

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

Safety Conditions of Tourist-Recreational Vessels with regard to the Provisions of Law (Part 1)

I. Wprowadzenie

W Polsce - ze względu na dobrze rozwiniętą sieć wodną oraz dostęp do Morza Bałtyckiego - istnieją szerokie możliwości uprawiania wielu form turystyki wodnej¹. W ostatnich latach - podobnie jak na całym świecie - wyraźnie wzrasta zainteresowanie uprawianiem tego rodzaju turystyki, zarówno niezorganizowanej, jak i zorganizowanej, indywidualnej i grupowej². Taki stan rzeczy spowodowany jest wieloma czynnikami. Przede wszystkim wzrasta świadomość zdrowotna w społeczeństwie, a co za tym idzie - daje się obserwować m.in. odwrót od masowej turystyki wypoczynkowej i wyraźny zwrot człowieka ku naturze i turystyce aktywnej, a turystyka wodna pozwala na spędzanie wolnego czasu w sposób aktywny

¹ Opis szlaków wodnych zob. R. Szewczyk, *Wodne szlaki turystyczne*, Warszawa 2013.

² M. Leszczyńska, *Turystyka wodna hitem wakacji. Są już nowe pomysły*, http://bydgoszcz.gazeta.pl/bydgoszcz/1,48722,16292561,Turystyka_wodna_hitem_wakacji_Sa_juz_nowe_pomysly.html#ixzz3E3Nmu5Hw [1.10.2016]; *Wakacje pod żaglami bez patentu*, <http://www.rp.pl/artykul/1139586-Wakacje-pod-żaglami-bez-patentu.html> [1.10.2016]; K. Stańkowska i in., *Profilaktyczno-zdrowotne aspekty rekreacyjnego uprawiania sportów wodnych*, [w:] *Sporty wodne w rekreacji*, pod red. R. Błachy, Wrocław 2004, s. 11-12; K. Klementowski, *Rola i znaczenie turystyki i sportów wodnych we współczesnych zachowaniach turystyczno-rekreacyjnych*, [w:] *Sporty wodne w rekreacji*, pod red. R. Błachy, Wrocław 2004, s. 137-148. Światowa Organizacja Turystyki (UNWTO - United Nations World Tourism Organization) ogłosiła rok 2010 Rokiem Turystyki Wodnej, również Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze (PTTK) ogłosiło „Rok 2010 rokiem Turystyki wodnej w Polsce”. Z kolei Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego rok 2013 uczynił rokiem turystyki wodnej.

na świeżym powietrzu, w bezpośrednim kontakcie z przyrodą. Zdecydowany wzrost zainteresowania różnymi formami turystyki wodnej związany jest również z poprawą stanu szlaków wodnych, ich dostępnością, promocją oraz rozbudową infrastruktury brzegowej³. Ponadto istotnymi czynnikami stymulującymi są wzrost

³ W Polsce szlaki dla turystyki wodnej liczą ponad 11 tys. km, z tego 14% stanowią szlaki o walorach międzynarodowych, 58,5 % to szlaki o walorach ogólnokrajowych, zaś 27,5 % to szlaki o walorach regionalnych (przy ocenie atrakcyjności uwzględniono m.in. walory przyrodnicze, czystość wód i powietrza, poziom hałasu, zalesienie, walory krajoznawcze naturalnych krajobrazów, dostępność brzegów, zagospodarowanie szlaku i odpowiednie warunki do żeglowania). Jeśli chodzi o jeziora i sztuczne zbiorniki, to 47,3% powierzchni akwenów nadano znaczenie międzynarodowe, 21,0% powierzchni akwenów nadano znaczenie ogólnokrajowe, zaś 31,7% powierzchni akwenów nadano znaczenie regionalne (zob. Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Część 1. Analiza funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego oraz turystyki wodnej w Polsce, Rotterdam-Warszawa 2011, s. 160-161, http://mdwe70.pl/uploads/article/files/3.1.1.%20Program%20rozwoju%20infrastruktury%20transportu%20wodnego_24095.pdf [1.10.2016]; T. Lijewski, B. Mikułowski, J. Wyrzykowski, *Geografia turystyczna Polski*, wyd. 5, Warszawa 2008, s. 162). Blisko 34% szlaków turystycznych dostępnych jest dla wszystkich rodzajów łodzi i statków (jachtów żaglowych, motorowych i kajaków), pozostałe natomiast są dostępne tylko dla kajaków. W 2008 r. podjęto realizację siedmiu inwestycji turystycznych o zasięgu ogólnopolskim i ponadregionalnym niezbędnych dla rozwoju turystyki wodnej realizowanych przy wsparciu finansowym ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka pod nazwą „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym”. Główną instytucją nadzorującą realizację Programu i zarządzającą Programem była Instytucja Zarządzająca, której rolę pełnił Minister Rozwoju (Departament Konkurencyjności i Innowacyjności), zaś Instytucją Pośredniczącą II stopnia (Instytucją Wdrażającą) była Polska Organizacja Turystyczna (zob. <http://www.pot.gov.pl/6-4fundusze-ue/l/dzialanie-6-4-po-ig> [1.10.2016]; <http://pot.gov.pl/nowosci/l/wiadomosci/wiadomosci-z-pot/inwestycje-w-produkty-turystyczne-o-znaczeniu-ponadregionalnym> [1.10.2016]). Realizacja tych projektów miała na celu poprawę drożności szlaków wodnych, umożliwiła powstanie lub modernizację nowych portów, marin i przystani żeglarskich, przystanków tramwajów wodnych oraz poprawę lub stworzenie na nowo systemu nabrzeży i bulwarów. Konieczność poprawy warunków żeglugowych i nawigacyjnych oraz modernizację infrastruktury na drogach wodnych o znaczeniu turystycznym zapisano w przyjętej 22 stycznia 2013 r. w drodze uchwały Rady Ministrów Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) (zob. uchwałę Nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), M.P. poz. 75). Wyznacza ona działania strategiczne, jakie należy podjąć m.in. w zakresie rewitalizacji i modernizacji śródlądowych dróg wodnych w Polsce (w tym dróg wodnych o znaczeniu turystycznym) oraz w zakresie transportu morskiego (ma nastąpić rozwój małych portów i przystani morskich w zakresie obsługi morskich przewoźników pasażerskich i żeglarstwa oraz turystyki). W dniu 14 czerwca 2016 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”, przedłożoną przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Modernizacja śródlądowych dróg wodnych ma przyczynić się do wzrostu udziału żeglugi śródlądowej w rynku usług transportowych, a także do wzrostu konkurencyjności portów morskich ujścia Odry i Wisły i aktywizacji gospodarczej obszarów usytuowanych wzdłuż głównych szlaków żeglugowych. Realizacja tego dokumentu ma m.in. wpłynąć na poprawę warunków funkcjonowania żeglugi pasażerskiej oraz turystyczno-rekreacyjnej (zob. www.gospodarkamorska.bip.gov.pl/fobjects/download/150531 [1.09.2016]). Niektóre województwa, miasta lub gminy posiadają programy lub strategie rozwoju turystyki wodnej jako odrębne dokumenty (zob. np. Program rozwoju infrastruktury portów i przystani żeglarskich województwa zachodniopomorskiego w regionie Odry, Zalewu Szczecińskiego i wybrzeża Morza Bałtyckiego, <http://eregon.wzp.pl/strategie/>

