

Leszek Ćwikła

Warunki bezpieczeństwa jednostek pływających turystyczno-rekreacyjnych w świetle przepisów prawa – część II

Safety Conditions of Tourist-Recreational Vessels with regard to the Provisions of Law – Part 2

IV. Obowiązek spełnienia przez jednostkę pływającą wymagań technicznych

Każda jednostka pływająca, służąca do uprawiania turystyki wodnej zarówno śródlądowej, jak i morskiej powinna spełniać określone przepisami prawa wymagania techniczne.

W przypadku statku wykorzystywanego do żeglugi śródlądowej, musi on posiadać świadectwo zdolności żeglugowej (jeśli ma być używany do przewozu ponad 12 pasażerów) lub uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej, chyba że jest to jednostka bez napędu mechanicznego lub o napędzie mechanicznym o mocy silników mniejszej niż 75 kW. Świadectwo takie wydawane jest przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, właściwego dla portu macierzystego statku, na podstawie pozytywnych wyników przeglądu technicznego. Przegląd techniczny wykonuje podmiot, który uzyskał upoważnienie właściwego dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej¹. Ponadto w przypadku statku o długości powyżej 20 m do wniosku o wydanie świadectwa należy dołączyć świadectwo

¹ Zob. § 21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej oraz upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków (Dz. U. Nr 216, poz. 1423) w zw. z art. 34j ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludzie śródlądowej (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 1458 z późn. zm.).

miarowe, które określa jego nośność/wyporność i wymiary, wydane przez polską instytucję klasyfikacyjną. Świadectwo zdolności żeglugowej i uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej wydawane jest na czas oznaczony w zależności od rodzaju statku, nie dłuższy jednak niż 5 lat w przypadku statku o napędzie mechanicznym lub 10 lat – w przypadku statku bez napędu mechanicznego (art. 28 ust. 1 pkt 3 i 4, 34i-34l ustawy o żegludze śródlądowej).

Wymagania w zakresie budowy statku przeznaczonego do żeglugi śródlądowej, jego stałych urządzeń, wyposażenia i właściwości manewrowych oraz dotyczące ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem zostały określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej oraz upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków² oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych³.

Każda jednostka pływająca przeznaczona do celów sportowych i rekreacyjnych o długości kadłuba od 2,5 m do 24 m, niezależnie od środków napędu, musi spełniać wymagania techniczne dotyczące projektowania i budowy. Tego typu wymagania zostały określone w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych⁴, które zastąpiło rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy

² Dz. U. Nr 216, poz. 1423.

³ Dz. U. Nr 212, poz. 2072.

⁴ Dz. U. poz. 807. Przepisy rozporządzenia – zgodnie z § 4 – nie mają zastosowania do kanadyjek, kajaków, gondoli i rowerów wodnych, zaprojektowanych do napędzania wyłącznie siłą ludzkich mięśni, desek surfingowych zaprojektowanych wyłącznie do tego, by były napędzane przez wiatr i sterowane przez osobę stojącą lub osoby stojące, desek surfingowych z napędem mechanicznym, oryginałów i pojedynczych replik rekreacyjnych jednostek pływających, zaprojektowanych przed 1950 r., zbudowanych głównie z oryginalnych materiałów i tak oznaczonych przez producenta, jednostek pływających zbudowanych na własny użytek, pod warunkiem że nie są one następnie wprowadzane do obrotu w państwach członkowskich Unii Europejskiej w okresie pięciu lat od momentu oddania jednostki pływającej do użytku, łodzi podwodnych, poduszkowców, wodolotów, jednostek pływających z napędem parowym o spalaniu zewnętrznym, w których za opał służy węgiel, koks, drewno, olej lub gaz, pojazdów ziemnowodnych, tj. pojazdów silnikowych, mających koła lub koła gąsienicowe, które mogą poruszać się zarówno na wodzie, jak i na lądzie. Ponadto w zakresie wymagań dotyczących emisji spalin oraz hałasu przepisów rozporządzenia nie stosuje się do silników napędowych instalowanych lub przeznaczonych specjalnie do zainstalowania w łodziach podwodnych, poduszkowcach, wodolotach, pojazdach ziemnowodnych, tj. pojazdach silnikowych, mających koła lub koła gąsienicowe, które mogą poruszać się zarówno na wodzie, jak i na lądzie, oryginałów i poszczególnych replik historycznych silników napędowych, opartych na projekcie sprzed 1950 r., nieprodukowanych seryjnie i zainstalowanych na jednostkach pływających, silników napędowych zbudowanych na własny użytek, pod warunkiem że nie są one następnie wprowadzane do obrotu w państwach członkowskich Unii Europejskiej w okresie pięciu lat od momentu oddania jednostki pływającej do użytku.

z dnia 19 listopada 2004 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla rekreacyjnych jednostek pływających⁵. Nowe rozporządzenie implementuje do polskiego porządku prawnego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylającą dyrektywę 94/25/WE⁶, zwaną „dyrektywą RCD” (z ang. Recreational Craft Directive), która weszła w życie 18 stycznia 2016 r. Rozporządzenie wprowadziło podwyższone wymagania bezpieczeństwa, których będą musieli przestrzegać producenci przy projektowaniu jednostek pływających w zakresie oceny zgodności wyrobów (tj. m.in. spełnienia wymagań dotyczących wystawienia deklaracji zgodności wyrobu, umieszczania oznakowania CE na wyrobie i zapewnienia użytkownikom informacji dotyczących używania i obsługi wyrobu). Ponadto rozporządzenie w ślad za dyrektywą RCD wprowadziło zaostrzone graniczne wielkości emisji spalin i poziomu hałasu w przypadku jednostek pływających z silnikami napędowymi⁷.

Kwestia wymagań technicznych, dotyczących projektowania i budowy, które muszą spełniać morskie statki sportowe lub rekreacyjne o długości kadłuba ponad 24 m została uregulowana w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 września 2014 r. w sprawie wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi⁸. Zgodnie z § 2 ust. 2 rozporządzenia jednostka może być używana w żegludze morskiej, jeżeli spełnia wymagania techniczne, które zostały określone w § 8 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie⁹. Zatem w myśl § 8 statek morski odpowiada wymaganiom

⁵ Dz. U. Nr 258, poz. 2584.

⁶ Dz. U. UE L 354 z 28.12.2013, str. 90.

⁷ Zob. uzasadnienie do rozporządzenia Ministra Rozwoju w sprawie zasadniczych wymagań dla rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych, <http://legislacja.rcl.gov.pl/docs//526/12284609/12349139/12349140/dokument218197.pdf> [1.02.2017].

