

CEZARY ŁUCZYWEK*

PRAWNE ASPEKTY WYPADKU Z UDZIAŁEM SKUTERA WODNEGO NA MORSKICH WODACH WEWNĘTRZNYCH

Abstrakt

Uczestnikami wypadków na morzu lub na wodach portowych są nie tylko duże statki pasażerskie lub towarowe, które ze względu na swoją wielkość mogą mieć trudności w ustąpieniu drogi lub bezpiecznym zatrzymaniu się, ale także małe jednostki pływające, takie jak jachty morskie lub skutery wodne, których zdolność manewrowa jest duża, ale skutki błędów popełnionych przez osoby prowadzące te jednostki w nawigowaniu lub manewrowaniu mogą okazać się poważne. Celem niniejszego artykułu jest analiza zderzenia dwóch takich jednostek na wodach portowych w aspekcie odpowiedzialności karnej sprawcy wypadku za jego spowodowanie.

Słowa kluczowe: skuter wodny, obszary morskie, wypadek morski, przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu, zasady bezpieczeństwa w ruchu wodnym, spowodowanie katastrofy w ruchu wodnym

WPROWADZENIE

Poruszający się kanałem Motławy w kierunku Starego Miasta skuter wodny uderzył w płynący w przeciwnym kierunku jacht żaglowy. W wyniku zderzenia dwoje pasażerów jachtu i kierujący skuterem doznało obrażeń ciała. Policja wszczęła dochodzenie w sprawie spowodowania wypadku, a konkretnie naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu wodnym, tj. o przestępstwo określone w art. 177 § 1 k.k., a nadzorujący postępowanie Prokurator uznał, że istnieje konieczność weryfikacji okoliczności wypadku i zbadanie czy zachowanie kierującego skuterem spowodowało bezpośrednie niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu wodnym w rozumieniu art. 174 § 1 k.k.

* kpt. ż.w. Cezary Łuczywek, doktor nauk prawnych, były Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. ORCID 0000-0001-8574-1702.

1. PRZEBIEG WYPADKU

W czerwcu 2022 r. grupa skuterów wodnych wyruszyła w podróż z przystani jachtowej Stewa w Gdańsku¹ do Gdyni. W planie podróży kierujący mieli zawinięcie do stacji paliw na Motławie w celu uzupełnienia paliwa. Po pokonaniu pierwszego odcinka podróży Martwą Wisłą i minięciu Polskiego Haka grupa skręciła w lewo na Motławę. W tym samym czasie kanałem Motławy płynął na silniku jacht żaglowy (katamaran) z kilkunastoma pasażerami na pokładzie. Jacht odbywał podróż z Gdańska do Sopotu. Płynący jako pierwszy w grupie skuter odłączył się i zaczął płynąć w kierunku jachtu. W odległości kilkunastu metrów od dziobu jachtu kierujący skuterem rozpoczął manewr skrętu w prawo chcąc ominąć jacht. Manewr okazał się nieskuteczny. Aby uniknąć zderzenia kierujący zeskoczył ze skutera do wody, jednak uderzył ciałem w prawą burtę katamaranu. Skuter wpłynął pomiędzy pływaki katamaranu, uderzając o lewy z nich i jednocześnie zawadzając o siatki rozpięte pomiędzy pływakami w przedniej, dziobowej części jachtu, na których przebywało kilka osób. Dwie z nich doznały niegroźnych dla życia obrażeń ciała. Jacht zatrzymał się i zacumował do nieodległego nabrzeża przy ulicy Sienna Grobla. Kierujący skuterem wodnym podpłynął do dryfującego skutera i wsiadł na niego, a następnie został podjęty przez przybyłą po kilku minutach na miejsce zdarzenia motorówkę Policji. Wszystkim poszkodowanym pomocy udzieliły najpierw przybyłe na miejsce zdarzenia karetki pogotowia, a następnie dwóch z nich (jeden z pasażerów jachtu, który doznał powierzchniowego urazu stawu skokowego i stopy oraz kierujący skuterem, który doznał złamania lewej nogi w śródstopiu) zostało odwiezionych do szpitala w Gdańsku. Jako przyczynę zderzenia kierujący skuterem wodnym podał brak reakcji skutera na próbę skrętu kierownicą, samostne przyspieszanie przez skuter oraz niemożność zerwania zabezpieczenia (zrywki), które powinno zatrzymać silnik skutera.

2. MIEJSCE ZDARZENIA

Wody, na których skuter wodny zderzył się z jachtem należą do „morskich wód wewnętrznych”. Morskie wody wewnętrzne są jednym z czterech obszarów morskich, o których mowa w art. 2 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej². O tym, które wody stanowią morskie

¹ Przystań jachtowa „Stewa” w Gdańsku znajduje się nad Martwą Wisłą, na jej lewym (południowym) brzegu, pół mili na wschód od Mostu Czerwonego (Jana Pawła II) łączącego gdańskie dzielnice Reduta Płońska i Stogi.

² Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2023 r. poz. 960 i 1688). Do pozostałych obszarów morskich

wody wewnętrzne stanowi art. 4 ustawy. Są to, m.in. wody portów morskich (art. 4 pkt 4). Ich granicą od strony morza jest linia łącząca najdalej wysunięte w morze stałe urządzenia portowe, stanowiące integralną część systemu portowego. W przypadku Gdańska ta granica morskich wód wewnętrznych przebiega jeszcze bardziej na północ, bo zgodnie z ustawą morskimi wodami wewnętrznymi jest również część Zatoki Gdańskiej zamknięta linią podstawową morza terytorialnego (art. 4 pkt 2), która łączy Półwysep Helski z Mierzeją Wiślaną.

Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej nie określa południowej (lądowej) granicy morskich wód wewnętrznych. Granicę między wodami morskimi a wodami śródlądowymi określają, zgodnie art. 2 ust. 2 ustawy o żegludze śródlądowej³, przepisy ustawy – Prawo wodne⁴. Ta druga ustawa daje w art. 28 Radzie Ministrów upoważnienie do określenia granic między śródlądowymi wodami powierzchniowymi a morskimi wodami wewnętrznymi. Rząd w rozporządzeniu w sprawie granic między śródlądowymi wodami powierzchniowymi a morskimi wodami wewnętrznymi i wodami morza terytorialnego określił te granice w załączniku do rozporządzenia⁵.

W przypadku Portu Gdańsk granice te określone są odrębnie dla rzeki Martwa Wisła (po której wcześniej, przed zderzeniem, poruszał się skuter wodny) i dla rzeki Motława (w starym i nowym korycie rzeki), na której miało miejsce zderzenie jednostek. W pierwszym przypadku granicę między wodami śródlądowymi a morskimi wodami wewnętrznymi stanowi linia łącząca nabrzeże przystani rybackiej w miejscowości Górki Wschodnie z przystanią rybacką w miejscowości Płonia Wielka, natomiast w drugim przypadku odpowiednio linia biegnąca wzdłuż północnej krawędzi mostu Zielonego oraz północnej krawędzi mostu Stągiewnego w Gdańsku. Reasumując, od Zatoki Gdańskiej do Górek Zachodnich i obu mostów na gdańskiej starówce rozciągają się morskie wody wewnętrzne. Dalej na południe i w głąb lądu – wody śródlądowe.

Podane wyżej szczegółowe informacje dotyczące obszarów morskich są istotne z tego względu, że prawidłowe określenie akwenu, na którym miało miejsce zdarzenie, determinuje rodzaj obowiązujących na nim przepisów. W rozpatrywanym

ustawa zalicza morze terytorialne, strefę przyległą i wyłączną strefę ekonomiczną. Morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne wchodzi w skład terytorium RP.

³ Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1097, 2642, z 2023 r. poz. 1588).

⁴ Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (Dz. U. z 2023 r. poz. 1478 i 1688).

⁵ Rozporządzenie z dnia 22 maja 2018 r. w sprawie granic między śródlądowymi wodami powierzchniowymi a morskimi wodami wewnętrznymi i wodami morza terytorialnego (Dz. U. poz. 1138).

przypadku, na akwencie, na którym miała miejsce kolizja skutera z jachtem obowiązują przepisy dotyczące ruchu statków określone w wydanych przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni Przepisach portowych⁶ oraz ogólne zasady bezpieczeństwa ruchu na morzu wynikające z przepisów konwencji COLREG⁷.

3. SKUTER WODNY JAKO PRZEDMIOT PRAWA MORSKIEGO

Wyjaśnienia wymaga, jakiego rodzaju „pojazdem”⁸ jest skuter wodny, a w szczególności kwalifikacja skutera wodnego jako jednostki pływającej i ustalenie czy skuter wodny jest statkiem morskim w rozumieniu przepisów polskiego prawa morskiego, zawartych w kodeksie morskim, ustawie o bezpieczeństwie morskim, o rejestracji jachtów i innych aktach prawno-morskich.

