

# UZASADNIENIE

Formularz UK 1	Sygnatura akt	<b>VII K 445/20</b>	
Jeżeli wniosek o uzasadnienie wyroku dotyczy tylko niektórych czynów lub niektórych oskarżonych, sąd może ograniczyć uzasadnienie do części wyroku objętych wnioskiem. Jeżeli wyrok został wydany w trybie art. 343, art. 343a lub art. 387 k.p.k. albo jeżeli wniosek o uzasadnienie wyroku obejmuje jedynie rozstrzygnięcie o karze i o innych konsekwencjach prawnych czynu, sąd może ograniczyć uzasadnienie do informacji zawartych w częściach 3–8 formularza.			
<b>1. USTALENIE FAKTÓW</b>			
<b>1.1. Fakty uznane za udowodnione</b>			
Lp.	Oskarżony	Czyn przypisany oskarżonemu (ewentualnie zarzucany, jeżeli czynu nie przypisano)	
1.1.1.	M. P.	w dniu 3 czerwca 2020 roku na wodach Zalewu S. w odległości 2 Mm od wejścia do (...), kierując jachtem żaglowym EPSILON bandery RP, nie zatrzymał niezwłocznie jachtu do kontroli kontynuując rejs, pomimo wydania przez	

		funkcjonariuszy Straży Granicznej, pełniących dozór na jednostce pływającej SG-112, polecenia zatrzymania jachtu wydawanych przy użyciu wezwań radiowych, sygnałów flagą, sygnałów dźwiękowych oraz wystrzelonych flar sygnałowych koloru zielonego	
Przy każdym czynie wskazać fakty uznane za udowodnione	Dowód	Numer karty	
S. G. w dniu 3 czerwca 2020 roku pełnił służbę jako dowódca jednostki pływającej Pomorskiego Dywizjonu Straży Granicznej SG-112. Kuter stał przycumowany do boi na Zalewie S., ok. 4 km na północ od wejścia na jezioro N., przed granicą polsko-niemiecką. Okręt był usytuowany dziobem w kierunku północnym, północno-wschodnim, przemieszczając się w zależności od zmian kierunku wiatru.	zeznania S. G.	11-12,68	
zeznania P. F.	17-18,69-70		
3 czerwca 2020 roku K. P. uczestniczył w rejsie grupowym 6 jachtów, pływając od 30 maja 2020 roku po akwenie od jeziora D. do Ś.. Był sternikiem jachtu żaglowego typu Antila 26 o nazwie E., numerze POL (...). Jest to to jacht typu słup,	wyjaśnienia oskarżonego	29-30, 65-66	

<p>jednomasztowy, o długości 7,82 m, z zaburtowym silnikiem pomocniczym. Jacht został wypożyczony z Ośrodka Sportu i Rekreacji w G., marina w L.. Na pokładzie oprócz K. P. znajdowały się trzy osoby: jego żona oraz kolega G. B. z partnerką.</p> <p>W dniu 3 czerwca 2020 roku M. P. płynął ze Ś. do N..</p>			
<p>protokół kontroli</p>	<p>5</p>		
<p>W dniu 3 czerwca 2020 roku na Zalewie S. wiał wiatr z kierunku północnego do wschodniego, o sile 3 stopni w skali B., stan morza 2, widzialność 8 Mm, zachmurzenie 3/8.</p>	<p>protokół kontroli</p>	<p>6</p>	
<p>O godzinie 19.30 dowódca jednostki SG-112 podjął decyzję o przeprowadzeniu kontroli jachtu E.. W tym momencie jacht znajdował się na pozycji 53.46,5N i 014.17,9E, przechodząc po prawej burcie SG-112. E. szedł kursem KR 220 stopni, niosąc oba żagle, tj. grota i foka, prawym halsem. Za sterem był K. P., który siedział na prawej burcie, a więc plecami do jednostki Straży Granicznej. Na pokładzie był jeszcze G. B., który obserwował akwen, wypatrując szczególnie sieci rybackich, które są w dużej ilości rozstawiane</p>	<p>mapa</p>	<p>3</p>	

na Zalewie S. i stanowią zagrożenie dla jednostek pływających. Żona oskarżonego wchodziła co jakiś czas do kokpitu, a partnerka G. B. przebywała cały czas pod pokładem, źle znosząc warunki pogodowe. W chwili rozpoznania jacht znajdował się w odległości ok. 750 metrów od kutra SG.			
zeznania S. G.	11-12,68-69		
zeznania P. F.	17-18, 69-70		
wyjaśnienia oskarżonego	29-30,65-66		
notatka urzędowa	2		
zeznania G. B.	75		
M. P. spodziewał się kontroli Straży Granicznej. Został o tym poinformowany przez pozostałych uczestników rejsu, którzy innymi jachtami dopłynęli wcześniej do portu przeznaczenia - N.. Przekazali oni telefonicznie, że przed wejściem na Jezioro N. pływa ponton Straży Granicznej, który kontroluje jednostki pływające.	wyjaśnienia oskarżonego	29-30	
W celu zatrzymania jachtu S. G. polecił wywołanie jachtu przez radio , na kanale 16 i 69, jednak ze strony jachtu	zeznania S. G.	11-12,68-69, 71	

<p>nikt nie odpowiedział. W związku z tym nakazał wywieszenie na maszcie statku patrolowego flagi Międzynarodowego Kodu Sygnałowego, o kodzie LIMA, oznaczającej "Zatrzymaj swój statek". Wobec braku reakcji jachtu jeden z załogantów statku machał rękoma do jachtu. Następnie uruchomiono światło błyskowe zielone, o kącie padania 360 stopni, znajdujące się na maszcie statku i nadano tyfonem okrętowym sygnał LIMA, zgodnie z kodem MKS. Uznając, że nadal brak jest reakcji jachtu dowódca polecił wystrzelenie flar sygnałowych. Użyto dwóch naboji błyskowych koloru zielonego, niewyposażonych w spadochron, które zostały wystrzelone w górę ponad patrolowca i spadły do Z..</p>			
<p>zeznania P. F.</p>	<p>17-18,69-70</p>		
<p>M. P. nie miał włączonego radia VHF w trakcie rejsu. Używał go wyłącznie wcześniej, w trakcie żeglowania po (...), gdzie jest wzmożony ruch statków. Nie zauważył wywieszanej flagi ani machania funkcjonariusza na dziobie statku. Nie obserwował szczególnie patrolowca Straży Granicznej, ponieważ spodziewał się kontroli ze strony znacznie mniejszej jednostki - pontonu</p>	<p>mapa</p>	<p>3</p>	

