albowiem
okoliczności
tego zdarzenia
wskazują na
znaczną
prędkość z jaką
poruszała się
łódź motorowa
kierowana przez
oskarżonego, co
potwierdza także
protokół
przeprowadzonego
postępowania w
sprawie
wypadku
żeglugowego
przez Urząd
Żeglugi
Śródlądowej, w
toku którego
ustalono, iż
na wypadek
miało wpływ
wiele czynników
związanych z
postępowaniem
sternika łodzi
motorowej Z. C..
Postępowanie to
cechowało
niezastosowanie
się do prawnego
obowiązku
zachowania
ostrożności w
szczególności:

-niezachowanie
należytej
bezpiecznej
odległości od
poruszającego
się i prawidłowo

oznaczonego
promu
międzybrzegowego,

-brak stałej
obserwacji
szlaku
żeglowego przed
dziobem łodzi
motorowej
pomimo
wcześniejszego
zauważenia
poruszającego
się promu.

Natomiast
istotnym
elementem
pozostającym w
ściśłym związku
z tymi
czynnikami, była
nadmierna
szybkość
spowodowana
chęcią
dostarczenia
wrażeń
pasażerom łodzi
motorowej oraz
brawura.

W tym miejscu
przypomnieć
należy zeznania
jednej z 4
pasażerek łodzi
motorowej A. L.,
która zeznała,
że po zdarzeniu
sternik zaczął
je przeproszać
i powiedział, że
nie wie jak
to się stało,
był spanikowany
(k.57). Na
rozprawie
zeznała: „Pan

nas przeproszał za zajęcie i mówił, że nie wie jak to się stało, że nie widział promu”-k.347.

Zeznania tego świadka potwierdzają, że sternik łodzi motorowej nie obserwował należycie szlaku żeglownego, skoro nie zauważył wcześniej promu, którego możliwości manewrowe wykluczały szybką zmianę kursu.

Tymczasem pojawienie się promu W. na tym odcinku szlaku żeglownym nie powinno stanowić zaskoczenia dla oskarżonego, który zarobkowo wynajmuje swoją łódź motorową i świadczy usługi sternika, pływając na tym odcinku rzeki W.. Prom międzybrzegowy kursuje wielokrotnie w sezonie każdego dnia z lewego brzegu W. z przystanku (...)

w kierunku przystanku (...), znajdującym się na przeciwległym brzegu, ok. 200 m powyżej przystanku początkowego.

Prom porusza się w górę rzeki kursem ukośnym zataczając lekki łuk i kierując się w stronę prawego brzegu, przy czym porusza się z prędkością 8-12 km/h.

Oskarżony stale pływając w tym obszarze musiał wielokrotnie widzieć prom i powinien wziąć pod uwagę, że będzie się on kierował w stronę (...) brzegu rzeki. Nie sposób zatem zrozumieć z jakich powodów pojawienie się promu na kursie łodzi motorowej było nagłe i zaskakujące dla oskarżonego.

Jedynym wytłumaczeniem tego zdarzenia jest nadmierna prędkość i brak stałej obserwacji szlaku żeglugowego, a także

niezachowanie
bezpiecznej
odległości od
poruszającego
się prawidłowo
promu
międzybrzegowego
oraz podjęta
brawurowa
próba
przeplłynięcia
przed dziobem
promu, pomimo
istniejącej
możliwości
minięcia się
dwóch statków
w bezpiecznej
odległości
prawymi
burtami.

Nie ma racji
skarżący, że
Sąd Rejonowy
błędnie ustalił
na podstawie
zeznań świadka
Z. F., że
motorówka
płynęła poza
szlakiem
żeglugowym. Z
uzasadnienia
(k.377) wynika,
że motorówka
płynęła
środkiem szlaku
żeglugowego.
Natomiast na
podstawie
zeznań świadka
Z. F. Sąd ustalił,
iż do wypadku
doszło w pobliżu
czerwonej boi
wyznaczającej
szlak żeglugowy,
gdzie prom
zmieniał kurs w

ten sposób, że skręcał o kilka stopni w lewo w kierunku brzegu, przez co ustawiał się w pozycji prostopadłej do nurtu rzeki oraz do krawędzi prawego brzegu W. (k.375).

