



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW MORSKICH

RAPORT KOŃCOWY 13/14

bardzo poważny wypadek morski

JACHT MOTOROWY NEVER SATISFIED

zatonienie jachtu na Zatoce Gdańskiej
w dniu 1 maja 2014 r.

Maj 2015

Badanie wypadku morskiego jachtu motorowego „Never Satisfied” prowadzone było na podstawie ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068) oraz uzgodnionych w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) norm, standardów i zalecanych metod postępowania, wiążących Rzeczpospolitą Polską.

Zgodnie z przepisami wyżej wymienionej ustawy celem badania wypadku lub incydentu morskiego jest ustalenie okoliczności i przyczyn jego wystąpienia dla zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości oraz poprawy stanu bezpieczeństwa morskiego.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich nie rozstrzyga w prowadzonym przez siebie badaniu o winie lub odpowiedzialności osób uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim.

Niniejszy raport nie może stanowić dowodu w postępowaniu karnym albo innym postępowaniu mającym na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności za spowodowanie incydentu morskiego, którego raport dotyczy (art. 40 ust. 2 ustawy o PKBWM).

Państwa Komisja Badania Wypadków Morskich
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
tel. +48 22 630 19 05, tel. kom. +48 664 987 987
e-mail: pkbwm@mir.gov.pl
<http://www.mir.gov.pl/pkbwm>

Spis treści	str.
1. Fakty.....	4
2. Informacje ogólne	4
2.1. Dane jachtu	4
2.2. Informacje o podróży jachtu	5
2.3. Informacje o wypadku	5
2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych	6
3. Opis okoliczności wypadku lub incydentu morskiego.....	6
4. Analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz.....	8
4.1. Czynniki mechaniczne.....	12
4.2. Czynniki ludzkie (błędy i zaniechania)	14
4.3. Wpływ czynników zewnętrznych, w tym związanych ze środowiskiem morskim, na zaistnienie wypadku.....	15
5. Opis wyników przeprowadzonego badania, w tym identyfikacja kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania.....	15
5.1. Analiza dokumentów wystawionych dla jachtu „Never Satisfied” oraz wyników przeglądu technicznego jachtu, wykonanego przez inspektora PZMWiNW	16
5.2. Analiza przepisów dotyczących stanu technicznego i warunków uprawiania żeglugi przez statki żeglugi śródlądowej o napędzie mechanicznym używane wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji	20
5.3. Warunki rejestrowania i uprawiania żeglugi przez jachty śródlądowe i jachty morskie	24
6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa	25
6.1. Minister właściwy do spraw transportu	25
6.2. Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego.....	27
7. Spis zdjęć.....	28
8. Źródła informacji.....	28
9. Wykaz stosowanych terminów technicznych i skrótów	29
10. Skład zespołu badającego wypadek	29

1. Fakty

Jacht motorowy „Never Satisfied” odcumował od nabrzeża w Mariny Sopot w dniu 1 maja 2014 r. o godz. 11:03 z dwoma osobami na pokładzie i skierował się na wody Zatoki Gdańskiej. Po 13 minutach kierujący jachtem połączył się z bosmanatem Mariny Sopot na kanale 63 VHF i przekazał informację o uszkodzeniu jednego z silników. W chwilę później poinformował o zatrzymaniu się drugiego silnika, a następnie nadał komunikat „MAYDAY” wraz z informacją, że jacht nabiera wody i tonie.

Około godz. 11:25 pełniąca dyżur w marinie bosman Mariny Sopot wypłynęła motorówką w kierunku tonącego jachtu, zgodnie ze wskazaniem osób będących na nabrzeżu. Po dotarciu po kilku minutach do znajdujących się już w wodzie osób z jachtu, bosman podała im cumę dziobową i przyciągnęła ich do burty łodzi.

Po dopłynięciu na miejsce zdarzenia przez ambulans wodny ratownictwa medycznego „P51” Miejskiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Sopocie oraz jednostkę ratowniczą „R6” Sopotkiego Wodnego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego o godz. 11:38 poszkodowani zostali umieszczeni na pokładzie ambulansu, a następnie bezpiecznie przetransportowani do Mariny Sopot.

Jacht motorowy „Never Satisfied” zatonął w miejscu podjęcia z wody rozbitków, w odległości 2,1 Mm na północny wschód od mola w Sopocie.