⁸ Dz. U. poz. 1335.

⁹ Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do rowerów wodnych, kajaków, desek z żaglem, pontonów pneumatycznych bez napędu, bez względu na wielkość, oraz innych podobnych jednostek pływających o długości do 5 m, uprawiających żeglugę tylko w porze dziennej, rozumianej jako okres od wschodu do zachodu Słońca, na polskich obszarach morskich w odległości do 2 mil morskich od linii brzegu morskiego, a także jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m, które dobrowolnie nie poddały się inspekcji. Ponadto przepisów rozporządzenia nie stosuje się do skuterów używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji. Jeśli jednak skuter służy do prowadzenia działalności polegającej na odpłatnym przewozie osób lub jest odpłatnie udostępniany w innych celach, stosuje się przepisy dotyczące przeglądów technicznych (§ 2 ust. 1 pkt 4 i ust. 2 rozporządzenia w zw. z art. 5 pkt 9 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, tekst jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 281).

bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego, jeżeli odpowiada przepisom technicznym w zakresie: konstrukcji kadłuba, wyposażenia kadłubowego, urządzeń kotwicznych i cumowniczych, osprzętu żaglowego, masztów i olinowania (w odniesieniu do jednostek, których to dotyczy), silników napędowych oraz urządzeń maszynowych, mechanizmów pomocniczych, zbiorników ciśnieniowych wraz z ich urządzeniami, instalacji rurociągów, wałów śrubowych oraz śrub napędowych i innych pędników, urządzeń elektrycznych oraz ich instalacji, ochrony przeciwpożarowej, stateczności, pływalności i niezatapialności, wolnej burty (w odniesieniu do jednostek, których to dotyczy), urządzeń kuchennych i grzewczych, ochrony środowiska oraz innych urządzeń z zakresu technicznego stanu bezpieczeństwa, pomieszczeń załogowych i pasażerskich. Statek, jego urządzenia i wyposażenie podlegają w zakresie powyższych wymagań nadzorowi technicznemu, który obejmuje budowę, odbudowę, przebudowę, wyposażenie, remonty i przeglądy techniczne (§ 9). Powyższe wymagania – zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia z 2012 r. – musi spełniać również każdy jacht rekreacyjny o długości powyżej 15 m oraz do 15 m, gdy dobrowolnie został poddany inspekcji.

W celu ustalenia zdolności jachtu morskiego pod względem technicznym do uprawiania żeglugi musi on zostać poddany przeglądowi technicznemu. Przeglądu technicznego jachtów o długości kadłuba powyżej 15 m dokonuje Polski Rejestr Statków, zaś krótszych – inspektorzy zespołu nadzoru technicznego Polskiego Związku Żeglarskiego¹⁰. Na podstawie pozytywnych wyników przeglądu technicznego zdolność jachtu morskiego pod względem technicznym do uprawiania żeglugi jest potwierdzana stosownym dokumentem. Polski Rejestr Statków wydaje świadectwo klasy jachtu, zaś inspektor morskiego zespołu technicznego Polskiego Związku Żeglarskiego – orzeczenie zdolności żeglugowej¹¹. Dokument jest wydawany na okres nie dłuższy niż 5 lat i zawiera określenie warunków uprawiania żeglugi (§ 10 ust. 1-4). W § 10 ust. 4 rozporządzenia w siedemnastu punktach ustawodawca wskazał, jakie informacje powinny zostać umieszczone w treści dokumentu potwierdzającego. W myśl §

¹⁰ http://www.umgdy.gov.pl/wp-content/uploads/2014/10/FSC_decyzja_MTBiGM.pdf [1.02.2017]. Polski Związek Żeglarski jest obecnie jedynym podmiotem upoważnionym do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości kadłuba do 15 m. Zob. rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 17 stycznia 2012 r. w sprawie podmiotów upoważnionych do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m (Dz. U. poz. 79).

¹¹ Wzór orzeczenia zdolności żeglugowej zob. Polski Związek Żeglarski – Morski Zespół Techniczny, Przepisy nadzoru, budowy i wyposażenia jachtów morskich, s. 97, <http://pya.org.pl/files//Komisje%20PZ%C5%BB/komisja-techniczna/przepisy-nadzoru-budowy-i-wyposazenia-jachtow-morskich.pdf> [1.02.2017].

11 jacht rekreacyjny posiadający znak zgodności „CE” jest zwolniony z nadzoru technicznego przez okres 10 lat od daty wystawienia Deklaracji Zgodności CE, pod warunkiem że nie został on uszkodzony lub że nie nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa jachtu. W myśl § 5 spełnienie wymagań bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego jest jednym z warunków używania jachtu w żegludze morskiej.

Dodatkowo, w celu zapewnienia spełniania przez jacht morski wymagań bezpieczeństwa w zakresie jego budowy, stałych urządzeń i wyposażenia, podlega on inspekcji przeprowadzanej przez organy inspekcyjne, którymi są dyrektorzy urzędów morskich (art. 18 ustawy o bezpieczeństwie morskim)¹². Jak stanowi art. 23 ust. 1 ustawy, organ inspekcyjny wydaje, na podstawie pozytywnych wyników przeprowadzonej inspekcji kartę bezpieczeństwa, ustalając okres jej ważności. Zgodnie z brzmieniem art. 22a, dodanym ustawą z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw¹³, w ramach inspekcji weryfikowana jest m.in. prawidłowość opracowania przez armatora instrukcji bezpieczeństwa, w przypadku gdy jacht morski jest używany do żeglugi morskiej zgodnie z instrukcją. Ponadto organ inspekcyjny został zobowiązany do sprawdzenia, czy używanie jachtu morskiego zgodnie z instrukcją zapobiega lub zmniejsza do akceptowalnego poziomu ryzyko wystąpienia zagrożeń zidentyfikowanych w związku z prowadzoną działalnością lub uprawianą żeglugą. Ustęp 2 art. 22a wskazuje, że „instrukcja bezpieczeństwa jachtu morskiego zawiera informacje dotyczące armatora jachtu morskiego, rodzajów prowadzonej działalności i uprawianej żeglugi oraz związanej z nimi

¹² Obowiązek przeprowadzenia inspekcji statku morskiego używanego wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych został wprowadzony art. 7 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156 z późn. zm.). Z dniem 24 września 2004 r. z obowiązku przeprowadzenia inspekcji zostały wyłączone statki morskie używane do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości całkowitej nie większej niż 15 m, nie używane do prowadzenia działalności gospodarczej (zob. § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz. U. Nr 144, poz. 1211 w brzmieniu nadanym § 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 5 września 2007 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz. U. Nr 175, poz. 1228)). Powyższy stan prawny został utrzymany § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 czerwca 2011 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz. U. Nr 119, poz. 688), które obowiązywało do dnia 11 grudnia 2012 r. Od 12 grudnia 2012 r. obowiązuje rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego (Dz. U. poz. 1313), ale jego przepisów – zgodnie z § 2 – nie stosuje się do jachtów morskich.