Powyższe ustalenia znajdują oparcie nie tylko w zeznaniach Z. F., ale też G. B. (1), który zeznał, że prom obrał kierunek na skos, lekkim łukiem, tak płynął do momentu przekroczenia granicy szlaku żeglugowego, a wtedy prom przesunął się o kilka stopni w lewo w celu ustawienia się prostopadle do plaży. Z zeznań tego świadka wynika, że widział jak motorówka wcześniej poruszała się szlakiem w odległości ok. 500 m z bardzo dużą prędkością. Natomiast prom w tym momencie przecinał szlak żeglugowy. Nie ma zatem racji skarżący

kwestionując
ustalenia Sądu
Rejonowego
poczynione w
oparciu o
zeznania
świadków Z. F. i
G. B., albowiem
zeznania tych
świadków
potwierdzają, że
motorówka
zbliżając się do
promu płynęła
szlakiem
żeglugowym.

Tym niemniej do
zdarzenia doszło
w miejscu gdzie
prom minął
czerwoną boję
wyznaczającą
granicę szlaku,
znajdował się
już powyżej
boi i pod
kątem prostym
do nurtu rzeki
(k.339).

Analiza zeznań
tych dwóch
świadków
prowadzi do
wniosku, że
wskutek próby
ominięcia
promu i
skręcenia w
prawo oraz
przeplnięcie
przez sternika
łodzi motorowej
przed dziobem
promu, łódź
motorowa
znalazła się już
poza szlakiem
żeglugowym
wyznaczonym

czerwoną boją.
Świadek Z. F.
zeznał na
rozprawie:
„Motorówka po
zderzeniu
znajdowała się
za czerwoną
boją, jak się
zatrzymała
znajdowała się
bliżej prawego
brzegu niż boja
kursowa.
Znajdowała się
między boją
kursową a
ostrogą, bliżej
ostrogi...
Motorówka jak
najbardziej
płynęła w szlaku
żeglowym,
zbliżając się
do mnie”-k.340.
Ustalenia Sądu
Rejonowego
zostały zatem
poczynione w
sposób
prawidłowy w
oparciu w
zeznania
świadka Z. F..

Nie ma także
racji skarżący
zarzucając
dowolne
przyjęcie, że
oskarżony w
sposób umyślny
naruszył zasady
bezpieczeństwa
w ruchu
wodnym, gdyż
zeznania wyżej
wskazanych
świadków i
opinia biegłego z

zakresu żeglugi
dr inż. R. D.
oraz protokół
przeprowadzonego
postępowania w
sprawie
wypadku
żeglugowego
przez Urząd
Żeglugi
Śródlądowej, w
pełni
uzasadniają
przyjęcie
umyślności
naruszenia
zasad
bezpieczeństwa
w ruchu
wodnym.
Umyślne
naruszenie
zasad
bezpieczeństwa
w ruchu
zachodzi wtedy,
gdy sprawca
świadomie
postępuje wbrew
zakazom lub
nakazom, co
w konsekwencji
staje się
przyczyną
spowodowania
wypadku. Brak
stałej obserwacji
szlaku
żeglugowego
przez
kierującego
łodzią
motorową,
nadmierna
prędkość oraz
niezachowanie
bezpiecznej
odległości od
poruszającego
się i prawidłowo

oznaczonego
promu
międzybrzegowego,
stanowią
umyślne
naruszenie
zasad
bezpieczeństwa
w ruchu
wodnym. Nie
budzi bowiem
wątpliwości, że
podczas żeglugi
sternik łodzi
motorowej
powinien
prowadzić ciągłą
obserwację
akwenu,
zwracając
szczególną
uwagę na inne
obiekty
pływające i
ustąpić
pierwszeństwa
statkowi, który
nie ma zdolności
manewrowej. W
momencie gdy
spotykają się na
kursie
kolizyjnym dwa
statki o napędzie
mechanicznym,
mały statek
jest zobowiązany
do ustąpienia
pierwszeństwa
statkowi
niebędącemu
małym statkiem,
a ustępujący z
drogi powinien
unikać
przecinania
kursu przed
dziobem statku.
Tymczasem to
właśnie