Ustawa – Kodeks morski⁹ definiuje statek morski jako „każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej” (art. 2). Kodeks wyodrębnia w swoim zakresie przedmiotowym statki morskie używane do celów sportowych lub rekreacyjnych, w tym morskie jachty rekreacyjne i komercyjne w rozumieniu ustawy o bezpieczeństwie morskim¹⁰, i w stosunku do nich wyłącza ze stosowania przepisy o przewozie ładunku lub pasażerów oraz przepisy o awarii wspólnej (art. 4a k.m.). Kodeks morski nie posługuje się pojęciem skutera wodnego, ale stosując podejście funkcjonalne można uznać, że ponieważ głównym celem korzystania ze skutera wodnego jest właśnie sport i rekreacja, to skuter wodny można zaliczyć do statków używanych do celów sportowych lub rekreacyjnych.

Według ustawy o bezpieczeństwie morskim statek zdefiniowany jest jako „urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również: wodoloty, poduszki, statki podwodne i ruchome platformy wiertnicze” (art. 5). Skoro statkiem jest każde urządzenie pływające, to jest nim również skuter wodny. Sama ustawa nie wymienia w swojej treści skuterów wodnych, ale akty wykonawcze wydane na jej podstawie już tak. Do skuterów wodnych odnosi się zarówno rozporządzenie w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie

⁶ Zarządzenie nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 16 lipca 2018 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Województwa Pomorskiego z 2018 r. poz. 2832).

⁷ Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r., sporządzona w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61). Skróty COLREG pochodzi od ang. *Collision Regulation*. W polskiej literaturze używany jest skrót m.p.d.m. oznaczający „międzynarodowe prawo drogi morskiej”.

⁸ W materiałach prowadzonego postępowania używane były w stosunku do skutera określenia „pojazd” oraz „pojazd motorowodny”.

⁹ Ustawa z dnia 18 września 2001 r. - Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1478 i 1688).

¹⁰ Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309).

z 2012 r.¹¹, którego przepisy stosuje się w części do skuterów używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, a w części (większej) do skuterów używanych do celów komercyjnych, jak i rozporządzenie w sprawie inspekcji jachtów morskich, instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego i wzoru karty bezpieczeństwa jachtu morskiego z 2016 r.¹², którego przepisy stosuje się wyłącznie do skuterów wodnych używanych do uprawiania sportu lub rekreacji, ale tylko skuterów komercyjnych, czyli takich, które używane są w ramach prowadzonej działalności gospodarczej, tzn. udostępniane są do korzystania na zasadach odpłatności. Oprócz tych dwóch rozporządzeń, do skuterów wodnych odnoszą się też przepisy wydanego również na podstawie ustawy o bezpieczeństwie morskim (ale także na podstawie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej), Zarządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni – Przepisy portowe z 2018 r., o których szerzej będzie mowa w dalszej części artykułu.

Kolejny akt normatywny, ustawa o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m¹³ przewiduje obowiązek rejestracji jachtów o napędzie mechanicznym o mocy większej niż 15 kW (ok. 20 KM)¹⁴. Ustawa ta, jako jeden z niewielu aktów tej rangi, mówi wprost o skuterze wodnym¹⁵. Ustawa nie podaje co prawda ani definicji statku, ani definicji skutera wodnego, ale w art. 2 w pkt 2 definiuje pojęcie jachtu, przez który każe rozumieć jacht rekreacyjny¹⁶ oraz jacht komercyjny¹⁷, w tym skuter wodny. Ustawa zalicza

¹¹ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. z 2016 r. poz. 1557).

¹² 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).

¹³ Ustawa z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. z 2020 r. poz. 1500, z 2022 r. poz. 2642, z 2023 r. poz. 261).

¹⁴ Ustawa nie przewiduje obowiązku rejestracji dla jednostek pływających napędzanych wyłącznie siłą ludzkich mięśni (np. kajaków), a także desek surfingowych, desek z żaglem lub innych jednostek pływających.

¹⁵ Pojęcie skutera wodnego przywołane jest też dwukrotnie w ustawie o obszarach morskich z 1991 r. w przepisach art. 42 pkt 17 i 25, określających sprawy należące do kompetencji organów administracji morskiej. W tym przypadku chodzi o kontrolę w zakresie zgodności z wymaganiami i nadzór nad jednostkami wprowadzanymi do obrotu, należący do dyrektorów urzędów morskich. Innym aktem rangi ustawowej, który wspomina o skuterach wodnych jest ustawa o żegludze śródlądowej.

¹⁶ Definicja jachtu rekreacyjnego zawarta jest art. 5 pkt 8 ustawy o bezpieczeństwie morskim. Zgodnie z nią jachtem rekreacyjnym jest statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, inny niż jacht komercyjny.

¹⁷ Definicja jachtu komercyjnego zawarta jest art. 5 pkt 9 ustawy o bezpieczeństwie morskim. Zgodnie z nią jachtem komercyjnym jest statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, w ramach prowadzenia działalności polegającej na: a) odpłatnym

zatem skutery do grupy jachtów. Zgodnie z ustawą wszystkie jednostki pływające, których ustawa dotyczy (w tym jachty), zaliczane są do statków i dzielą się na: statki morskie przeznaczone lub używane do uprawiania sportu lub rekreacji oraz statki żeglugi śródlądowej przeznaczone lub używane do uprawiania sportu lub rekreacji. W obu grupach statków ustawa oddziela jachty rekreacyjne od jachtów komercyjnych. Z interpretacji przepisów wynika, że skutery wodne mogą być skuterami rekreacyjnymi albo skuterami komercyjnymi.

Podstawowym unijnym aktem prawnym, który zawiera pełną definicję skutera wodnego, jest dyrektywa 2013/53/UE w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylająca dyrektywę 94/25/WE¹⁸. W art. 3 dyrektywa definiuje skuter wodny¹⁹ jako „jednostkę pływającą przeznaczoną do celów sportowych i rekreacyjnych, o długości kadłuba poniżej 4 m z silnikiem napędowym, której podstawowym źródłem napędu jest pędnik strugowodny, i która jest zaprojektowana do obsługi przez osobę lub osoby siedzące, stojące lub kłęczące na kadłubie, a nie wewnątrz kadłuba”.

Krajowym aktem prawnym, który zawiera definicję skutera wodnego, jest rozporządzenie w sprawie wymagań dla rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych, z 2016 r.²⁰. Ponieważ rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę 2013/53/UE, to definicja skutera wodnego w tym rozporządzeniu jest identyczna, jak w samej dyrektywie.

Ustawa o żegludze śródlądowej definiuje statek jako urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego, w tym również prom, wodolot i poduszkiowiec, przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych m.in. do przewozu osób lub rzeczy oraz do uprawiania sportu lub rekreacji (art. 5). Ustawa podaje również dwie definicje jachtów, jachtu rekreacyjnego i jachtu komercyjnego, w obu przypadkach używając wspólnego

przewozie osób, b) odpłatnym wykonywaniu rejsów szkoleniowych, c) odpłatnym udostępnianiu statku w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie, d) odpłatnym udostępnianiu statku obsadzonego załogą, e) każdym innym odpłatnym wykorzystaniu lub udostępnianiu statku – o ile w ramach tej działalności nie jest używany do przewozu więcej niż 12 pasażerów.

¹⁸ 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. Urz. UE L 354, s. 90).

¹⁹ Warto wspomnieć, że w tekście angielskim dyrektywy skuter wodny określany jest jako *personal watercraft*.

²⁰ Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych (Dz. U. poz. 807). Rozporządzenie to w zakresie swojej regulacji wdraża 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/WE (Dz. Urz. UE L 354 z 28.12.2013, str. 90 i Dz. Urz. UE L 297 z 13.11.2015, str. 9).

określenia, iż jest to „statek przeznaczony lub używany do uprawiania sportu lub rekreacji”. Art. 37a ustawy o żegludze śródlądowej stanowi, że prowadzenie statków przeznaczonych do uprawiania sportu lub rekreacji, zwane też uprawianiem turystyki wodnej, wymaga posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności z zakresu żeglarstwa oraz przestrzegania zasad bezpieczeństwa przy jej uprawianiu. Dotyczy to prowadzenia zarówno jachtów o napędzie żaglowym (jachtów żaglowych) jak i jachtów o napędzie mechanicznym (jachtów motorowych), w tym także skuterów wodnych. Zatem skutery wodne zostały zaliczone w ustawie do statków należących do grupy jachtów motorowych.

Drugim krajowym aktem prawnym, obok rozporządzenia z 2016 r. (wdrażającego dyrektywę 2013/53/UE), ale wydanym kilkanaście lat wcześniej, który zawiera definicję skutera wodnego, jest rozporządzenie z 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych²¹. W załączniku do rozporządzenia, w przepisach ogólnych w § 1.01 lit. zb, określenie skuter wodny oznacza „mały statek o napędzie mechanicznym, przystosowany do przewozu jednej lub więcej osób, przeznaczony do ślizgów lub wykonywania ewolucji na wodzie”.

Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r. (konwencja COLREG) definiują statek jako wszelkiego rodzaju urządzenie pływające, nie wyłączając urządzeń bezwypornościowych i wodnosamolotów, używane lub nadające się do użytku jako środek transportu po wodzie (transportu wodnego) (prawidło 3). Skuter wodny niewątpliwie jest środkiem służącym do transportu wodnego. Jednak zastosowanie postanowień tej konwencji w stosunku do takiego środka transportu jakim jest skuter wodny jest oczywiście bardzo ograniczone

Z analizy przepisów wymienionych wyżej aktów prawnych wynika, że skuter wodny, który jest używany na wodach morskich, należy traktować jako statek morski używany do celów sportowych lub rekreacyjnych²².

Akty prawno-morskie posługują się często w stosunku do statków (jachtów) sformułowaniami stanowiącymi, że są to jednostki używane do uprawiania sportu i rekreacji, uprawiania turystyki wodnej, są eksploatowane albo przeznaczone do uprawiania żeglugi. Nasuwa się więc pytanie, czy również i o skutery wodnym można mówić, że może on być używany do uprawiania żeglugi.

Pojęcie „uprawianie żeglugi” nie jest pojęciem prawnym. Nie ma legalnej definicji żeglugi, gdyż pojęcie to „jest rozumiane intuicyjnie i nie nasuwa wąt-

²¹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 2003 r. Nr 212, poz. 2072).

²² Szerokie omówienie pojęcia statku morskiego, jego definicje i podziały dokonywane w prawie polskim i międzynarodowych konwencjach morskich znajduje się w Komentarzu do Kodeksu morskiego, wydanym w 2022 r.; zob. D. Pyć, Przepisy ogólne, komentarz do art. 2–5, [w:] D. Pyć, C. Łuczywek, I. Zużewicz-Wiewiórowska (red.), *Kodeks morski. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2022, s. 100-122.

pliwości interpretacyjnych”²³. Żeglugę morską uprawia się na wodach morskich. Na wodach śródlądowych, uznanych za żeglowne, uprawia się żeglugę śródlądową. Sprawy związane z uprawianiem żeglugi morskiej są regulowane głównie w ustawie o bezpieczeństwie morskim i wydanych na jej podstawie rozporządzeniach, ale także w Kodeksie morskim, ustawie o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki²⁴ oraz w ustawie o pracy na morzu²⁵. Sprawy związane z uprawianiem żeglugi śródlądowej są przedmiotem ustawy o żegludzie śródlądowej i rozporządzeń wydanych na jej podstawie.

Prawo morskie dokonuje podziału żeglugi morskiej ze względu na rejony pływania (rejony żeglugi), w których panują odmienne warunki żeglugowe. Podział ten wprowadzony jest głównie w celu określenia wymogów w zakresie bezpieczeństwa statków i bezpiecznego uprawiania żeglugi. Dla statków morskich wyróżnia się m.in. żeglugę międzynarodową, krajową i przybrzeżną. Dla jachtów morskich ustawodawca wprowadził w rozporządzeniu w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie, z 2012 r., żeglugę na akwenach treningowych (Rejon T), żeglugę osłoniętą (Rejon 1), żeglugę przybrzeżną (Rejon 2), żeglugę pełnomorską (Rejon 3) oraz żeglugę oceaniczną (Rejon 4).

4. WYMAGANIA NIEZBĘDNE DO PROWADZENIA SKUTERA WODNEGO PO WODACH MORSKICH

Prawo morskie nie zna pojęcia „prowadzenie pojazdu w ruchu wodnym”, stosowanego w prawie karnym²⁶. Do opisywania ruchu statków, w tym jachtów, używane są takie określenia jak „prowadzenie statku”, „zachowanie się statku” – czyli wykonywanie przez statek odpowiednich manewrów na morzu lub rzece – lub szerzej rozumiane „uprawianie turystyki wodnej” lub „uprawianie żeglugi”.

Wszystkie skutery wodne mogą uprawiać żeglugę na akwenach treningowych (Rejon T), w tym żeglugę w obrębie portów. O rejonie żeglugi decyduje kategoria projektowa jednostki pływającej (od A do D – zależna od siły wiatru i wysokości fali, dla których zaprojektowana została dana jednostka) oraz uprawnienia, jakie posiada prowadzący daną jednostkę (np. skuter wodny). Im szersze uprawnienia, tym wyższy rejon żeglugi (od 1 do 4), z którego można korzystać – oczywiście pod warunkiem istnienia odpowiednich warunków atmosferycznych (siła wiatru, wysokość fali).

²³ I. Zużewicz-Wiewiórska, *Żegluga morska* [w:] *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, (red.) D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórska, C.H. Beck, Warszawa 2020, s. 509.

²⁴ Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2023 r. poz. 1072).

²⁵ Ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2023 r. poz. 2257).

²⁶ Zob. np. art. 178a k.k.

Aby móc prowadzić skuter (uprawiać żeglugę jachtem motorowym) na morzu, należy go zarejestrować. Zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m jacht o napędzie mechanicznym o mocy większej niż 15 kW (tj. ok. 20 KM) podlega obowiązkowi rejestracji. Skuter wodny uczestniczący w wypadku nosił na burcie nadany mu numer rejestracyjny, co oznacza, że został zarejestrowany jako morska jednostka pływająca²⁷. Ze względu jednak na brak dokumentu rejestracyjnego trudno powiedzieć, jakie było przeznaczenie jednostki, tj. czy był to skuter (jacht) komercyjny, czy rekreacyjny, a od tego zależy odpowiedź na pytanie czy skuter podlegał obowiązkowym przeglądom technicznym, które to przeglądy są przewidziane w rozporządzeniu z 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie, czy też nie podlegał. Podobnie, przedstawia się sytuacja, jeżeli chodzi o inspekcje skuterów (jachty), o których mowa w rozporządzeniu z 2016 r. w sprawie inspekcji jachtów morskich.

Oczywistym wymogiem dla bezpiecznego prowadzenia skutera wodnego jest jego dobry stan techniczny. Z zeznań kierującego skuterem wynikało, że tuż przed wypadkiem skuter nie reagował na próbę skrętu kierownicą i samoistnie zaczął przyspieszać, oraz że kierujący próbował zerwać zabezpieczenie, tzw. zrywkę, ale nie mógł sobie z tym poradzić, gdyż linka była poskręcana²⁸. Nie oceniając wiarygodności słów kierującego skuterem należy jednak zauważyć, że po jego zeskoczeniu ze skutera silnik skutera wyłączył się samoistnie. To świadczy, że skuter spełniał wymagania dotyczące instalacji, określone w załączniku I do dyrektywy 2013/53/UE, które w części A pkt 5.1.5. *Ruch skutera wodnego bez osoby prowadzącej* stanowią: „Skuter wodny jest wyposażony w silnik napędowy wyłączający się automatycznie lub w urządzenie automatyczne, zapewniające zmniejszenie prędkości i poruszanie się jednostki ruchem kolistym do przodu, w przypadku gdy osoba prowadząca go opuści jednostkę świadomie lub z niej wypadnie”.

Przy prowadzeniu skutera po wodach morskich ważny jest nie tylko jego stan techniczny, ale także uprawnienia, jakie ma kierujący skuterem. Zgodnie z art. 62 ustawy o bezpieczeństwie morskim uprawianie żeglugi jachtem (rekreacyjnym lub komercyjnym) o napędzie mechanicznym o mocy silnika powyżej 10 kW (tj. 13,6 KM) wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego. Rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych określają przepisy rozporządzenia w sprawie uprawiania turystyki wodnej z 2013 r.²⁹. Rozporządzenie to w § 8 stanowi, że osoba, która posiada patent sternika motorowodnego, jest uprawniona do pro-

²⁷ Jeżeli właściciel skutera zadeklaruje przy jego rejestracji, że będzie go eksploatował na wodach śródlądowych i na wodach morskich, to skuter taki jest rejestrowany jako jacht morski.

²⁸ Zrywka jednak zadziałała, gdyż po zeskoczeniu kierującego ze skutera silnik skutera się wyłączył samoistnie.

²⁹ Rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki z dnia 9 kwietnia 2013 r. w sprawie uprawiania turystyki wodnej (Dz. U. z 2013 r. poz. 460).

wadzenia jachtów motorowych: 1) po wodach śródlądowych, 2) po morskich wodach wewnętrznych oraz pozostałych wodach morskich w strefie do 2 mil morskich od brzegu – pod warunkiem, że jacht nie jest dłuższy niż 12 m oraz, że żegluga odbywa się w porze dziennej³⁰.

Aby otrzymać patent sternika motorowodnego należy zdać egzamin z wymaganej wiedzy i umiejętności. W zakres wymagań egzaminacyjnych wchodzi wiedza teoretyczna obejmująca: 1) podstawy budowy jachtów motorowych; 2) silniki i układy napędowe, w tym: a) budowa silników, b) obsługa i konserwacja silników, c) zasady rozruchu i zatrzymania pracy silników, d) podstawowe wiadomości o pędnikach jachtów motorowych; 3) manewrowanie jachtem motorowym; oraz 4) zasady prowadzenia skuterów wodnych³¹.

