



**OKRESNÁ PROKURATÚRA BRATISLAVA I**  
**Kvetná 13, 820 05 Bratislava 2**

Číslo: 2 Pv 10/19/1101-40  
EEČ: 2-8-784-2020

Bratislava I 21.10.2020

**U Z N E S E N I E**

**Trestná vec:** obv. XXXXX

**Trestný čin:** prečin: všeobecné ohrozenie podľa § 285 odsek 1, odsek 2  
Trestného zákona

**Rozhodol:** prokurátorka Okresnej prokuratúry XXXXX

Podľa § 215 odsek 1 písmeno b Trestného poriadku **zastavujem** trestné stíhanie  
obvineného:

XXXXX

dátum narodenia: XXXXX

trvalé bydlisko: XXXXX

väzba: nie

ktorý je trestne stíhaný pre trestný čin:

- prečin: všeobecné ohrozenie podľa § 285 odsek 1, odsek 2 Trestného zákona

štádium: dokonaný trestný čin

forma trestnej súčinnosti: jeden páchatel' vo veci

na tom skutkovom základe, že:

22. mája 2014 v čase asi o 08.15 v Bratislave, na vodnom toku rieky Dunaj, pri demontovanom Starom moste porušil ustanovenia Európskych pravidiel pre plavbu po vnútrozemských vodách CEVNI č. 1.04 – všeobecnú povinnosť zachovávať zabezpečiť plavby podľa bodu 2 – vodcovia plavidiel musia urobiť všetky opatrenia, ktoré vyžaduje bezpečnosť plavby a všeobecná odborná plavebná prax a spôsobil ako vodca, druhý kapitán osobnej lode Swiss Diamond, riečne číslo XXXXX, nehodu a to tým spôsobom, že po tom, ako označená loď, plaviaca sa proti prúdu rieky, preplávala pomedzi mostné piliere Starého mosta, minula svojím pravobokom plávajúci ľavobrežný signálny znak zelenej farby, ktorý vyznačuje trasu plavby lodí a zmenila kurz plavby doprava k ľavému brehu Dunaja s úmyslom pristáť pri pristávacom pontóne, avšak následne na to prúd vody spôsobil, že prednú časť plavidla prúd zniesol a celé plavidlo sa dostalo do bočného driftu, pričom zachytilo plávajúci ľavobrežný signálny znak zelenej farby, s ktorým bolo plavidlo ďalej zanášané dolu prúdom a následne plavidlo pravým bokom trochu vzad za stredom dĺžky narazilo do piliera IV - druhého piliera Starého mosta od nábrežia OC Europea,

čím došlo k poškodeniu trupu lode o rozmeroch 6x4 metre a vytvoreniu diery v septiku a poškodeniu vnútorného dreveného obloženia dvoch kajút o rozmeroch 10 m<sup>2</sup>, čím poškodenej spoločnosti XXXXX so sídlom vo Švajčiarsku, Uferstrasse 90, CH-4019 Bazilej, spôsobil škodu vo výške 61 000,- Eur a poškodeným XXXXX, narodená 20. októbra 1957, pomliaždenie lakt'a, povrchové poranenie vlasatej kože hlavy, XXXXX XXXXX, narodený 14. augusta 1945, vyvrtnutie a natiahnutie členka a pomliaždenie driekovokrížovej oblasti a panvy, XXXXX, narodená 28. februára 1945, bližšie neurčené povrchové poranenia, XXXXX, narodená 29. septembra 1948, pomliaždenie driekovokrížovej oblasti a panvy a XXXXX, narodená 30. apríla 197, pomliaždenie hrudníka s neurčenou dobou liečenia

lebo tento skutok nie je trestným činom a nie je dôvod na postúpenie veci.

### **Odôvodnenie:**

Vyšetrovateľ PZ Odboru kriminálnej polície Okresného riaditeľstva Policajného zboru Bratislava I uznesením číslo konania XXXXX z 22.05.2014 začal trestné stíhanie vo veci prečinu všeobecného ohrozenia podľa § 285 odsek 1, odsek 2 Trestného zákona s poukazom na § 138 písmeno h) Trestného zákona, odsek 3 písmeno a) Trestného zákona na tom skutkovom základe ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