<p>motorowego typu RIB. Nie usłyszał także sygnałów nadawanych tyfonem okrętowym, ponieważ nie są one głośne. Przepływał w tym momencie ponad kilometr od SG-112, a szum wiatru i wody, praca żagli, zagłuszały dźwięki. Dopiero jeden z załogantów zwrócił jego uwagę na wystrzelone flary koloru zielonego. Wówczas zaczął obserwować jednostkę SG-112, ale nadal - z uwagi na odległość (patrowiec znajdował się już za rufą jachtu) nie był pewny, co oznaczają te sygnały. Po krótkiej chwili do burty jachtu podszedł ponton Straży Granicznej.</p>			
<p>zeznania R. S.</p>	<p>14-15, 71-72</p>		
<p>wyjaśnienia oskarżonego</p>	<p>29-30,65-66</p>		
<p>zeznania G. B.</p>	<p>74-75</p>		
<p>Wobec braku reakcji jachtu E. na wydawane sygnały S. G. polecił sternikowi pontonu, który w tym czasie wracał z jeziora N. na jednostkę SG-112 (stanowił jego wyposażenie), aby przekazał sternikowi jachtu polecenie skierowania się do jednostki SG-112 w celu przeprowadzenia kontroli.</p> <p>O godzinie 19:40 przybił do burty jachtu E. i przekazał polecenie M. P., który natychmiast zdjął</p>	<p>zeznania S. G.</p>	<p>11-12,68</p>	

żagle, uruchomił silnik i zawrócił w kierunku patrolowca.			
zeznania R. S.	14-15, 71-72		
Od momentu podjęcia decyzji o kontroli jachtu, do momentu jego zatrzymania przez ponton Straży Granicznej minęło ok. 10 minut. W tym czasie jacht E. przepłynął na pozycję (...), tj. ok. 2 kilometry w kierunku wejścia do N..	mapa	3	
zeznania S. G.	69		
notatka urzędowa	2		
S. G. wyznaczył grupę kontrolną do inspekcji jachtu w składzie (...), którzy zostali podjęci na ponton przez sternika R. S. i przewiezieni na jacht. Tam weszli na pokład i dokonali kontroli, nie stwierdzając żadnych nieprawidłowości w dokumentach jachtu ani załogantów. Ustalili, że przyczyną niezatrzymania jachtu na polecenia wydawane przez SG-112 było niezauważenie, a następnie niezrozumienie sygnałów. Nie byli tym zdziwieni, ponieważ takie sytuacje zdarzały się wcześniej wielokrotnie, przy okazji kontroli innych jednostek pływających.	protokół kontroli	5-6	
zeznania S. G.	11-12,68-69		

zeznania P. F.	17-18		
M. P. ma 53 lata, jest obywatelem Polski. Posiada wykształcenie wyższe techniczne, prowadzi działalność gospodarczą, uzyskując dochód w wysokości ok. (...) netto. Jest żonaty, ma troje dzieci w wieku (...) lat. Nie był karany. Posiada od 2008 roku uprawnienia do prowadzenia jachtów żaglowych o długości kadłuba do 18 metrów (jachtowy sternik morski) i doświadczenie ok. 1600 godzin na morzu.	karta karna	58	
wyjaśnienia oskarżonego	29-30, 64-65		
kopia patentu jachtowego sternika morskiego	32		
<b>1.2. Fakty uznane za nieudowodnione</b>			
Lp.	Oskarżony	Czyn przypisany oskarżonemu (ewentualnie zarzucany, jeżeli czynu nie przypisano)	
1.2.1.			
Przy każdym czynie wskazać fakty uznane za nieudowodnione	Dowód	Numer karty	
<b>2. OCena DOWOdów</b>			



2.1. <b>Dowody będące podstawą ustalenia faktów</b>			
Lp. faktu z pkt 1.1	Dowód	Zwięźle o powodach uznania dowodu	
1.1.1	protokół kontroli	<p>Dokument jest wiarygodny, nie był kwestionowany. Został sporządzony przez uprawnione osoby, funkcjonariuszy Straży Granicznej, a także podpisany przez oskarżonego. Jediną wątpliwością, jaka ujawniła się w toku procesu, był zapis o kierunku wiatru. W protokole P. F. odnotował, że wiał wiatr wschodni ( (... ) ), podczas gdy oskarżony twierdził, że płynął pod żaglami, baksztagiem prawego halsu, co biorąc pod uwagę kierunek poruszania się jachtu, przy wschodnim wietrze byłoby niezmiernie trudne. Jednakże w toku przewodu sądowego ustalono, że wiatr był zmienny i wiał z kierunków od północnego do wschodniego. Wynika to nie tylko z wyjaśnień oskarżonego, ale także z zeznań dowódcy jednostki SG-112 S. G., który podał, że patrolowiec stał przycumowany do boi, cumą podaną z dziobu, i ustawiony był dziobem w kierunku Ś., a więc mniej więcej północnym właśnie. Biorąc pod uwagę prawa</p>	