poziomu produktu krajowego brutto na jednego mieszkańca oraz coraz większe zainteresowanie Polską ze strony turystów zagranicznych. Atrakcyjność turystyki wodnej podnoszą również walory przyrodnicze terenów, na których może być ona uprawiana (kompleksy leśne, parki krajobrazowe i parki narodowe) oraz walory kulturowe, tj. zamki, pałace, kościoły, folklor regionu, muzea, zabytkowe obiekty. Ważną rolę odgrywają też inicjatywy władz centralnych (choć – jak się wydaje – niewystarczające)⁴ i lokalnych, organizacji społecznych⁵ oraz inwestorów prywat-

program-rozwoju-infrastruktury-portow-i-przystani-zeglarskich-województwa [1.10.2016], Program rozwoju turystyki wodnej na obszarze dorzecza rzeki Odry oraz Jeziora Dąbie i Jeziora Miedwie. Praca wykonana na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, http://www.turystyka.wzp.pl/sites/default/files/files/22168/25952600_1412986871_Program_rozwoju_turystyki_wodnej.pdf [1.10.2016], Program rozwoju turystyki wodnej na obszarze Pojezierza Drawskiego, Myśliborskiego i Wałeckiego oraz w dorzeczu Parsęty i Regi, <http://www.turystyka.wzp.pl/aktualnosci/program-rozwoju-turystyki-wodnej-na-obszarze-pojezierza-drawskiego-mysliborskiego-i-waleckiego-oraz> [1.10.2016], Strategia promocji turystyki wodnej w województwie zachodniopomorskim na lata 2013-2020, http://www.project-marriage.net/fileadmin/user_upload/Strategy_watourism_Zachodniopomorskie_PL_long_version.pdf [1.10.2016]). Kwestie te zostały również uwzględnione w regionalnych i lokalnych strategiach rozwoju turystyki.

⁴ Zob. http://polskieszlakiwodne.pl/prawo_i_ekonomia/1728,Polskie_rzadu_nie_chca_drog_wodnych# [dostęp 1.10.2016]. Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2015 r. zostało utworzone Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2078), które odpowiada m.in. za opracowywanie założeń i kierunków rozwoju transportu morskiego oraz infrastruktury portowej, a także za wykonywanie zadań w zakresie transportu morskiego i żeglugi śródlądowej. Obecnie w polskim parlamencie funkcjonują dwa parlamentarne zespoły, których celem jest m.in. podejmowanie inicjatyw na rzecz poprawy warunków uprawiania turystyki wodnej. Są to: Parlamentarny Zespół ds. Narodowego Programu Rewitalizacji, Rozwoju i Wykorzystania Potencjału Gospodarczego Polskich Rzek (utworzony 29 stycznia 2016 roku) oraz Parlamentarny Zespół Przyjaciół Odry (utworzony 18 listopada 2015 roku), zob. [http://orka.sejm.gov.pl/opinie8.nsf/nazwa/zesp_polskichrzek/\\$file/zesp_polskichrzek.pdf](http://orka.sejm.gov.pl/opinie8.nsf/nazwa/zesp_polskichrzek/$file/zesp_polskichrzek.pdf) [1.10.2016]; [http://orka.sejm.gov.pl/opinie8.nsf/nazwa/zesp_przyjaciolOdry/\\$file/zesp_przyjaciolOdry.pdf](http://orka.sejm.gov.pl/opinie8.nsf/nazwa/zesp_przyjaciolOdry/$file/zesp_przyjaciolOdry.pdf) [1.10.2016]. Obydwa zespoły odbyły po kilka posiedzeń, ale na efekty ich pracy jest jeszcze za wcześnie. Natomiast w latach 2011-2015 w parlamencie funkcjonował Parlamentarny Zespół ds. Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej (utworzony 21 grudnia 2011 roku). Zgodnie § 1 regulaminu Zespołu, jego celem było podejmowanie prac legislacyjnych w zakresie uprawiania turystyki wodnej - szczególnie w zakresie żeglugi śródlądowej, inwestowania w drogi wodne, podejmowanie prac legislacyjnych w zakresie transportu i turystyki wodnej oraz produkcji jednostek pływających, a także popularyzacja żeglugi śródlądowej w Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto zespół miał wspierać samorządy w zakresie wykorzystania funduszy Unii Europejskiej do tworzenia, rozbudowy i modernizacji dróg wodnych i turystyki wodnej w Rzeczypospolitej Polskiej oraz nawiązywać współpracę z krajami Europy Zachodniej o rozwiniętej żegludze śródlądowej w zakresie wymiany doświadczeń legislacyjnych w tej dziedzinie. W latach 2012-2013 Zespół odbył cztery posiedzenia, co może świadczyć o jego małej aktywności. (<http://www.senat.gov.pl/sklad/senatorowie/zespoły/parlamentarny,9,parlamentarny-zespol-ds-drog-wodnych-i-turystki-wodnej.html> [1.10.2016]).

⁵ Przykładowo, zawiązane w 2004 roku Stowarzyszenie Rozwoju Regionalnego „Pomost” podjęło inicjatywę stworzenia sieci portów i przystani żeglarskich na szlaku wodnym Odry, Jeziora

nych, zainteresowanych rozwojem turystyki na swoim terenie. Ich efektem jest tworzenie atrakcyjnej oferty turystycznej oraz np. dbałość o obiekty dziedzictwa kulturowego czy poprawa czystości wód płynących i stojących⁶.

Turystyka wodna jest rodzajem turystyki kwalifikowanej i w związku z tym jej uprawianie wymaga pewnych umiejętności. Aby można było odbyć wodną wędrowkę turystyczną niezbędna jest umiejętność prowadzenia wykorzystywanej jednostki pływającej: w przypadku żeglarstwa śródlądowego (rzecznego lub jeziorowego), lub żeglarstwa morskiego - jachtu, w przypadku żeglarstwa lądowego - bojera, w przypadku kajakarstwa klasycznego (nizinnego), kajakarstwa górskiego lub kajakarstwa morskiego, zwanego żeglarstwem kajakowym - kajaka, odpowiednio - nizinnego, morskiego lub górskiego, zaś w przypadku wioślarstwa turystycznego - łodzi wioślarskiej. Osoby pragnące uprawiać turystykę motorowodną śródlądową lub morską muszą umieć prowadzić łódź z silnikiem mechanicznym, który stanowi główną siłę napędową lub kajak, łódź wiosłową czy żaglową, w których silnik stanowi napęd pomocniczy. W przypadku cieszącego się coraz większym zainteresowaniem barginu, konieczne jest posiadanie umiejętności prowadzenia barki turystycznej, będącej rodzajem płaskodennego jachtu motorowego. Miłośnicy raftingu muszą, w zależności od używanego sprzętu, posiadać umiejętność prowadzenia tratwy, łodzi, pontonu lub kajaka. Pewnych umiejętności wymaga również prowadzenie roweru wodnego, skutera wodnego, łodzi pneumatycznej, poduszkowca czy wodolotu. Uprawiający turystykę wodną często muszą też umieć posługiwać się sprzętem turystycznym, takim jak deska (w przypadku surfingu), narty wodne, ponton pneumatyczny, sprzęt do nurkowania, itp. Ważna też jest umiejętność posługiwania się sprzętem ratunkowym oraz umiejętność zachowania się w środowisku naturalnym i w obiektach turystycznych⁷. Brak tych umiejętności, posiadanie ich w stopniu niedostatecznym czy brawura stanowią potencjalne zagrożenie⁸.

