

UZASADNIENIE

Formularz UK 1	Sygnatura akt	II K 1006/19	
Uzasadnienie dotyczy całości wyroku			
1. USTALENIE FAKTÓW			
Fakty uznane za udowodnione			
Lp.	Oskarżony	Czyn przypisany oskarżonemu (ewentualnie zarzucany, jeżeli czynu nie przypisano)	
1	P. K.	Czyn opisany w pkt 1 wyroku	
Przy każdym czynie wskazać fakty uznane za udowodnione	Dowód	Numer karty	
<p>1. Oskarżony P. K. jest współwłaścicielem firmy (...).Pl (...), która zajmuje się wypożyczaniem sprzętu wodnego nad Z. Z.. Firma świadczy również usługi holowania plażowiczów na pontonie kształtem przypominającym pompowaną kanapę.</p> <p>2. W dniu 20.06.2019 r. po godz. 19:00 oskarżony wypłynął motorówką SI (...) o nr rej. (...) na wody Z. Z.. L. holownicza o długości około 20 m do motorówki przymocowany</p>	<p>zeznania świadków:</p> <ul style="list-style-type: none"> - K. G. - W. S. - O. W. - J. K. - M. S. - M. L. - D. S. - I. S. - opinia biegłego P. H. - pozostałe dowody nieosobowe wymienione w 	<p>k.253, 63</p> <p>k.253-254, 45</p> <p>k.254, 52</p> <p>k.254, 57</p> <p>k.276, 115</p> <p>k.277, 158-159</p> <p>k.289</p> <p>k.290</p> <p>k.327-328, 124-127</p> <p>k.328v., 185</p> <p>k.252-253</p>	

był w/w ponton, na którym znajdowali się O. W., W. S. (1), J. K. (1) oraz pokrzywdzony K. G. (1). Za asekurację pasażerów odpowiedzialny był D. S. (1), zaś P. K. sterował łodzią płynąc z prędkością ponad 30 km/h i obserwował pobliski ruch wodny innych jego uczestników.

3. W tym czasie, w tym samym rejonie Z. Z. pływał T. A. (1), który sterował (...) model (...) o nr rej. (...). Na pokładzie motorówki były jeszcze cztery osoby, tj. M. L. (1), J. B., kobieta o imieniu P. i mężczyzna o imieniu M.. T. A. (1) płynął w tzw. ślizgu, ale dokładnej prędkości nie udało się ustalić.

4. Obie łodzie w pewnym momencie zaczęły płynąć kursem przecinającym się w taki sposób, że powodowało to ryzyko zderzenia, z tym że (...) znajdowała się z prawej strony łodzi SI (...). Żaden ze sterników widząc, że obie łodzie zbliżają się do siebie nie podjął skutecznego manewru obronnego, jedynie wyhamowali prędkość. T. A. (1) wykonał manewr na bakburtę, zaś

P. K. zdławił jedynie silnik i pozostał na tym samym kursie, materac zaczął dryfować w stronę łodzi holującej. Gdy łodzie wyminęły

a/o oraz ujawnione na rozprawie

częściowo wyjaśnienia oskarżonego

częściowo zeznania T. A.

k.288-290, 88-89

się burtami, motorówka sterowana przez T. A. (1) swoją lewą stroną uderzyła w materac i przepłynęła nad linią holującą, powodując jej przerwanie.

5. Na skutek uderzenia w materac, siedzący na nim pasażerowie K. G. (1) oraz J. K. (1) zostali strąceni do wody. Upadek ten spowodował, że pokrzywdzony doznał rany cięto-szarpanej rozległej okalającej staw łokciowy prawy schodząc na przedramię z uszkodzeniem całkowitym nerwu łokciowego prawego na poziomie przedramienia, uszkodzenia przyczepu wspólnego przedniej grupy mięśni przedramienia prawego oraz złamania kości łokciowej prawej - wyrostka łokciowego prawego, co stanowiło naruszenie czynności narządów ciała na okres powyżej 7 dni.

6. Zarówno P. K., jak i T. A. (1) mają uprawnienia sternika motorowodnego, zaś osoby przewożone na pontonie miały założone kamizeli ratownicze. Po wypadku, mimo takiego obowiązku, T. A. (1) nie pozostał na miejscu zdarzenia, jak również nie udzielił pomocy poszkodowanym.