V rovnaký deň, 22.05.2014 bol XXXXX XXXXX, ako 2. kapitán lode Suisse Diamond vypočutý v procesnom postavení zadržaného – podozrivého. K veci uviedol, že ich loď sa plavila z Budapešti cez Bratislavu do Linzu v Rakúsku. V čase okolo 1.30 na kilometri 1796 sa vymenil s kapitánom na mostíku. Prešiel cez Gabčíkovo až po Bratislavu. Keď prišli na kilometer 1868, teda k Starému mostu, prešiel medzi stredné piliere mosta, ktoré určujú trasy lodí. Potom zahájil manéver, aby pristavil ich plavidlo k lodi River Princess, ktorá stála pri pontóne číslo 44. V tomto momente, keď sa manéver uskutočňoval videl, že korma lode blížila k zelenej bóji. Preto sa s loďou otočil úplne doprava a zadné hlavné motory išli doľava za účelom, aby sa vyhol dotyku s bójou. Kvôli prúdu to ale nestihol. Korma lode sa jej dotkla a prúd ich začal uznášať smerom dolu k pilieru. Snažil sa oddeliť od bóje, ale bolo to bez šance práve kvôli prúdu. Videl, ako loď smeruje k pristaveným lodiam, teda k River Princess na pontóne 44 a k pontónu 47, kde stála loď XXXXX. Preto dal hlavným motorom príkaz plne vzad, aby sa vyhol nárazu do týchto lodí. Videl jedinou možnosť ako zachrániť dve stojace lode a ich plavidlo. Prejsť pomedzi 2 piliere, medzi centrálnym a tým, ktorý sa nachádza bližšie k ľavému brehu. Zahájil manéver, no nepodarilo sa mu odpútať od zelenej bóje a prúd ho niesol k prostrednému pilieru, pričom následne pravou bočnou stranou trochu vzadu udreli o pilier. Po náraze sa mu podarilo nasmerovať loď tak, aby bola medzi dvomi piliermi, smerom po prúde. V tom momente už loď ovládal, teda mal už nad ňou znova kontrolu. Následne asi po 100 - 200 metroch spravil otočenie o 180 stupňov. Teda sa mu podarilo prejsť medzi dvomi prostrednými piliermi smerom proti prúdu, presne tak ako ide vodná cesta, trasa pre lode. Šťastne potom zastavil po boku River Princess. Bolo to o 08.55, presný čas incidentu je teda od 08.10 – 08.15. Incidentom má na mysli náraz lode do piliera, po ktorom bója zostala vedľa centrálného piliera. Po zastavení kontaktoval kapitanát v Bratislave so žiadosťou aby poslali poriečnu políciu a urobili potrebné úkony.

V kritickom čase sa nachádzal na tzv. krídle, na pravej strane, aby mal lepšiu viditeľnosť. Tak sa to robí vždy. Na zadnej časti lode bol tiež človek, pri zložitejších manévroch aj dva až traja. V kritickom momente bol jeden námorník na nose, dvaja v strede a mechanik bol na korme vzadu. Keď potom vyšiel na krídlo a vzal riadenie do rúk, mechanik vzadu mu povedal, že sa blížia k zelenej bóji, ale medzičasom už on robil manéver, lebo si to všimol skôr, ako to mechanik povedal.

Na otázku vyšetrovateľa odpovedal, že loď reagovala trochu inak ako očakával a to kvôli silnému prúdu. Keď je voda pokojná a nízka, manévry prebiehajú úplný iným spôsobom. Napriek všetkým jeho skúsenostiam a znalostiam sa to tak nestalo, loď reagovala inak ako očakával. Bola to otázka sekundy. Po dotyku s bójou reagovala veľmi zvláštnym spôsobom, akoby ju niečo uviazalo a to napriek tomu, že motory bežali na plný plyn. Vysvetľuje si to tak, že to kvôli tomu, že ich prúd tak silno zatlačil k bóji. Loď reagovala až vtedy, keď dal k motoru príkaz úplne vzad, aby sa vyhla nárazu s ostatnými plavidlami, pred tým nereagovala, aj keď bol daný príkaz, aby išla na bok, úplne doľava.

**XXXXX**, vypočutý zástupca poškodeného uviedol, že loď Swiss Diamond patrí spoločnosti XXXXX, Basel, Švajčiarsko, pritom on sám pracuje pre spoločnosť XXXXX, ako technický manažér a do jeho zodpovednosti patrí technický stav lode. Predmetná loď nemala žiadne technické poruchy. Nenachádza sa na nej žiadne záznamové médium, iba GPS. K poškodeniu, ku ktorému došlo v dôsledku incidentu, ktorý je predmetom tohto konania uviedol, že boli poškodené dve kajuty, dva nárazníky v dĺžke šesť metrov a nádrž septiku. Poškodenie je veľké asi 4x6 m. Okrem toho bolo poškodených asi 10 m<sup>2</sup> vnútorného obloženia kajút, jedna vrtuľa na pravoboku a jedna vpredu. Do spisu následne založil doklad preukazujúci výšku spôsobnej škody, ktorá bola vyčíslená na sumu 61 000,- €.

K veci boli vypočutí poškodení pasažieri XXXXX, XXXXX XXXXX, XXXXX LopezXXXXX a XXXXX, pričom sa vyjadrili ku zraneniam, ktoré utrpeli v dôsledku nárazu plavidla. K ich výpovediam boli založené aj lekárske správy. Vo všetkých prípadoch ide o ľahšie zranenia.