Dąbie, Zalewów Szczecińskiego i Kamieńskiego oraz południowego Bałtyku. Program inwestycyjny nazwano „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski - Projekt Cywilizacyjny sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego”. Dzięki realizacji projektu powstała sieć nowych i zmodernizowanych portów i przystani jachtowych. Zob. <http://marinas.pl/mariny/> [1.10.2016]; <http://issa.com.pl/informacja-dla-zeglarzy-zachodniopomorski-szlak-zeglarski> [1.10.2016].

⁶ Zob. Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Część 1. Analiza funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego oraz turystyki wodnej w Polsce, s. 162-165 oraz M.M., *Idą lepsze czasy dla turystyki wodnej*, „Wiadomości Turystyczne”, http://www.wiadomosciturystyczne.pl/aktualnosci/1191,,,ida_lepsze_czasy_dla_turystyki_wodnej.html [1.10.2016].

⁷ J. Merski, J. Warecka, *Turystyka kwalifikowana, turystyka aktywna*, Warszawa 2009, s. 11-17.

⁸ W niektórych przypadkach prawo wymaga zdania egzaminu potwierdzającego posiadanie specjalistycznej wiedzy i umiejętności z zakresu danego rodzaju turystyki wodnej i uzyskania odpowiedniego

Dla bezpiecznego uprawiania turystyki wodnej, oprócz posiadania pewnych umiejętności, konieczne jest by sprzęt turystyczny był sprawny technicznie, bowiem podczas eksploatacji napotyka on na różne warunki pogodowe (może się zdarzyć, że również ekstremalne), które mogą stwarzać niebezpieczeństwo dla niego, jego użytkownika czy przebywającej na nim załogi. Sprawność zarówno jednostki pływającej, jak i pozostałego sprzętu ocenia ich użytkownik (w razie wypożyczenia za sprawność wypożyczanego sprzętu odpowiada podmiot prowadzący wypożyczalnię). W niektórych przypadkach sprzęt musi spełniać różne wymogi określone przepisami prawa. W obecnym stanie prawnym wymogi te dotyczą przede wszystkim jachtów (zarówno o napędzie żaglowym, jak i motorowym, także mechanicznym lub motorowo-żaglowym) i są odrębnie określone dla jachtów śródlądowych oraz dla jachtów morskich⁹.

Poniższe rozważania odnoszą się do sprzętu wykorzystywanego do celów turystycznych lub rekreacyjnych przez samego właściciela czy dysponenta, nie zaś sprzętu wykorzystywanego do świadczenia usług turystycznych lub rekreacyjnych dla innych osób, co wymaga prowadzenia działalności gospodarczej.

II. Rozbieżności terminologiczne

Aby przejść do dalszych rozważań, należy wyjaśnić kwestię terminologii stosowanej w aktach prawnych regulujących uprawianie turystyki wodnej. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę na pewne różnice występujące przy określeniu jednostki pływającej, wykorzystywanej do uprawiania wodnych podróży turystycznych. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej¹⁰ ustawodawca posługuje się terminem „statek”, którym - jak stanowi art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. g ustawy - jest każde urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego, w tym również wodolot i poduszkowiec, przeznaczone

dokumentu potwierdzającego posiadanie uprawnień do jej uprawiania. Szerzej na ten temat zob. L. Ćwikła, *Prawne aspekty bezpieczeństwa osób uprawiających turystykę wodną* (w druku).

⁹ Do dnia 16 października 2010 r. obowiązywały przepisy określające wymogi, które musiał spełniać sprzęt używany do nurkowania. Chodzi tu o rozporządzenie Ministra Sportu z dnia 17 sierpnia 2006 r. w sprawie zasad bezpieczeństwa przy uprawianiu płetwonurkowania (Dz. U. Nr 154, poz. 1103). Zgodnie z § 8 rozporządzenia sprzęt używany do nurkowania, powinien zapewnić bezpieczne nurkowanie i być odpowiednio dobrany do zaplanowanego nurkowania i umiejętności posiadanych przez uczestników nurkowania, być sprawny technicznie oraz spełniać wymagania określone w Polskich Normach dotyczących sprzętu do nurkowania. Obecnie brak jest aktu prawnego regulującego zasady bezpieczeństwa podczas nurkowania.

¹⁰ Tekst jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 1458 z późn. zm.

lub używane na śródlądowych drogach wodnych do uprawiania sportu lub rekreacji, przy czym w myśl art. 37a ust. 1 „uprawianie sportu lub rekreacji” oznacza „uprawianie turystyki wodnej”. Kodeks morski¹¹ w art. 2 § 1 wprowadził definicję „statku morskiego”, którym jest „każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej” (zgodnie ze stanowiskiem doktryny statkiem morskim nie jest urządzenie pływające, którego konstrukcja nie pozwala na przeciwstawienie się żywiołowi morskemu, np. kajak, mała łódź wiosłowa, tratwa¹²). Statek został zdefiniowany również w innych „ustawach morskich”. I tak w myśl art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki¹³ statkiem jest każde urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również wodoloty, poduszkowce oraz statki podwodne (dodatkowo art. 4 pkt 1b ustawodawca zdefiniował statek sportowy, którym jest statek bez względu na napęd, wykorzystywany w celach sportowych lub rekreacyjnych). Taka sama definicja statku została zamieszczona w art. 3 pkt 8 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim¹⁴. Z kolei w rozumieniu ustawy o bezpieczeństwie morskim¹⁵, statek to urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również: wodoloty, poduszkowce oraz statki podwodne, chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej.

Własnymi definicjami statku posługują się również międzynarodowe umowy morskie, dotyczące jednostek rekreacyjnych. Jak stanowi art. 2 pkt 3 konwencji sporządzonej w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego¹⁶, termin „statek” oznacza statek jakiegokolwiek typu, pływający w środowisku morskim i obejmuje wodoloty, poduszkowce, statki podwodne oraz jednostki pływające. Ponadto w art. 9 konwencji występuje termin „statek turystyczny”, ale nie zostało ono zdefiniowane. Niemal identyczną definicję zawiera konwencja MARPOL¹⁷, zgodnie z którą „statek” to jednostka pływająca jakiegokolwiek typu używana w środowisku morskim, w tym wodoloty, poduszkowce, statki podwodne oraz urządzenia pływające.

¹¹ Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (t. jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 66), dalej: k.m.

¹² D. Pyć, *Komentarz do art. 2 Kodeksu morskiego*, [w:] *Kodeks morski. Komentarz*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, LEX/el. 2012, nr 8666.

¹³ T. jedn. Dz. U. z 2015 r. poz. 434 z późn. zm.

¹⁴ Dz. U. Nr 93, poz. 899 z późn. zm.

¹⁵ Zob. art. 5 pkt 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (t. jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 281).

¹⁶ Dz. U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346.

¹⁷ Zob. art. 2 pkt 4 międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (t. jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 761).

Także w myśl postanowień tzw. konwencji o zatapianiu¹⁸ termin „statek” oznacza wszelkiego rodzaju statki wodne i obejmuje poduszkowce i urządzenia pływające, niezależnie od tego, czy poruszają się za pomocą własnego napędu, czy też nie. Konwencja COLREG¹⁹ posługuje się terminem „statek” oznaczającym wszelkiego rodzaju urządzenie pływające, nie wyłączając urządzeń bezwypornościowych i wodnosamolotów, używanych lub nadających się do użytku jako środek transportu wodnego. W rozumieniu konwencji AFS²⁰ termin „statek” oznacza jakikolwiek statek dowolnego typu, eksploatowany w środowisku morskim i obejmuje: wodoloty, poduszkowce, pojazdy wodne, łodzie podwodne oraz pływające statki.