<p>brawurowe zachowanie oskarżonego doprowadziło w konsekwencji do zderzenia się jednostek i wypadku.</p> <p>Reasumując omawiany zarzut ma charakter wyłącznie polemiczny, a nie merytoryczny i z tego względu nie zasługuje na uwzględnienie.</p>		
<p>Wniosek</p>		
<p>- zmianę zaskarżonego wyroku przez uniewinnienie oskarżonego, ewentualnie o</p> <p>- uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji.</p>	<p># zasadny</p> <p># częściowo zasadny</p> <p># niezasadny</p>	
<p>Zwięźle o powodach uznania wniosku za zasadny lub niezasadny.</p>		
<p>Niezasadność zarzutu</p>		

<p>implikuje niezasadność wniosku obrony o zmianę wyroku lub jego uchylenie i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I Instancji.</p>			
Lp.	Zarzut		
3.2.	<p>2) Poczynienie ustaleń faktycznych w sposób sprzeczny z treścią zebranego w sprawie materiału dowodowego w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Okoliczności, że P. S. zauważyła prom W. zmieniający kurs i kierujący się w stronę przystani na prawym brzegu, podczas gdy P.S. po raz pierwszy zauważyła w oddali prom płynący równoległe w górę rzeki, a po raz drugi w pozycji 	<p># zasadny</p> <p># częściowo zasadny</p> <p># niezasadny</p>	

prostopadłej
do nurtu
zauważyła
go dopiero
po upływie
pewnego
czasu,
bezpośrednio
przed
kolizją,

- Ustalenia,
że
motorówka
oskarżonego,
będąc na
kursie
kolizyjnym
z promem
W.,
znajdowała
się poza
szlakiem
żeglowym,
bowiem do
kolizji
doszło w
obrębie
szlaku, co
wynika z
wyjaśnień
oskarżonego
oraz danych
z
urządzenia
nawigacyjnego,
które
wykorzystywał
oskarżony,
- Ustalenia,
że świadek
B. zauważył
motorówkę
oskarżonego
w odległości
500 m,
kiedy to
prom W.
był już

ustawiony
prostopadle
do (...)
brzegu
rzeki,
podczas gdy
świadek B.
zeznał, że
pierwszy raz
zauważył
motorówkę
w odległości
300 lub
500 m (w
zależności
od
zeznania),
kiedy prom
płynął
prawie
równoległe
do nurtu
rzeki a
kursy
statków nie
były
kolizyjne,

- Stwierdzenia,
że
oskarżony
utrzymywał,
że prom W.
nie miał
stosownych
oznaczeń
(zielonej
kuli), z
czego miało
wynikać, że
nie jest
jednostką
uprzywilejowaną,
choć w
rzeczywistości
oskarżony
utrzymywał,
że prom
nie miał
oznaczenia

w postaci
białego
walca
właściwego
dla promu
uprzywilejowanego,

- co miało wpływ
na wynik sprawy
w ten sposób,
że Sąd Rejonowy
ustalił w sposób
nieprawidłowy
sposób i moment
wykonania przez
prom W.
manewru zwrotu
w lewo oraz
nieprawidłowo
ustalił zasady
obowiązujące
kapitana promu,
zaniechał
dokonania oceny
prawidłowości
jego zachowania,
które było
nieprawidłowe,
a także
nieprawidłowo
ustalił zasady
pierwszeństwa
obowiązujące
prom W. oraz
motorówkę
oskarżonego,
przez co
niezasadnie
przyjął, że
oskarżony nie
ustąpił
pierwszeństwa
promowi W.,
podczas gdy
oskarżony nie
był zobowiązany
do ustąpienia
promowi W.
pierwszeństwa,
co miało wpływ