		<p>fizyki należy wnioskować, że patrolowiec ustawiał się względem wiatru, a więc musiał wiać wiatr z kierunku północnego lub zbliżonego. P. F. zeznał, że wiatr był zmienny. Jest więc możliwe, że w chwili sporządzania protokołu na urządzeniach SG-112, skąd pozyskano informację o warunkach pogodowych za pomocą radiostacji, odnotowany został wschodni podmuch wiatru i taki wpisano do protokołu.</p>
<p>wyjaśnienia oskarżonego</p>	<p>Sąd dał wiarę wyjaśnieniom oskarżonego w całości. Były one logiczne, konsekwentne, przekonujące, zgodne z relacją drugiego uczestnika rejsu - G. B., ale także korespondujące z zeznaniami funkcjonariuszy Straży Granicznej S. G., P. F. i R. S.. Z wyjaśnień oskarżonego wynika, że nie zauważył on znaków wydawanych przez okręt SG-112. Sąd dał wiarę oskarżonemu. Pamiętać bowiem należy, że oskarżony płynął jachtem żaglowym, o niewielkiej długości, pod żaglami. Był jedynym doświadczonym członkiem załogi. W czasie rejsu obsługiwał ster i żagle. Płynął prawym halsem, co oznacza, że żagle były wyłożone na lewą stronę burty, a dla zrównoważenia przechyłu</p>	

sternik zajmuje pozycję na prawej burcie. Zatem M. P. siedział skierowany plecami do jednostki SG-112, przepływając (jak wynika mapy sporządzonej przez dowódcę patrolowca) ok. 750 metrów i więcej od okrętu SG. Wiał wiatr o sile 3 stopni w skali B., co biorąc pod uwagę niewielką jednostkę, którą się poruszał, nie stanowi co prawda zagrożenia, ale wymaga uwagi sternika. Jak wynika z zeznań samych funkcjonariuszy SG dźwięk tyfonu okrętowego mógł być nie usłyszany przez oskarżonego, bowiem jednostka ta nie jest wyposażony w donośne urządzenie, a dodatkowo mógł je zagłuszyć wiatr. Oskarżony dostrzegł (po zwróceniu mu uwagi przez innego załoganta, który był zwrócony w przeciwnym niż oskarżony kierunku), że z okrętu SG wystrzelono race świetlne i wówczas dopiero podjął obserwację patrolowca, nadal jednak nie będąc przekonany, do kogo są skierowane sygnały - znajdował się w tym momencie ok. 1 Mm od statku. Po krótkiej chwili do jachtu podpłynął ponton, a następnie oskarżony wykonał wszystkie polecenia.

Wiarygodność wyjaśnień oskarżonego wzrasta jeśli zważyć, że nie miał on żadnego motywu w

	<p>tym, aby unikać kontroli. Funkcjonariusze Straży Granicznej nie stwierdzili żadnych nieprawidłowości - wszystkie dokumenty były prawidłowe, wyposażenie jednostki i uprawnienia także. M. P. spodziewał się kontroli - znajomi przekazali mu, że na akwenu przez wejście do N. pływa ponton Straży Granicznej i przeprowadza kontrole. Gdyby oskarżony chciał uniknąć Straży Granicznej to miał możliwość zmiany kierunku rejsu i po wyjściu z Kanału P. udać się wzdłuż toru wodnego w kierunku T. i S., bądź poźeglować na wchód, w kierunku W.. Nie uczynił tego.</p>	
mapa	<p>Dokument jest wiarygodny, został sporządzony przez S. G., dowódcę jednostki SG-112, jako załącznik do notatki urzędowej, której treść została przez niego potwierdzona w toku zeznań na rozprawie głównej. Jest to ważny dowód w sprawie, bowiem wynikają z niego następujące informacje:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- jacht w chwili jego rozpoznania, tj. podjęcia decyzji o kontroli, znajdował się w odległości ok. 750 m, przechodząc po prawej burcie jednostki SG-112 i następnie odległość ta wzrastała,</li><li>- pomiędzy rozpoznaniem, a zatrzymaniem jachtu</li></ul>	

	<p>przez załogę pontonu typu RIB, upłynęło 10 minut;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- w tym czasie jacht pokonał odległość ok. 2000 m,</li><li>- z mapy wynikają dokładne pozycje geograficzne położenia SG-112, a także jachtu w chwili rozpoznania i zatrzymania, a następnie kontroli, a także kurs rzeczywisty jachtu.</li></ul>	
zeznania S. G.	<p>Sąd dał wiarę zeznaniom świadka w zasadniczej części. Jest to funkcjonariusz publiczny, mający przypadkową styczność z oskarżonym, nie miał żadnego interesu w składaniu fałszywych zeznań, ryzykując odpowiedzialność karną, a następnie także zawodową. Szczegółowo opisał przebieg wydarzeń, podtrzymując także informacje odnotowane w notatce urzędowej i załączonej do niej mapie. Jedynie w zakresie rodzaju wystrzelonych flar zdaniem Sądu świadek pomylił się. W zeznaniach na k. 12 świadek podał, że wystrzelono "dwa naboje sygnałowe spadochronowe koloru zielonego" przed dziób jachtu. Podobnie zeznał na rozprawie (k. 68).</p> <p>Jednak jak wynika z zapisów w notatce urzędowej (k. 2) wystrzelono dwa "naboje sygnałowe koloru</p>	

zielonego" - nie odnotowano, aby były one wyposażone w spadochron. Analogiczny zapis znajduje się w notatce P. F. (k. 4). Świadek P. F. zeznał, że naboje sygnałowe nie były wyposażone w spadochron, a ponadto strzela się je w kierunku "pod wiatr" aby dłużej świeciły, ale "one krótko świecą" (k. 69).

Ponownie przesłuchany na tę okoliczność S. G. stwierdził, że być może pomylił się, ponieważ naboje koloru zielonego rzeczywiście nie są wyposażone w spadochron (k. 71). R. S. co prawda nie widział wystrzelonych w tym dniu rac, ale przyznał, że flary, których się używa, nie są wyposażone w spadochron (k. 72).

Z tych względów Sąd uznał, że użyte flary nie były wyposażone w spadochron, a świadek S. G. w tym zakresie pomylił się. Pamiętać trzeba, że był on dowódcą jednostki, przebywał zapewne na mostku okrętu, co oczywiste - osobiście nie wystrzelił naboju sygnałowych, a jedynie wydał takie polecenie. Mógł nawet nie widzieć tych sygnałów, będą zajęty innymi czynnościami dowódczymi.

Zdaniem Sądu nie było także fizycznej możliwości, aby flary

zostały wystrzelone przez dziób statku. Zważyć należy, że w momencie, w którym wystrzelivano naboje sygnał jacht musiał znajdował się ok. 1500 metrów od okrętu SG-112, za jego rufą, płynąc w kierunku KR220 stopni, a więc oddalając się. Pomijając już zasięg flar, musiałyby być one wystrzelone w taki sposób, że aby znaleźć się przed dziobem jachtu przelatywałyby ponad nim, co jest zdaniem Sądu nieprawdopodobną formą użycia sygnałów świetlnych (nadto P. F. zeznał, że należy wystrzeliwać je pod wiatr, co oznaczałoby ich skierowanie w przeciwnym kierunku niż jacht E., bądź przynajmniej w górę, jak wyjaśnił oskarżony).