¹³ Dz. U. poz. 1320.

ryzyka, systemu monitorowania stanu technicznego jachtu i jego wyposażenia, kwalifikacji załogi i procedur postępowania, pozwalające na wdrożenie i utrzymywanie tego systemu”¹⁴. Artykułem 23 ust. 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim dodanym również ustawą z dnia 24 lipca 2015 r., minister właściwy do spraw gospodarki morskiej (Minister Infrastruktury i Rozwoju, obecnie Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej) został zobowiązany do wydania rozporządzenia, w którym określi rodzaje, tryb i zakres przeprowadzania inspekcji jachtów morskich, w zależności od rodzaju i długości jachtu oraz używania jachtu zgodnie z instrukcją bezpieczeństwa, elementy, jakie powinna zawierać instrukcja bezpieczeństwa jachtu morskiego, oraz wytyczne dotyczące jej opracowania oraz stosowania, sposób weryfikowania przez dyrektorów urzędów morskich prawidłowości opracowania i sprawdzenia wpływu stosowania instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego na poziom ryzyka wystąpienia zagrożeń zidentyfikowanych w związku z prowadzoną działalnością lub uprawianą żeglugą oraz wzór karty bezpieczeństwa jachtu morskiego¹⁵. Rozporządzenie zostało wydane 12 sierpnia 2016 r.¹⁶ i weszło w życie 21 września 2016 r. Należy zauważyć, że na etapie prac legislacyjnych niektóre z projektowanych przepisów wzbudziły sporo kontrowersji. Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych w ramach konsultacji społecznych zwróciło uwagę na konieczność ponownego przeanalizowania załącznika nr 1 do rozporządzenia, w którym określone zostały elementy, jakie powinna zawierać instrukcja bezpieczeństwa jachtu morskiego¹⁷. Przykładowo, w projekcie znalazła się propozycja nałożenia na armatora obowiązku przeglądu

¹⁴ Przeciwno wprowadzeniu do ustawy art. 22a w zaproponowanym kształcie stanowczo protestowała Rada Armatorska Stowarzyszenia Armatorów Jachtowych, według której może on stanowić podstawę do wprowadzenia w przepisach wykonawczych przymusu tworzenia przez armatorów jachtów instrukcji bezpieczeństwa, co spowoduje obciążenie ich „szeregiem zbędnych, biurokratycznych ograniczeń”. Rada zwróciła uwagę, że obowiązku opracowania instrukcji bezpieczeństwa nie przewiduje ustawodawstwo żadnego państwa europejskiego ani nie wynika on z dyrektyw unijnych. Zob. <http://www.saj.org.pl/aktualnosci/159-opinia-do-projektu-nowelizacji-ustawy-o-bezpieczenstwie-morskim.html> [1.02.2017].

¹⁵ Należy zauważyć, że konieczność dodania w art. 23 ustawy o bezpieczeństwie morskim ustępu 5 wynika z faktu, iż w ustawie był brak delegacji do wydania rozporządzenia regulującego tryb i zakres przeprowadzanych inspekcji oraz wzoru karty bezpieczeństwa dla jachtów morskich. Rozporządzenie z dnia 13 listopada 2012 r. zostało wydane na podstawie delegacji z art. 23 ust. 4 ustawy, ale jak już wspomniano wyżej – jego przepisów nie stosuje się do jachtów morskich. Ponadto delegacja z art. 23 ust. 4 dotyczy wydania jednego rozporządzenia, a nie kilku osobnych rozporządzeń.

¹⁶ Zob. rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 sierpnia 2016 r. w sprawie inspekcji jachtów morskich, instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego i wzoru karty bezpieczeństwa jachtu morskiego (Dz. U. poz. 1407).

¹⁷ <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//520/12278607/12320622/12320625/dokument209563.pdf> [1.02.2017].

konkretnych rodzajów uprawianej żeglugi w konkretnych okolicznościach w celu identyfikacji istotnych zagrożeń. Wszystkie istotne zagrożenia powinny zostać umieszczone na liście w instrukcji bezpieczeństwa, zaś w przypadku, gdy inne zagrożenia zostaną zidentyfikowane, powinny zostać dodane do listy, gdy tylko zostaną one potwierdzone. Ponadto dla każdego zagrożenia muszą zostać opisane w wyczerpujący sposób środki zapobiegawcze. Przed rejssem każda z osób znajdujących się na jachcie powinna zostać przeszkolona w zakresie zagrożeń, które mogą wystąpić podczas rejsu¹⁸. Stowarzyszenie słusznie wskazało, że wykonanie powyższych obowiązków przez armatora (np. wypunktowanie istotnych zagrożeń podczas rejsu morskiego) może być bardzo trudne, a nawet niemożliwe do wykonania. Uwagi stowarzyszenia nie zostały jednak uwzględnione. Mało przekonujący wydaje się argument, że armatorzy jachtów o długości do 24 m, którzy opracują instrukcję bezpieczeństwa, są zwolnieni z inspekcji pośredniej, o czym stanowi § 6 rozporządzenia, i przez to ulegną zmniejszeniu ich obciążenia administracyjne.

Przepisy rozporządzenia nie mają zastosowania do jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m, które dobrowolnie nie poddały się inspekcji, skuterów wodnych używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji oraz rowerów wodnych, kajaków, desek z żaglem, pontonów pneumatycznych bez napędu, bez względu na wielkość, oraz innych podobnych jednostek pływających o długości do 5 m, uprawiających żeglugę tylko w porze dziennej, rozumianej jako okres od wschodu do zachodu Słońca, na polskich obszarach morskich w odległości do 2 mil morskich od linii brzegu morskiego (§ 2 pkt 2-4 rozporządzenia).

Warto też zauważyć, że od 12 grudnia 2012 r. (tego dnia przestało obowiązywać rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 czerwca 2011 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego) w Polsce żaden akt prawny nie określał terminów, trybu i zakresu przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji jachtów morskich. Skutkowało to tym, że przez kilka lat inspekcje były przeprowadzane bez podstawy prawnej, zaś karty bezpieczeństwa były wydawane mimo braku przepisu określającego wzór tego dokumentu oraz sposób jego wystawienia. Oczywiście należy to ocenić bardzo krytycznie.