2. Informacje ogólne

2.1. Dane jachtu

Nazwa:	Never Satisfied
Bandera:	Polska
Właściciel (armator):	Krzysztof Bendykowski
Typ statku:	jacht motorowy
Rok budowy:	1997
Moc maszyn:	2 x 224 kW Mercruiser 350 MAG
Szerokość:	2,44 m
Długość całkowita:	8,99 m
Materiał kadłuba:	laminat poliestrowo-szkłany, sklejka
Minimalna obsada załogowa:	1 – sternik motorowodny



Zdjęcie nr 1. Jacht motorowy Never Satisfied (przed zarejestrowaniem w Polsce)

2.2. Informacje o podróży jachtu

Port zawinięcia w czasie podróży:	Marina Sopot
Port przeznaczenia:	Marina Sopot
Rodzaj żeglugi:	rejon żeglugi 2 (śródlądowy)
Informacja o załodze:	2 osoby narodowości polskiej

2.3. Informacje o wypadku

Rodzaj:	bardzo poważny wypadek
Data i czas zdarzenia:	01.05.2013 r. godz. 11:16
Pozycja geograficzna w czasie zdarzenia:	$\varphi = 54^{\circ} 27' 44''$ N $\lambda = 018^{\circ} 37' 57''$ E
Rejon geograficzny:	Zatoka Gdańska, około 2,1 Mm na północny wschód od mola w Sopocie
Charakter akwenu:	przybrzeżny
Pogoda w trakcie zdarzenia:	wiatr NW 5-6, stan morza 3-4, widzialność dobra, temp. powietrza +10°C

2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z łądu i działaniach ratowniczych

Działania ratownicze zostały podjęte natychmiast po otrzymaniu informacji o awarii silników na jachcie oraz wezwaniu pomocy przez kierującego jachtem.

Podmioty zaangażowane: bosman Mariny Sopot, ratownicy z Sopockiego Ochotniczego Wodnego Pogotowia Ratowniczego, ratownicy ambulansu wodnego Miejskiej Stacji Pogotowia Ratunkowego z Sopotu

Użyte środki: łódź motorowa Mariny Sopot, łódź typu RIB – „R6” WOPR Sopot; łódź motorowa – ambulans ratownictwa medycznego „P51” Miejskiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Sopocie, łódź hybrydowa „R-20” statku ratowniczego Służby SAR „Kapitan Poinc”

Szybkość reakcji działania służb

ratowniczych: bosman Mariny Sopot odnalazła mężczyznę będących w wodzie po 21 minutach od chwili wezwania pomocy

Osiągnięte wyniki: w wyniku sprawnie przeprowadzonej akcji ratowniczej członkowie załogi jachtu, który zatonął, zostali podjęci z wody i przetransportowani do Mariny Sopot

3. Opis okoliczności wypadku lub incydentu morskiego

Właściciel jachtu motorowego „Never Satisfied” przyprowadził swój jacht do Mariny Sopot w dniu 30 kwietnia 2014 r. Następnego dnia w godzinach porannych dyżurna bosman Mariny Sopot powiadomiła telefonicznie właściciela o zauważonym przechyle jachtu na lewą burtę i zgodnie z jego prośbą uruchomiła pompę zenzową i wypompuwała wodę z jachtu. Właściciel jachtu, który przyjechał do mariny, stwierdził przeciek w pomieszczeniu silników jachtu w okolicach pompy zenzowej.

O godz. 10:30 właściciel jachtu powiadomił panią bosman Mariny Sopot o zamiarze wyjścia na Zatokę Gdańską, informując jednocześnie o usunięciu przecieku na jachcie. Jacht wypłynął z 6 osobami na pokładzie. Warunki pogodowe były dobre, wiał zachodni wiatr o sile 4-5°B a stan morza utrzymywał się w granicach 3-4.

O godz. 11.00 jacht powrócił do Mariny Sopot. Z jachtu wysiadły 4 osoby i po kilku minutach właściciel jachtu wraz jedną osobą ponownie wypłynęli na Zatokę.

Około godz. 11:16 kierujący jachtem (właściciel jachtu) połączył się bosmanatem Mariny Sopot na kanale 63 VHF informując o awarii jednego z silników. Po krótkim czasie kierujący jachtem zgłosił awarię drugiego silnika, a następnie przekazał informację o nabieraniu wody przez jacht i tonięciu jednostki. Korespondencję zakończył 3 krotnie wypowiedzianym komunikatem wzywania pomocy „MAYDAY”. Jacht wkrótce zatonął, a osoby z jachtu znalazły się w wodzie. Obie miały założone kamizelki ratunkowe i oprócz tego dysponowały kołem ratunkowym oraz przenośnym radiotelefonem VHF.