W omawianym przypadku kierujący skuterem wodnym uczestniczącym w zdarzeniu posiadał patent sternika motorowodnego. Był zatem uprawniony do prowadzenia skutera wodnego i należy przyjąć, że wiedział, jak manewrować skuterem i znał zasady jego prowadzenia.

5. MOŻLIWE NARUSZENIA PRZEPISÓW PRAWA MORSKIEGO

W prawie morskim nie występuje pojęcie „zasad bezpieczeństwa w ruchu wodnym”, o których mowa w art. 177 k.k., i o których wspomniano we wprowadzeniu do niniejszego artykułu. Jeżeli chodzi o żeglugę morską, to istnieją przepisy, które regulują podstawowe zasady zachowania się (poruszania się, manewrowania) statków na morzu. Zostały one opracowane w celu zapobiegania zderzeniom i ujęte są w przepisach międzynarodowego prawa drogi morskiej (m.p.d.m.), określonych w konwencji COLREG.

Ponieważ wypadek miał miejsce na morskich wodach wewnętrznych, to do analizy zdarzenia należy posługiwać się „zasadami ruchu” statków na morzu

³⁰ Jedynymi jednostkami, co do których prawo zawiera ograniczenia co do czasu (pory dnia) ich używania (korzystania z nich) są: rowery wodne, kajaki, deski z żaglem, pontony pneumatyczne bez napędu, bez względu na wielkość, oraz inne podobne jednostki pływające o długości do 5 m. Mogą one uprawiać żeglugę tylko w porze dziennej (i tylko na polskich obszarach morskich, w odległości do 2 mil morskich od linii brzegu), rozumianej jako okres od wschodu do zachodu słońca (zob. § 2 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie). Co do pozostałych jednostek, w tym skuterów wodnych, takich ograniczeń nie ma (z wyjątkiem jachtów uprawiających żeglugę pod nadzorem – specjalną kategorię jachtów, którą wprowadza rozporządzenie, o którym wyżej mowa; przez żeglugę pod nadzorem należy rozumieć żeglugę w porze dziennej, rozumianej jako okres od wschodu do zachodu słońca, na akwenu, na którym prowadzona jest ciągła obserwacja przy zapewnieniu możliwości podjęcia na tym akwenu natychmiastowej akcji ratowniczej z wykorzystaniem łodzi ratunkowej oraz odpowiedniego sprzętu ratunkowego i wyposażenia technicznego).

³¹ Załącznik nr 4 do rozporządzenia z 2013 r. w sprawie uprawiania turystyki wodnej.

ustalonymi właśnie w postanowieniach konwencji COLREG. Prawidło 1 lit. a tych przepisów stanowi, że „niniejsze prawidła stosuje się do wszystkich statków na pełnym morzu i na wszystkich wodach z nim połączonych dostępnych dla statków morskich”. Tymi „wodami połączonymi” są m.in. wody portów morskich³².

Ruch statków w Porcie Gdańsk powinien odbywać się zgodnie z przepisami portowymi wydanymi przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, a w zakresie zapobiegania zderzeniom należy stosować prawidła m.p.d.m., do których Przepisy portowe bezpośrednio odsyłają.

Przepisy portowe dla Portu Gdańsk w § 104 ust. 3 zezwalają na ruch skuterów wodnych wewnątrz portu tylko na trasie od mostu Zielonego i Stągiewnego przez obrotnicę przy Polskim Haku do ujścia Wisły Śmiałej. Dodatkowo, jednostki sportowe lub rekreacyjne inne niż komercyjne, poruszające się na tej trasie bez zamiaru wyjścia z portu, są zwolnione z obowiązku zgłaszania się do Służby Dyżurnej kapitanatu.

Skuter wodny biorący udział w zderzeniu, który poruszał się najpierw Martwą Wisłą (w dół rzeki), a następnie skręcił (zrobił zwrot) w lewo przy Polskim Haku w kierunku Motławy, miał prawo uprawiać żeglugę na tym akwenie, gdyż zezwalały mu na to Przepisy portowe. Przepisy te w § 104 ust. 1 stanowią, że statki powinny poruszać się z bezpieczną prędkością, zgodnie z m.p.d.m., nie większą niż prędkość określona konkretną wartością na wyszczególnionych w zarządzeniu akwenach. W przypadku rzeki Motławy (w okolicy Polskiego Haka) prędkość została ustalona na poziomie 4 węzłów. Trzeba tu jednak zaznaczyć, że prędkości określone w przepisach portowych dotyczą – chociaż nie wynika to z treści samych przepisów, a wynika z praktyki żeglugowej – statków morskich wchodzących do portu lub wychodzących z niego³³, a nie poruszających się po porcie małych jednostek typu motorówki i skutery wodne. Zalecana prędkość 4 węzłów (czyli 7,4 km/godz.) jest tylko nieco większa niż średnia prędkość z jaką porusza się piechur (5-6 km/godz.) na drodze. Uprawiający żeglugę skuterem wodnym prawdopodobnie zrezygnowałiby z „uprawiania turystyki wodnej”, gdyby musieli poruszać się skuterem w takim tempie. Sama idea korzystania ze skuterów³⁴, ich konstrukcja i moc silników w nich

³² Przepisy zaliczają do tych wód: wody red, portów, rzek, jezior lub śródlądowych dróg wodnych połączonych z morzem pełnym i dostępnych dla statków morskich (prawidło 1 lit. b konwencji COLREG).

³³ Głównym powodem ograniczeń prędkości statków w porcie są: 1) wytwarzanie przez poruszający się statek dużej fali, która może uszkodzić inne statki zacumowane przy nabrzeżu lub zerwać ich liny cumownicze oraz 2) niebezpieczeństwo niezatrzymania się na czas statku poruszającego się z dużą prędkością ze względu na jego masę.

³⁴ W cytowanej wcześniej definicji skutera wodnego z rozporządzenia ws. przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych, z 2003 r., zawarty jest fragment wskazujący, że jest to mały statek „przeznaczony do ślizgów lub wykonywania ewolucji na wodzie”. Dostyc trudno wyobrazić sobie ślizgi na wodzie przy prędkości 4 węzłów.

instalowanych³⁵ nie koreluje z narzuconymi przez przepisy portowe ograniczeniami. Trudno zatem założyć, zakładając racjonalność tworzonego prawa, aby przepis § 104 ust. 1 zarządzenia adresowany był do kierujących skuterami wodnymi. Nie powinno się zatem stawiać zarzutu kierującemu skuterem, że płynął szybciej niż 4 węzły (przekroczył dozwoloną przez przepisy prędkość), ale można postawić zarzut, że nie zachował on prędkości bezpiecznej, o której mowa w § 104 ust. 1 zarządzenia i przez to naruszył przepisy portowe.

O szybkości bezpiecznej traktuje również jedno z ważniejszych prawideł m.p.d.m. – правило 6 konwencji COLREG. Stanowi ono, że każdy statek powinien stale iść z bezpieczną szybkością, tak, aby mógł podjąć właściwe i skuteczne działanie w celu uniknięcia zderzenia i zatrzymać się w odległości odpowiedniej do istniejących okoliczności i warunków. Przy ustalaniu bezpiecznej szybkości, oprócz widzialności, natężenia ruchu i warunków pogodowych powinna być uwzględniona zdolność manewrowa statku, a zwłaszcza odległość potrzebna do zatrzymania się statku i jego zwrotność w danych warunkach³⁶.

Działanie w celu uniknięcia zderzenia może polegać na zmianie kursu, szybkości lub jednoczesnej zmianie obu tych wartości, przy czym działanie polegające na zmianie szybkości może też niekiedy oznaczać całkowite zatrzymanie statku, jeżeli wymagają tego okoliczności. Działanie można uznać za właściwe, jeżeli jest wykonane we właściwym czasie, to znaczy odpowiednio wcześniej. Tak rozumiane „właściwe” działanie powinno w zasadzie zapewnić jego skuteczność, to znaczy uniknięcie zderzenia. W omawianym przypadku kierujący skuterem wodnym nie podjął odpowiednich działań, aby dostosować prędkość skutera do istniejących okoliczności.

O tym jakiego rodzaju działania powinny być podjęte mówi правило 8 konwencji COLREG zatytułowane „Działania w celu uniknięcia zderzenia”. Prawidło nakazuje podjąć działanie w celu uniknięcia zderzenia wystarczająco wcześniej i z należyтым uwzględnieniem zasad dobrej praktyki morskiej oraz tak, aby minięcie się statków nastąpiło w bezpiecznej odległości. Ponadto, jeżeli jest to konieczne w celu uniknięcia zderzenia lub uzyskania dłuższego czasu na ocenę sytuacji, statek powinien zmniejszyć swoją szybkość, wytracić bieg przez zatrzymanie swych środków napędu lub dać wstecz. Kierujący skuterem wodnym nie zastosował się do wymagań tego prawidła.