Jak stanowi § 7 rozporządzenia z dnia 28 lutego 2012 r., każdy jacht morski powinien być używany zgodnie z jego przeznaczeniem wynikającym z dokumentu rejestracyjnego oraz karty bezpieczeństwa.

¹⁸ <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//520/12278607/12320616/12320617/dokument209574.pdf> [1.02.2017].

V. Obowiązek wyposażenia jednostki pływającej w środki bezpieczeństwa

Dla bezpiecznego uprawiania turystyki wodnej zarówno śródlądowej, jak i morskiej bardzo istotne jest, aby każda jednostka pływająca posiadała odpowiednie wyposażenie. W przypadku statków służących do żeglugi śródlądowej kwestie te zostały uregulowane w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 listopada 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa przy uprawianiu turystyki wodnej¹⁹. Jak stanowi § 2 rozporządzenia, statek powinien być wyposażony w środki bezpieczeństwa zgodnie z wpisem w dokumencie rejestracyjnym lub dokumencie bezpieczeństwa statku. W przypadku gdy statek nie posiada dokumentu rejestracyjnego lub dokumentu bezpieczeństwa, powinien być wyposażony w środki bezpieczeństwa w liczbie odpowiadającej liczbie osób na nim przebywających. Za bezpieczeństwo na statku podczas żeglugi odpowiedzialny jest kierownik statku (kapitan) i on decyduje o użyciu środków bezpieczeństwa przez osoby przebywające na statku. Do jego obowiązków należy sprawdzenie przed rozpoczęciem żeglugi stanu technicznego statku i jego wyposażenia, zapoznanie się z aktualnymi warunkami nawigacyjnymi na planowanej trasie rejsu, zapoznanie członków załogi z zasadami użytkowania środków bezpieczeństwa będących na wyposażeniu statku oraz zasadami bezpiecznego zachowania i poruszania się po statku (§ 3). W myśl § 4 rozporządzenia podczas żeglugi kierownik statku (kapitan) powinien zapewnić ciągłą obserwację akwenu, warunków hydrologiczno-meteorologicznych oraz warunków nawigacyjnych. Osoba nieumiejąca pływać w czasie przebywania na statku powinna mieć założoną kamizelkę ratunkową lub środek asekuracyjny (§ 5). Powstaje pytanie, w jaki sposób mają być weryfikowane umiejętności pływackie wszystkich pasażerów? W zasadzie kierownik statku (kapitan) musi poprzestać na ustnych deklaracjach, co w razie wypadku może skutkować jego odpowiedzialnością. W związku z tym w jego interesie jest, by wszyscy pasażerowie otrzymali kamizelki ratunkowe.

Z kolei jeśli chodzi o jacht morski, to w zakresie jego wyposażenia zastosowanie mają postanowienia konwencji międzynarodowych oraz przepisy ustawodawstwa krajowego. Spośród konwencji międzynarodowych wymienić należy tzw. konwencję COLREG 1972²⁰, która reguluje m.in. kwestię wyposażenia jachtu

¹⁹ Dz. U. poz. 1366.

²⁰ Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku, sporządzona w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61).

w odpowiednie światła i znaki (prawidło 20 i następne oraz załącznik I) oraz środki do sygnalizacji dźwiękowej (prawidła 32, 33 oraz załącznik III).

Na poziomie krajowym kwestia wyposażenia jachtu morskiego uregulowana została w ustawie o bezpieczeństwie morskim oraz w rozporządzeniach wydanych na jej podstawie. W myśl art. 110 ust. 1 ustawy wyposażenie jachtu w środki ratunkowe, sprzęt sygnałowy, nawigacyjny i ochrony przeciwpożarowej, urządzenia radiokomunikacyjne, wyposażenia pokładowego i awaryjnego jest warunkiem, aby mógł być on używany w żegludze morskiej. Jakże konkretnie wyposażenie powinien posiadać jacht morski w zależności od jego długości oraz rejonu pływania, zostało określone w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r.²¹ Po dokonaniu analizy przepisów rozporządzenia należy stwierdzić, iż występuje między nimi sprzeczność. Otóż zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 3 przepisy § 8 – 15 stosuje się do jachtów rekreacyjnych o długości powyżej 15 m, zaś do jachtów o długości do 15 m tylko do tych, które dobrowolnie zostały poddane inspekcji. Z kolei w myśl § 5 jacht może być używany w żegludze morskiej (a zatem również jacht rekreacyjny o długości do 15 m), jeżeli odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego, obsadzenia załogą, wyposażenia w środki ratunkowe, sprzęt sygnałowy, nawigacyjny i ochrony przeciwpożarowej, urządzenia radiokomunikacyjne, wyposażenia pokładowego i awaryjnego oraz innym wymaganiom określonym w rozporządzeniu. Do sprzeczności tej doszło na skutek nowelizacji rozporządzenia dokonanej rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r.²² Zgodnie z pierwotnym tekstem rozporządzenia jego przepisy (wszystkie) nie miały zastosowania do jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m, które nie zostały poddane inspekcji. Dokonując nowelizacji ustawodawca „zapomniał” wyłączyć stosowania § 5 w stosunku do tej kategorii jachtów, co należy ocenić krytycznie.

W art. 110 ust. 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim ustawodawca przewidział możliwość zwolnienia jachtu z obowiązku spełniania wymagań określonych

²¹ Nieco inne wyposażenie powinien posiadać jacht morski o długości do 24 m i nieco inne jacht morski o długości co najmniej 24 m. W § 4 rozporządzenia określonych zostało pięć rejonów pływania, w których jachty morskie mogą uprawiać żeglugę (w Rejonie T – żeglugę na akwenach treningowych; w Rejonie 1 – żeglugę osłoniętą (na wodach osłoniętych); w Rejonie 2 – żeglugę przybrzeżną – żeglugę w odległości do 20 mil morskich od linii brzegu w rejonie Morza Bałtyckiego lub innego morza zamkniętego o podobnych warunkach żeglugowych; w Rejonie 3 – żeglugę pełnomorską – żeglugę w odległości do 200 mil morskich od linii brzegu; w Rejonie 4 – żeglugę oceaniczną – żeglugę bez ograniczeń).