Co istotne w swoich zeznaniach S. G. wyraził opinię, że 18 lat pracuje jako funkcjonariusz SG na jednostkach pływających i z podobnymi sytuacjami miał do czynienia wielokrotnie wcześniej - żeglarze nie rozumieją sygnałów wydawanych przez Straż Graniczną, a nawet są zadziwieni jej obecnością na wodzie. Po raz pierwszy spotkał się z sytuacją, aby w związku z takim zachowaniem sternika było prowadzone postępowanie karne (k. 69).

zeznania R. S.	<p>Sąd uznał zeznania za wiarygodne w całości. Jest to funkcjonariusz publiczny, mający przypadkową styczność z oskarżonym, nie miał żadnego interesu w składaniu fałszywych zeznań, ryzykując odpowiedzialność karną, a następnie także zawodową. Relacja świadka w pełni koresponduje z wyjaśnieniami oskarżonego.</p>	
zeznania P. F.	<p>Sąd uznał zeznania świadka za w pełni wiarygodne. Jest to funkcjonariusz publiczny, mający przypadkową styczność z oskarżonym, nie miał żadnego interesu w składaniu fałszywych zeznań, ryzykując odpowiedzialność karną, a następnie także zawodową. P. F. jednoznacznie wskazał, że wystrzelone flary nie były wyposażone w spadochron. Jedyne w zakresie kierunku wiatru w czasie zdarzenia jego zeznania odbiegają od ustaleń faktycznych Sądu, co zostało omówione powyżej. Świadek podkreślał, że race świetlne mogły pozostać niezauważone, z powodu pory dnia i kierunku, z którego świeciło o tej porze słońce (k. 69). Także sygnały dźwiękowe na jednostce SG-112 ocenił jako „dosyć słabe” (k.</p>	



	<p>70). P. F. zeznał, że nie słyszał o tego rodzaju postępowaniu, pomimo tego że służy od 15 lat. Nie odniósł wrażenia, że M. P. celowo zignorował polecenia do zatrzymania jachtu. Ocenił to jako przejaw niewiedzy, beztroski.</p>	
<p>zeznania G. B.</p>	<p>Sąd uznał zeznania świadka za wiarygodne. Nie ma on doświadczenia w żeglowaniu, jego relacja pomijała sporo szczegółów związanych z prowadzeniem jachtu, jednak był to drugi rejs w życiu świadka, nie zna się na sterowaniu żaglówką. G. B. nie zauważył żadnych znaków nadawanych z patrolowca Straży Granicznej, także flary dostrzegł dopiero wówczas, kiedy mu zwrócono na nie uwagę. Nie słyszał tyfonu okrętowego, nie widział flagi sygnałowej, ani marynarza machającego rękoma. Świadek jednoznacznie wskazywał, że M. P. nie chciał unikać kontroli, nie miał ku temu żadnego powodu.</p>	
<p>notatka urzędowa</p>	<p>Dokument jest wiarygodny, został sporządzony bezpośrednio po zdarzeniu, jego treść została potwierdzona przez autora – S. G..</p>	
<p>kopia patentu jachtowego sternika morskiego</p>	<p>Dokument bezsporny.</p>	

<p>2.2. <b>Dowody nieuwzględnione przy ustaleniu faktów (dowody, które sąd uznał za niewiarygodne oraz niemające znaczenia dla ustalenia faktów)</b></p>			
<p>Lp. faktu z pkt 1.1 albo 1.2</p>	<p>Dowód</p>	<p>Zwięźle o powodach nieuwzględnienia dowodu</p>	
<p>3. <b>PODSTAWA PRAWNA WYROKU</b></p>			
	<p>Punkt rozstrzygnięcia z wyroku</p>	<p>Oskarżony</p>	
<p>#</p>	<p>3.1. Podstawa prawna skazania albo warunkowego umorzenia postępowania zgodna z zarzutem</p>		
<p>Zwięźle o powodach przyjętej kwalifikacji prawnej</p>			
<p>#</p>	<p>3.2. Podstawa prawna skazania albo warunkowego umorzenia postępowania niezgodna z zarzutem</p>		
<p>Zwięźle o powodach przyjętej kwalifikacji prawnej</p>			
<p>#</p>	<p>3.3. Warunkowe umorzenie postępowania</p>		
<p>Zwięźle wyjaśnienie podstawy prawnej oraz</p>			

związłe o powodach warunkowego umorzenia postępowania			
#	3.4. Umorzenie postępowania		
Związłe wyjaśnienie podstawy prawnej oraz związłe o powodach umorzenia postępowania			
#	3.5. Uniewinnienie	I	M. P.
Związłe wyjaśnienie podstawy prawnej oraz związłe o powodach uniewinnienia			
I. Oskarżony stanął pod zarzutem popełnienia czynu kwalifikowanego z art. 178b kk, który stanowi, że kto, pomimo wydania przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego, poruszającą się pojazdem lub znajdującą się na statku wodnym albo powietrznym, przy użyciu sygnałów dźwiękowych i świetlnych, polecenia zatrzymania pojazdu mechanicznego nie zatrzymuje niezwłocznie pojazdu i kontynuuje jazdę, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5. W pierwszej kolejności należało rozważyć, czy w niniejszej sprawie doszło do wyczerpania			

znamion przedmiotowych w/w przestępstwa.

2. W pierwszej kolejności należało odpowiedzieć, czym jest ruch drogowy w rozumieniu cytowanego wyżej przepisu.

Nie ma wątpliwości, że funkcjonariusze Straży Granicznej są uprawnieni do kontroli ruchu drogowego, co wynika z art. 129 ust. 4a Prawa o ruchu drogowym, z tym, że zgodnie z art. 1 pkt 1 tej ustawy, stosuje się ją do ruchu na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu. Punkt 4 art. 1 PRoD dopuszcza możliwość stosowania prawa o ruchu drogowym także poza drogami publicznymi, strefami zamieszkania i strefami ruchu, w zakresie:

1) koniecznym dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa osób;

2) wynikającym ze znaków i sygnałów drogowych,

ale nie ma wątpliwości, że zakres zastosowania tego aktu prawnego ogranicza się do ruchu lądowego.