	na niewłaściwe zastosowanie art. 177 § 1 k.k. w stosunku do oskarżonego.		
Zwiąże o powodach uznania zarzutu za zasadny, częściowo zasadny albo niezasadny			
<p>Błąd w ustaleniach faktycznych może mieć charakter tzw. błędu braku albo błędu dowolności, ale tylko co do określonych faktów, wynikających z prawidłowo przeprowadzonego i ocenionego dowodu, które to fakty organ procesowy pominął lub błędnie zinterpretował.</p> <p>Jak podnosi się w orzecznictwie, sama możliwość przeciwstawienia ustaleniom sądu odmiennego poglądu nie wystarcza do przyjęcia wniosku o popelnieniu przez sąd istotnego błędu ustaleń,</p>			

albowiem zarzut taki powinien wskazywać konkretne nieprawidłowości w rozumowaniu sądu w zakresie zasad logicznego rozumowania w ocenie zebranego materiału dowodowego (wyr. SA w Krakowie z 14.05.2008 r., II Aka 50/08, KZS 2008/7-8, poz. 64, LEX nr 468615, wyr. SN z 24.03.1975 r., II KR 355/74, OSNPG 1975/9, poz. 84, LEX nr 16881).

Rzecz w tym, że podnosząc zarzut błędu w ustaleniach faktycznych skarżący skupia się zasadniczo na kwestiach wynikających literalnie z treści zeznań świadka P. S. (2)-pasażerki łodzi motorowej, która w sposób mało precyzyjny opisywała prędkość i położenie jednostek pływających, jak również wykonywane przez nie

manewry.

Świadek

przyznała, że w trakcie rejsu rozmawiała z koleżankami i rozglądała się na boki podziwiając widoki, nie była zatem

skoncentrowana na tym co dzieje się z przodu łodzi. Widziała w oddali płynący na wprost prom, który poruszał się lewą stroną rzeki. Po upływie ok. 30 sekund ponownie

spojrzała w przód i zobaczyła, że prom skręca w lewo, jest ustawiony

skosem i znajduje się na ich torze jazdy (k.47-48). Opis wydarzeń jest niewiarygodny w świetle

prędkości 8-12 km/h z jaką poruszał się prom, który nie był w stanie wykonać w tak krótkim czasie tj.

ok. 30 sekund gwałtownego

skrętu w lewo pod kątem prostym, lecz

jak wynika z zeznań Z. F. i G. B. przecinał szlak żeglugowy

po łuku na
skos korygując
promil skrętu
o kilka stopni,
co potwierdza
opinia biegłego z
zakresu żeglugi.
Zasadnie zatem
Sąd Rejonowy
ocenił krytycznie
zeznania
świadka P. S.,
uznając je za
wiarygodne
tylko częściowo.

Wbrew
argumentom
skarżącego Sąd
Rejonowy
prawidłowo
ustalił w oparciu
o zeznania
świadków, że
łódź motorowa
którą kierował
oskarżony przez
zderzeniem
poruszała się
szlakiem
żeglugowym
(k.377).