Po analizie powyższych definicji statku nasuwa się wniosek, że są one niezwykle szerokie i otwarte, zaś występujące różnice w praktyce mogą utrudniać stosowanie przepisów prawnych.

Jednym z rodzajów statku, powszechnie wykorzystywanym przy uprawianiu turystyki wodnej jest jacht. Niestety potoczne rozumienie terminu „jacht” różni się od rozumienia prawnego tego typu jednostki pływającej. W języku potocznym za jacht uznaje się każdą jednostkę pływającą o napędzie żaglowym, motorowym, mechanicznym lub motorowo-żaglowym, w zależności od konstrukcji i wyposażenia, służącą najczęściej do celów sportowych i turystycznych²¹. Tak też definiowany jest jacht w ustawie o żegludze śródlądowej oraz rozporządzeniach wydanych na jej podstawie.

Natomiast nieco inaczej wygląda sytuacja w przypadku jachtów morskich. Otóż w polskim prawie morskim wśród statków morskich wyodrębnia się kategorię statków sportowych lub rekreacyjnych²², zaś szczególnym ich rodzajem jest jacht, którym jest statek stanowiący polską własność, używany wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości kadłuba do 24 metrów²³. Zatem statkiem sportowym lub rekreacyjnym może być każdy

¹⁸ Zob. art. III ust. 2 konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji, sporządzonej w Moskwie, Waszyngtonie, Londynie i Meksyku dnia 29 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 11, poz. 46 z późn. zm.).

¹⁹ Zob. правило 3 lit. а konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku, sporządzonej w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61).

²⁰ Zob. art. 2 ust. 9 międzynarodowej konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwpiorostowych na statkach, podpisanej w Londynie dnia 5 października 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 134, poz. 851).

²¹ A. Kolaszewski, P. Świdwiński, *Żeglarz jachtowy i jachtowy sternik morski*, Warszawa 2015, s. 23.

²² Zob. art. 4 k.m.

²³ Zob. § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2004 r. w sprawie polskiego rejestru jachtów (Dz. U. z 2005 r. Nr 6, poz. 43).

statek o polskiej przynależności (stanowiący polską własność, uznany za stanowiący polską własność, posiadający czasową polską przynależność), natomiast jachtem może być tylko statek stanowiący polską własność. Poza kryterium własnościowym kluczowe znaczenie ma rzeczywiste przeznaczenie jednostki, tzn. jacht może być eksploatowany jedynie w celach sportowych lub rekreacyjnych. Należy zauważyć, że w ustawodawstwie brak jest legalnej definicji statku używanego wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji. W praktyce mogą więc pojawić się wątpliwości, kiedy mamy do czynienia z taką jednostką. Przykładowo, powstaje pytanie, czy tego typu statkiem jest statek, który służy do organizacji rejsów wypoczynkowych? Według jednego stanowiska działalność rekreacyjna nie musi mieć charakteru nieodpłatnego i może być realizowana w ramach prowadzonej działalności gospodarczej. Z kolei według innego stanowiska cel rekreacyjny nie może być powiązany z prowadzeniem działalności zarobkowej, gdyż jest realizowany „dla przyjemności” i nie wiąże się z chęcią zysku, a w związku z tym statkiem używanym wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji jest jedynie statek służący do celów nieodpłatnej turystyki wodnej. Aby rozstrzygnąć, które stanowisko jest słuszne, należy posłużyć się przepisami ustawy o bezpieczeństwie morskim. W art. 5 pkt 7, znowelizowanym z dnia 8 grudnia 2015 r., ustawa zawiera definicję jachtu morskiego, zgodnie z którą, jachtem morskim jest jacht rekreacyjny lub jacht komercyjny, przeznaczony lub używany do celów sportowych lub rekreacyjnych na wodach morskich. Następnie w pkt 8 został zdefiniowany jacht rekreacyjny, którym jest statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, inny niż jacht komercyjny, zaś w pkt 9 znajduje się definicja jachtu komercyjnego, którym jest statek przeznaczony do celów sportowych lub rekreacyjnych, używany do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów w ramach prowadzenia działalności polegającej na odpłatnym przewozie osób, odpłatnym wykonywaniu rejsów szkoleniowych, odpłatnym udostępnianiu statku w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie, odpłatnym udostępnianiu statku obsadzonego załogą lub każdym innym odpłatnym udostępnianiu statku. Z kolei jeśli statek przeznaczony jest lub używany do przewozu więcej niż 12 pasażerów, to zgodnie z art. 5 pkt 4 jest statkiem pasażerskim. W związku z powyższym należy uznać, iż jachtem używanym wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji jest jacht wykorzystywany do celów nieodpłatnej turystyki wodnej przez samego właściciela czy dysponenta, natomiast jacht używany do prowadzenia działalności gospodarczej, polegającej na przewozie nie więcej niż 12 osób, mimo że również służy do celów

turystycznych lub rekreacyjnych, to jednak w świetle przepisów prawa morskiego nie jest jachtem używanym wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji²⁴.

Oprócz kryteriów własnościowego oraz określonego rodzaju żeglugi, ustawodawca wprowadził jeszcze trzecie kryterium wyodrębnienia jachtu - wielkościowe. Zgodnie z tym kryterium za jacht może być uznana jedynie jednostka o długości kadłuba do 24 m. Jednak ustawodawca nie jest zbyt konsekwentny, gdyż nie dba o jednolitość terminologiczną i np. w rozporządzeniu z dnia 28 lutego 2012 r. używa terminu „jacht morski” w odniesieniu do jednostki o długości co najmniej 24 m²⁵.

W ustawodawstwie - w przypadku gdy regulacja dotyczy jachtów przeznaczonych do żeglugi zarówno śródlądowej, jak i morskiej - stosowane są również terminy „rekreacyjna jednostka pływająca” oraz „jednostka pływająca”²⁶.

W związku z powyższym można mieć wątpliwości, czy zasadne było wyodrębnienie *ex lege* pojęcia prawnego jachtu.

III. Obowiązek rejestracji jachtu

Zgodnie z przepisami prawa jacht zarówno śródlądowy, jak i morski używany wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych musi być wpisany do odpowiedniego rejestru. W przypadku statków morskich obowiązek taki wynika z art. 94 ust. 2 lit. a konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r.²⁷ Dokument rejestracyjny przede

²⁴ D. Pyć, *Komentarz do art. 4 Kodeksu morskiego*, [w:] *Kodeks morski. Komentarz*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, LEX/el. 2012, nr 8666.

²⁵ Zob. § 12 ust. 3 oraz załącznik nr 2 rozporządzenia 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.).

²⁶ Zgodnie z § 2 pkt 1 i 2 rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych (Dz. U. poz. 807) zakres pojęciowy definicji „rekreacyjna jednostka pływająca” obejmuje dowolny rodzaj jednostki pływającej, z wyłączeniem skuterów wodnych, przeznaczonej do celów sportowych i rekreacyjnych, o długości kadłuba od 2,5 m do 24 m, niezależnie od środków napędu, natomiast określenie „jednostka pływająca” jest określeniem szerszym, gdyż jego zakres pojęciowy obejmuje rekreacyjną jednostkę pływającą lub skuter wodny. Z kolei we wcześniej obowiązującym rozporządzeniu Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 19 listopada 2004 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla rekreacyjnych jednostek pływających (Dz. U. Nr 258, poz. 2584) występowało tylko określenie „rekreacyjna jednostka pływająca”, które również obejmowało skutery wodne (§ 2 pkt 1 i 2).