Tymczasem oskarżony sterował jachtem żaglowym, poruszając w ruchu wodnym, zatem nie dotyczyły go przepisy Prawa o ruchu drogowym, bowiem nie zawierają one regulacji związanych z prowadzeniem jednostek

wodnych, ani też kontroli wykonywanej wobec takich jednostek przez funkcjonariuszy Straży Granicznej.

3. Zgodnie z art. 4 pkt 1) ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 2135 z późn. zm.) morskimi wodami wewnętrznymi są:

- część Jeziora N. i część Zalewu S. wraz ze Ś. i D. oraz Zalewem K., znajdująca się na wschód od granicy państwowej między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec, oraz rzeka O. pomiędzy Zalewem S. a wodami (...).  
Jako że zdarzenie objęte a/o zaistniało około 2 Mm przed wejściem na Jezioro N. uznać należy, że oskarżony w czasie zajścia znajdował się na morskich wodach wewnętrznych.

4. Pomimo tego w ocenie Sądu zakres zastosowania art. 178b kk odnosi się także do kierujących jednostkami pływającymi, a "ruch drogowy" w rozumieniu tego przepisu obejmuje również drogi wodne i powietrzne. Ustawodawca posługuje się pojęciem "śródlądowe drogi wodne" (vide art. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej: "Ustawa reguluje sprawy związane

z uprawianiem żeglugi na wodach śródlądowych uznanych za żeglowne na podstawie przepisów Prawa wodnego, zwanych dalej "śródlądowymi drogami wodnymi", czy też Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych), mówi się w aktach prawnych o "drogach wodnych" i przewozić "drogą morską" (vide art. 100, 103, 172 Kodeksu morskiego), czy też bezpośrednio o "morskich drogach wodnych" (np. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (We) Nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków implementowane do polskiego systemu prawnego). Także w powszechnie używanym języku stosuje się pojęcie "drogi wodnej". Z powyższego wynika jednoznacznie, że "ruch drogowy" oznaczać musi przemieszczanie się pojazdów drogą wodną, lądową bądź powietrzną. Także logiczna analiza dalszej części przepisu art. 178b kk przekonuje od takiej wykładni. Przecież osoba uprawniona do kontroli dokonująca zatrzymania sprawcy czynu z art. 178b

kk może znajdować się także na "statku wodnym lub powietrznym". Nie sposób przyjąć, że ustawodawca zamierzał ograniczyć zakres tego przepisu wyłącznie do takich sytuacji, w których funkcjonariusz zatrzymuje samochód (pojazd poruszający się w ruchu lądowym), samemu znajdując się na statku czy w helikopterze (samolot z przyczyn oczywistych należy można w tym miejscu pominąć). Byłyby to przypadki co prawda w aktualnych czasach możliwe do zaistnienia, jednak bez wątpienia niezmiernie rzadkie, albowiem jednostki pływające służb są wykorzystywane do kontroli i zatrzymywania pojazdów na wodzie, a nie na drogach lądowych; takie sytuacje w polskich warunkach geograficznych są bardzo częste. Wykładnia celowościowa nakazuje przyjąć, że równie karygodnym czynem jest uciekanie przed łodzią Policji, jak i przed policyjnym radiowozem i nie ma racjonalnego argumentu by uznać, że celem ustawodawcy było ograniczenie stosowania art. 178b wyłącznie do kierujących pojazdami lądowymi.

5. Funkcjonariusze Straży Granicznej RP są uprawnieni do dokonywania kontroli

statków wodnych, na podstawie art. 50 ust. 5 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, zgodnie z którym w przypadku nieobecności inspektora inspekcji morskiej na pokładzie jednostki pływającej Straży Granicznej, Straż Graniczna może samodzielnie realizować uprawnienia określone w ust. 1 pkt 1 w imieniu terenowego organu administracji morskiej. Zgodnie z art. 49 ust. 7 w zw. z art. 50 ust. 1 i 51 ust. 1 ustawy dowódca jednostki pływającej Straży Granicznej może dokonywać kontroli dokumentów statku i dokumentów kwalifikacyjnych, a także jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie naruszenia przepisów ustawy, inspektor może skontrolować obcy statek znajdujący się w polskich obszarach morskich i zmusić go do zawinięcia do wskazanego portu, przy zastosowaniu wszelkich niezbędnych środków.

6. Szczegółowe regulacje opisujące uprawnienia Straży Granicznej na morskich wodach wewnętrznych zawiera art. 14 ustawy Straży Granicznej (Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (t.j. Dz. U. z 2020 r.



poz. 305 z późn. zm.). Zgodnie z tym przepisem w przypadku gdy wymagają tego względy obronności państwa lub nienaruszalności granicy państwowej, dowódcy jednostek pływających Straży Granicznej na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym mają prawo:

1) wezwać statek do zmniejszenia prędkości przepływu, zatrzymania się do kontroli oraz zastosowania się do wskazanego kursu przepływu;

2) zatrzymać statek, sprawdzić dokumenty dotyczące statku i ładunku, wylegitymować załogę statku oraz znajdujących się na nim pasażerów, zbadać ładunek i przeszukać pomieszczenia statku, a także zatrzymać osobę podejrzaną o popełnienie przestępstwa;

3) zmusić statek do zawinięcia do wskazanego portu, jeżeli kapitan nie stosuje się do wydanych poleceń.

7. Sposób zatrzymania statku przez funkcjonariuszy Straży Granicznej został opisany w art. 17 ustawy o Straży Granicznej. Zgodnie z tymi regulacjami funkcjonariusze przed rozpoczęciem pościgu są zobowiązani, z odległości

umożliwiającej odebranie sygnału, przekazać wizualny i dźwiękowy sygnał polecający zatrzymanie się statku. Jednostki pływające Straży Granicznej w celu zatrzymywania statków stosują sygnały międzynarodowego kodu sygnałowego z jednoczesnym wystrzeleniem, dla zwrócenia uwagi statku, dwóch nabojów sygnałowych koloru zielonego i zapaleniem w nocy dwóch zielonych świateł rozpoznawczych na maszcie, przysługujących jednostkom pływającym ochraniającym granicę państwową.