Fakty uznane za nieudowodnione			
Lp.	Oskarżony	Czyn przypisany oskarżonemu (ewentualnie zarzucany, jeżeli czynu nie przypisano)	
1	P. K.	Czyn opisany w pkt 1 wyroku	
Przy każdym czynie wskazać fakty uznane za nieudowodnione	Dowód	Numer karty	
<p>1. Oskarżony przestrzegał zasady prawej strony, dwukrotnie zwolnił i przepuścił motorówkę T. A. (1), obie łodzie wyminęły się burtami. Jednak będąc już z tyłu jego łodzi, motorówka (...) skręciła bardzo gwałtownie w jej prawą stronę wpływając i taranując holowany materac.</p> <p>2. Wobec faktu, że obie łodzie szły kursem kolizyjnym, to zgodnie z zasadą prawej strony pierwszeństwo miał T. A. (1).</p> <p>3. T. A. (1) nie oddali się z miejsca wypadku, tylko nikt z poszkodowanych nie poinformował go, że potrzebuje pomocy, to odpłynął.</p>	<p>wyjaśnienia oskarżonego zeznania T. A. (1)</p>	<p>k.252-253 k.288-290</p>	
1.Ocena DOWODÓW			

<p>1.1. Dowody będące podstawą ustalenia faktów</p>			
<p>Lp. faktu z pkt 1.1</p>	<p>Dowód</p>	<p>Zwięźle o powodach uznania dowodu</p>	
<p>1 – 6</p>	<p>zeznania świadków opisanych w tabeli 1.1</p> <p>opinia biegłego</p> <p>pozostałe dowody nieosobowe wymienione w a/o oraz ujawnione na rozprawie</p>	<p>K. G. (1), W. S. (1), O. W. oraz J. K. (1) nie mieli wiedzy na temat wcześniejszego toru ruchu motorówki (...), ponieważ nie obserwowali jej wówczas, zaobserwowali ją kilkanaście metrów przed momentem zdarzenia z pontonem, na którym płynęli. Także D. S. (1) nie miał takiej wiedzy, ponieważ był zajęty asekuracją w/w świadków i był odwrócony tyłem od oskarżonego. Miał jedynie przekonanie, że T. A. (1) płynął z prędkością 50 mil na godzinne i to on „ponosi odpowiedzialność, bo nie zachował odpowiedniej prędkości poruszając się po wodzie” (k.289).</p> <p>Nieco większą wiedzę mieli M. S. (2) oraz I. S. (2), którzy w tym czasie pływali po zalewie rowerem wodnym. Widzieli oni wcześniej motorówkę sterowaną przez T. A. (1) i zgodnie zeznali, że pływał on bardzo szybko i bliska innych uczestników ruchu wodnego. Jak przepłynął obok ich roweru to wszyscy byli mokrzy. Jednak świadkowie nie mieli żadnej wiedzy</p>	

na temat manewrów podejmowanych przez obu sterników, widzieli jedynie samo zderzenie.

Z kolei M. L. (1) oraz J. B. w ogóle nie potrafiły nic powiedzieć na temat techniki jazdy obu sterników. Choć należy zaznaczyć, że M. L. (1) przyznała, że pasażerowi łodzi (...) spożywali alkohol, jednak poza T. A. (1).

Sąd dał wiarę wszystkim w/w świadkom, albowiem zdaniem sadu zeznawali oni zgodnie ze swoją wiedzą oraz z tym, jak zaobserwowali przebieg przedmiotowych zdarzeń. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że danie wiary tym dowodom, nie oznacza, że ocena świadków, co do sprawstwa któregośkolwiek ze sterników, jest tożsama z oceną sądu.

Biorąc pod uwagę powyższe ustalenia i ujawnione dowody, pomocniczym dowodem umożliwiającym odtworzenie przebiegu przedmiotowego wypadku, stała się opinia biegłego P. H. (2). Biegły uwzględnił wszystkie warianty przebiegu wypadku i ustalili, że przy każdym z nich przyczyną jego zaistnienia było niewłaściwe zachowanie obu sterników, którzy zastosowali niewłaściwą

technikę i nie podęli właściwych manewrów obronnych. Jednocześnie wobec faktu, że nie można było odtworzyć prędkości z jaką płynęła motorówka T. A. (1), to biegły także tutaj przyjął dwa warianty w zakresie ustalenia pierwszeństwa wobec faktu, że obie łodzie szły kursem przecinającym się.