Około godz. 11:25 właściciel jachtu powtórzył na kanale 16 VHF wezwanie „MAYDAY” i podał przybliżoną pozycję wypadku. Informacja została odebrana przez dyżurnego oficera Kapitanatu Portu w Gdańsku i następnie przekazana do VTS Gdynia. Dyżurny VTS przekazał informacje o wypadku do MRCK Gdynia. Chwilę wcześniej MRCK Gdynia odebrało telefoniczne zgłoszenie o tonącej motorówce w rejonie Grand Hotelu w Sopocie. MRCK przekazało informację o wypadku na statek ratowniczy „Kapitan Poinc”, który stał na kotwicy w niewielkiej odległości od miejsca zdarzenia. O godz. 11:26 ze statku ratowniczego opuszczono na wodę łódź hybrydową „R-20” z ratownikami na pokładzie.

Natychmiast po usłyszeniu na kanale 63 VHF komunikatu wzywania pomocy bosmanat mariny w Sopocie wypłynęła na łodzi motorowej należącej do Mariny Sopot w kierunku tonącego jachtu. Zaalarmowana jednostka Sopotkiego WOPR „R6” oraz ambulans wodny „P51” ratownictwa medycznego należący do Miejskiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Sopocie również wypłynęły z portu kierując się za łodzią z mariny.



Zdjęcie nr 2. Jednostki Sopotkiego WOPR i ambulans ratownictwa medycznego

Z Mariny Sopot na poszukiwanie rozbitków wypłynęły też inne jednostki motorowe, w tym „Big Joy” oraz „Booty Hunter”.

Około godz. 11:37 bosman Mariny Sopot spostrzegła pływających członków załogi „Never Satisfied”. Podpłynęła do nich i podała im cumę, aby przyciągnąć ich do burty łodzi. Przez kilka minut poszkodowani pozostawali w wodzie trzymając się linki asekuracyjnej umocowanej wzdłuż burty. Po dopłynięciu ambulansu „P51” oraz jednostki ratowniczej „R6” poszkodowani z pomocą ratownika z „R6” zostali podjęci z wody i o godz. 11:43 bezpiecznie umieszczeni na pokładzie ambulansu wodnego, który po chwili popłynął w kierunku mariny.

Łódź ratownicza „R-20” ze statku „Kapitan Poinc” dotarła do miejsca zatonięcia jachtu o godz. 11:44. Ponieważ udział ratowników z łodzi „R-20” nie był już potrzebny, o godz. 11:57 MRCK Gdynia odwołało akcję i łódź „R-20” powróciła do statku ratowniczego.

Przetransportowani do Mariny Sopot uratowani mężczyźni nie potrzebowali dalszej pomocy medycznej. Akcja ratownicza została zakończona.

4. Analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz

W celu dokonania analizy przyczyn zatonięcia jachtu motorowego „Never Satisfied” Komisja zdecydowała o przeprowadzeniu badań podwodnych. Lokalizacji wraku dokonał kuter hydrograficzny Urzędu Morskiego w Gdyni „Hydrograf 10”.

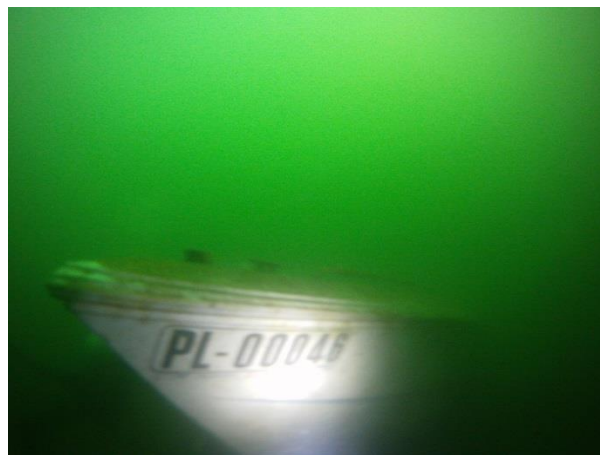


Zdjęcie nr 3. Kuter „Hydrograf 10”

Nurkowie wynajęci przez Komisję odnaleźli wrak jachtu spoczywający poziomo, stępką na dnie, na głębokości 12,3 m, w pozycji $\varphi = 54^{\circ} 27' 51''$ N $\lambda = 018^{\circ} 37' 48''$ E.