**XXXXX XXXXX** stál v kritickom čase na recepcii inej kotviacej lode. Všimol si, ako Swiss Diamond prechádza medzi dvoma piliermi, vedel že má zakotviť na pontón 44, kde už bola iná loď. Po prechode medzi piliermi sa Swiss Diamond začala prudko otáčať vpravo. Prúd zatlačil na loď a začal ju ťahať smerom dole na pilier. Kapitán sa snažil zachrániť situáciu pomocou dokormidlovacieho zariadenia, ale prúd bol taký silný, že sa mu to nepodarilo. Loď prepadla priečne na prúd a bočne sa oprela o pilier, pričom zachytila zelenú bójou stredom trupu. Následne loď prešla protiprúdnym mostným otvorom pod Starým mostom, urobila obrat a znovu prešla cez most medzi piliermi a pristala na pontóne. Na pravoboku lode bola diera, resp. preliačina.

**XXXXX XXXXX**, prvý kapitán Swiss diamond uviedol, že v kritický deň mu služba končila o 03.00 ráno a preto službu odovzdal druhému kapitánovi Uzunangelovi a išiel spať. Bolo to, keď boli pri Medveďove. Zobudil sa až na ten náraz okolo 08.15. K priebehu incidentu sa vyjadriť nevedel.

Svedok **XXXXX**, lodný technik k udalostiam z 22.05.2014 vypovedal, že pred vylodením v Bratislave ich kapitán poučil a inštruoval. Na základe jeho pokynov vyšiel na hornú časť lode na zadnej strane. Cez vysielacu mal navigovať kapitána, kedy zanechali most, pilier a bóju, ktorá bola asi o 100 metrov ďalej ako pilier. Loď išla proti prúdu smerom do Viedne. V kritickom čase oznámil kapitánovi, že prešli mostný pilier. Ďalej mu povedal, že sú moc blízko bóje a potrebujú ísť ešte asi o 20 metrov vyššie. Počas toho kapitán stál na pravej prednej časti lode, kde je vonkajšia ovládacia páka slúžiaca ako kormidlo. Pilier minuli po ich pravej strane, kde stál kapitán, pričom aj bója bola na rovnakej strane. Hneď ako prešli bójou, mali začať odbáčať doprava, pričom svedok si všimol, že bója je blízko zadnej časti lode a oznámil to kapitánovi. Kapitán to už zrejme aj sám videl, ale to sa stáva, nie je to nič výnimočné. Kapitán pridal plyn a chcel to vyrovnať a situáciu vyriešiť. Svedok videl, že ich voda tlačí smerom k bóji. V tom momente boli nasmerovaní doprava, avšak prúd ich začal vytáčať ešte viac vpravo a tlačiť loď smerom k bóji a pilieru. Nakoniec sa mu to ja podarilo, nárazovou plochou bola pravá stredná časť lode. Náraz bol silný, veci padali z políc. V tom momente už boli úplne bokom k prúdu a loď sa začala otáčať v smere hodinových ručičiek okolo piliera. Takto sa dostali do pôvodnej pozície, otočili sa o 360 stupňov. Potom sa už normálne priblížili k brehu a vylodili. Pokiaľ vie, loď nemala žiadnu poruchu, ale mohla sa vrtuľou zachytiť o kotvicu reťaz bóje. To ale z paluby nie je vidno.

**XXXXX XXXXX**, kormidelník na lodi Swiss Diamond, išiel v kritickom čase na prednú časť lode, kde mal na starosti kotvu a laná. Keď je vpredu, zladia si s druhým kapitánom vysielacky. On pripravil kotvu a laná na uchytenie na breh. Kapitán bol hore na mostíku, na prednej strane, vzadu na korme bol **XXXXX**, v strede **XXXXX** z Maďarska a **XXXXX** z Bulharska. Kapitán namieril loď k pontónu a **XXXXX** ho do vysielacky upozornil na bóju. Po upozornení sa aj on išiel pozrieť na pravú stranu čo sa deje. Sila vody tlačila zadnú časť lode k bóji. Motor vpredu nemal silu a bočné motory tiež neťahali dostatočne silne. Keď sa kapitán pokúsil zabočiť doľava, motor vpredu nestíhol na to reagovať. Keď už loď zabočila doľava bolo nebezpečenstvo, že zadnou časťou zachytí bóju. To sa ja stalo, veľká sila prúdu zatlačila zadnú časť lode do boje a zachytila ju. Tým pádom, keďže motory po stranách nefungovali dosť silno, loď zostala na mieste. Kapitán sa od bóje snažil odpojiť, ale už bolo neskoro. Keď sa loď zachytila o bóju, bola otočená šikmo k brehu a prúd zatlačil do jej ľavej strany a motor vpredu to už nedokázal vyrovnať. Aj s bójou bola celá loď zatlačená do pravej strany do piliera mostu. Kapitán už nič nemohol robiť. Bola to nešťastná náhoda. Hneď ako narazili do piliera, kapitán dal plný plyn a tým pádom zachránil prednú časť lode pred nárazom do piliera. Prúd vody mu pomohol odlepiť sa od piliera. Keď sa vzdialili, kapitán pomaly otočil loď smerom po prúde a potom proti prúdu pomaly prirazili k pontónu. Loď nemala poruchu, náraz do piliera spôsobilo zachytenie bóje.