8. Jak wynika z powyższego S. G., jako dowódca patrolowca SG-112, znajdując się na Zalewie S., tj. morskich wodach wewnętrznych, był uprawniony do kontroli ruchu drogowego, w rozumieniu art. 178bkk.

9. Ustawa wymaga, aby kontrolujący, o którym mowa w art 178 b kk, poruszał się pojazdem, bądź znajdował się na statku wodnym albo powietrznym. Trzeba więc przyjąć, że znamię to jest wyczerpane wówczas, kiedy kontrolujący znajduje się - jak w niniejszej sprawie - na statku wodnym, który się nie porusza. Ustawa wymaga bowiem

"poruszania się" jedynie pojazdu, zaś w przypadków statków (wodnych i powietrznych) już sama obecność na nich kontrolera wypełnia ten odcinek strony przedmiotowej. S. G. znajdował się na przycumowanym, a więc nieruchomym, ale jednak "statku wodnym".

10. Sprawca czynu typizowanego w art. 178 b kk, dla wyczerpania znamion przestępstwa, musi poruszać się "pojazdem mechanicznym". Prawo polskie nie zawiera definicji legalnej pojęcia "pojazd mechaniczny". M. P. w dniu zdarzenia poruszał się jachtem żaglowym typu Antila 26. Płynął na żaglach, jednak jacht był wyposażony w silnik przyczepny, w trakcie zdarzenia nieruchomiony. Zdaniem Sądu Rejonowego taka jednostka jest pojazdem mechanicznym, w rozumieniu kodeksu karnego. Nie tyle bowiem rzeczywiste poruszanie się pojazdu na skutek siły silnika, a sama możliwość takiego rodzaju napędu, tj. wyposażenie pojazdu w sprawny silnik spalinowy bądź elektryczny, nadaje pojazdowi cechę "mechanicznego". Taka wykładnia jest zgodna z poglądami Sądu Najwyższego przyjmującymi odpowiedzialność na

gruncie art. 178a §1  
kk osób kierujących  
samochodami  
holowanymi (wyrok Sądu  
Najwyższego z dnia 18  
marca 2003 r. III  
KKN 390/01), czy też  
pchanymi (postanowienie  
Sądu Najwyższego z dnia  
22 maja 2018 r. V  
KK 156/18: "Wyłączony  
silnik nie pozbawia  
auta cech pojazdu  
mechanicznego."). W  
wyroku z dnia 25 kwietnia  
1983 roku (IKR 63/83,  
OSNKA 1984/1-2/10) Sąd  
Najwyższy przyjął, że łódź  
żaglowa nie wyposażona  
w silnik stacjonarny ani  
przyczepny, a napędzana  
wyłącznie siłami przyrody  
(wiatrem) nie jest  
pojazdem mechanicznym,  
z czego a contrario należy  
wysnuć, iż łódź żaglowa  
wyposażona w silnik  
(także przyczepny) należy  
do zakresu pojęcia „pojazd  
mechaniczny” (tak też  
Marcin Starzyk, „Definicja  
pojazdu mechanicznego  
– rozważania i uwagi”,  
Studenckie Zeszyty  
Naukowe, Zeszyt 24).

11. W końcu w  
zakresie analizy strony  
przedmiotowej występu  
typizowanego w art. 178b  
kk należało rozważyć,  
czy funkcjonariusze Straży  
Granicznej wydali  
oskarżonemu „polecenie  
zatrzymania pojazdu,  
przy użyciu sygnałów  
dźwiękowych i  
światlnych". Jak wynika  
z ustaleń faktycznych  
funkcjonariusze SG

próbowali zatrzymać  
oskarżonego wydając  
polecenia:

- za pomocą radia VHF na  
kanale 16 i 69;

- flagą sygnałową  
Międzynarodowego Kodu  
Sygnałowego LIMA;

- machając rękoma z  
dziobu statku;

- nadając sygnał tyfonem  
okrętowym o kodzie  
LIMA;

- włączając światło  
błyskowe koloru zielonego  
na maszcie;

- wystrzelując dwa  
naboje sygnałowe koloru  
zielonego;

- podpływając pontonem  
bezpośrednio do burty  
jachtu.

W tym zakresie Sąd  
uznaje, że nie stanowią  
formy poleceń objętych  
hipotezą przepisu art. 178  
b kk:

- wezwanie przez radio  
(brak jest przepisów  
nakazujących sternikowi  
jachtu posiadanie  
włączonej radiostacji w  
trakcie rejsu),

- wywieszenie flagi MKS,

- nadawanie sygnałów  
rękoma.

Wobec braku  
jakichkolwiek rozróżnień  
w treści art. 178b należy  
uznać, że wyczerpują  
znamię "polecenia za

pomocą sygnałów świetlnych i dźwiękowych" sygnały w postaci dźwięków tyfona okrętowego, światła błyskowego na maszcie i flar sygnałowych. Co prawda wykładnia autentyczna, oparta na uzasadnieniu rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy kodeks karny i niektórych innych ustaw (druk sejmowy 1231 z 17 stycznia 2017 roku), w wyniku której z dniem 1 czerwca 2017 roku wprowadzono art. 178b kk, mogłaby prowadzić do wniosku, że występ z art. 178b tyczy się wyłącznie ruchu lądowego, a zatem sygnały dźwiękowe i świetlne co do zasady stanowiły w zamyśle projektodawców sygnały błyskowe i syrenę, w jakie typowo wyposażone są radiowozy policyjne, to jednak przywołana wyżej wykładnia celowościowa, przy braku przeciwskażeń ze strony wykładni językowej, prowadzi do wniosku, iż lege non distinguite rodzaju sygnału. Konieczne jest jedynie koniunktywne wydanie zarówno dźwięków jak i świetlnych sygnałów.