Zdjęcie nr 4. Nurk schodzący na wrak jachtu „Never Satisfied”



Zdjęcie nr 5. Część dziobowa jachtu z lewej burty z widocznym numerem rejestracyjnym



Zdjęcie nr 6. Kadłub jachtu z lewej burty

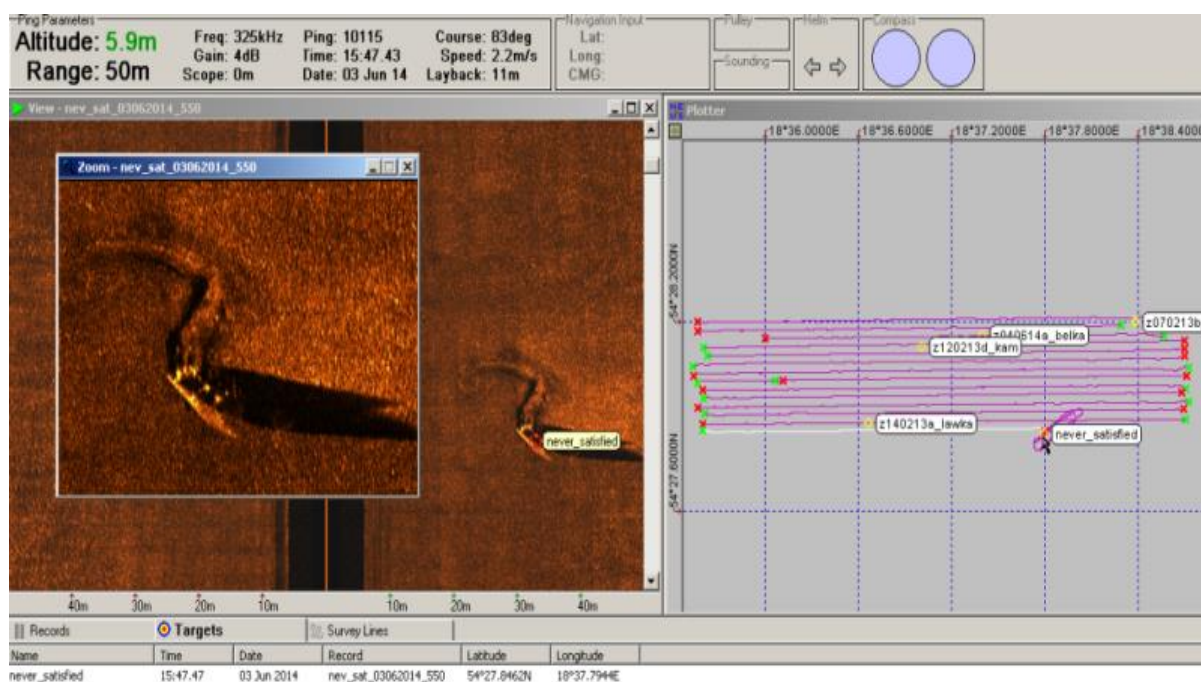


Zdjęcie nr 7. Kokpit jachtu „Never Satisfied”