²⁷ Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikował konwencję w dniu 6 listopada 1998 r. na podstawie ustawy z dnia 2 lipca 1998 r. o ratyfikacji Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r., wraz z Porozumieniem w sprawie implementacji części XI konwencji, sporządzonym w Nowym

wszystkim potwierdza przynależność państwową danej jednostki oraz wskazuje jej właściciela lub armatora.

Jeśli chodzi o jachty śródlądowe, kwestia ta została uregulowana w art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej. Zgodnie z tym przepisem obowiązku rejestracji podlegają jednostki większe, zaś zwolnione z tego obowiązku są jednostki napędzane wyłącznie siłą ludzkich mięśni, o długości kadłuba do 12 m lub jednostki o napędzie mechanicznym o mocy silników do 15 kW. Mogą być one jednak wpisane do rejestru na wniosek właściciela²⁸. Zgodnie z art. 18 ust. 5 ustawy w rejestrze statków używanych wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych mogą być także rejestrowane statki używane wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji stanowiące własność osoby lub osób fizycznych mających obywatelstwo jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Konfederacji Szwajcarskiej lub osoby prawnej mającej siedzibę w jednym z tych państw członkowskich, po przedstawieniu dokumentu stwierdzającego prawo własności do statku lub dokumentu stwierdzającego prawo dysponowania statkiem oraz pisemnej zgody właściwych organów państwa stałej rejestracji statku na czasowy wpis do polskiego rejestru.

Statki używane wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji powinny zostać zarejestrowane we właściwym polskim związku sportowym (art. 19 ust. 2 ustawy). Rejestry jachtów śródlądowych prowadzi Polski Związek Żeglarski (rejestr jachtów żaglowych) oraz Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego (rejestr jachtów o napędach mechanicznych, motorowych lub motorowo-żaglowych). Do końca 2015 r. śródlądowe jachty żaglowe rejestrowane były w Terenowych Organach Rejestracyjnych Polskiego Związku Żeglarskiego właściwych dla województwa portu macierzystego jachtu, zaś od 1 stycznia 2016 r., po likwidacji Terenowych Organów Rejestracyjnych, możliwe

Jorku dnia 28 lipca 1994 r. (Dz. U. z 1998 r. Nr 98, poz. 609). Dokument ratyfikacyjny został złożony dnia 13 listopada 1998 r. Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych. Konwencja weszła w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej dnia 13 grudnia 1998 r. Zob. oświadczenie rządowe z dnia 23 czerwca 2001 r. w sprawie mocy obowiązującej Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r., oraz Porozumienia w sprawie implementacji części XI Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 r., sporządzonego w Nowym Jorku dnia 28 lipca 1994 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 544).

²⁸ Przeciwno obowiązkowej rejestracji jachtów śródlądowych konsekwentnie od kilku lat wypowiada się Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych, zob. <http://www.saj.org.pl/aktualnosci/69-opiniujemy-projekt-rozporzadzenia-w-sprawie-rejestracji-jachtow-srodladowych.html> [1.10.2016].

jest to jedynie w centrali w Warszawie. Z kolei rejestrację jachtów o napędach mechanicznych, motorowych lub motorowo-żaglowych prowadzą inspektorzy nadzoru technicznego Polskiego Związku Motorowodnego i Narciarstwa Wodnego. Wykaz inspektorów upoważnionych do wystawiania dokumentu rejestracyjnego statku, przeznaczonego do uprawiania sportu i rekreacji znajduje się na stronie internetowej Związku²⁹.

W świetle art. 19 ust. 3 ustawy o żegludze śródlądowej wpis do rejestru następuje na podstawie pisemnego wniosku złożonego przez armatora niezwłocznie po wybudowaniu lub nabyciu statku w Polsce albo po przybyciu statku do Polski, jeśli statek został zakupiony za granicą. Na stronie internetowej Polskiego Związku Motorowodnego i Narciarstwa Wodnego została zamieszczona informacja, że wniosek o wpis do rejestru powinien być złożony nie później niż w terminie 30 dni od dnia wybudowania lub nabycia statku w Polsce albo przybycia statku do Polski, jeśli statek został zakupiony za granicą. Odmowa wpisania statku do rejestru - zgodnie z art. 20 ust. 5 ustawy o żegludze śródlądowej - następuje w drodze decyzji administracyjnej. Od decyzji tej przysługuje zainteresowanemu podmiotowi odwołanie do Ministra Sportu i Turystyki, jako organu sprawującego nadzór nad działalnością związków sportowych. Tryb rejestracji oraz wzory ksiąg rejestrowych i dokumentów rejestracyjnych zostały określone w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 21 czerwca 2013 r. w sprawie trybu rejestracji statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji³⁰, które weszło w życie 29 czerwca 2013 r. Warto zauważyć, że wcześniej obowiązujące rozporządzenie zostało uchylone z dniem 17 października 2012 r. W związku z tym przez ponad 8 miesięcy, ze względu na brak przepisów określających procedurę rejestracyjną, osoby które kupiły nowe łodzie śródlądowe, nie mogły ich zarejestrować, zaś ci którzy nabyli używane jednostki, nie mogli ich na siebie przerejestrować. Z konieczności niektórzy zaczęli rejestrować swoje jednostki jako jachty morskie, mimo że były one eksploatowane wyłącznie na jeziorach i rzekach³¹.

Opłata za rejestrację zarówno jachtu żaglowego, jak i o napędzie mechanicznym, motorowym lub motorowo-żaglowym wynosi 60 zł. W przypadku jachtu o napędzie mechanicznym, motorowym lub motorowo-żaglowym należy dodatkowo uiścić opłatę za numery rejestracyjne w wysokości również 60 zł. Za dokonanie zmiany wpisu w rejestrze i wydanie nowego dokumentu

²⁹ http://www.pzmwinw.pl/rejestracja_lodzi/inspektorzy.html [1.10.2016].

³⁰ Dz. U. poz. 749.

³¹ <http://www.rp.pl/artykul/1010487-Nie-ma-przepisow-dotyczacych-rejestracji-jachtow.html#ap-2> [1.10.2016].

rejestracyjnego opłata wynosi 15 zł (w przypadku jachtu żaglowego) lub 30 zł (w przypadku jachtu o napędzie mechanicznym, motorowym lub motorowo-żaglowym). Za wydanie duplikatu lub odpisu z rejestru statków śródlądowych opłata wynosi 15 zł. Taką samą opłatę należy uiścić za wykreślenie statku z rejestru statków³². Rozwiązanie, zgodnie z którym powyższe opłaty stanowią dochód związku sportowego, należy ocenić krytycznie. W doktrynie słusznie wskazuje się, że ustawa może nakładać na obywatela obowiązek uiszczania pewnych opłat jedynie na rzecz państwa, a nie na rzecz związku sportowego, którego nie jest członkiem³³.