**XXXXX XXXXX**, námorník ktorý sa na Swiss Diamond stará o údržbu paluby, bezpečnosť cestujúcich a ukotvovanie. V kritický deň vstal o 03.30 ráno, keď prechádzali cez Gabčíkovo. Keď prichádzali do Bratislavy, začali s kolegyňou **XXXXX** pripravovať prístátie, na hornej palube pripravovali nárazníky. Ako prechádzali medzi mostnými piliermi Starého mosta a naberali smer do prístavu mal pocit, že manéver prístávania je iný ako inokedy. Kapitán začal zabáčať skôr, pričom zachytil zelenú bóju, ktorú potom loď za sebou ťahala. Snažil sa jej zbaviť, ale na loď pôsobil silný prúd a tlačil ju na mostný pilier. Kapitán sa snažil situáciu zachrániť, ale pre silný

prúd sa mu to nepodarilo. Došlo k nárazu, loď sa na pravej strane poškodila. Potom už kapitán loď otočil a pristáli.

Svedkyňa **XXXXX XXXXX**, začala službu v čase okolo 4.00 keď boli v Gabčíkove. Tesne pred incidentom mali zaujaté pozície pre pristávanie. Musia dať tzv. railboot na ochranu pred nárazom. Keď to urobila, vracajúc sa na miesto, všimla si že sa zachytili o bój, loď bola šikmo proti prúdu a veľmi rýchlo sa bokom približovala k mostnému pilieru. Potom pocítila náraz a zachytila sa o zábradlie. Visela vonku, až XXXXX jej pomohol dostať sa naspäť na palubu. Potom sa loď začala vzdáľovať od piliera, ale bola poškodená. Následne zakotvili pri lodi River Princess. Po tej nehode sa dozvedal, že nefungoval jeden motor.

Okrem výsluchu svedkov bola 22.05.2014 vykonaná ohliadka interiéru a exteriéru lode a poškodeného piliera, pričom bola vyhotovená tiež fotodokumentácia.

Dňa 23.05.2014 bola ohliadnutá loď po jej vyťahnutí na breh, konkrétne poškodenia exteriéru ktorý je pod hladinou ponoru, ako aj technických zariadení ktoré sa inak nachádzajú pod hladinou. Zo zápisnice z tejto ohliadky okrem iného vyplýva, že pravá lodná vrtuľa má štyri poškodené listy, jeden z nich má odštiepených asi 0,8 cm kovu, druhý list je ohnutý, tretí, najviac poškodený list je ohnutý a na okrajoch potrháný, štvrtý je zohnutý smerom k motoru. Okrem toho sa v strednej lodnej skrutke nachádzajú zakliesnené dva kusy dreva, z toho jeden je dlhý asi 50 cm a hrubý asi 15 cm a druhý asi 30 cm hrubý tiež asi 15 cm. Ľavá vrtuľa je bez viditeľného poškodenia.

Do konania bol pribratý znalec z odboru vodná doprava, pričom zo záverov jeho posudku vyplýva, že loď Swiss Diamod preplávala v smere proti prúdu pomedzi mostné piliere Starého mosta, minula pravobokom zelený plavebný znak (zelenú bój) a zmenila kurz doprava k ľavému brehu s úmyslom pristáť, zakotviť a priviazať sa k osobnej lodi River Princess, ktorá ž bola priviazaná na prístavnom pontóne LOD-P-44. Po zabočení doprava prúd vody spôsobil, že prednú časť plavidla prúd zniesol a celé plavidlo sa dostalo do bočného driftu. Keď vodca zistila, že plavidlo sa dostáva nebezpečne blízko pravým bokom k zelenej bóji, pokúsil sa tomu zabrániť tým, že zatočil loď úplne doprava a motormi smeroval kormu doľava. Týmto manévrom sa postavila loď ešte viac proti prúdu. Dotyku s bójou sa mu nepodarilo zabrániť. Pravý bok sa oprel a zachytil bój, pričom plavidlo bolo ďalej zanášané dolu prúdom aj so zachytenou bójou. Predok lode sa priblížil k pristaveným lodiam na pontóne 44, 7 a 40. V snahe nevraziť do nich dal vodca zadný chod hlavných motorov, pričom loď mala bój stále zachytenú a vliekla ju za sebou. To robilo manévrovanie ešte obtiažnejším. Prúd niesol plavidlo k pilieru IV a pravým bokom trochu vzad za stredom dĺžky ju prirazil k pilieru. Po náraze sa otočila čelom po prúde a preplávala medzi pilierom IV a III. Po náraze sa bója od trupu lode uvoľnila.