Natomiast z
zeznań świadka
Z. F. wynika,
że do zderzenia
doszło już po
minięciu przez
prom czerwonej
boi, która
wyznacza
granice szlaku
żeglugowego, w
momencie gdy
prom rozpoczął
manewr
podchodzenia
do brzegu W..
Na rozprawie
świadek F.

potwierdził, że motorówka zbliżając się do promu płynęła szlakiem żeglugowym, ale po zderzeniu znalazła się już za czerwoną boją, bliżej prawego brzegu niż boja kursowa (k.340). Natomiast dane z urzędnika nawigacyjnego, które wykorzystywał oskarżony (k.262), potwierdzają wykonanie gwałtownego skrętu w prawo w kierunku linii brzegowej, ale nie pokazują miejsca rozmieszczenia czerwonej boi, a zatem w żaden sposób nie podważają wiarygodności zeznań świadka Z. F.. Ponadto zeznania tego świadka zostały także potwierdzone depozycjami świadka G. B. (1), który zeznał na rozprawie, że do zderzenia doszło gdy prom znalazł się już poza wyznaczonym szlakiem

wodnym, poza czerwoną boją, która oznacza granicę szlaku żeglownego po prawej stronie (k.347). Z powyższych względów ustalenia Sądu Rejonowego, że do zderzenia obu jednostek doszło już poza szlakiem żeglugowym są prawidłowe.

Rację ma skarżący tylko w tym zakresie, że Sąd Rejonowy bezzasadnie przypisał oskarżonemu twierdzenie, iż prom W. nie miał stosownych oznaczeń (zielonej kuli), z czego miałyby wynikać, że nie jest jednostką uprzywilejowaną [k.390].

Tymczasem w swoich wyjaśnieniach oskarżony Z. C. od początku konsekwentnie twierdził, że prom W. posiadał tylko oznaczenie zielonej kuli bez białego walca (k.326), dlatego nie był jednostką uprzywilejowaną,

która posiada
oznaczenie w
postaci białego
walca
umieszczonego
poniżej zielonej
kuli.

Twierdzenia
oskarżonego
dotyczące
oznaczeń promu
są w tym
zakresie zgodne
z zeznaniami
załogi promu Z.
F. (k.339) i G. B.
(1) (k.347). Nie
ma zatem racji
Sąd Rejonowy,
iż oskarżony w
tym zakresie
wyjaśnił w
sposób
sprzeczny z
zeznaniem
świadków.

W świetle
przepisu § 3.16
ust 3 i 4 w/w
rozporządzenia
wniosek
oskarżonego, iż
prom W. nie
miał statusu
uprzywilejowanego
jest zasadny.

Promy
posiadające
pierwszeństwo
przejścia
powinny
posiadać takie
oznaczenie o
jakim wspomina
oskarżony (biały
walec
umieszczony ok.
1 m poniżej
zielonej kuli),

a zatem prom W. nie posiadał statusu promu uprzywilejowanego. Tym niemniej powyższy błąd w ustaleniach Sądu, iż oskarżony twierdził, że prom nie miał zielonej kuli, w sytuacji gdy prom właśnie takie oznaczenie posiadał i oskarżony tego nie kwestionował, nie ma istotnego znaczenia dla rozstrzygnięcia tej sprawy. Prom W. nie będący promem uprzywilejowanym i tak miał pierwszeństwo przed małym statkiem jakim była łódź motorowa oskarżonego. Zasada pierwszeństwa prawej burty nie ma zastosowania do małych statków, a takim jest łódź motorowa, w przypadku jeżeli dwa statki idą kursem przecinającym się w taki sposób, że powoduje to ryzyko zderzenia (§ 6.03bis.

rozporządzenia).
Argumentacja obrońcy jest chybiona, albowiem Sąd Rejonowy w oparciu o analizę całego materiału dowodowego w sposób prawidłowy ustalił zasady pierwszeństwa obowiązujące prom W. oraz motorówkę oskarżonego i zasadnie przyjął, że to sternik łodzi motorowej był zobowiązany do ustąpienia promowi W. pierwszeństwa.

Generalnie - nie sposób uznać tego zarzutu za zasadny ani w całości ani w części.

Argumentacja skarżącego sprawdza się do opartego na własnych ocenach kwestionowania stanowiska sądu oraz polemiki z prawidłowymi ustaleniami faktycznymi.