Jacht morski o polskiej przynależności musi być oznaczony nazwą, która służy jego indywidualizacji. Zgodnie z art. 12 § 1-2a k.m. statek oznacza się nazwą na dziobie, z każdej burty i na rufie. Pod nazwą na rufie powinna być uwidoczniona nazwa portu macierzystego statku. Nazwę nadaje statkowi i wskazuje port morski jako port macierzysty statku jego właściciel. Nazwa podlega zatwierdzeniu w drodze decyzji administracyjnej przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku. Natomiast nazwa statku morskiego używanego wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości kadłuba do 24 m podlega zatwierdzeniu w drodze decyzji administracyjnej przez zarząd polskiego związku sportowego, w tym przypadku przez Zarząd Polskiego Związku Żeglarskiego. Tryb postępowania w sprawach nadawania i zatwierdzania nazwy statku morskiego o polskiej przynależności, w tym używanego wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości kadłuba do 24 m określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie nadawania i zatwierdzania nazwy statku morskiego³⁴. Zatwierdzenie nazwy statku następuje na wniosek, który powinien zawierać dane wskazane w § 4 rozporządzenia. Zatwierdzone nazwy statków morskich podlegają ewidencji w indeksie nazw statków morskich, prowadzonym przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni. W przypadku statków morskich o polskiej przynależności używanych wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości kadłuba do 24 m, ich zatwierdzone nazwy podlegają ewidencji w indeksie nazw statków sportowych lub rekreacyjnych, prowadzonym przez Polski Związek Żeglarski (§ 6 ust. 1-2 rozporządzenia).

³² <http://pya.org.pl/polski-zwiazek-zezlarski/page/rejestracja-zaglowych-jachtow-srodladowych/> [1.10.2016]; http://www.motorowodniacy.org/rejestracja_lodzi.html [1.10.2016].

³³ M. H. Koziński, *Rejestry okrętowe w Rzeczypospolitej Polskiej*, „Prawo Morskie” 2005, t. 21, s. 250.

³⁴ Dz. U. Nr 118, poz. 1237.

Obowiązek rejestracji jachtu morskiego o długości kadłuba do 24 m, stanowiącego polską własność, przed rozpoczęciem eksploatacji wynika z art. 23 § 3 k.m. Rejestr prowadzi Polski Związek Żeglarski. Rozwiązanie to zostało ocenione krytycznie przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego³⁵ oraz w literaturze przedmiotu, przede wszystkim dlatego, że prowadzenie rejestru powierzono organizacji społecznej a nie organowi państwowemu. Sprzeciw budzi także to, że decyzje rejestrowe nie podlegają żadnej formie nadzoru ze strony organów administracji morskiej³⁶.

Sposób i tryb prowadzenia rejestru, wzór dokumentu rejestracyjnego oraz wysokość opłat rejestrowych określone zostały w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2004 r. w sprawie polskiego rejestru jachtów. W myśl § 2 ust. 2 rozporządzenia zgłoszenia jachtu do rejestru dokonuje się poprzez złożenie pisemnego wniosku jego właściciela lub wszystkich współwłaścicieli. W § 3 wskazano, jakie dane powinny znaleźć się w zgłoszeniu rejestrowym, zaś w § 4 - jakie dokumenty potwierdzające dane zawarte w zgłoszeniu należy dołączyć do wniosku. Mimo niejednoznaczności unormowania należy przyjąć, iż wpis do polskiego rejestru jachtów następuje w formie decyzji administracyjnej (w przeciwnym razie mielibyśmy do czynienia z brakiem w tym zakresie jakiegokolwiek kontroli polskich organów państwowych). Po wpisaniu do rejestru jacht otrzymuje certyfikat jachtowy, który jest dokumentem rejestracyjnym. Certyfikat jachtowy stanowi dowód polskiej przynależności statku (jachtu). Za czynności rejestrowe pobierane są opłaty określone w § 13 rozporządzenia. Ich wysokość uzależniona jest od długości jachtu i wynosi od 60 zł do 375 zł. Wobec przyjętego rozwiązania - podobnie jak w przypadku jachtów śródlądowych - należy wyrazić dezaprobate.

W razie odmowy wpisania jachtu do polskiego rejestru jachtów wydawana jest decyzja administracyjna³⁷. Strona niezadowolona z wydanej decyzji może wnieść odwołanie do ministra sprawującego nadzór nad działalnością związku sportowego, czyli do Ministra Sportu i Turystyki³⁸.

³⁵ Sprawozdanie z prac Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego w 2012 r., s. 34, https://mgm.gov.pl/images/gospodarka-morska/sprawozdanie_z_prac_kkpm_w_2012.pdf [1.10.2016]; Sprawozdanie z prac Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego II Kadencja 2011-2015, s. 2-3, https://mgm.gov.pl/images/gospodarka-morska/sprawozdanie_z_prac_kkpm_w_latach_2011-2015.pdf [1.10.2016].

³⁶ M. H. Koziński, *Rejestry...*, s. 250.

³⁷ Zob. § 7 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2004 r. w sprawie polskiego rejestru jachtów.

³⁸ Zob. art. 127 § 1 i 2 w zw. z art. 17 pkt 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 23 z późn. zm.) w zw. art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (t. jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 176 z późn. zm.).

Zamiast do polskiego rejestru jachtów morskich prowadzonego przez Polski Związek Żeglarski jacht używany wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości kadłuba do 24 m, na wniosek właściciela może zostać wpisany do rejestru okrętowego prowadzonego przez izbę morską właściwą dla portu macierzystego statku. Możliwość taka wynika z art. 23 § 4 k.m.

Statek używany wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości kadłuba powyżej 24 m jest wpisywany do polskiego rejestru okrętowego prowadzonego przez izbę morską właściwą dla portu macierzystego statku (art. 23 § 1 k.m.), czyli Izbę Morską w Gdańsku z siedzibą w Gdyni lub Izbę Morską w Szczecinie. Stosowny wniosek może złożyć właściciel jednostki. Artykułem 23 § 2 k.m. minister właściwy do spraw gospodarki morskiej został zobowiązany do wydania rozporządzenia, określającego rodzaje statków stanowiących polską własność niepodlegających obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego. Na podstawie upoważnienia ustawowego Minister Infrastruktury 15 kwietnia 2004 r. wydał stosowne rozporządzenie³⁹, w którym wskazał, że obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego nie podlegają statki bez napędu mechanicznego (niezależnie od wielkości) oraz posiadające napęd mechaniczny, o długości całkowitej do 15 m, stanowiące polską własność, jeżeli nie uprawiają żeglugi poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Sposób prowadzenia rejestru okrętowego i tryb postępowania rejestrowego, a także wzory ksiąg rejestrowych określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23 stycznia 2003 r.⁴⁰ W tym miejscu wypada tylko wspomnieć, że postępowanie rejestrowe ma charakter wieczysto księgowy, co oznacza m.in., że wszystkie dokumenty, które należy dostarczyć, muszą być przedstawione w oryginale lub urzędowo uwierzytelnionym odpisie, przy czym izba morska może zażądać przedstawienia dokumentu w oryginale (§ 34 rozporządzenia). Po wpisaniu statku do rejestru okrętowego - zgodnie z art. 36 k.m. - otrzymuje on certyfikat okrętowy, którego urzędowy wzór zawiera rozporządzenie. W postępowaniu rejestrowym pobiera się opłaty: stałą, stosunkową oraz kancelaryjną, które stanowią dochód budżetu państwa. Ich wysokość określa rozporządzenie.

Należy także odnotować, iż na mocy art. 24 § 2 k.m. zarówno do polskiego rejestru okrętowego, jak i do polskiego rejestru jachtów morskich może być wpisany statek będący własnością obywatela państwa członkowskiego Unii

³⁹ Zob. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2004 r. w sprawie określania rodzajów statków stanowiących polską własność niepodlegających obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego (Dz. U. Nr 83, poz. 769).

⁴⁰ Zob. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestrowego (Dz. U. Nr 47, poz. 400).