Čo sa týka príčin plavebnej nehody znalec uviedol, že z technického hľadiska je prijateľné, že vodca podcenil aktuálnu silu a rýchlosť prúdu a neprimerane skoro, blízko nad bójou zabočil doprava a preto ho prúd zniesol na bój. Plavidlo malo po preplávaní medzi piliermi a minútí bóje pravobokom zmeniť smer plavby doprava v takej protiprúdnej vzdialenosti, aby aj pri aktuálnej zvýšenej rýchlosti prúdu mohol urobiť manéver odbočenia vpravo a následne postaviť plavidlo čelom proti prúdu

bezpečne skôr, ako ho prúd znesie na bôju resp. pilier mosta. Správny manéver je taký, pri ktorom je plavidlo voči prúdu stále v takej polohe, aby ho prúd neotočil do polohy, v ktorej je plavidlo nekontrolovateľne unášané prúdom. Vzdialenosť, o ktorú malo odbočiť doprava vyššie proti prúdu je závislá od aktuálneho prúdu a manévrovacích možností plavidla. Nie je možné ju definovať všeobecne. Nehode sa dalo zabrániť, ak by plavidlo plávalo s dostatočnou rezervou vzdialenosti nad prekážkami. Poškodenia na pravej vrtuli zobrazené na fotografiách z ohliadky miesta činu mohli byť spôsobené kolíziou s bójou. Je pravdepodobné, že kotevné zariadenie bóje, oceľové lano, bolo zachytené vrtulou a pri striedavom smere otáčania (dopredný a spätný chod) spôsobili zadokumentované poškodenia.

Podľa správy Slovenského vodohospodárskeho podniku, a. s. v kritickom čase platilo plavebné opatrenie číslo 49/2014, ktoré zrušilo platnosť skoršieho opatrenia číslo 29/2014, avšak žiadnym spôsobom nezmenilo vytýčenie plavebnej dráhy v oblasti Starého mosta. Po tom, ako im bola oznámená nehoda Swiss Diamnod, išli kontrolovať zelenú bôju, ktorú našli nižšie, ako mala byť, na úrovni mostného piliera. Umiestnili ju na pôvodné miesto, pričom nezistili na kotviacom lane ani samotnej bóji poškodenia, ktoré by mohli vzniknúť pri kontakte so Swiss Diamond a negatívne tak ovplyvniť jeho ovládateľnosť.

Do spisu bola zabezpečená tiež správa Komisie vyšetrovania plavebných nehôd Dopravného úradu číslo 14868/2014-PB3.3 o výsledkoch vyšetrovania plavebnej nehody osobnej lode Swiss Diamnod z ktorej vyplýva, že v kritickom čase predstavoval vodný stav na Dunaji 408 cm, čo je zvýšený prietok. Vodca plavidla nevenoval náležitú pozornosť zmenám vyznačenej plavebnej cesty a zvýšenú prietoku vody. Pochybil neodborným prístávacím manévrom a podcenením podmienok plavby. Porušil tak ustanovenia Európskych pravidiel pre plavbu po vnútrozemských vodách CEVNI č. 1.04 – všeobecnú povinnosť zachovávať zabezpečiť plavby podľa bodu 2 – vodcovia pravidiel musia urobiť všetky opatrenia, ktoré vyžaduje bezpečnosť plavby a všeobecná odborná plavebná prax.

Výsledok dychovej skúšky u obvineného bol negatívny.

Na podklade takto zadokumentovaného skutkového stavu 13.10.2014 vzniesol vyšetrovateľ PZ Odboru kriminálnej polície Okresného riaditeľstva Policajného zboru Bratislava I obvinenie XXXXX XXXXX za prečin všeobecného ohrozenia podľa § 285 odsek 1, odsek 2 Trestného zákona s poukazom na § 138 písmeno h) Trestného zákona, odsek 3 písmeno a) Trestného zákona na tom skutkovom základe ako je uvedené v predmetnom rozhodnutí.

Obvinený splnomocnil na svoje zastupovanie v trestnom konaní obhajkyňu XXXXX. Tá vo svojich obhajobných vyjadreniach okrem iného namietala, že znalec pri podaní posudku nebral do úvahy fakt, že v kritickom čase bola obmedzená činnosť lodných vrtúl, pretože v jednej z nich bolo naplavené drevo. Do spisu založila vyjadrenie XXXXX, vedúceho výrobného úseku Slovenské plavby a prístavy – Lodenica, spol. s r. o. z ktorého vyplýva, že podľa fotodokumentácie z ohliadky lode vytiahnutej na breh je drevo zakliesnené medzi vrtulou a dýzou, čo môže zapríčiniť nefunkčnosť vrtule. V takom prípade dôjde k výraznému obmedzeniu výkonu a manévrovateľnosti plavidla. Výkon vrtule je v takom prípade nulový.