²² Zob. rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. poz. 1118).

przepisami. Może to nastąpić na wniosek armatora w drodze decyzji właściwego dyrektora urzędu morskiego w przypadku gdy cechy konstrukcyjne jachtu nie pozwalają na zastosowanie tych wymagań lub gdy jest to uzasadnione ze względu na rejon lub warunki żeglugi. Dyrektor urzędu morskiego może również wyrazić zgodę na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji jachtu, pod warunkiem że poziom bezpieczeństwa żeglugi nie zostanie zmniejszony. Szczegółowo kwestie te zostały uregulowane w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 9 sierpnia 2016 r. w sprawie zwolnienia jachtu morskiego z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych²³. Zgodnie z § 5 rozporządzenia, jacht, który został zwolniony z wymagań lub który otrzymał zgodę na zastosowanie środków równoważnych, otrzymuje odpowiedni wpis w karcie bezpieczeństwa.

Paragraf 6 rozporządzenia z dnia 28 lutego 2012 r., zmieniony rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r. nakłada na kapitana jachtu dodatkowe obowiązki. W myśl przepisu sprzed nowelizacji kapitan powinien zapewnić, aby każdy członek załogi oraz pasażer został zapoznany z zasadami użytkowania środków ratunkowych będących na wyposażeniu jachtu morskiego oraz rozkładem alarmowym. Ponadto powinien przedsięwziąć wszelkie środki wynikające z zasad dobrej praktyki morskiej. Przy czym powyższy przepis nie dotyczył jachtów o długości do 15 m, które dobrowolnie nie zostały poddane inspekcji. Obecnie, po nowelizacji, przepis dotyczy wszystkich jachtów i zgodnie z jego treścią kapitan powinien: „1) planować podróż z uwzględnieniem doświadczenia i kwalifikacji załogi, prognoz pogody, możliwych do przewidzenia niebezpieczeństw nawigacyjnych oraz innych czynników, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo podróży; 2) przed rozpoczęciem żeglugi sprawdzić stan techniczny jachtu i jego wyposażenia, w tym środków ratunkowych i środków służących do wzywania pomocy; 3) zaznajomić członków załogi i pasażerów ze sposobami wzywania pomocy i podstawowymi procedurami alarmowymi w przypadku zagrożenia na jachcie, w tym w przypadku wypadnięcia człowieka za burtę, pożaru, przecieku lub konieczności opuszczenia jachtu, oraz przeszkolić członków załogi i pasażerów w posługiwaniu się środkami ratunkowymi i środkami bezpieczeństwa, w które jacht jest wyposażony; 4) podczas żeglugi zapewnić prowadzenie ciągłej obserwacji akwenu, warunków hydrologiczno-meteorologicznych i nawigacyjnych; 5) zapewnić noszenie indywidualnych urządzeń wypornościowych przez przebywające na pokładzie jachtu osoby nieumiejące

²³ Dz. U. poz. 1312.

plywać; 6) zapewnić noszenie indywidualnych urządzeń wypornościowych lub pasów bezpieczeństwa: a) w porze nocnej, b) na jednostkach, na których w ocenie kapitana jachtu występuje znaczne ryzyko wywrócenia się jachtu, lub c) w trudnych warunkach atmosferycznych; 7) przedsięwziąć wszelkie inne środki wynikające z zasad dobrej praktyki morskiej³⁷. Łatwo zauważyć, że dzięki nowelizacji czynności kapitana zostały określone w sposób kazuistyczny. Można mieć wątpliwości czy w tym przypadku taka kazuistyka była konieczna, gdyż niektóre z wymienionych czynności są dość oczywiste i nie wymagają regulacji prawnej.

Z kolei paragraf 13 rozporządzenia z dnia 28 lutego 2012 r. nakłada na armatora jachtu o długości powyżej 15 m oraz o długości do 15 m, w przypadku gdy dobrowolnie został poddany inspekcji, obowiązek opracowania rozkładu alarmowego według wytycznych określonych w załączniku nr 3 do rozporządzenia. Rozkład alarmowy powinien uwzględniać liczbę osób, środków ratunkowych i urządzeń ratunkowych oraz przeciwpożarowych, określać sygnały alarmowe, ich charakterystykę oraz sposób postępowania i zadania członków załogi na wypadek alarmu. Rozkład alarmowy powinien być sporządzony w języku polskim, a jeżeli jacht uprawia żeglugę międzynarodową – również w języku angielskim. Rozkład alarmowy nie musi być opracowany dla jachtów, na których liczba członków załogi wynosi mniej niż 5 osób (rozkład alarmowy może być zastąpiony określonymi przez armatora zasadami postępowania członków załogi w sytuacjach zagrożenia oraz niezbędnymi ćwiczeniami w tym zakresie). Ponadto dla jachtu morskiego o długości co najmniej 24 m armator zobowiązany jest opracować według wytycznych określonych w załączniku nr 4 do rozporządzenia plan ochrony pożarowej, określający liczbę, rodzaj i rozmieszczenie sprzętu ochrony przeciwpożarowej oraz plan rozmieszczenia środków ratunkowych (obydwa plany zatwierdza dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego jachtu). Pierwszy z planów powinien być sporządzony w języku polskim, a jeżeli jacht uprawia żeglugę międzynarodową – również w języku angielskim, i być wywieszony w miejscu widocznym i ogólnie dostępnym, a jego kopia przechowywana przez kapitana jachtu wraz z innymi dokumentami; dodatkowy egzemplarz planu powinien być przechowywany w pojemniku umieszczonym i oznakowanym zgodnie z Konwencją SOLAS, jako plan dla jednostek ratowniczo-gaśniczych; pojemnik powinien być oznakowany również w języku polskim w przypadku statków używanych w żegludze krajowej. Plan rozmieszczenia środków ratunkowych może być połączony z planem ochrony pożarowej, tworząc „Plan Bezpieczeństwa” („SAFETY PLAN”) (§ 14).

W sprzęt ratunkowy muszą być wyposażone również kajaki i łodzie, z których korzystają podczas wycieczek dzieci i młodzież, pozostający pod opieką szkoły

lub placówki. Obowiązek taki wprowadza § 35 ust. 1 rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej i Sportu z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny w publicznych i niepublicznych szkołach i placówkach²⁴.

W rozporządzeniu z dnia 8 listopada 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa przy uprawianiu turystyki wodnej uregulowana została również kwestia bezpiecznego holowania narciarza wodnego, statku powietrznego lub innego obiektu pływającego służącego do uprawiania sportu lub rekreacji. Holowanie takie dopuszczalne jest wyłącznie w porze dziennej, przy dobrej widzialności. Osoba prowadząca statek holujący powinna mieć podczas holowania możliwość obserwacji osoby holowanej, statku powietrznego lub obiektu pływającego służącego do uprawiania sportu lub rekreacji oraz natychmiastowego zwolnienia liny holowniczej lub zapewnić dodatkowego obserwatora siedzącego tyłem do kierunku płynięcia statku. Ponadto osoba holowana powinna mieć założoną kamizelkę ratunkową lub środek asekuracyjny (§ 6).