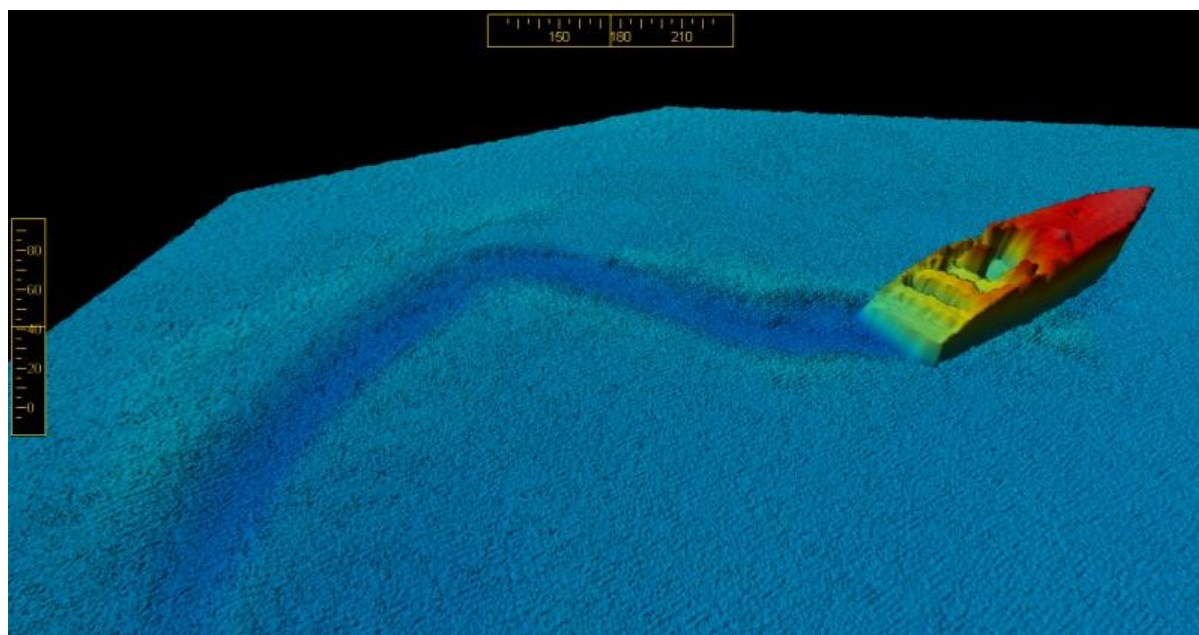
Przegląd stanu zewnętrznego wraku nie wykazał uszkodzeń mechanicznych jachtu. Jego konstrukcja była cała, bez wyraźnych pęknięć i rozszczelnień. W stacyjkach pozostały kluczyki (w położeniu „zapłon”). Brak było monitora echosondy. Obydwa silniki jachtu wyglądały na nieuszkodzone.

Po dokonaniu analizy materiałów dostarczonych przez nurków Komisja zleciła ponowne prace podwodne polegające na uniesieniu jachtu i sprawdzeniu jego dna. Podczas kolejnych zejść pod wodę nurkowie sprawdzili stan kadłuba od strony stępki i stwierdzili, że kadłub jest cały, szczelny i bez uszkodzeń.

Ze względu na niewystarczające według Komisji informacje do określenia przyczyn zatonięcia jachtu, a także z powodu zaobserwowanego przemieszczania się wraku jachtu po dnie morza (według dokonanej analizy batymetrycznej ustalono, że wrak jachtu przesunął się od chwili zatonięcia do dnia podniesienia go z wody o 264,5 m) i możliwość wystąpienia



Zdjęcie nr 8. Sonarowy obraz wraku wykonany przez jednostkę UM w Gdyni „Sonar 4”



Zdjęcie nr 9. Opracowany komputerowo zapis sonaru pokazujący położenie wraku oraz ślad przesunięcia jachtu na dnie morskim.

zanieczyszczenia przez znajdujące się w zbiornikach jachtu paliwo, Komisja, w porozumieniu z terenowym organem administracji morskiej – Dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni, zdecydowała o podniesieniu wraku jachtu „Never Satisfied” z dna Zatoki Gdańskiej.

Do podniesienia jachtu został użyty statek Urzędu Morskiego w Gdyni „Zodiak”.



Zdjęcie nr 10. Statek Zodiak



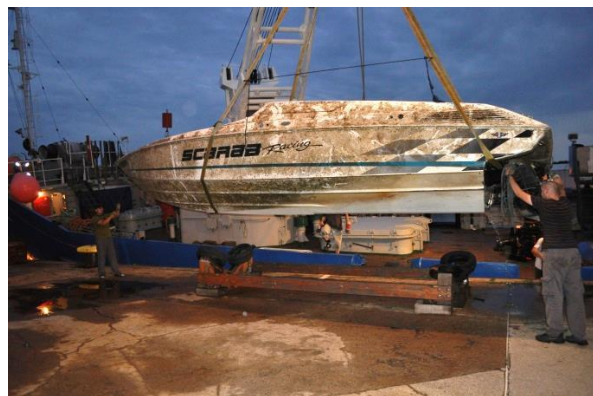
Zdjęcie nr 11. Przygotowanie jednego z nurków do zejścia na wrak jachtu



Zdjęcie nr 12. Wrak jachtu przed wynurzeniem; widoczne ślady zanieczyszczenia morza



Zdjęcie nr 13. Wrak jachtu załadowany na statek „Zodiak”



Zdjęcie nr 14. Wrak jachtu przeladowywany ze statku „Zodiak” na nabrzeże

Po przetransportowaniu jachtu na ląd Komisja dokonała kilkakrotnie jego inspekcji. Najpierw, na nabrzeżu, dokonano wstępnych oględzin w celu określenia ogólnego stanu kadłuba, a następnie, w hangarze na terenie Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Gdańsku należącej do Urzędu Morskiego w Gdyni – dokładnego przeglądu powierzchni kadłuba, wnętrza kabiny oraz pomieszczenia silników.