Okrem toho obhajoba do spisu založila znalecký posudok XXXXX, súdneho znalca pôsobiaceho vo Viedni. Z jeho posudku vyplýva, že vodca lode postupoval v súlade s platným plavebným opatrením číslo 49/2014, keď plával medzi IV a V mostným pilierom rozoberaného Starého mosta v Bratislave, pričom mal v úmysle pristáť na pravom brehu v prístavisku. V tom okamihu mala voda v Dunaji striedavé hodnoty (vodný stav Bratislava cca 408 cm, vodný stav Devín 356 cm), teda v závislosti od miesta bola rýchlosť prúdenia od 10 do 11 km/h. najmä v mostných otvoroch a zúžených miestach sa vyžadovala osobitná opatrnosť. V rámci pristávacieho manévru vodca nemohol vedieť, že medzi lodnú skrutku a dýzu strednej pohonnej jednotky sa zakliesnilo naplavené drevo. Táto okolnosť zostala kapitánovi skrytá, avšak bránila lodi v jazde vpred a v schopnosti riadiť ju. Naplavené drevo spôsobuje v najpriaznivejšom prípade k stlačenie hlavného motora, môže však viesť aj k blokovaniu pohonu. V každom prípade však vyvolá redukciiu posunu lodnej skrutky. Z toho vyplývajúca nižšia rýchlosť pri postupe spôsobí aj silné obmedzenie schopnosti riadiť loď, čo kapitán vníma ako nechcenú zmenu kurzu. Tým je celkom pochopiteľné, že zadná časť sa nezamýšľaným spôsobom priblížili k hornej zelenej bóji tak, že pravá hnacia jednotka mohla zachytiť lano (reťaz) bóje. Táto okolnosť zase spôsobila, že ani pravá hnacia jednotka nemohla v plnom rozsahu prispieť k istému pohonu vpred a riadeniu.

Následný postup kapitána je logický, pokúsil sa pomocou čelového dokormidlovacieho zariadenia a spätným pohonom navodiť zodpovedajúcu korektúru kurzu. Následná kolízia s mostným pilierom bola z nautisticky technického pohľadu celkom akceptovateľná možnosť minimalizácie škody. Kolízia s loďou priviazanou k brehu, by spôsobila vážnejší následok, predovšetkým na zdraví. Išlo o reťazenie neovplyvniteľných okolností. Záverom znalec poukazuje na problém naplaveného dreva z rakúskej časti Dunaja, z takzvaného Národné parku Dunajské luhy, ktorého negatívny účinok je na slovenský úsek Dunaja dlhodobo známy.

K novej skutočnosti, konkrétne zakliesnenému drevu v strednej vrtuli, sa v doplnku k znaleckému posudku vyjadril tiež znalec z odboru vodná doprava, ktorý okrem iného uviedol, že z priloženej fotodokumentácie nie je možné zistiť, kedy došlo k zakliesneniu dreva v strednej vrtuli. Z technického hľadiska je však prijateľný záver, že zakliesnené drevo mohlo zapríčiniť obmedzenie manévrovacej schopnosti plavidla. Znalec ďalej poukazuje na fakt, že kapitán vo svojej výpovedi neuvádza, že by bol pri manévrovaní obmedzený technickou závadou na plavidle. Neuvádza, že zmenšená funkčnosť ovládania plavidla alebo úplná nefunkčnosť niektorého zariadenia by boli spôsobené technickou poruchou. Znalec s ohľadom na to konštatuje, že príčinou nehody bolo podcenenie sily prúdu.

Po vykonaní popísaných vyšetrovacích úkonov bolo justičným orgánom Bulharskej republiky zaslaná žiadosť o prevzatie trestného stíhania. Dožiadaná strana tejto žiadosti nevyhovela rozhodnutím Okresnej prokuratúry Chaskovo číslo 686/2019 z 11.04.2019, ktorým odmietli prijať trestné stíhanie vedené voči obvinenému XXXXX s odôvodnením, že skutkový stav nie je dostatočne objasnený a bolo by potrebné vykonávať ďalšie procesné úkony formou právnej pomoci. Okrem toho je konanie, ktoré je obvinenému kladené za vinu v Bulharsku trestné iba v časti (poškodenie plavidla), čo sa týka ujmy na zdraví, toto nie je podľa ich zákona trestné (ide iba o ľahšie zranenia) a preto by bolo potrebné stíhanie rozdeliť na dve časti, čo považujú za nepriaznivé pre ich občana. V neposlednom rade poukázali na dlhý

časový odstup od skutku, ktorý by bol prekážkou v objasnení skutku v konaní pred súdom.

S ohľadom na uvedené bolo potrebné vykonať aj ďalšie úkony smerujúce k ukončeniu trestného stíhania, predovšetkým výsluch XXXXX XXXXX v procesnom postavení obvineného. Za týmto účelom bol spracovaný európsky vyšetrovací príkaz, na podklade ktorého bol obvinený k veci vypočutý.