Należy w tym miejscu wskazać, że wyżej opisane ustalenia biegłego, jak i rzetelność opinii, nie budzi wątpliwości sądu. Wobec braku jakichkolwiek dowodów nieosobowych, z powodu ich braku nie zabezpieczono żadnych śladów, to biegły mógł jedynie ocenić technikę jazdy, czy sternicy zastosowali zasady ruchu wodnego. Opinii tej zasadniczo nie podważył także oskarżony i obrońca, jedynie w mowie końcowej obrońca wniosowała za przyjęciem wersji, że wyłączną odpowiedzialność za wypadek ponosi T. A. (1).

Prawdziwość, autentyczność i rzetelność sporządzenia ujawnionych w sprawie pozostałych dowodów nieosobowych nie była przedmiotem zarzutów stron, ani też nie wzbudziła wątpliwości sądu. Zostały one sporządzone poprawnie, kompleksowo i w sposób zgodny ze standardami

		rzetelnego postępowania, z tych też względów sąd w całości uznał te dowody za w pełni wiarygodne.	
1.2. <i>Dowody nieuwzględnione przy ustaleniu faktów (dowody, które sąd uznał za niewiarygodne oraz niemające znaczenia dla ustalenia faktów)</i>			
Lp. faktu z pkt 1.1 albo 1.2	Dowód	Zwięźle o powodach nieuwzględnienia dowodu	
1 2 – 3	wyjaśnienia oskarżonego zeznania T. A.	Przy odtworzeniu przebiegu samego wypadku, to wyjaśnienia P. K. są wewnętrznie sprzeczne i w ocenie sądu zmierzają jedynie do umniejszają jego roli w przebiegu przedmiotowych wydarzeń, a nawet zaprzeczenia jego winie. Tym czasem z poczynionych ustaleń wynika, że technika jazdy jaką zastosował oskarżony była nieprawidłowa. Należy w tym miejscu podnieść, że P. K. nie kwestionował, że łódź T. A. (1) znajdowała się z jego prawej strony i przyznał, że „byłem przygotowany do ewentualnego ustąpienia mu pierwszeństwa, bo on był z prawej strony, to znaczy nadpływał z prawej strony” (k.252), a nawet stwierdził, że „ja zwolniłem wcześniej, żeby on ewentualnie	

przeplynał” (k.253).
Widział również, że obie łodzie płynął kursem kolizyjnym, a mimo to płynął nadal dotychczasowym kursem, nie wykonał praktycznie żadnych manewrów obronnych, poza zdławieniem silnika. Jest to o tyle istotne, że z jednej strony oskarżony sam nie kwestionował, że według jego ówczesnej oceny sytuacji, to łódź T. A. (1) miała pierwszeństw, ale z drugiej strony całą odpowiedzialności za zaistnienie tego wypadku obciążył T. A. (1), który po wyminięciu się obu łodzi miał wykonać manewr gwałtownego skrętu w prawo doprowadzając do zderzenia z pontonem. Do tego, kierując się wyjaśnieniami P. K., to manewr ten był całkowicie niezrozumiały, ponieważ jak stwierdził, że „gdyby gwałtownie nie skręcił w prawą stronę, to myślę, że do zdarzenia by nie doszło, ja nie miałem na to wpływu, że byliśmy tak blisko siebie” (k.253). Z kolei inaczej tę sytuację zrelacjonował D. S. (1), który zeznał, że „żeby nie wpaść na nas to tamta łódź musiała zmienić kurs i wtedy wpadła na tych ludzi z pontonu” (k.290). Z kolei O. W. zeznał, że „od momentu jak zobaczyłem tą łódź, to ona cały czas płynęła prosto, z mojej perspektywy ta łódź nie wykonywała żadnych manewrów” (k.254v.).

Podobnie zeznał M. S. (2), który stwierdził, że „jacht przed zdarzeniem płynął prosto ale dość szybko, (...), nie zaobserwowałem, aby podejmował jakieś manewry obronne” (k.276).