Europejskiej lub osoby prawnej mającej siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej. Ponadto może być wpisany statek będący co najmniej w połowie własnością obywatela państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub osoby prawnej mającej siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej, jeżeli armator tego statku ma w państwie członkowskim Unii Europejskiej miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału, a także będący własnością spółki kapitałowej mającej siedzibę za granicą, w której obywatel państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub osoba prawna mająca siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej ma udział kapitałowy, jeżeli armator tego statku ma w państwie członkowskim Unii Europejskiej miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału (art. 73a k.m.). W literaturze przedmiotu regulacja ta została oceniona krytycznie przede wszystkim ze względu na brak rzeczywistej więzi takiego statku z Polską i polskim prawem⁴¹.

Obowiązkowi rejestracji w żadnym z rejestrów nie podlega statek morski używany do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości kadłuba do 5 m, nieuprawiający żeglugi międzynarodowej. Wniosek taki można wysnuć z przepisu art. 39 § 1 k.m. Można mieć jednak wątpliwości, czy omawiane wyłączenie powinno być umieszczone w art. 39 k.m., traktującym o rejestracji w tzw. rejestrze administracyjnym (nazwą tą ustawodawca polski wprost się nie posługuje) w urzędzie morskim statku stanowiącego polską własność, który nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego lub polskiego rejestru jachtów i nie został wpisany do któregośkolwiek z tych rejestrów. Wydaje się, że powinno ono być zawarte w art. 23 § 3 k.m. Redakcja przepisu art. 39 § 1 k.m. w obecnym brzmieniu sugeruje, że istnieją jachty, które nie podlegają obowiązkowi wpisu do polskiego rejestru jachtów, ale powinny zostać wpisane do rejestru administracyjnego, gdy tymczasem nie ma jakiegokolwiek wyłączenia jachtów z obowiązku wpisu do rejestru jachtów, a więc żaden jacht nie może być wpisany do rejestru administracyjnego. W związku z tym zwolnienie z art. 39 § 1 k.m. dotyczy nieistniejącego obowiązku⁴².

W tym miejscu warto zauważyć, że w projekcie nowego kodeksu morskiego przygotowanym przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego (wersja z lipca 2015 r.) zrezygnowano z dotychczasowego wyodrębnienia rejestru okrętowego, rejestru administracyjnego i polskiego rejestru jachtów, powierzając prowadzenie jednego rejestru statków morskich (a więc również jachtów) izbie morskiej właściwej dla portu macierzystego statku. Wprowadzenie jednego rejestru statków

⁴¹ M. H. Koziński, *Rejestry...*, s. 244-245, 254.

⁴² Tak H. Koziński, tamże, s. 265-266.

morskich ma „uporządkować i usprawnić procedurę rejestracji statków w Polsce”. Zachowano jednak możliwość przekazywania opłat za czynności rejestrowe dotyczące jachtów na rzecz rozwoju żeglarstwa⁴³.

Zgodnie z przepisami prawa zarówno wpisanie statku do rejestru, jak też zgłoszenie zmiany okoliczności wpisanych w rejestrze lub nowych okoliczności podlegających wpisowi, jest obowiązkowe. Jak stanowi art. 19 ust. 3 ustawy o żegludze śródlądowej, pisemny wniosek o wpis do rejestru powinien zostać złożony niezwłocznie po wybudowaniu lub nabyciu statku w kraju albo po przybyciu statku do kraju w przypadku nabycia go za granicą. Podmiot posiadający tytuł prawny do władania statkiem we własnym imieniu (właściciel), który nie czyni zadość tym przepisom, naraża się na odpowiedzialność karną. Zgodnie z art. 59 ustawy niezłożenie wniosku o wpis rodzi odpowiedzialność i karane jest grzywną w wysokości od 20 do 5000 złotych. W zakresie orzekania - zgodnie z art. 63 ustawy - stosuje się tryb określony w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia⁴⁴.

Z kolei w myśl art. 33 k.m. zgłoszenie do rejestru okrętowego powinno być dokonane w ciągu 6 tygodni od dnia, w którym obowiązany do zgłoszenia dowiedział się o okoliczności podlegającej wpisowi do rejestru. Niezgłoszenie statku lub okoliczności podlegających wpisowi do rejestru może skutkować nałożeniem przez izbę morską, w drodze postanowienia, kary grzywny w wysokości od 500 do 10 000 zł w celu spowodowania zgłoszenia, z tym że grzywny nieuiszczone mogą być umorzone w całości lub części w przypadku dokonania zgłoszenia przez obowiązanego. Na postanowienie o nałożeniu kary grzywny, przysługuje zażalenie. Jeżeli obowiązany nie dokona zgłoszenia pomimo wezwania, izba morska może, po przeprowadzeniu dochodzenia, dokonać wpisu z urzędu, zaznaczając to w osnowie wpisu.

Niezłożenie pisemnego wniosku o wpis jachtu do polskiego rejestru jachtów lub niezgłoszenie statku do rejestracji w tzw. rejestrze administracyjnym skutkuje odpowiednio dokonaniem wpisu z urzędu (organ rejestrujący może dokonać wpisu) lub rejestracją statku z urzędu (decyzja dyrektora urzędu morskiego ma charakter związany, tzn. dyrektor musi dokonać rejestracji), co nie pociąga jednak za sobą nałożenia kary⁴⁵.

⁴³ Zob. Nowy kodeks morski - I wersja projektu przygotowanego przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego, lipiec 2015 r., s. 11, https://mgm.gov.pl/images/gospodarka-morska/sprawozdanie_z_prac_kkpm_w_latach_2011-2015.pdf [1.10.2016].

⁴⁴ Tekst jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 395 z późn. zm.

⁴⁵ Zob. § 10 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2004 r. w sprawie polskiego rejestru jachtów oraz § 3 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 kwietnia 2004 r. w sprawie rejestracji statków morskich w urzędach morskich (Dz. U. Nr 102, poz. 1074).

Bibliografia - do części I:

Akty normatywne:

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).

Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji, sporządzona w Moskwie, Waszyngtonie, Londynie i Meksyku dnia 29 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 11, poz. 46 z późn. zm.).

Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzona w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmieniona Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (t. jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 761).

Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543).

Konwencja sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (Dz. U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346).

Międzynarodowa konwencja w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporywowych na statkach, podpisana w Londynie dnia 5 października 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 134, poz. 851).

Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 23 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (t. jedn. Dz. U. z 2015 r. poz. 434 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 2 lipca 1998 r. o ratyfikacji Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r., wraz z Porozumieniem w sprawie implementacji części XI konwencji, sporządzonym w Nowym Jorku dnia 28 lipca 1994 r. (Dz. U. z 1998 r. Nr 98, poz. 609).

Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (t. jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 1458 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (t. jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 395 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (t. jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 66).

Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. Nr 93, poz. 899 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (t. jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 176 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (t. jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 281).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestrowego (Dz. U. Nr 47, poz. 400).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2004 r. w sprawie określenia rodzajów statków stanowiących polską własność niepodlegających obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego (Dz. U. Nr 83, poz. 769).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 kwietnia 2004 r. w sprawie rejestracji statków morskich w urzędach morskich (Dz. U. Nr 102, poz. 1074).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie nadawania i zatwierdzania nazwy statku morskiego (Dz. U. Nr 118, poz. 1237).
- 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 23 grudnia 2004 r. w sprawie polskiego rejestru jachtów (Dz. U. z 2005 r. Nr 6, poz. 43).
- Rozporządzenie Ministra Sportu z dnia 17 sierpnia 2006 r. w sprawie zasad bezpieczeństwa przy uprawianiu płetwonurkowania (Dz. U. Nr 154, poz. 1103).
- 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 21 czerwca 2013 r. w sprawie trybu rejestracji statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji (Dz. U. poz. 749).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2015 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2078).
- Rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych (Dz. U. poz. 807).
- Uchwała Nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), M.P. poz. 75.
- Oświadczenie rządowe z dnia 23 czerwca 2001 r. w sprawie mocy obowiązującej Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r., oraz Porozumienia w sprawie implementacji części XI Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 r., sporządzonego w Nowym Jorku dnia 28 lipca 1994 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 544).