V rámci svojej výpovede žiadal o odovzdanie trestného stíhania do Bulharska, pričom k samotnému skutku uviedol, že išlo o nešťastnú zhadu okolností a nedalo sa tomu vyhnúť. V oblasti Bratislavy bola vysoká hladina Dunaja. V strednej lodnej skrutke bolo zakliesnené drevo a preto ju nemohol poriadne použiť. Nemal preto dostatočnú rýchlosť aby sa vyhol dotyku so zelenou plavebnou značkou. Drevo sa zakliesnilo ešte pred tým, ako on nastúpil do služby. Povedal to pri výsluchu v Bratislave, po tej nehode a dúfa že to je v zápisnici uvedené. Bližšie k veci odmietol vypovedať s tým, že sa bude brániť pred bulharskými justičnými orgánmi.

Preskúmaním kompletného spisového materiálu, som po posúdení a vyhodnotení všetkých vykonaných, vyššie popísaných dôkazov jednotlivo i v ich vzájomnom súhrne tak, ako to má na mysli ustanovenie § 2 odsek 10 c, odsek 12 Trestného poriadku dospela k záveru, že trestné stíhanie vedené proti obvinenému XXXXX za vyššie uvedený prečin je potrebné zastaviť, keďže sa preukázalo, že skutok nie je trestným činom a nie je dôvod na postúpenie veci.

Bolo preukázané že 22.05.2014 o 8.15 došlo ku kolízii lode Swiss Diamond najskôr so zelenou plavebnou značkou a následne aj s mostným pilierom Starého mosta. V kritickom čase hladina bola Dunaja vyššia, v porovnaní s normálom, čo si vyžadovalo zvýšenú opatrnosť, pričom tento stav nepochybne vyžadoval aj osobitný prístup k pristávaciemu manévru. Podľa výpovedí svedkov, posádky lode Swiss Diamond manéver pristávania neprebíhal celkom štandardným spôsobom. V momente kedy loď míňala zelenú plavebnú značku bola k nej pomerne blízko, na čo bol vodca lode, obvinený XXXXX aj zo strany posádky upozornený. Napriek tomu sa mu nepodarilo v kolízii s bójou zabrániť.

Vykonanou ohliadkou miesta činu - plavidla vytiahnutého na breh, bolo preukázané, že jedna z lodných skrutiek bola poškodená a v jednej z nich bolo zakliesnené drevo. V prvom znaleckom posudku z odboru lodná doprava znalec konštatuje, že poškodenie pravobočnej vrtule mohlo byť spôsobené kolíziou s bójou, alebo s jej oceľovým lanom. Avšak podľa správy Slovenského vodohospodárskeho podniku predmetná zelená bója, ani jej kotviace zariadenie (oceľové lano) nevykazovali žiadne poškodenia, ktoré by svedčili o kolízii so Swiss Diamond. Zhodnotiac uvedené som dospela k záveru, že sa nepreukázalo, že k poškodeniu pravobočnej vrtule došlo až pri kolízii so zelenou plavebnou značkou. To znamená, že vrtuľa mohla byť poškodená už v čase, kedy loď prichádzala do Bratislavy, pričom toto jej poškodenie mohlo a zrejme aj malo vplyv na chod a ovládateľnosť lode.

Okrem toho som zistila, že znalec z odboru vodná doprava pri prvom posudku nevzal do úvahy naplavené drevo v lodnej skrutke. Urobil tak až v doplnku ku znaleckému posudku číslo 93/2014, kde uviedol, že zakliesnené drevo medzi listami vrtule, tak ako je to zachytené na fotodokumentácii z ohliadky lode, mohlo zapríčiniť

obmedzenie manévrovacích schopností plavidla. Súčasne znalec dodáva, že kapitán sa vo svojom výsluchu nevyjadril že by v čase nehody bol obmedzený technickou závadou na plavidle. Nevypovedal, že by pociťoval zmenšenú funkčnosť alebo úplnú nefunkčnosť ovládania plavidla. Naopak vypovedal, že bôji sa nestihol vyhnúť kvôli silnému prúdu.

K uvedenému, teda k obmedzenej ovládateľnosti lodi sa vyjadril obvinený pri svojom výsluchu kedy vypovedal, že v lodnej skrutke bolo zakliesnené drevo, preto ju nemohol riadne použiť. Obvinený tiež uviedol, že túto skutočnosť povedal aj bezprostredne po nehode do zápisnice pri výsluchu pred vyšetrovateľom. Vtedy výslovne uviedol, že loď reagovala inak ako očakával, zvláštnym spôsobom.

Za daného dôkazného stavu som dospela k záveru, že neexistuje žiadny relevantný dôkaz, ktorý by dostatočne odôvodňoval záver, že obvinený XXXXX v kritickom čase podcenil silu prúdu a nesprávne vykonal pristávací manéver. Bolo preukázané, že dve z troch lodných vrtúl neboli plne funkčné v čase kedy došlo k nehode, čo bez akejkoľvek pochybnosti mohlo mať a nepochybne aj malo vplyv na ovládateľnosť lode a tiež rýchlosť akou bola loď schopná ísť, resp. akcelerovať. Mám za to, že popísané technické problémy, v spojení s nadštandardne silným prúdom a vysokou hladinou rieky viedli ku kolízii so zelenou plavebnou značkou, ktorej zachytenie sa o plavidlo spôsobilo ďalšie zhoršenie jeho ovládateľnosti.