³⁵ Silniki instalowane w skuterach wodnych mają różną pojemność i moc. Większość modeli wyposażona jest w silniki o pojemności od 700 do 1600 cm³. Skuter uczestniczący w wypadku miał pojemność 1,8 l i moc 260 KM, mógł więc rozwijać prędkości powyżej 100 km/godz. To oczywiście nie oznacza, że z taką prędkością skuter wodny poruszał się przed i w chwili wypadku.

³⁶ Jak już wspomniano, przepisy COLREG (normy prawa międzynarodowego inkorporowane do prawa polskiego) powinny być jedynie posiłkowo stosowane przy ocenie prawidłowości zachowania kierującego skuterem. Wykorzystana powinna być istota prawidła, a nie jego literalne brzmienie.

Wreszcie, prawidło 9 konwencji COLREG, które określa w jaki sposób statki powinny się zachować podczas żeglugi w wąskich przejściach³⁷, stanowi m.in., że statek idący wzdłuż wąskiego przejścia lub toru wodnego³⁸ powinien trzymać się tak blisko, jak dalece jest to bezpieczne i wykonalne, zewnętrznej granicy takiego przejścia lub toru, leżącej z jego prawej burty. Istota tego postanowienia polega na ustaleniu zasady ruchu prawostronnego. Jest to naczelną zasadą obowiązującą w wąskich przejściach. Stosowanie jej zapewnia bezpieczne korzystanie z przejścia umożliwiając unikanie niebezpiecznych spotkań statków idących kursami przeciwnymi³⁹. Również i w tym przypadku kierujący skuterem wodnym nie zastosował się do tej zasady i po zrobieniu zwrotu w lewo z Martwej Wisły po minięciu Polskiego Haka w kierunku Motławy skierował się na wschodnią część rzeki (przy Polskim Haku), zamiast trzymać się jej zachodniego brzegu po swojej prawej burcie. Skuter zaczął poruszać się niewłaściwą stroną toru wodnego. To skomplikowało sytuację nawigacyjną na rzece, powstało ryzyko zderzenia i w efekcie braku wykonania przez skuter odpowiednio wcześniej manewru zwrotu w prawo (przed dziobem jachtu) i niezmnieszeniu prędkości doszło do zderzenia.

Reasumując, kierujący skuterem wodnym naruszył zasady określone w Międzynarodowych przepisach o zapobieganiu zderzeniom na morzu (prawidła 6, 8 i 9), które obowiązują statki (jachty) również na morskich wodach wewnętrznych (w tym w Porcie Gdańsk) oraz naruszył Przepisy portowe, które nakazują

³⁷ Kanał Motławy należy potraktować jako tzw. wąskie przejście. Przepisy m.p.d.m. nie definiują tego pojęcia. W literaturze wąskimi przejściami nazywa się zazwyczaj zwięzienia dróg wodnych, np. cieśniny, kanały itp. łączące duże akweny morskie lub łączące wody portowe z akwenami morskimi, np. tory podejściowe do portów. Określenie to stosuje się również do zwięzień akwenów portowych łączących poszczególne baseny portowe lub części portu. Wpływ na sposób nawigowania w wąskich przejściach mają przede wszystkim warunki naturalne, w tym m.in. ukształtowanie linii brzegowej, głębokość akwenu, przyległe akweny i zbiegające się szlaki żeglugowe. Chodzi o to, że w przejściu, które można uznać za wąskie nie ma możliwości swobodnego manewrowania w celu wyminięcia się dwóch statków, tak, jak jest to możliwe na pełnym morzu. W orzecznictwie uważa się, że wąskimi przejściami są rzeki, kanały, tory wodne prowadzące do portów, wejścia do portów; więcej na ten temat zob. W. Rymarz, *Międzynarodowe prawo drogi morskiej*, Wydawnictwo Morskie Gdańsk 1985, s. 174-176.

³⁸ Pojęcie toru wodnego w prawnym znaczeniu oznacza „część drogi wodnej o określonej głębokości, odpowiednio oznakowanej i opublikowanej w wydawnictwach nawigacyjnych (definicja z § 6 pkt 10 Przepisów portowych). Tory wodne mogą być wyznaczane w obrębie wąskich przejść. Zatem określenie wąskie przejście jest pojęciem szerszym niż tor wodny. Statki mogą poruszać się w wąskich przejściach w dwóch różnych kierunkach na przeciwnych torach wodnych, rozumianych jako kierunki ruchu. W żegludze na śródlądziu mówi się o stronach (prawej lub lewej) szlaku żeglownego (zob. np. rozporządzenie w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych § 6.03 bis).

³⁹ W. Rymarz, *Międzynarodowe prawo drogi morskiej*, Wydawnictwo Morskie Gdańsk 1985, s. 176.

poruszanie się po wodach portu z bezpieczną prędkością. Za naruszenie Przepisów portowych grozi kara pieniężna. Zgodnie z art. 56 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej: kto wykracza przeciwko przepisom wydanym na podstawie art. 47 ustawy (czyli zarządzeniom wydanym przez dyrektora urzędu morskiego), podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego⁴⁰.

6. MOŻLIWE ZARZUTY KARNE DLA PROWADZĄCEGO SKUTER, W TYM SPROWADZENIA BEZPOŚREDNIEGO NIEBEZPIECZEŃSTWA KATASTROFY W RUCHU WODNYM

Za naruszenie przepisów prawa morskiego grożą zwykle kary administracyjne (np. ta wymieniona powyżej z art. 56 ustawy o obszarach morskich), a w niektórych przypadkach kary grzywny⁴¹. Za spowodowanie wypadku morskiego jego sprawca podlegać może także odpowiedzialności karnej. Art. 177 kodeksu karnego mówi o wypadku komunikacyjnym. Jest nim zdarzenie w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, które ma miejsce w wyniku naruszenia zasad bezpieczeństwa obowiązujących w tym ruchu. Naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu jest więc jednym ze znamion przestępstwa z art. 177 k.k. Zasady te określają warunki bezpiecznego ruchu i stanowią konkretyzację ogólnych zasad ostrożności w zakresie ruchu. W stosunku do ogólnych zasad ostrożności zawierają w sobie większy rygorizm, co wiąże się z większym niebezpieczeństwem, jakie niesie za sobą ruch lądowy, wodny lub powietrzny. Ruch ten z natury rzeczy jest już niebezpieczny⁴².

Przestrzeganie zasad bezpieczeństwa wyłącza lub znacznie ogranicza niebezpieczeństwo istniejące w ruchu. Zasadami bezpieczeństwa w ruchu są przede wszystkim reguły wyrażone wprost w przepisach regulujących porządek i bezpieczeństwo w ruchu, ale nie muszą się one pokrywać z przepisami ruchu. W pewnych sytuacjach zachowanie ostrożności może dyktować potrzebę naru-

⁴⁰ Kary pieniężne wymierza dyrektor urzędu morskiego w drodze decyzji administracyjnej. Wysokość kar ustalana jest z uwzględnieniem zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia (art. 57 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej).

⁴¹ Karę grzywny przewidują m.in. przepisy ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej, ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, ustawy o rejestracji jachtów i ustawy o pracy na morzu.

⁴² R.A. Stefański [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, (red.) R.A. Stefański, 6 wyd. C.H. Beck, Warszawa 2023, s. 1154.

szenia określonego przepisu regulującego ruch (np. przekroczenie dozwolonej prędkości, aby uniknąć zderzenia z nieoczekiwaną przeszkodą)⁴³.

Takimi zasadami bezpieczeństwa w prawie morskim (w żegludze morskiej) są m.in. zasada bezpiecznej szybkości oraz zasada ruchu prawostronnego w wąskich przejściach. Wynikają one głównie z przepisów zebranych w m.p.d.m., ale także z dobrej praktyki morskiej⁴⁴.

Zgodnie z uchwałą SN z dnia 18 listopada 1998 r. (I KZP 16/98) „wypadkiem w rozumieniu art. 177 § 1 jest takie zdarzenie w ruchu, które pociągnęło za sobą śmierć człowieka lub naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia przynajmniej jednej osoby (nie licząc sprawcy) trwające dłużej niż siedem dni, a zdarzenie, które ograniczyło się do lżejszej szkody dla tej osoby, nie jest karalnym występkiem w ruchu”. W zakres znamienia skutku wypadku z art. 177 § 1 k.k. nie wchodzi więc obrażenia powodujące naruszenie czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia trwającego nie dłużej niż 7 dni. Te są określone w art. 157 § 2 k.k. Z cytowanej wyżej uchwały SN z listopada 1998 r. wynika też, że „ten, kto naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała lub rozstrój zdrowia trwające nie dłużej niż siedem dni (tj. lekkie uszkodzenie ciała), nie popełnia przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji”. Treść tej uchwały jest istotna dla określenia odpowiedzialności prowadzącego statek wodny.