Wniosek

- zmianę zaskarżonego wyroku przez

zasadny

<p>uniewinnienie oskarżonego, ewentualnie o</p> <p>- uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji.</p>	<p># częściowo zasadny</p> <p># niezasadny</p>		
<p>Zwiężle o powodach uznania wniosku za zasadny, częściowo zasadny albo niezasadny.</p>			
	<p>Niezasadność zarzutu implikuje niezasadność wniosku obrony o zmianę wyroku lub jego uchylenie i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I Instancji.</p>		
<p>Lp.</p>	<p>Zarzut</p>		
<p>3.3.</p>	<p>3) Obrazę prawa materialnego poprzez uznanie, że oskarżony naruszył zasady bezpieczeństwa określone w § 1.04 pkt 1a, 6.01bis, § 6.02</p>	<p># zasadny</p> <p># częściowo zasadny</p> <p># niezasadny</p>	

	<p>pkt 4, § 6.03 bis rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 28 kwietnia 2003r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (dalej jako „rozporządzenie”)</p> <p>4) Obrazę § 6.23 rozporządzenia poprzez jego pominięcie, który to obowiązuje promy także w odniesieniu do statków poruszających się z dużą prędkością.</p>		
<p>Zwiąże o powodach uznania zarzutu za zasadny, częściowo zasadny albo niezasadny</p>			
<p>Argumentacja obrońcy jest niezasadna.</p> <p>W świetle obowiązujących przepisów żeglugowych, to sternik łodzi motorowej, która poruszała się z prędkością</p>			

większą niż 40 km/h zgodnie z § 6.01bis przepisów Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 2003r. Nr 212, poz. 2072) powinien pozostawić innym statkom akwen zapewniający im możliwość zachowania kursu oraz swobodę manewrowania. Statki o dużej prędkości nie mogą żądać, aby inne statki ustępowały im z drogi, a zamiar mijania lub wyprzedzania powinny sygnalizować we właściwym czasie. Statki małe, do których zalicza się łódź motorowa kierowana przez oskarżonego, powinny ustępować z drogi innym statkom. Nie miał tu zastosowania

przepis mówiący
o
pierwszeństwie z
prawej strony
w przypadku
przecinających
się kursów.
Zgodnie z
przepisem § 6.03
bis pkt 1 w/w
rozporządzenia
mały statek
jest zobowiązany
do ustąpienia
pierwszeństwa
statkowi
niebędącemu
małym statkiem
czyli w tej
sytuacji to
sternik łodzi
motorowej
powinien
ustąpić
pierwszeństwa
promowi W..

Z. C. miał
obowiązek
obserwowania
drogi żeglugowej
i tuż po
dostrzeżeniu
promu
zmniejszyć
prędkość lub
zmienić kurs
na bezpieczny.
Tymczasem w
zachowaniu
oskarżonego
brak
jakichkolwiek
działań
podjętych z
należytym
wyprzedzeniem,
zmierzających
do zmiany kursu
oraz

zmniejszenia
prędkości
pomimo
narastającego
ryzyka zderzenia
z wolno
poruszającym
się promem.
Próba ominięcia
promu tuż przed
dziobem została
podjęta zbyt
późno, a
mianowicie
dopiero w czasie
bezpośrednio
poprzedzającym
kolizję, która
była
konsekwencją
uprzedniego
zaniechania
działań
mających na
celu uniknięcie
niebezpiecznej
sytuacji i
zderzenia obu
jednostek
pływających.

Skarżący
podnosi, że w
tym wypadku
powinna znaleźć
zastosowanie
zasada z §
6.23 ust 1
rozporządzenia
odnosząca się do
tego, że promy
mogą przecinać
drogę wodną
tylko wtedy gdy
upewnią się,
że ruch innych
statków może
odbywać się bez
ryzyka zderzenia
i że inne

przechodzące drogą wodną statki nie będą zmuszone do zmiany kursu lub prędkości.