Z kolei T. A. (1) przy odtworzeniu szczegółów przebiegu wypadku zasłaniał się niepamięcią. Zdaniem sądu, świadek chcąc niejako wyeliminować swoje przyczynienie się do zaistniałego wypadku, zeznał, że nie pamięta z jaką prędkością pływał, choć przyznał, że pływał w ślizgu. Ta informacja jest bardzo istotna, ponieważ decyduje, kto ma pierwszeństwa w przypadku kursów przecinających się. A taki doświadczony sternik, jak świadek, posiadający uprawnienia do prowadzenia jachtów motorowych po wodach morskich o długości kadłuba do 18 m bez ograniczeń silnika, musiał kontrolować prędkość z jaką płynie. W tym kontekście co najmniej niefrasobliwe było zachowanie świadka, który nawet bez podania własnych danych oddalił się z miejsca wypadku. Tymczasem

zgodnie z art.53 ust.1 ustawy o żegludze śródlądowej w razie zaistnienia wypadku żeglugowego kierownik statku podejmuje

		<p>niezwłocznie wszelkie działania zmierzające do ratowania ludzi i mienia oraz do ograniczenia rozmiarów szkody. Poza tym, w postępowaniu przygotowawczym T. A. (1) zeznał, że przed wypadkiem widział, że z jego lewej stronie płynie łódź, która ciągnie ponton, wyhamował, żeby nie uderzyć w tą łódź, łódź przepłynęła, ale jego motorówka uderzyła w ponton. Natomiast już na rozprawie stwierdził, że „ta łódka skręciła w swoje lewo, z tego co pamiętam, ja skręciłem też trochę w swoje lewo, żeby nie doszło do kolizji z tą łódką i odpuściłem gaz, (...), że łódź ciągnęła materac, to zauważyłem już chyba przed samą kolizją, lewą stroną łodzi uderzyłem w materac” (k.288). Czyli wynika z tego, że wbrew temu do czego T. A. (1) próbował przekonać sąd, to nie obserwował należycie innych uczestników ruchu wodnego, materac holowany przez oskarżonego zauważył w ostatniej chwili i nie miał już możliwości podjęcia skutecznego manewru obronnego.</p>	
<p>1.PODSTAWA PRAWNA WYROKU</p>			
	<p>Punkt rozstrzygnięcia z wyroku</p>	<p>Oskarżony</p>	

#	1.3. Podstawa prawna skazania albo warunkowego umorzenia postępowania zgodna z zarzutem	1	P. K.
Zwięźle o powodach przyjętej kwalifikacji prawnej			
<p>P. K. nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu wodnym, ponieważ podczas sterowania motorówką o nr rej. (...), holując materac wraz z czterema pasażerami, nie dopełnił obowiązku zachowania ostrożności i wystarczającej odległości od innych statków, wskutek czego nieumyślnie spowodował wypadek doprowadzając do zderzenia w/w materaca ze znajdującymi się na nim pasażerami z łodzią motorową marki M. (...) SR3 o nr rej. (...), sterowaną przez T. A. (1), w wyniku czego K. G. (1) znajdując się na holowanym materacu odniósł obrażenia ciała stanowiące naruszenie czynności narządów ciała na okres powyżej 7 dni.</p> <p>Kwestię zasad obowiązujących na śródlądziu reguluje rozporządzenie ministra infrastruktury z 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych oraz ustawa o żegludze śródlądowej.</p>			

Analizując zachowanie obu sterników należy zacząć od tego, że oskarżony jako holujący ponton z pasażerami, powinien zachowywać wystarczającą odległość od innych statków, brzegu i kąpiących się, ponieważ nie był to akwen przeznaczonych do ich wyłącznego użytku. Także za wybór trasy holowania ponosi odpowiedzialność kierownik statku holującego (§6.35 w/w rozporządzenia). Tym samym niezależnie od tego, że na podstawie ujawnionych odwodów należy przyjąć, że teoretycznie to P. K. miał pierwszeństwo, to podobnie jak w ruchu wodnym obowiązuje tu zasada ograniczonego zaufania, ponieważ przepis §6.03.4 w/w rozporządzenia wprost stanowi, że jeżeli przy mijaniu lub przecinaniu kursów jeden ze statków ma ustąpić drogi drugiemu statkowi, to ten drugi statek nie powinien zmieniać kursu ani prędkości. Jeżeli z jakiegokolwiek przyczyny statek obowiązany do zachowania swego kursu i prędkości znajduje się tak blisko, że nie można uniknąć zderzenia jak tylko przez działanie statku ustępującego z drogi, to powinien on podjąć takie działanie, które najlepiej przyczyni się do uniknięcia zderzenia. Tym samym,