Oczywiście samo wyposażenie jednostki pływającej w odpowiedni sprzęt ratunkowy jeszcze nie gwarantuje bezpiecznego uprawiania turystyki wodnej. Niemniej ważne w tym zakresie są odpowiednie kwalifikacje członków załogi, pozwalające m.in. na właściwe posługiwanie się owym wyposażeniem ratunkowym. Stanowi o tym art. 35 ust. 1 ustawy o żegludze śródlądowej w odniesieniu do statków wykorzystywanych do żeglugi śródlądowej, zgodnie z którym „statek musi mieć załogę w składzie i o kwalifikacjach zapewniających bezpieczeństwo żeglugi”. Z kolei zgodnie z ustępem 2 przytoczonego przepisu potwierdzeniem posiadania odpowiednich kwalifikacji jest patent żeglarski uprawniający do kierowania statkiem, patent mechanika statkowego uprawniający do obsługi maszyn napędowych lub świadectwo uprawniające do zajmowania innych stanowisk na statku. Odpowiednie przepisy regulują wymogi stawiane osobie ubiegającej się o przyznanie patentu lub świadectwa oraz procedurę przyznania patentu lub świadectwa²⁵. Wymóg ten nie dotyczy jednak uprawiania turystyki wodnej śródlądowej na jachtach żaglowych o długości kadłuba do 7,5 m lub motorowych o mocy silnika do 10 kW (art. 37a ust. 3 ustawy o żegludze śródlądowej). Ponadto posiadania dokumentu kwalifikacyjnego nie wymaga uprawianie turystyki wodnej na jachtach motorowych o mocy silnika do 75 kW i o długości kadłuba do 13 m, których prędkość maksymalna ograniczona jest konstrukcyjnie do 15 km/h. W przypadku jachtów przeznaczonych do najmu, uprawianie turystyki wodnej

²⁴ Dz. U. z 2003 r. Nr 6, poz. 69 z późn. zm.

²⁵ Szerzej na ten temat zob. L. Ćwikła, *Prawne aspekty bezpieczeństwa osób uprawiających turystykę wodną*, [w:] *Turystyka wodna jako produkt turystyczny regionu*, red. B. Stankiewicz, M. Prochorowicz, Szczecin 2016, s. 6 – 8.

wymaga odbycia przez prowadzącego jacht szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie. Wymóg ten nie dotyczy osób mających kwalifikacje z zakresu żeglugi morskiej lub śródlądowej (art. 37a ust. 4 ustawy o żegludze śródlądowej). Zgodnie z § 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 maja 2013 r.²⁶ szkolenie z zakresu bezpieczeństwa na wodzie jest przeprowadzane przez armatora jachtu przeznaczonego do najmu lub przez osobę upoważnioną przez armatora przed terminem wynajęcia jachtu. Podczas szkolenia osoba prowadząca jacht zapoznaje się z obowiązującymi przepisami dotyczącymi zasad bezpieczeństwa na wodzie, w tym z informacjami o drogach wodnych. Szkolenie obejmuje także zagadnienia praktyczne, w tym manewrowanie jachtem przeznaczonym do najmu (§ 3). W myśl § 4 rozporządzenia po przeprowadzeniu szkolenia osoba przeszkolona uzyskuje zaświadczenie o ukończeniu szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie. W załączniku nr 2 do rozporządzenia został zamieszczony wykaz kwalifikacji z zakresu żeglugi morskiej lub śródlądowej, których posiadanie zwalnia z obowiązku odbycia szkolenia.

Również w przypadku jachtu morskiego obsadzenie załogą o odpowiednich kwalifikacjach jest jednym z warunków dopuszczenia go do używania w żegludze morskiej (§ 5 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r.). Na kapitana jachtu został nałożony obowiązek zapewnienia, aby każdy członek załogi oraz pasażer został zapoznany z zasadami użytkowania środków ratunkowych będących na wyposażeniu jachtu morskiego oraz z rozkładem alarmowym.

Warto także zwrócić uwagę na to, że uczniowie uprawiający turystykę wodną podczas wycieczek, pozostający pod opieką szkoły lub placówki zdefiniowanej w ustawie z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty²⁷ muszą zostać przeszkoleni w zakresie obsługi sprzętu pływającego oraz posługiwania się wyposażeniem ratunkowym. Stanowi o tym § 35 ust. 2 rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej i Sportu z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny w publicznych i niepublicznych szkołach i placówkach.

Sprawdzenia czy użytkowana jednostka pływająca jest sprawna oraz czy ma wystarczające wyposażenie w środki bezpieczeństwa w przypadku uprawiania turystyki na śródlądowych drogach wodnych stojących i płynących dokonują inspektorzy urzędów żeglugi śródlądowej²⁸. W razie braków w wyposażeniu użytkownik popełnia wykroczenie i podlega – zgodnie z art. 62 pkt 2 ustawy

²⁶ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie (Dz. U. poz. 599).

²⁷ Tekst jedn. Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.

²⁸ Zob. art. 10 ust. 1 w zw. z art. 9 ust. 2 pkt 2 i 4 ustawy o żegludze śródlądowej.

o żegludze śródlądowej – karze grzywny. Grzywna jest wymierzana w granicach określonych przez art. 24 § 1 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń²⁹, czyli może wynosić od 20 do 5000 zł. Organem właściwym do rozpoznania wniosku o ukaranie za wymienione wykroczenie jest sąd. Ponadto na mocy art. 10 ust. 5 pkt 5 ustawy o żegludze śródlądowej w zw. z art. 96 § 1 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia³⁰ oraz art. 24 § 1 k.w. inspektorzy urzędów żegluga śródlądowej uzyskali uprawnienia do nakładania za popełnione wykroczenie w żegludze śródlądowej określone w ustawie o żegludze śródlądowej, grzywny w drodze mandatu karnego w wysokości od 20 do 500 zł. Mandat karny może również nałożyć funkcjonariusz Policji³¹.

Natomiast w razie stwierdzenia w wyniku inspekcji zaniedbania zagrażającego bezpieczeństwu żegluga, statku lub przebywających na nim osób albo zagrażającego zanieczyszczeniem środowiska, a także stwierdzenia uchybienia sanitarnego, lub że statek stanowi zagrożenie bezpieczeństwa żegluga, inspektor może, w drodze decyzji administracyjnej, zatrzymać lub skierować statek do najbliższego postoju oraz zatrzymać dokument dopuszczający statek do żegluga i dokument kwalifikacyjny kierownika statku do czasu usunięcia stwierdzonych naruszeń (art. 11 ust. 2 pkt 2 i 3 ustawy o żegludze śródlądowej).