Z tego przepisu obrońca wyciąga wniosek, że to kapitan promu W., który z naruszeniem § 6.23 rozporządzenia skierował prom na drugi brzeg W., nie upewniwszy się, że przecięcie szlaku wodnego nie zmusi oskarżonego kierującego motorówką do zmiany kursu. Według skarżącego to kapitan promu doprowadził do skrzyżowania kursów i spowodowania wypadku, i to motorówce przysługiwało pierwszeństwo drogi.

Z taką interpretacją przepisów nie sposób się zgodzić, albowiem przepis § 6.23. ust 1 rozporządzenia nie pozostaje w kontrze i nie

uchyla przepisu
§ 6.03bis
rozporządzenia,
który reguluje
ogólną zasadę
pierwszeństwa
statków przed
statkami małymi
w razie kursów
przecinających
się w taki
sposób, że
powoduje to
ryzyko
zderzenia. Prom,
którego
możliwości
manewrowe
wykluczały
szybką zmianę
kursu, nie mógł
umożliwić
bezkolizyjne
przeplnięcie
łodzi
wpływającej
przed jego dziób.
Zasada
dotycząca dwóch
statków
płynących
kursem
przecinającym
się co prowadzi
do ryzyka
zderzenia
wskazująca, że
pierwszeństwo
ma drugi statek z
prawej burty, nie
ma zastosowania
do małych
statków (jak łódź
motorowa) w
odniesieniu do
statków, które
nie są małymi
statkami (prom
międzybrzegowy).

Skarżący nie dostrzega, że przepis § 6.23 ust 1 nie reguluje kwestii pierwszeństwa, lecz ogólną zasadę bezpieczeństwa poruszania się promu w razie przecinania drogi wodnej i odnosi się do ruchu wszystkich innych statków. Tymczasem w momencie rozpoczęcia przez prom W. zmiany kursu i przecinania szlaku żeglugowego, ryzyko zderzenia obu jednostek jeszcze nie wystąpiło, gdyż motorówka znajdowała się w odległości ok. 500 metrów, co wynika z zeznań świadka G. B. (1) (k.59-60). Nie sposób zatem uznać, że to kierownik promu W. Z. F. naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu wodnym skodyfikowane w tym przepisie i spowodował stan zagrożenia. Z opinii biegłego

z zakresu żeglugi, którą Sąd Rejonowy zasadnie uznał za podstawę czynionych ustaleń faktycznych wynika, że kierownik jednostki W. nie mógł w żaden sposób uniknąć zderzenia z jednostką M. W. (k.216-225).

Natomiast zasada pierwszeństwa w razie kursu kolizyjnego została wskazana w § 6.03bis przepisów żeglugowych. Z uwagi na fakt, że zgodnie z definicją prom międzybrzegowy nie jest małym statkiem, nie ma tu zastosowania przepis mówiący o pierwszeństwie z prawej strony w przypadku przecinających się kursów. Mały statek jest zobowiązany do ustąpienia pierwszeństwa statkowi niebędącemu małym statkiem. W tej sytuacji to kierujący

łodzią motorową
był zobowiązany
do ustąpienia
pierwszeństwa
zbliżającemu się
promowi
międzybrzegowemu,
który rozpoczął
już przecinanie
drogi wodnej
i zmierzał do
brzegu.
Oskarżony nie
zachowując
zasad
bezpieczeństwa
podjął próbę
przełynięcia
przed dziobem
promu, a to
doprowadziło do
zderzenia jachtu
motorowego z
wystającym
trapem
znajdującym się
w części
dziobowej
promu W.. W
wyniku czego u
pasażerki jachtu
motorowego E.
K. doszło do
urazu głowy z
utrata
przytomności,
bez zaburzeń
neurologicznych,
bez zmian
pourazowych
OUN oraz kości
czaszki i
twarzoczaszki z
raną prawej
okolicy czołowej,
urazu
małżowiny
uszej lewej z
odslonięciem i
ubytkiem

chrząstki, urazu kręgosłupa szyjnego- bez deficytów neurologicznych, bez kostnych zmian pourazowych w badaniu RTG, z cechami niestabilności kręgów C2/C3 i C3/C4, które to obrażenia skutkowały naruszeniem czynności narządu ciała na okres przekraczający 7 dni.