**12. Mimo powyższych rozważań, stwierdzających zaistnienie znamion strony przedmiotowej, zdaniem Sądu Rejonowego nie**

**doszło do  
przestępstwa, bowiem  
M. P. nie wyczerpał  
znamion strony  
podmiotowej.**

„Znamiona występku opisanego w art. 178b można zrealizować jedynie umyślnie, tak z zamiarem bezpośrednim, jak i wynikowym.” (G. Bogdan [w:] Kodeks karny. Część szczególna. Tom II. Część I. Komentarz do art. 117-211a , red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2017, art. 178(b).). Zatem sprawca ma zamiar jego popełnienia, to jest chce go popełnić albo przewidując możliwość jego popełnienia, na to się godzi (art. 9 §1 kk). W ocenie Sądu brak jest jakichkolwiek dowodów, aby oskarżony zaniechał zatrzymania jachtu umyślnie. Przemawiają za tym następujące argumenty.

13. Niewątpliwe jest, iż oskarżony nie miał włączonego radia VHF, zatem nie słyszał wezwań Straży Granicznej, co wynika z jego wyjaśnień, zeznań S. G., a także braku dowodów przeciwnych.

14. Oskarżony nie miał żadnego motywu w unikaniu kontroli Straży Granicznej. Spodziewał się jej, będąc uprzedzony przez znajomych, tyle, że spodziewał się funkcjonariuszy na pontonie typu RIB. Jak wynika z zeznań

P. F. i sporządzonej przez niego dokumentacji kontroli w jej toku nie ujawniono żadnych nieprawidłowości.

Zarówno dokumenty, jak i wyposażenie jachtu były prawidłowe.

M. P. nie popełnił żadnego przestępstwa czy wykroczenia, które mogłoby go motywować do ucieczki przed Strażą Graniczną.

15. Wiarygodne są wyjaśnienia oskarżonego z których wynika, że nie usłyszał sygnałów dźwiękowych i nie widział światła masztowego jednostki SG-112. M. P. nie obserwował przez cały czas okrętu SG, zajęty był sterowaniem łodzią. Wymaga to uwagi w celu utrzymaniu kursu, zachowania odpowiedniego trymu żagli, uniknięcia mielizn i sieci rybackich, tj. przeszkód bardzo często występujących na akwenu, którym się poruszał. E. szedł pod żaglami. M. P. siedział na prawej burcie, plecami do SG-112. W momencie, kiedy mijał statek SG, znajdował się w odległości ok. 750 metrów, co wynika z pozycji naniesionych na mapie przez S. G.. Wiał wiatr o sile 3 stopni Beauforta, a woda była rozfalowana. Szum wody i wiatru, w powiązaniu z niezbyt mocną siłą tyfonu okrętowego (o czym zeznał funkcjonariusz R. S. oraz



P. F.) mogły spowodować, że nie słyszał sygnału LIMA. Pamiętać trzeba, że oskarżony w chwili "rozpoznania" jachtu, a więc w momencie, w którym S. G. jako dowódca SG-112 podjął decyzję o jego kontroli, znajdował się w odległości ok. 750 metrów, ale następnie się od niego oddalał. Użycie tyfonu nie było pierwszą czynnością wykonaną przez funkcjonariuszy Straży Granicznej. Najpierw dowódca okrętu podjął decyzję o wywołaniu jachtu przez radio VHF, następnie polecił załogantowi wymachiwanie rękoma w celu zwrócenia uwagi, później wywieszenie flagi sygnałowej. Te wszystkie czynności musiały potrwać kilka, może 3-5 minut. W tym czasie jacht odpływał. Nie da się dokładnie ustalić, w jakiej odległości znajdował się jacht w chwili użycia sygnału dźwiękowego, ale należy przyjąć pod uwagę oznaczoną przed S. G. prędkość jachtu, że było to z pewnością ponad kilometr. W końcu zwrócić należy uwagę, że nadanie sygnału do zatrzymania za pomocą tyfonu okrętowego, podającego dźwięk zgodny z Międzynarodowym Kodem Sygnałowym LIMA nie jest typową, znaną powszechnie formą zatrzymania. Użytkownicy akwenów wodnych znaków MKS nie znają

i nie rozumieją, w szczególności sygnałów dźwiękowych. Pamiętać trzeba, że znaki MKS powstały w celu dokonywania sygnalizacji przy pomocy alfabetu semaforowego, głosu, światła, radia, telegrafu lub flag sygnałowych. Z okrętu SG-112 sygnał dźwiękowy LIMA został podany w ten sposób, że tyfonem okrętowym kilkakrotnie nadano, przy pomocy alfabetu Morse'a, znak „L”, czyli sekwencję dźwięków „krótki-długi-krótki-krótki”. Mimo doświadczenia M. P. w żeglowaniu, nawet gdyby usłyszał te dźwięki, to byłoby zupełnie zrozumiałe, że ich nie rozpoznaje. Potwierdzili to w swoich zeznaniach funkcjonariusze Straży Granicznej, którzy przyznali, że żeglarze nie rozumieją wydawanych przez Straż Graniczną poleceń ze statku. Zwrócić należy uwagę, że z publicznie dostępnych informacji wynika, że znaki sygnałowe MKS obowiązują wyłącznie jednostki o pojemności brutto 50 i powyżej, a do takich z pewnością nie należy jacht typu Antila 26 (vide strona Urzędu Żeglugi Śródlądowej [https://szczecin.uzs.gov.pl/gn3nz\\_flagi\\_kodu\\_mks.htm](https://szczecin.uzs.gov.pl/gn3nz_flagi_kodu_mks.htm)).

Kody MKS zostały wymyślone jeszcze w XIX wieku, a następnie zatwierdzone przez

Międzynarodową Organizację Morską w 1969 roku, ale użytkowane są głównie dla celów morskich i obecnie – w dobie urządzeń telekomunikacyjnych – ich znajomość nie jest powszechna.

Dźwięki wydawane tyfonem okrętowym należałoby uznać jedynie za środek zwrócenia uwagi przez zamierzającego zatrzymać statek do kontroli. Choć bowiem zasadniczą formą sygnalizacji dźwiękowej przez wszystkie służby, w tym wodne, jest tzw. dźwięk syreny (o zmiennej modulacji), to Sąd Rejonowy przyjąłby (wobec braku wyszczególnienia rodzaju sygnału dźwiękowego przez ustawę) za prawidłowo wydane polecenie nadawanie dźwięków tyfonem okrętowym z jednoczesnym uruchomieniem sygnałów świetlnych przez jednostkę kontrolującą znajdującą bezpośrednio w pobliżu jachtu, który ma być kontrolowany, tak, aby nie było wątpliwości, że sygnały oznaczają polecenie zatrzymania wydane wobec kierującego jednostką pływającą.