W przypadku uprawiania turystyki wodnej na obszarach morskich sprawdzenia czy użytkowana jednostka pływająca spełnia wymagania określone w przepisach prawa w zakresie budowy statków, stałych urządzeń i ich wyposażenia dokonują w granicach właściwości terytorialnej dyrektorzy urzędów morskich, którzy wykonują swoje kompetencje przy pomocy inspekcji bandery (inspektorzy mają prawo kontrolowania statków). Z kolei inspektorzy ochrony przeciwpożarowej wykonują inspekcje instalacji przeciwpożarowych oraz sprzętu gaśniczego będącego na wyposażeniu statków oraz innych obiektów pływających³². Armator, który naruszył przepisy w zakresie spełniania przez statek wymagań przepisów prawa w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, podlega administracyjnej karze pieniężnej o równowartości do 1 000 000 jednostek obliczeniowych, zwanych Specjalnym Prawem Ciągnięcia (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy. Z kolei kapitan statku, który naruszył wymagania dotyczące bezpieczeństwa statku określone w ustawie oraz

²⁹ Tekst jedn. Dz. U. z 2015 r. poz. 1094 z późn. zm., dalej: k.w.

³⁰ Tekst jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 395 z późn. zm.

³¹ Zob. tamże, art. 95 § 1.

³² Art. 39 ust. 4 i 5, art. 42 ust. 2 pkt 1 i art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 934 z późn. zm.).

umowach międzynarodowych, podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” dla celów emerytalnych i rentowych. W obydwu przypadkach karę wymierza dyrektor urzędu morskiego w drodze decyzji administracyjnej. Od decyzji przysługuje odwołanie do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej³³.

Turystyka wodna wiąże się często ze zorganizowanymi formami, takimi jak spływy czy regaty. Są to imprezy, które z założenia mogą wpłynąć na porządek i bezpieczeństwo na drodze wodnej lub stworzyć utrudnienie dla ruchu żeglugowego. W związku z tym organizator musi zadbać o uzyskanie odpowiedniego pisemnego zezwolenia na zorganizowanie imprezy na wodzie. Zezwolenia takiego udziela dyrektor właściwego terytorialnie urzędu żeglugi śródlądowej, na mocy § 1.23 Przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych, stanowiących załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych. Organizator obowiązany jest również do powiadomienia Policji, pogotowia ratunkowego, straży pożarnej oraz organu administracji publicznej wykonującego uprawnienia właściciela wody w zakresie rybactwa śródlądowego albo osoby władającej obwodem rybackim na podstawie umowy zawartej z właściwym organem administracji publicznej. Z kolei w myśl § 7 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 listopada 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa przy uprawianiu turystyki wodnej organizator imprez żeglarskich lub motorowodnych obowiązany jest wyznaczyć osobę odpowiedzialną za bezpieczeństwo danej imprezy.

VI. Podsumowanie

Podsumowując całość poczynionych rozważań wypada stwierdzić, że związane – ze względu na charakter opracowania – przedstawienie wszystkich wymagań stawianych jednostkom pływającym przez przepisy prawa okazało się przedsięwzięciem niezmiernie trudnym, przede wszystkim ze względu na niesłychane rozbudowanie i rozproszenie regulacji prawnych. Co prawda w ostatnich latach ustawodawca dokonał licznych nowelizacji przepisów, mających na celu zagwarantowanie bezpiecznego podejmowania aktywności w zakresie użytkowania

³³ Zob. art. 126 pkt 1, art. 128 ust. 1 pkt 1 i art. 130 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

statków śródlądowych i morskich, a także zaczęły obowiązywać nowe akty prawne, jednak działania te trudno uznać za wystarczające. Wprowadzone zmiany miały przede wszystkim charakter porządkujący, chociaż w zamierzeniu ustawodawcy miały skutkować również uproszczeniem regulacji poprzez usunięcie szeregu restrykcji i utrudnień, które nie występują w prawodawstwie innych państw europejskich. Faktem jest, że dokonano liberalizacji niektórych wymagań, szczególnie w odniesieniu do jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m, co zasługuje na aprobatę, ale np. wymagania co do przewozu po akwenach osób nie umiejących pływać uległy zaostrzeniu. Nadal na uproszczenie czeka procedura rejestracyjno – nadzorcza nad jachtamiorskimi. W obecnym stanie prawnym jacht morski *de facto* musi być dwukrotnie poddany przeglądowi technicznemu: raz przez Polski Rejestr Statków lub inspektora zespołu nadzoru technicznego Polskiego Związku Żeglarskiego, zaś drugi raz w ramach inspekcji przeprowadzanej przez dyrektorów urzędów morskich. Trudno wskazać *ratio legis* takiego rozwiązania, natomiast na pewno nie zachęca ono do uprawiania żeglarstwa.

Jeśli chodzi o wyposażenie jednostek pływających, to określone w przepisach wymagania są wymaganiami minimalnymi, co oznacza, że ustawodawca uznał, iż są one wystarczające dla zapewnienia odpowiedniego standardu bezpieczeństwa członków załogi. Oczywiście konkretna jednostka pływająca może być wyposażona w dodatkowe środki bezpieczeństwa.

Naturalnie pojawia się pytanie czy przepisy prawne w obecnym kształcie są w stanie zagwarantować bezpieczne uprawianie turystyki wodnej? Niewątpliwie należyty stan techniczny sprzętu służącego podejmowanej aktywności jest tu podstawą, ale należy pamiętać, że równie ważne jest to, by impreza turystyczna (spływ, rejs itp.), była prawidłowo zaplanowana i dostosowana do możliwości uczestników.

Należy też postawić pytanie, czy obecnie obowiązujące przepisy regulujące uprawianie turystyki wodnej nadal nie są zbyt szczegółowe i restrykcyjne. Jest rzeczą oczywistą, że przede wszystkim powinny one zapewnić bezpieczeństwo, rozumiane jako bezpieczeństwo ogólne w żegludze i w tym zakresie ingerencja ustawodawcy powinna mieć miejsce, natomiast wydaje się, że przepisy dotyczące osób żeglujących rekreacyjnie we własnym zakresie, na własną odpowiedzialność i własne ryzyko powinny być ograniczone do niezbędnego minimum. Na kwestie te zwróciło uwagę ogólnopolskie Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych w piśmie skierowanym do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, datowanym na 17 lutego 2016 r. Stowarzyszenie postuluje uproszczenie przepisów dotyczących rejestracji jachtów morskich, wydanie rozporządzenia

w sprawie inspekcji tychże jachtów i kart bezpieczeństwa, zwolnienie z obowiązku zgłaszania wejścia i wyjścia przez jachty morskie oraz ich ruchu po portach oraz by można było żaglować na jachtach śródlądowych o długości kadłuba do 13 m bez konieczności posiadania uprawnień³⁴.