Rozpatrując możliwość spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu wodnym, o którym mowa w art. 174 § 1 k.k., i którą rozważał Prokurator nadzorujący postępowanie w sprawie spowodowania wypadku przez kierującego statkiem wodnym, należy najpierw wyjaśnić samo pojęcie katastrofy w komunikacji. Sąd Najwyższy oceniając katastrofę w ruchu lądowym stwierdził, że „Katastrofą w ruchu lądowym (...) jest wydarzenie zakłócające w sposób nagły i groźny ruch lądowy, spowodujące konkretne, rozległe i dotkliwe skutki obejmujące większą liczbę ludzi lub mienie w znacznych rozmiarach oraz niosące za sobą zagrożenie bezpieczeństwa powszechnego” (uchwała SN – Izba Karna z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74)⁴⁵. Doktryna podziela poglądy judykatury

⁴³ R.A. Stefański [w:] *Kodeks Karny. Komentarz*, (red.) M. Filar, wyd. 2, Lexis Nexis, Warszawa 2010, s. 779.

⁴⁴ Pojęcie dobrej praktyki morskiej oznacza „ukształtowane w praktyce reguły postępowania o charakterze nautycznym utrwalone przez ich stałe stosowanie oraz zgodne z doświadczeniem, zdrowym rozsądkiem i stanem wiedzy nautycznej (J. Łopuski, *Encyklopedia podręczna prawa morskiego*, Gdańsk 1982, s. 76). Pojęcie dobrej praktyki morskiej jest równoznaczne z pojęciem zwykłej praktyki morskiej. Pojęciami tymi posługuje się zarówno międzynarodowe prawo morskie (np. konwencja COLREG), jak i prawo krajowe (np. kodeks morski w art. 57, art. 216 § 2, art. 258 § 2, ustawa o bezpieczeństwie morskim w art. 6). Więcej na ten temat zob. D. Pyć, *Dobra praktyka morska*, [w:] *Wielka Encyklopedia Prawa*, t. XIX Prawo komunikacyjne, (red.) D. Pyć, R. Stefański, M. Żylicz, Warszawa 2021, s. 106.

⁴⁵ Wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe.

co do tego, że katastrofa jest zdarzeniem nagłym powodującym poważne zagrożenie ruchu o charakterze powszechnym⁴⁶.

Katastrofą w komunikacji, w tym w ruchu wodnym, jest zatem zdarzenie, które zagraża życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach⁴⁷. To ilościowe określenie dóbr zagrożonych (wiele osób, wielkie rozmiary) wskazuje, że jest to zdarzenie groźne, niosące tak duże zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, że stanowi jednocześnie zagrożenie bezpieczeństwa powszechnego⁴⁸.

Zderzenie skutera wodnego z jachtem żaglowym w kanale Motławy nie wywołało ani nie mogło wywołać powszechnego zagrożenia (zagrożenie bezpieczeństwa powszechnego). Powszechność niebezpieczeństwa przejawia się m.in. w zagrożeniu dla życia lub zdrowia wielu osób. Zdarzenie zagraża życiu lub zdrowiu wielu osób wówczas, gdy istnieje realne niebezpieczeństwo utraty życia lub doznania uszczerbku na zdrowiu przez co najmniej 10 osób, nie licząc sprawcy (tak orzekł m.in. Sąd Apelacyjny we Wrocławiu w wyroku z 13 czerwca 2017 r. w sprawie II AKa 129/17).

Sam fakt, że na jachcie przebywało w chwili zderzenia ze skuterem kilkunastu (więcej niż dwunastu)⁴⁹ pasażerów nie oznacza automatycznie, że wszystkim

⁴⁶ R.A. Stefański [w:] *Kodeks karny Komentarz*, (red.) R.A. Stefański, 6 wyd. C.H. Beck, Warszawa 2023, s. 1134.

⁴⁷ Wydaje się, że w określeniu znamienia „mienia w wielkich rozmiarach” mogą pomóc definicje legalne „mienia wielkiej wartości” oraz „szkody w wielkich rozmiarach” z art. 115 § 6 i 7 k.k. Mienie wielkiej wartości to takie mienie, którego wartość w chwili czynu zabronionego przekracza 1 000 000 zł. Nie można oczywiście postawić znaku równości pomiędzy tymi pojęciami, gdyż w przepisie art. 173 § 1 k.k. chodzi nie tylko o ekonomiczną (finansową) wartość mienia, ale także o jego rozmiar, w tym przede wszystkim aspekty przestrzenne (na temat wzajemnego stosunku rozmiarów mienia do jego wartości zob. postanowienie SN z 20 stycznia 1999 r., I KZP 23/98). Według niektórych autorów następstwa zdarzenia kwalifikowanego jako katastrofa mogą ograniczać się do szkody w mieniu i powinna to być szkoda znaczna, a więc taka, której wartość w chwili czynu zabronionego przekracza 200 000 zł (art. 115 § 5 i 7 k.k.) (zob. A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, wyd. 5, Wolters Kluwer, 2010, s. 413). Jeżeli jednak ustawodawca oprócz pojęcia „mienia w wielkich rozmiarach” używa pojęcia „mienia w znacznych rozmiarach” (np. art. 181, 182, 184, 185 i 224a k.k.), to wydaje się, że to temu drugiemu pojęciu należy przyporządkować pojęcie „znacznej szkody”, a pierwszemu – pojęcie „szkody w wielkich rozmiarach”, do którego – zgodnie z art. 115 § 7a k.k. – stosuje się odpowiednio przepis § 6 tego artykułu określający pojęcie „mienia wielkiej wartości”.

⁴⁸ R.A. Stefański [w:] *Kodeks Karny. Komentarz*, (red.) M. Filar, wyd. 2, Lexis Nexis, Warszawa 2010, s. 769. Na istnienie zagrożenia bezpieczeństwa powszechnego wskazuje identyczne określenie dóbr zagrożonych w tym przepisie jak w art. 163 § 1 k.k., określającym zdarzenia mające postać zagrożenia bezpieczeństwa powszechnego. W obu przepisach chodzi o życie lub zdrowie wielu osób albo mienia w wielu rozmiarach. Zob. też R.A. Stefański [w:] *Kodeks karny Komentarz*, (red.) R.A. Stefański, 6 wyd. C.H. Beck, Warszawa 2023, s. 1135 oraz pkt VIII uzasadnienia wyroku SA we Wrocławiu z dnia 13 czerwca 2017 r. (II AKa 129/17).

⁴⁹ To dookreślenie liczby osób na jachcie jest istotne w kontekście kwalifikacji prawnej jachtu morskiego, w aspekcie przepisów związanych z bezpieczeństwem żeglugi. Jeżeli jacht był

tym osobom groziła utrata życia lub zdrowia. Uderzenie przez mały (relatywnie) skuter, o długości poniżej czterech metrów, w duży, kilkunastometrowy jacht, nawet przy dużej prędkości, nie mogło spowodować obrażeń u większej liczby osób podróżujących tym jachtem. W chwili zderzenia większość pasażerów przebywała w osłoniętym kokpicie i nie była bezpośrednio narażona na efekty czołowego zderzenia ze skuterem wodnym. Osobami narażonymi na obrażenia były osoby znajdujące się na siatkach w przedniej, dziobowej części jachtu. Nawet gdyby skuter z pełną prędkością i z kierującym na pokładzie uderzył w dziób katamaranu, to mając na uwadze, że na siatce z jednej burty mogło przebywać jednocześnie maksymalnie 6 osób⁵⁰, w przypadku, gdyby wszystkie one doznały obrażeń, to jednak byłoby ich zbyt mało, aby uznać zdarzenie za zagrażające życiu lub zdrowiu wielu osób. W żadnym momencie nie istniało realne niebezpieczeństwo utraty życia lub doznania uszczerbku na zdrowiu przez co najmniej 10 osób.

Powszechność niebezpieczeństwa przejawia się również tym, że zagrożeniem objęte jest mienie w wielkich rozmiarach. Ocena czy zagrożenie dotyczy mienia o wielkich rozmiarach, zależy od oceny zindywidualizowanego konkretnego przypadku, przy czym w ocenie tej mogą być pomocne takie okoliczności, jak liczba zagrożonych obiektów lub przedmiotów majątkowych, ich charakter, znaczenie użyteczności, a także wartość materialna (tak w cytowanym szeroko w judykaturze wyroku SN z dnia 27 stycznia 1972 r., IV KR 312/72)⁵¹.

W przypadku zderzenia skutera wodnego z jachtem w czerwcu 2022 r. nie wystąpiła żadna z przykładowych okoliczności określonych w powyżej cytowanym wyroku. Jacht żaglowy przedstawiał co prawda znaczną wartość materialną⁵², jednak, ponieważ „wartość materialna nie może być ani wyłączną, ani główną przesłanką ustalenia, że mienie ma wielkie rozmiary, lecz może być kryterium orientacyjnym”⁵³, to należy przyjąć, że zagrożenie jakie swoim nieprawidłowym zachowaniem stworzył kierujący skuterem wodnym dla jednego jachtu płynącego kanałem Motławy nie stanowiło zagrożenia mienia w wielkich rozmiarach. Nie można go było uznać za zdarzenie powszechnie niebezpieczne, za jakie trzeba uznać katastrofę w ruchu wodnym. Skuter wodny uderzył w lewy pływak katamaranu i go jedynie zarysował. Kadłub nie pękł, jachtowi nie groziło zatonięcie w żadnym momencie.

zarejestrowany jako jacht komercyjny to mógł przewozić tylko 12 pasażerów. Powyżej tej liczby powinien być on traktowany jako statek pasażerski. Jest to jednak osobne zagadnienie, wykraczające poza ramy niniejszych rozważań.