Tymczasem dźwięki nadawane przez znajdujący się w odległości ponad 1 kilometra okręt Straży

Granicznej, nawet gdyby zostały usłyszane, mogłyby zostać nierozpoznane jako polecenie zatrzymania i byłoby to w ocenie Sadu Rejonowego niezawinione. Tym niemniej ustalenia faktyczne wskazują, że dzięki temu nie zostały przez oskarżonego zasłyszane.

16. Wystrzelone naboje sygnałowe koloru zielonego są specyficznym sygnałem, który ma zastosowanie wyłącznie dla jednostek pływających Straży Granicznej, w oparciu o ustawę o Straży Granicznej (art. 17 cytowany wyżej). Choć aktualna pozostaje argumentacja, iż ten sygnał nie jest znany powszechnie (choćby z powodu tego, że jedynym w Polsce nie-morskim akwenem, na którym znajduje się granica państwa, a tym samym prowadzone są patrole Straży Granicznej, jest właśnie Zalew S., co powoduje, że możliwość styczności z taką formą zatrzymania żeglarze mają bardzo rzadko) to stwierdzić należy, że naboje sygnałowe koloru zielonego spełniają wymóg „sygnału świetlnego”, albowiem mają swoją podstawę prawną w ustawie o Straży Granicznej, są (powinny) być widoczne na morzu i stanowią powszechnie stosowaną formę zwrócenia uwagi

na akwenach wodnych (niezależnie od koloru). Jednak w niniejszej sprawie naboje sygnałowe nie zostały wystrzelone „przed dziób statku”, bowiem nie było to możliwe z uwagi na odległość i wzajemne usytuowanie jednostek SG-112 i E.. Flary zostały wystrzelone ponad statek SG, co wynika z wyjaśnień oskarżonego (k. 66), zeznań G. B. (k. 75) i P. F. (k. 69).

Pomimo zeznań R. S. i P. F. wskazujących na to, że flary mogły nie zostać dostrzeżone, załoga jachtu E. zobaczyła flary. Zwrócono na nie uwagę M. P., który wówczas podjął obserwację patrolowca Straży Granicznej, nadal nie wiedząc, że jednostka Straży Granicznej nawołuje go do zatrzymania się. Po krótkiej chwili, rzędu 2-3 minut, do jachtu podpłynął ponton ze sternikiem R. S..

17. M. P. nie działał intencjonalnie, co wynika także z tego, iż nie miał żadnego powodu, aby unikać kontroli swojej jednostki. Inspekcja przeprowadzana pod dowództwem P. F. nie wykazała żadnych nieprawidłowości w dokumentach jachtu i załogi, a kontrolujący nie odnieśli wrażenia, iżby oskarżony uciekał przed

funkcjonariuszami SG. Od pierwszych chwil załoga E. podawała, że nie zauważyła, a następnie nie zrozumiała znaków Straży Granicznej. Także zasady logicznego rozumowania i doświadczenia życiowego pozwalają wykluczyć, aby M. P. miał zamiar uciekać przez 24 metrowym okrętem Straży Granicznej, samemu poruszając się niespełna 8 metrowym jachtem żaglowym, z niewielkim zaburtowym silnikiem, w dodatku wiedząc, że w pobliżu krąży RIB Straży Granicznej, będący pontonem wyposażonym w mocne silniki i rozwijającym znaczną prędkość. Takie postępowanie byłoby absurdalne i nie ma podstaw by sądzić, że oskarżony chciał tak uczynić.

18. Wszystkie powyższe okoliczności wskazują w ocenie Sądu Rejonowego, że oskarżony nie popełnił zarzucanego mu przestępstwa, bo wiem nie chciał go popełnić i nie godził się z tym, co z uwagi na treść art. 17 §1 pkt 2 kk w zw. z art. 414 §1 kpk skutkowało uniewinnieniem. M. P. co najwyżej nie dochował najwyższej staranności w pełnieniu funkcji sternika. Jako doświadczony żeglarz, zachowując najwyższe standardy żeglarskie, winien uwzględnić specyfikę

<p>akwenu po którym się poruszał, przekazane mu informacje o prowadzonych wcześniej kontrolach Straży Granicznej i widząc okręt SG-112 podjąć jego permanentną obserwację, bądź wyznaczyć w tym celu członka załogi, a przede wszystkim uruchomić znajdujące się na pokładzie radio VHF, co umożliwiłoby odebranie wywołań funkcjonariuszy. Jednak te uchybienia pozostają irrelewantne dla oceny zachowania oskarżonego w płaszczyźnie prawnokarnego wartościowania jego czynu w świetle stawianego mu zarzutu.</p>			
<p><b>4. KARY, Środki Karne, PRzepadek, Środki Kompensacyjne i środki związane z poddaniem sprawcy próbie</b></p>			
<p>Oskarżony</p>	<p>Punkt rozstrzygnięcia z wyroku</p>	<p>Punkt z wyroku odnoszący się do przypisanego czynu</p>	<p>Przytoczyć okoliczności</p>
<p><b>5. Inne ROZSTRZYGNIECIA ZAwarte w WYROKU</b></p>			
<p>Oskarżony</p>	<p>Punkt rozstrzygnięcia z wyroku</p>	<p>Punkt z wyroku odnoszący się do przypisanego czynu</p>	<p>Przytoczyć okoliczności</p>
<p><b>6. inne zagadnienia</b></p>			

<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 zastosował określonej instytucji prawa karnego, zwłaszcza w przypadku wnioskowania orzeczenia takiej instytucji przez stronę</p>		
<p><b>7. Koszty procesu</b></p>		
<p>Punkt rozstrzygnięcia z wyroku</p>	<p>Przytoczyć okoliczności</p>	
<p>II</p>	<p>Wobec uniewinnienia oskarżonego koszty procesu ponosi Skarb Państwa.</p>	
<p><b>7. Podpis</b></p>		
<p>SSR Ryszard Rutkowski</p>		