na skutek lekkomyślności, poprzez złą ocenę sytuacji, niewłaściwy wybór drogi holowania, jak również nie podjęcie prawidłowego manewru obronnego, oskarżony przyczynił się do zderzenia łodzi (...) z holowanym przez niego pontonem. Zdaniem sądu, nie ma bowiem żadnych wątpliwości, że zachowanie się innego uczestnika ruchu zmusza do utraty do niego zaufania wówczas, gdy jest tego rodzaju, że należy przewidywać możliwość odmiennego zachowania, niż to dyktują przepisy i zasady bezpieczeństwa ruchu. A taki wniosek wynika z wyjaśnień P. K., który sam przyznał, że z jego obserwacji wynikało, że T. A. (1) „płynął z bardzo dużą prędkością, cały czas zmieniał kurs, to wyglądało tak, jakby płynął slalomem” (k.252). Tym bardziej, że oskarżony holował ponton z pasażerami więc miał ograniczoną możliwość manewru, więc jeszcze bardziej powinien wzmoc obserwację akwenu i innych obiektów tam pływających.

#	1.4. Podstawa prawna skazania albo warunkowego umorzenia postępowania niezgodna z zarzutem	1	P. K.
---	--	---	-------

Zwięźle o powodach przyjętej kwalifikacji prawnej	
<p>Sąd uznał, że brak jest wiarygodnych dowodów, co do tego, że oskarżony choćby nieumyślnie nie ustąpił pierwszeństwa łodzi sterowanej przez T. A. (1), tj., że nie zachował zasady prawej strony. Wprawdzie jest kwestią oczywistą, że na wszystkich wodach świata, inaczej niż na lądzie, obowiązuje ruch prawostronny. Dlatego, jeżeli dwa statki o napędzie mechanicznym przecinają swoje kursy w taki sposób, że powoduje to ryzyko zderzenia, wówczas statek, który ma drugi statek ze swej prawej burty, powinien ustąpić mu z drogi i jeżeli okoliczności na to pozwalają, unikać przecinania kursu przed jego dziobem (§6.3.bis w/w rozporządzenia). Niemniej jednak statki pływające z prędkością większą niż 40 km/h, powinny pozostawiać 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</p>	

<p>(§6.01.bis w/w rozporządzenia). Dlatego wobec faktu, że w niniejszej sprawie udało się ustalić, że T. A. (1) płynął z taką prędkością, że mógł wprowadzić łódź w ślizg, sąd uznał, że nie można na tej podstawie czynić ustaleń na niekorzyść oskarżonego i przyjmować, że to łódź T. A. (1) miała pierwszeństw, mimo że znajdowała się z prawej strony łodzi P. K. i mimo tego, że w czasie zdarzenia oskarżony, jak sam potwierdził kierował się zasadą prawej strony.</p>			
#	1.5. Warunkowe umorzenie postępowania	1, 2	P. K.
Zwięzłe wyjaśnienie podstawy prawnej oraz zwięzłe o powodach warunkowego umorzenia postępowania			
Wprawdzie wina P. K. nie budzi żadnych wątpliwości, jednakże stopień winy oraz stopień społecznej szkodliwości popełnionego przez niego czynu nie są na tyle znaczny, aby konieczne było stosowanie wobec oskarżonego represji karnej w postaci kary. P. K. nie był dotychczas karany, prowadzi ustabilizowany tryb życia, co przekonuje sąd, że w/w czyn miał jednostkowy charakter, a warunki osobiste oskarżonego pozwalają na przyjęcie pozytywnej			

prognozy
kryminologicznej.

Ponadto wina P. K. nie była znaczna, ponieważ nie można pominąć tego, że w dużym stopniu do powstania przedmiotowego wypadku przyczynił się T. A. (1), który nie ustąpił pierwszeństwa łodzi sterowanej przez oskarżonego. Bez

wątpienia szczególne trudności w ustaleniu podmiotu czynnego/biernego przestępstwa mogą wiązać się z sytuacją, w której do wypadku wodnego dochodzi wskutek naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu przez dwie osoby, działające niezależnie od siebie. Nie mniej jednak w takiej sytuacji każda z nich może być uznana zarówno za sprawcę, jak i pokrzywdzonego, który przyczynił się do wypadku, np. dwaj prowadzący łodzie motorowe, które zbliżają się do siebie w taki sposób, że powoduje to ryzyko zderzenia. Z tych też względów sąd uznał, że zachodzą przesłanki by postępowanie karne wobec P. K., na podstawie art.66§1kk, warunkowo umorzyć. Mając na uwadze wyżej przytoczone okoliczności, na podstawie art.66§1 i 2kk i art.67§1kk sąd warunkowo umorzył postępowanie karne wobec oskarżonego