⁵⁰ Tak wynika z procedur przebywania pasażerów na jachcie.

⁵¹ Zakres znamienia „mienia wielkich rozmiarów” określił też szczegółowo Sąd Apelacyjny we Wrocławiu w wyroku z dnia 27 sierpnia 2015 r., II AKa 191/15.

⁵² Można przyjąć, że wartość takiej luksusowej jednostki jaką był katamaran biorący udział w zderzeniu sięga powyżej jednego miliona złotych.

⁵³ R.A. Stefański [w:] *Kodeks Karny. Komentarz*, (red.) M. Filar, wyd. 2, Lexis Nexis, Warszawa 2010, s. 723.

W doktrynie prawa karnego trafnie podaje się jako przykłady katastrofy zatonięcia statku⁵⁴. Staranowanie na pełnym morzu przez duży statek handlowy jachtu z kilkunastoma osobami na pokładzie i zatopienie go można bez wątpienia uznać za katastrofę w ruchu wodnym, natomiast uderzenia przez mały skuter wodny (o zanurzeniu 25 cm i bez kierującego na pokładzie) w duży dwukadłubowy jacht żaglowy, nie można uznać za tak poważne zdarzenie z kilku powodów. Po pierwsze należy wziąć pod uwagę akwen, na którym miało miejsce zderzenie, po drugie różnicę w wielkości i masie obu jednostek. Głębokość akwenu w miejscu zderzenia, blisko prawego brzegu rzeki Motława, wzdłuż którego płynął jacht żaglowy, wynosi od 2 do 5 m. Szerokość kanału (rzeki) wynosi około 0,3 kabla (czyli około 60 m). Motława w swoim dolnym biegu przepływa praktycznie przez centrum miasta Gdańsk. Na rzece panuje zwykle o tej porze roku duży ruch jednostek pasażerskich, jachtów żaglowych, motorowych i innych małych jednostek rekreacyjnych. Wszystkie te aspekty wskazują na bardzo małe prawdopodobieństwo zatonięcia w tym miejscu jachtu z ludźmi na pokładzie⁵⁵ i bardzo duże prawdopodobieństwo udzielenia pomocy zarówno jachtowi jak i osobom nim podróżującym w przypadku zaistnienia poważnego dla nich niebezpieczeństwa. Nie mogło zatem dojść do katastrofy, gdyż prawdopodobieństwo jej nastąpienia było nieznaczne; możliwość jej nastąpienia nie była realna.

Analizując dalej pojęcie spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji z art. 174 k.k. należy pamiętać, że jest to stan, który w przypadku ruchu lądowego Sąd Najwyższy – w cytowanych już Wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe – określił jako „spowodowanie sytuacji, która – niezależnie od dalszej ingerencji człowieka – może przekształcić się w każdej chwili w katastrofę”⁵⁶.

Przykładem obrazującym taką sytuację w żegludze morskiej może być wypadek, w którym nastąpiło zderzenie statku z przęsłem mostu (tzw. alizja) na rzece, po której płynął statek. Jeżeli w wyniku zderzenia nastąpiło uszkodzenie przęsła mostu, na tyle poważne, że most się zawalił, to dojdzie do katastrofy, niezależnie od tego co dalej zrobi załoga statku, który uderzył w most. Jeżeli natomiast w wyniku zderzenia przęsło nie zostało poważnie uszkodzone – do katastrofy nie dojdzie. O ile oczywiście w wyniku zderzenia nie nastąpiło poważne uszkodzenie konstrukcji samego statku i nie dojdzie do jego zatonięcia – wówczas zdarzenie będzie nosiło znamiona katastrofy w ruchu wodnym.

⁵⁴ Zob. A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, wyd. 5, Wolters Kluwer, 2010, s. 414.

⁵⁵ Gdyby nawet jacht doznał w wyniku kolizji bardzo poważnych uszkodzeń, doszłoby do pęknięcia kadłuba i jacht zacząłby nabierać wody, to kapitan jachtu w ciągu kilkunastu sekund powinien być w stanie zacumować bezpiecznie jednostkę do nabrzeża i ewakuować wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie na ląd.

⁵⁶ Uchwała SN, cała izba SN – Izba Karne z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74.

Ważnym czynnikiem, podkreślanym szeroko w doktrynie, jest ten, aby możliwość zaistnienia katastrofy była realna i konkretna, a nie potencjalna i abstrakcyjna. Nie wystarcza sama teoretyczna możliwość przekształcenia się danego zdarzenia w katastrofę, lecz musi istnieć taka możliwość rzeczywista i konkretna. Musi istnieć znaczne prawdopodobieństwo jej nastąpienia⁵⁷.

Jak już wspomniano, w przypadku zderzenia skutera z jachtem nie było bezpośredniego niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy. Zarówno akwen, na którym doszło do zderzenia, jak i inne okoliczności wypadku wykluczają prawdopodobieństwo nastąpienia katastrofy, czyli zdarzenia zagrażającego życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach.

Skutkiem przestępstwa z art. 174 k.k. jest bezpośrednio niebezpieczeństwo spowodowania katastrofy i chodzi tu jak już wspomniano o niebezpieczeństwo konkretne. Z konkretnym niebezpieczeństwem mamy do czynienia wówczas, gdy istnieją rzeczywiste warunki do jego wystąpienia. Samo zagrożenie dla życia lub zdrowia wielu osób albo mienia w wielkich rozmiarach jest w tym przypadku – inaczej niż przy art. 173 k.k. – odległe. Sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy jest etapem poprzedzającym katastrofę i sama katastrofa może w ogóle nie nastąpić. Będzie tak np. w przypadku podjęcia akcji ratowniczej na morzu. Jako przykład można podać wypadek kolizji dwóch statków na morzu i uszkodzenie burty jednego z nich nieco powyżej linii wodnej. W przypadku dobrej pogody i niezwłocznego podjęcia akcji ratowniczej, może nastąpić bezpieczne odholowanie uszkodzonego statku do portu w celu naprawy i do katastrofy nie dojdzie. W przypadku złej pogody i dużego falowania woda morską może dostać się do wnętrza statku (ładowni, siłowni) i statek, nawet przy podjętej próbie ratownictwa, może zatonać; dojdzie do katastrofy w ruchu wodnym w rozumieniu art. 173 k.k.

Trzeba też na koniec zauważyć, że jeżeli już rozpatruje się możliwość popełnienia przestępstwa z art. 174 k.k., to powinno się wziąć pod uwagę to, że zgodnie z doktryną oraz judykaturą przypadki działania z zamiarem bezpośrednim uczestnika ruchu w celu sprowadzenia niebezpieczeństwa katastrofy są zjawiskiem wyjątkowym⁵⁸. Dlatego rozpatrując zderzenie skutera wodnego z jachtem należy przyjąć ewentualne przestępstwo z art. 174 § 2 k.k. czyli popełnione nieumyślnie w formie lekkomyślności (*luxuria*) lub niedbalstwa (*neglegentia*). Nieumyślne sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy zachodzi wówczas, gdy sprawca nie mając zamiaru sprowadzenia tego niebezpieczeństwa, doprowadził do tego na skutek niezachowania ostrożności wymaganej w danych

⁵⁷ R.A. Stefański [w:] *Kodeks karny Komentarz*, (red.) R.A. Stefański, 6 wyd. C.H. Beck, Warszawa 2023, s. 1145.

⁵⁸ R.A. Stefański, *op. cit.* s. 1148. W podobnym duchu SN w sprawie wypadków drogowych w Uchwale z 1975 r. (pkt 14 Wytucznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe, V KZP 2/74).

okolicznościach, mimo że możliwość taką przewidywał (lekkomyślność) albo mógł przewidzieć (niedbalstwo) (*arg. ex art. 9 § 2 k.k.*). W danym przypadku trudno jest założyć, że kierujący skuterem wodnym przewidywał możliwość popełnienia czynu zabronionego (sprowadzenia niebezpieczeństwa). Można raczej przyjąć, że powinien i mógł je przewidzieć. Kierujący posiadał wiedzę i umiejętności w zakresie manewrowania jednostką. Nie zaktywizował jednak we właściwym momencie swej uwagi w pożądanym kierunku⁵⁹, podpłynął zbyt blisko jachtu i ratując się przed uderzeniem w jacht wyskoczył ze skutera do wody, odcinając tym samym napęd skutera, co spowodowało spowolnienie jego ruchu i utratę impetu przed uderzeniem skutera w jacht.