Literatura:

Ćwikła L., *Prawne aspekty bezpieczeństwa osób uprawiających turystykę wodną* (w druku).

- Klementowski K., *Rola i znaczenie turystyki i sportów wodnych we współczesnych zachowaniach turystyczno-rekreacyjnych*, [w:] *Sporty wodne w rekreacji*, pod red. R. Błachy, Wrocław 2004.
- Kolaszewski A., Świdwiński P., *Żeglarz jachtowy i jachtowy sternik morski*, Warszawa 2015.
- Koziński M. H., *Rejestry okrętowe w Rzeczypospolitej Polskiej*, „Prawo Morskie” 2005, t. 21.
- Leszczyńska M., *Turystyka wodna hitem wakacji. Są już nowe pomysły*, http://bydgoszcz.gazeta.pl/bydgoszcz/1,48722,16292561,Turystyka_wodna_hitem_wakacji__Sa_juz_nowe_pomysly.html#ixzz3E3Nmu5Hw.
- Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J., *Geografia turystyczna Polski*, wyd. 5, Warszawa 2008.
- M.M., *Idą lepsze czasy dla turystyki wodnej*, „Wiadomości Turystyczne”, http://www.wiadomosciturystyczne.pl/aktualnosci/1191,,,ida_lepsze_czasy_dla_turystyki_wodnej.html.
- Merski J., Warecka J., *Turystyka kwalifikowana, turystyka aktywna*, Warszawa 2009.
- Pyć D., *Komentarz do art. 2 Kodeksu morskiego*, [w:] *Kodeks morski. Komentarz*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, LEX/el. 2012, nr 8666.
- Pyć D., *Komentarz do art. 4 Kodeksu morskiego*, [w:] *Kodeks morski. Komentarz*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, LEX/el. 2012, nr 8666.
- Stańkowska K. i in., *Profilaktyczno-zdrowotne aspekty rekreacyjnego uprawiania sportów wodnych*, [w:] *Sporty wodne w rekreacji*, pod red. R. Błachy, Wrocław 2004.
- Szewczyk R., *Wodne szlaki turystyczne*, Warszawa 2013.
- Wakacje pod żaglami bez patentu*, <http://www.rp.pl/artykul/1139586-Wakacje-pod-zaglami-bez-patentu.html>.

Inne źródła:

- Nowy kodeks morski - I wersja projektu przygotowanego przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego, lipiec 2015 r., https://mgm.gov.pl/images/gospodarka-morska/sprawozdanie_z_prac_kkpm_w_latach_2011-2015.pdf.
- Program rozwoju infrastruktury portów i przystani żeglarskich województwa zachodniopomorskiego w regionie Odry, Zalewu Szczecińskiego i wybrzeża Morza Bałtyckiego, <http://eregon.wzp.pl/strategie/program-rozwoju-infrastruktury-portow-i-przystani-zeglarskich-wojewodztwa>.
- Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Część 1. Analiza funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego oraz turystyki wodnej w Polsce, Rotterdam-Warszawa 2011, <http://mdwe70.pl/uploads/article/>

files/3.1.%20Program%20rozwoju%20infrastruktury%20transportu%20wodnego_24095.pdf.

Program rozwoju turystyki wodnej na obszarze dorzecza rzeki Odry oraz Jeziora Dąbie i Jeziora Miedwie. Praca wykonana na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, http://www.turystyka.wzp.pl/sites/default/files/files/22168/25952600_1412986871_Program_rozwoju_turystyki_wodnej.pdf.

Program rozwoju turystyki wodnej na obszarze Pojezierza Drawskiego, Myśliborskiego i Wałęckiego oraz w dorzeczu Parsęty i Regi, <http://www.turystyka.wzp.pl/aktualnosci/program-rozwoju-turystyki-wodnej-na-obszarze-pojezierza-drawskiego-mysliborskiego-i-waleckiego-oraz>.

Sprawozdanie z prac Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego II Kadencja 2011-2015, https://mgm.gov.pl/images/gospodarka-morska/sprawozdanie_z_prac_kkp-m_w_latach_2011-2015.pdf.

Sprawozdanie z prac Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego w 2012 r., https://mgm.gov.pl/images/gospodarka-morska/sprawozdanie_z_prac_kkpm_w_2012.pdf.

Strategia promocji turystyki wodnej w województwie zachodniopomorskim na lata 2013-2020, http://www.project-marriage.net/fileadmin/user_upload/Strategy_water-tourism_Zachodniopomorskie_PL_long_version.pdf.

Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030, www.gospodarkamorska.bip.gov.pl/fobjects/download/150531.

Netografia:

<http://issa.com.pl/informacja-dla-zeglarzy-zachodniopomorski-szlak-zeglarski>.

[http://orka.sejm.gov.pl/opinie8.nsf/nazwa/zesp_polskichrzek/\\$file/zesp_polskichrzek.pdf](http://orka.sejm.gov.pl/opinie8.nsf/nazwa/zesp_polskichrzek/$file/zesp_polskichrzek.pdf).

[http://orka.sejm.gov.pl/opinie8.nsf/nazwa/zesp_przyjaciolOdry/\\$file/zesp_przyjaciolOdry.pdf](http://orka.sejm.gov.pl/opinie8.nsf/nazwa/zesp_przyjaciolOdry/$file/zesp_przyjaciolOdry.pdf).

http://polskieszlakiwodne.pl/prawo_i_ekonomia/1728,Polskie_rzadu_nie_chca_drog_wodnych#.

<http://pot.gov.pl/nawosci/l/wiadomosci/wiadomosci-z-pot/inwestycje-w-produkty-turystyczne-o-znaczeniu-ponadregionalnym>.

<http://pya.org.pl/polski-zwiazek-zeglarski/page/rejestracja-zaglowych-jachtow-srodladowych/>.

<http://www.rp.pl/artikul/1010487-Nie-ma-przepisow-dotyczacych-rejestracji-jachtow.html#ap-2>.

<http://www.saj.org.pl/aktualnosci/69-opiniujemy-projekt-rozporzadzenia-w-sprawie-rejestracji-jachtow-srodladowych.html>.

<http://www.senat.gov.pl/sklad/senatorowie/zespoly/parlamentarny,9,parlamentarny-zespol-ds-drog-wodnych-i-turystki-wodnej.html>.

http://www.pzmwinw.pl/rejestracja_lodzi/inspektorzy.html.

<http://marinas.pl/mariny/>.

http://www.motorowodniacy.org/rejestracja_lodzi.html.

<http://www.pot.gov.pl/6-4fundusze-ue/l/dzialanie-6-4-po-ig>.

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 pierwszej omówiono różnice terminologiczne występujące w aktach prawnych przy określeniu jednostki pływającej, wykorzystywanej do uprawiania wodnych podróży turystycznych oraz przedstawiono procedurę rejestracji jachtu.

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 1 discusses the differences in terminology occurring in legal acts when determining a vessel used for voyages and presents the procedure of a yacht registration.

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.