na minimalny okres próby, czyli roku.			
#	1.6. Umorzenie postępowania	-----	-----
Zwięźle wyjaśnienie podstawy prawnej oraz zwięźle o powodach umorzenia postępowania			
-----	-----		
#	1.7. Uniewinnienie	-----	-----
Zwięźle wyjaśnienie podstawy prawnej oraz zwięźle o powodach uniewinnienia			
-----	-----		
1.KARY, Środki Karne, PRzepadek, Środki Kompensacyjne i środki związane z poddaniem sprawcy próbie			
Oskarżony	Punkt rozstrzygnięcia z wyroku	Punkt z wyroku odnoszący się do przypisanego czynu	Przytoczyć okoliczności
P. K.	3	1	Na podstawie art.67§3kk sąd uwzględnił w części wniosek pokrzywdzonego i zobowiązał oskarżonego do zapłaty 6.000 zł tytułem zadośćuczynienia. W ocenie sądu żądana przez K. G. (1) kwota 5.000 zł jest kwotą zbyt wygórowaną w świetle ujawnionych w niniejszej sprawie dowodów. Istota

środka karnego w postaci zadośćuczynienia opiera się na założeniu, że jednym z celów procesu karnego jest rozwiązanie konfliktu pomiędzy sprawcą a pokrzywdzonym, a sposobem rozwiązania czy złagodzenia tego konfliktu jest między innymi naprawienie szkody wyrządzonej przestępstwem (kompensacyjna funkcja prawa karnego). W wyroku z 23 lipca 2009 r. (V KK 124/09, LEX nr 519632) Sąd Najwyższy stwierdził, że: „z samej istoty środka karnego przewidzianego w art.39 pkt 5kk i art.46§1kk wynika jego prawnokarny, represyjny charakter, dopiero w drugim rzędzie realizujący też funkcję kompensacyjną”. Natomiast przesłanką przy określaniu wysokości zadośćuczynienia jest stopień natężenia krzywdy (uchwała Izby Cywilnej z 8 grudnia 1973 r. IIICZP 33/73, OSNCP 9/1974, poz. 145). W ocenie sądu, nie ma wątpliwości, że na skutek przedmiotowego wypadku pokrzywdzony doznał wyżej opisanych obrażeń, jednakże nie można pominąć faktu, że wypadek zaistniał głównie na skutek działania T. A. (1). Działanie oskarżonego można jedynie oceniać na zasadzie przyczynienia się do w/w skutku. Jednocześnie należy zaznaczyć, że oskarżyciel posiłkowy ma zawsze

			możliwości dochodzenia żądaney kwoty na drodze postępowania cywilnego.
1.1Inne ROZSTRZYGNIECIA ZAwarte w WYROKU			
Oskarżony	Punkt rozstrzygnięcia z wyroku	Punkt z wyroku odnoszący się do przypisanego czynu	Przytoczyć okoliczności
-----	-----	-----	-----
1.6. inne zagadnienia			
<p>W tym miejscu sąd może odnieść się do innych kwestii mających znaczenie dla rozstrzygnięcia, a niewyjaśnionych w innych częściach uzasadnienia, w tym do wyjaśnienia, dlaczego nie zastosowa ł określonej instytucji prawa karnego, zwłaszcza w przypadku wnioskowania orzeczenia takiej instytucji przez stronę</p>			
<p>Bez wątpienia błędem jest to, że prokurator nie postawił zarzutu także T. A. (1), co niezależnie od ustaleń sądu pozostaje także w całkowitej sprzeczności z opinii biegłego sporządzoną już w trakcie dochodzenia. Wówczas biegły P. H. (2) jednoznacznie stwierdził oceniając technikę obu sterników, że także T. A. (1) przyczynił się do przedmiotowego wypadku nie wykonując</p>			

odpowiedniego manewru celem ominięcia łodzi oskarżonego.		
7. Koszty procesu		
Punkt rozstrzygnięcia z wyroku	Przytoczyć okoliczności	
4	Zgodnie z treścią art.629kpk P. K. został obciążony kosztami sądowymi, które po zsumowaniu wyniosły 230 zł, w tym 100 zł to opłata. Wprawdzie w sprawie była sporządzana opina i biegł wystawił rachunek, jednakże oskarżyciel nie dołączył go do niniejszej sprawy, dlatego też te koszty nie zostały doliczone o ogólnej kwoty.	
1.1Podpis		