Z zamieszczonego w dniu 25 lutego 2016 r. przez Biuro Prasowe Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na stronie internetowej komunikatu wynika, że Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, po serii spotkań z przedstawicielami żeglarstwa rekreacyjnego i sugestii płynących z tego środowiska zamierza przygotować w najbliższym czasie projekt nowelizacji obowiązujących aktów prawnych, gdyż obecne przepisy są zbyt restrykcyjne i hamują rozwój tej branży³⁵. Inicjatywę ministra należy uznać za właściwą i bardzo potrzebną, gdyż zapewnienie partycypacji społecznej oraz możliwości zajęcia stanowiska jest warunkiem *sine qua non* dla identyfikacji potrzeb i oczekiwań uprawiających turystykę wodną. Według zapowiedzi, głównym celem zmian w prawie ma być „wprowadzenie zachęt i popularyzacja tej formy wypoczynku”. Należy mieć nadzieję, że powyższa zapowiedź zostanie zrealizowana i dotychczasowe bariery rozwoju turystyki wodnej zostaną usunięte lub przynajmniej znacznie zredukowane.

Bibliografia do części II:

Akty prawne:

Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (tekst jedn. Dz. U. z 2015 r. poz. 1094 z późn. zm.).

Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zdarzeniom na morzu z 1972 roku, sporządzona w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61).

Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 934 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (tekst jedn. Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156 z późn. zm.).

³⁴ <http://www.saj.org.pl/aktualnosci/209-piszemy-do-nowego-ministra.html> [1.02.2017].

³⁵ Zob. <https://www.mgm.gov.pl/119-potrzebne-zmiany-przepisow-dotyczacych-zeglarstwa-rekreacyjnego> [1.02.2017].

- Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 1458 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 395 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej i Sportu z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny w publicznych i niepublicznych szkołach i placówkach (Dz. U. z 2003 r. Nr 6, poz. 69 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. Nr 212, poz. 2072).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 19 listopada 2004 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla rekreacyjnych jednostek pływających (Dz. U. Nr 258, poz. 2584).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz. U. Nr 144, poz. 1211).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 5 września 2007 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz. U. Nr 175, poz. 1228).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej oraz upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków (Dz. U. Nr 216, poz. 1423).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 czerwca 2011 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz. U. Nr 119, poz. 688).
- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 281).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 17 stycznia 2012 r. w sprawie podmiotów upoważnionych do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m (Dz. U. poz. 79).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. poz. 326 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego (Dz. U. poz. 1313).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie (Dz. U. poz. 599).

- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 listopada 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa przy uprawianiu turystyki wodnej (Dz. U. poz. 1366).
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylająca dyrektywę 94/25/WE (Dz. U. UE L 354 z 28.12.2013, str. 90).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 września 2014 r. w sprawie wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi (Dz. U. poz. 1335).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. poz. 1118).
- Ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1320).
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych (Dz. U. poz. 807).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 9 sierpnia 2016 r. w sprawie zwolnienia jachtu morskiego z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych (Dz. U. poz. 1312).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 sierpnia 2016 r. w sprawie inspekcji jachtów morskich, instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego i wzoru karty bezpieczeństwa jachtu morskiego (Dz. U. poz. 1407).

Literatura:

- Ćwikła L., *Prawne aspekty bezpieczeństwa osób uprawiających turystykę wodną*, [w:] *Turystyka wodna jako produkt turystyczny regionu*, red. B. Stankiewicz, M. Prochorowicz, Szczecin 2016.

Inne źródła:

- Polski Związek Żeglarski – Morski Zespół Techniczny, Przepisy nadzoru, budowy i wyposażenia jachtów morskich, <http://pya.org.pl/files/Komisje%20PZ%C5%BB/komisja-techniczna/przepisy-nadzoru-budowy-i-wyposazenia-jachtow-morskich.pdf> [1.02.2017].
- Uzasadnienie do rozporządzenia Ministra Rozwoju w sprawie zasadniczych wymagań dla rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych, <http://legislacja.rcl.gov.pl/docs//526/12284609/12349139/12349140/dokument218197.pdf> [1.02.2017].

Netografia:

- <http://www.saj.org.pl/aktualnosci/159-opinia-do-projektu-nowelizacji-ustawy-o-bezpieczenstwie-morskim.html> [1.02.2017].
- <http://www.saj.org.pl/aktualnosci/209-piszemy-do-nowego-ministra.html> [1.02.2017].
- http://www.umgdy.gov.pl/wp-content/uploads/2014/10/FSC_decyzja_MTBiGM.pdf [1.02.2017].
- <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//520/12278607/12320616/12320617/dokument209574.pdf> [1.02.2017].
- <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//520/12278607/12320622/12320625/dokument209563.pdf> [1.02.2017].
- <https://www.mgm.gov.pl/119-potrzebne-zmiany-przepisow-dotyczacych-zeglarstwa-rekreacyjnego> [1.02.2017].

Streszczenie

W artykule podjęto próbę całościowej analizy i oceny obowiązujących przepisów prawnych, mających na celu zagwarantowanie bezpiecznego podejmowania aktywności w ramach turystyki wodnej, z uwzględnieniem nowelizacji, które miały miejsce w ostatnich latach, odnoszących się do różnego rodzaju jednostek pływających, w szczególności jachtów śródlądowych i morskich. W części drugiej wskazano, jakie wymagania techniczne musi spełniać jednostka pływająca oraz w jakie środki bezpieczeństwa musi być wyposażona.

SŁOWA KLUCZOWE: turystyka, turystyka wodna, jednostka pływająca turystyczno-rekreacyjna

Summary

The article attempts a comprehensive analysis and assessment of the current legal regulations implemented in order to ensure taking part in activities within water tourism safely. The analysis takes into account the amendments that took place in recent years regarding various types of vessels, especially inland and sea yachts. Part 2 indicates technical requirements that a vessel must meet and safety measures it must be equipped with.

KEY WORDS: tourism, water tourism, tourist-recreational vessel

Autor

dr hab. Leszek Ćwikła – kierownik Katedry Historii Prawa, Wydział Zamiejscowy Prawa i Nauk o Społeczeństwie KUL w Stalowej Woli, dyrektor Instytutu Prawa i Ekonomii, zainteresowania: historia prawa, prawo turystyczne