Z opinii biegłego dr inż. R. D. wynika, że sprawcą wypadku będącego przedmiotem postępowania był kierownik (...), który mógł uniknąć zderzenia z promem W. zmieniając kurs swojej jednostki i przepływając za rufą promu lub zmniejszyć prędkość jednostki udostępniając drogę promowi W. (k.216-225).

Wbrew zatem argumentom skarżącego działanie

oskarżonego wypełniło znamiona występku z art. 177 § 1 k.k. , a zarzut obrazy prawa materialnego jest niezasadny.		
Wniosek		
- zmianę zaskarżonego wyroku przez uniewinnienie oskarżonego, ewentualnie o - uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji.	# zasadny # częściowo zasadny # niezasadny	
Zwięźle o powodach uznania wniosku za zasadny, częściowo zasadny albo niezasadny.		
	Niezasadność zarzutu implikuje niezasadność wniosku obrony o zmianę wyroku lub jego uchylenie i przekazanie sprawy do ponownego	

	rozpoznania Sądowi I Instancji.	
Lp.	Zarzut	
4. OKOLICZNOŚCI PODLEGAJĄCE UWZGLĘDNIENIU Z URZĘDU		
Wskazać wszystkie okoliczności, które sąd uwzględnił z urzędu, niezależnie od granic zaskarżenia i podniesionych zarzutów (art. 439 k.p.k., art. 440 k.p.k.).		
Zwięźle o powodach uwzględnienia okoliczności.		
5. ZSTRZYCNIĘCIE SĄDU ODWOŁAWCZEGO		
5.1. Utrzymanie w mocy wyroku sądu pierwszej instancji		

1.	Przedmiot utrzymania w mocy	
wyrok utrzymany w mocy w całości;		
Zwiężle o powodach utrzymania w mocy		
<p>Żaden z zarzutów apelacji nie okazał się zasadny. Jednocześnie nie stwierdzono okoliczności, które Sąd Okręgowy miałby obowiązek wziąć pod uwagę z urzędu. Wyrok należało zatem utrzymać w mocy.</p>		
5.2. Zmiana wyroku sądu pierwszej instancji		
1.	Przedmiot i zakres zmiany	
Zwiężle o powodach zmiany		

5.3. Uchylenie wyroku sądu pierwszej instancji			
5.3.1. Przyczyna, zakres i podstawa prawna uchylenia			
1.1.		# art. 439 k.p.k.	
Zwiąże o powodach uchylenia			
2.1.	Konieczność przeprowadzenia na nowo przewodu w całości	# art. 437 § 2 k.p.k.	
Zwiąże o powodach uchylenia			
3.1.	Konieczność umorzenia postępowania	# art. 437 § 2 k.p.k.	
Zwiąże o powodach uchylenia i umorzenia ze wskazaniem szczególnej podstawy prawnej umorzenia			

4.1.		# art. 454 § 1 k.p.k.	
Zwięźle o powodach uchylenia			
5.3.2. Zapatrywania prawne i wskazania co do dalszego postępowania			
5.4. Inne rozstrzygnięcia zawarte w wyroku			
Punkt rozstrzygnięcia z wyroku	Przytoczyć okoliczności		
6. Koszty Procesu			
Punkt rozstrzygnięcia z wyroku	Przytoczyć okoliczności		
Brak numeracji	Na podstawie art. 636 § 1 k.p.k. zasądzono od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa 500 zł tytułem opłaty za drugą instancję oraz pozostałe koszty sądowe w		

	postepowaniu odwoławczym.	
7. PODPIS		
SSO Anna Zawadka		