*Podľa § 285 odsek 1, odsek 2 Trestného zákona (1) kto z nedbanlivosti spôsobí alebo zvýši všeobecné nebezpečenstvo, alebo sťaží jeho odvrátenie alebo zmiernenie, potrestá sa odňatím slobody až na jeden rok.*

*(2) Odňatím slobody na šesť mesiacov až tri roky sa páchatel' potrestá, ak spácha čin uvedený v odseku 1 závažnejším spôsobom konania.*

*V zmysle ustanovenia § 138 písmeno h) Trestného zákona sa závažnejším spôsobom konania rozumie páchanie trestného činu porušením dôležitej povinnosti vyplývajúcej z páchatel'ovho zamestnania, postavenia alebo funkcie alebo uloženej mu podľa zákona.*

*Podľa § 16 Trestného zákona je trestný čin spáchaný z nedbanlivosti, ak páchatel'*

*a) vedel, že môže spôsobom uvedeným v tomto zákone porušiť alebo ohroziť záujem ním chránený, ale bez primeraných dôvodov sa spoliehal, že také porušenie alebo ohrozenie nespôsobí,*

*b) nevedel, že svojím konaním môže také porušenie alebo ohrozenie spôsobiť, hoci o tom vzhľadom na okolnosti a svoje osobné pomery vedieť mal a mohol.*

Citované zákonnú ustanovenie upravuje § 16 Trestného zákona upravuje zavinenie z nedbanlivosti. Podľa stupňa, resp. prítomnosti vedomostnej zložky zavinenia rozlišujeme nedbanlivosť:

a) vedomú,

b) nevedomú.

Vedomá nedbanlivosť zahŕňa vedomosť páchatela o možnosti spôsobenia následku, ktorý páchatel síce nechce spôsobiť, avšak bez primeraných dôvodov sa spolieha, že následok nenastane. Nevedomá nedbanlivosť nezahŕňa vedomosť páchatela, avšak páchatel vedieť mal a mohol, že svojím konaním môže porušiť alebo ohroziť záujem chránený Trestným zákonom. Táto povinnosť, resp. možnosť vedomosti je súčasne podmienená okolnosťami prípadu a osobnými pomermi páchatela.

V priebehu vykonaného dokazovania nebol produkovaný žiadny dôkaz, ktorý by odôvodňoval záver, že druhý kapitán, obvinený XXXXX, čo i len z nedbanlivosti, nesprávnym vykonaním pristávacieho manévru a porušením povinnosti vyplývajúcej mu z Európskych pravidiel pre plavbu po vnútrozemských vodách CEVNI č. 1.04 spôsobil nehodu, ktorá je predmetom tohto konania. Nie je možné od neho spravodlivo očakávať, že zadaných okolností (silný prúd, drevo zakliesnené medzi listami jednej vrtule, druhá vrtuľa s poškodenými štyrmi listami) mal a musel presne vedieť akým spôsobom bude loď reagovať. Išlo o náhodnú súhru viacerých okolností, ktoré spolu zásadným spôsobom vplývali na ovládateľnosť lode. Podľa výpovede svedkov nie je dotyk s plavebnou značkou nič neobvyklé. V danom prípade však pri ňom došlo k zachyteniu bóje o plavidlo. V dôsledku čoho sa opätovne zmenila, zhoršila ovládateľnosť plavidla. Sled týchto udalostí potom spôsobil náraz lode do mostového piliera, čím došlo ku zraneniam osôb a vzniku škody na majetku.

S poukazom na vyššie popísané, zhodnotiac všetky relevantné dôkazy jednotlivo a vo vzájomných súvislostiach som dospela k záveru, že sa objektívne nepodarilo preukázať, že skutok ktorý je XXXXX XXXXX kladený za vinu, je trestným činom.

*Podľa § 215 odsek 1 písmeno b) Trestného poriadku prokurátor zastaví trestné stíhanie, ak je nepochybné, že skutok nie je trestným činom a nie je dôvod na postúpenie veci.*

Preto som rozhodla tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto uznesenia a trestné stíhanie vedené proti obvinenému XXXXX XXXXX za prečin všeobecného ohrozenia podľa § 285 odsek 1, odsek 2 Trestného zákona s poukazom na § 138 písmeno h) Trestného zákona, odsek 3 písmeno a) Trestného zákona som, v zmysle ustanovenia § 215 odsek 1 písmeno b) Trestného poriadku zastavila.

#### **Poučenie:**

Proti tomuto uzneseniu je prípustná sťažnosť, ktorú možno podať orgánu, ktorý rozhodnutie vydal, do troch pracovných dní od oznámenia uznesenia. Sťažnosť má

odkladný účinok. (§ 185 a nasl. Tr. por.)

JUDr. Marcela Medeková  
prokurátorka