Biorąc pod uwagę wszystkie wyżej opisane okoliczności, w tym w szczególności brak realnej możliwości zatonięcia jachtu, brak realnego niebezpieczeństwa utraty życia lub doznania uszczerbku na zdrowiu przez wiele osób, ale także (choć w dużo mniejszym zakresie) fakt, że zachowanie kierującego skuterem nie podpada nawet pod występki z art. 177 § 1 k.k., należy odrzucić tezę, że zachowanie sprawcy wypadku wyczerpuje znamiona czynu zabronionego sprowadzenia bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy z art. 174 k.k.

WNIOSKI

Zdarzenie, które miało miejsce latem 2022 r. w Gdańsku na Motławie należy zakwalifikować jako wypadek morski (zderzenie statków), zgodnie z definicją zawartą w art. 2 ust. 1 lit. e ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich⁶⁰ (PKBWM). Pojęcie statku w kontekście wypadku morskiego należy rozumieć jako „urządzenie pływające używane w środowisku morskim”, zgodnie z definicją z art. 5 pkt 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim, do której odsyła art. 2 ust. 2 ustawy o PKBWM. Pojęcie to obejmuje statki przeznaczone lub używane wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, czyli jachty rekreacyjne lub jachty komercyjne, do których, zgodnie z art. 2 pkt 2 ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 20 m, zaliczane są skutery wodne.

Ustawa o PKBWM dzieli wypadki morskie na bardzo poważne, poważne i pozostałe wypadki morskie (niebędące bardzo poważnymi lub poważnymi wypadkami). Kolizję skutera wodnego z jachtem żaglowym należy zaliczyć – ze względu na brak ofiar śmiertelnych i niewielkie szkody poniesione przez jednostki uczestniczące w zderzeniu – do tej trzeciej grupy.

⁵⁹ Zob. T. Kaczmarek, J. Giezek, *Przestępstwo niedbalstwa jako wynik deficytu informacji*, PPK 4, 1991.

⁶⁰ Ustawa z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2019 r. poz. 1374).

Wszczęcie dochodzenia z art. 177 § 1 k.k. było z jednej strony uzasadnione, gdyż bezpośrednio po wypadku nie było wiadomo jakiego rodzaju obrażeń (trwających powyżej czy poniżej 7 dni) doznały osoby poszkodowane w wypadku⁶¹. Z drugiej jednak strony należy zaznaczyć, że właściwym organem uprawnionym do badania przyczyn wypadków morskich w Polsce nie jest Policja, ale PKBWM. Członkowie Komisji posiadają specjalistyczną wiedzę w zakresie żeglugi morskiej, w tym manewrowania i tylko oni mogą fachowo ustalić przyczynę wypadku. Bez prawidłowego jej określenia nie powinno się stawiać zarzutów karnych kierującemu skuterem wodnym⁶². Ponadto trzeba uznać, że rozpatrywanie w danej sprawie możliwości popełnienia przestępstwa spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu wodnym z art. 174 k.k. nie miało uzasadnienia.

Przepisy ustawy o PKBWM wyłączają wypadki morskie, w których uczestniczyły wyłącznie jachty rekreacyjne, z zakresu wypadków badanych przez Komisję, pod warunkiem, że nie był to bardzo poważny wypadek, czyli w wypadku tym nie doszło do całkowitej utraty jachtu, śmierci człowieka lub wyrządzenia szkody w środowisku w znacznych rozmiarach (art. 15 ust. 2 pkt 2). W przypadku kolizji, która miała miejsce na Motławie nie zostały zabezpieczone dokumenty rejestracyjne jednostek, które poświadczałyby o ich przeznaczeniu, czyli wskazywały czy jednostka jest używana jako rekreacyjna czy komercyjna. Gdyby choć jedna z nich była jednostką komercyjną, to PKBWM byłaby właściwym organem do badania tego wypadku⁶³. Dodatkowo, ponieważ jacht przewoził powyżej 12 pasażerów, to powinien być traktowany jako statek pasażerski i Komisja miałaby obowiązek zająć się jego badaniem. Wobec niezgłoszenia wypadku do PKBWM, pomimo ustawowego obowiązku powiadomienia Komisji przewidzianego w art. 47 ust. 2 ustawy o PKBWM, jego badania nie podjęto.

⁶¹ Ponieważ osoby poszkodowane w wypadku odniosły obrażenia ciała lub rozstrój zdrowia trwające nie dłużej niż 7 dni (lekkie uszkodzenie ciała), to, zgodnie z przytoczoną wcześniej wykładnią tego przepisu dokonaną przez SN, kierujący skuterem nie popełnił przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji i nie można mu było z tego tytułu postawić zarzutów. Nie można również sięgnąć do art. 157 § 2 k.k., który penalizuje naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający nie dłużej niż 7 dni, gdyż nie obejmuje on wypadków komunikacyjnych.

⁶² Zgromadzone przez PKBWM materiały dotyczące zderzenia, tj. dowody, dokumenty i informacje pozyskane w trakcie wysłuchania osób podczas badania wypadku mogłyby następnie być wykorzystane przez Policję do postawienia zarzutów kierującemu, ale tylko wtedy, gdyby sąd uznał, że nadrzędny interes publiczny uzasadnia ich ujawnienie (udostępnienie przez Komisję) (art. 32 ustawy o PKBWM), a z wyników badania przeprowadzonego przez Komisję wynikałoby, że przyczyną wypadku były błędy w manewrowaniu lub nieprzestrzeganie przepisów obowiązujących w żegludze przez kierującego skuterem.

⁶³ Na podstawie art. 20 ust. 3 ustawy Komisja mogłaby jednak zdecydować o odstąpieniu od jego badania.

LEGAL ASPECTS OF A JET SKI ACCIDENT IN INLAND SEA WATERS

Keywords: jet ski, marine areas, maritime accident, regulations on the prevention of collisions at sea, safety rules in water traffic, bringing about a disaster in water traffic

Abstract

Marine casualties, at sea or in port waters, are not only caused by large passenger or cargo vessels, which, due to their size, may have difficulty in giving way or stopping safely, but also small vessels such as marine yachts or jet skis, which have a high manoeuvrability but mistakes made when navigating or manoeuvring by the operators of these vessels can be serious. The aim of this article is to analyze the collision of two such crafts in port waters in the aspect of criminal liability of the perpetrator of the accident for causing it.

BIBLIOGRAFIA

- 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. Urz. UE L 354, s. 90)
- Kaczmarek T., Giezek J., *Przestępstwo niedbalstwa jako wynik deficytu informacji*, PPK 4, 1991
- 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)
- Łopuski J., *Encyklopedia podręczna prawa morskiego*, Gdańsk 1982
- Marek A., *Kodeks karny. Komentarz*, wyd. 5, Wolters Kluwer, 2010
- 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)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 2003 r. Nr 212, poz. 2072)
- 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 Sportu i Turystyki z dnia 9 kwietnia 2013 r. w sprawie uprawiania turystyki wodnej (Dz. U. poz. 460)
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. z 2016 r. poz. 1557).

- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 maja 2018 r. w sprawie granic między śródlądowymi wodami powierzchniowymi a morskimi wodami wewnętrznymi i wodami morza terytorialnego (Dz. U. poz. 1138)
- Rymarz W., *Międzynarodowe prawo drogi morskiej*, Wydawnictwo Morskie Gdańsk 1985
- Stefański R.A. [w:] *Kodeks Karny. Komentarz*, (red.) M. Filar, wyd. 2, Lexis Nexis, Warszawa 2010
- Stefański R.A. [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, (red.) R.A. Stefański, 6 wyd. C.H. Beck, Warszawa 2023
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 stycznia 1999 r., I KZP 23/98
- Pyć D., *Dobra praktyka morska*, [w:] Wielka Encyklopedia Prawa, t. XIX Prawo komunikacyjne, (red.) D. Pyć, R. Stefański, M. Żylicz, Warszawa 2021
- Pyć D., Łuczywek C., Zużewicz-Wiewiórowska I., (red.), *Kodeks morski. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2022
- Uchwała Sądu Najwyższego, cała izba SN – Izba Karno z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74 Wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe
- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 18 listopada 1998 r., I KZP 16/98
- Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2023 r. poz. 960 i 1688)
- Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2023 r. poz. 1072)
- Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1097, 2642, z 2023 r. poz. 1588)
- Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1478 i 1688)
- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309)
- Ustawa z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2019 r. poz. 1374)
- Ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2023 r. poz. 2257)
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2023 r. poz. 1478 i 1688)
- Ustawa z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. z 2020 r. poz. 1500, z 2022 r. poz. 2642, z 2023 r. poz. 261)
- Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 27 sierpnia 2015 r., II AKa 191/15
- Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 13 czerwca 2017 r., II AKa 129/17
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 stycznia 1972 r., IV KR 312/72
- Zarządzenie nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 16 lipca 2018 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Województwa Pomorskiego z 2018 r. poz. 2832)
- Zużewicz-Wiewiórowska I., *Żegluga morska* [w:] *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, (red.) D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, C.H. Beck, Warszawa 2020