4.1. Czynniki mechaniczne

Komisja ustaliła kilka czynników mechanicznych, związanych ze złym stanem technicznym jachtu, które miały wpływ na jego zatonięcie.

Po zdemontowaniu plastikowych kratki wentylacyjnych osłaniających wlot powietrza do komory silnikowej jachtu (czerpni powietrza – zdjęcie nr 15), po obu burtach, Komisja stwierdziła brak zabezpieczenia przed możliwością dostania się wody do komory silnikowej. Na dolnej półce za osłonami (kratkami plastikowymi) znajdowało się po 6 otworów o średnicy 10 cm każdy (zdjęcia nr 16 i 17), przez które woda morska dostawała się do pomieszczenia silników zalewając zarówno silniki, jak i znajdujący się tam osprzęt.



Zdjęcie nr 15. Czerpnia powietrza z lewej burty jachtu (po zdjęciu plastikowej osłony)



Zdjęcie nr 16. Czerpnia powietrza z prawej burty jachtu



Zdjęcie nr 17. Wlot powietrza do pomieszczenia silników jachtu



Zdjęcie nr 18. Odslonięty akumulator pod półką z otworami wlotów powietrza

Jeden z tych otworów znajdował się bezpośrednio nad akumulatorami (zdjęcie nr 18). Wpływająca przez ten otwór woda mogła doprowadzić do zwarcia i tym samym do unieruchomienia silników. Z chwilą zatrzymania silników dolne krawędzie kratki wentylacyjnych znalazły się kilkanaście centymetrów nad wodą. W czasie silnego falowania kratki wentylacyjne zalewane były wodą i przez otwory w czepni woda dostawała się do komory silnikowej. Od otworów powinny prowadzić rury gumowe odprowadzające wodę do zenz (zdjęcie nr 19). Kołnierz takiej rury widać na środkowym otworze na zdjęciu nr 20. Na



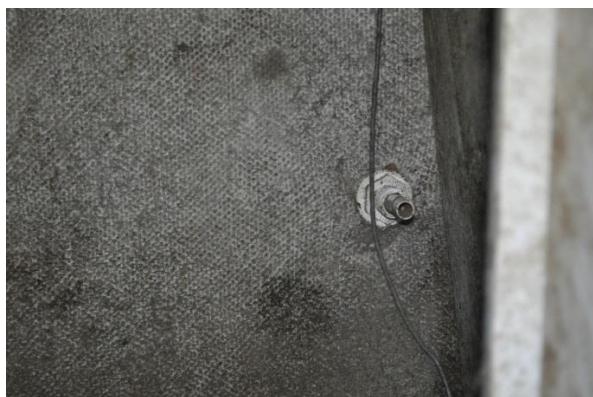
Zdjęcie nr 19. Jedna z istniejących rur gumowych służących do odprowadzania wody



Zdjęcie nr 20. Niezabezpieczone otwory powietrza na półce kanału powietrznego

12 istniejących otworów wentylacyjnych tylko w 3 zamontowane były rury gumowe.

W kabinie jachtu na prawej burcie znajdował się króciec przejścia burtowego przeznaczonego do podłączenia wylotu pompy zenzowej (zdjęcie 21). Podłączenia jednak nie było, a wylot nie był zabezpieczony i przez otwór w burcie (zdjęcie 22) do wnętrza jachtu mogła przedostawać się woda zza burty. Wylot znajdował się około 20-25 cm nad linią wodną (przy gładkiej powierzchni wody).



Zdjęcie nr 21. Niezabezpieczony króciec przejścia burtowego instalacji zenzowej



Zdjęcie nr 22. Burtowy wylot wody zenzowej

Komisja zauważyła także niewłaściwie zabezpieczony otwór w kadłubie służący do wlewu wody słodkiej do zbiornika. Do wlewu nie podłączono węża, a otwór zamknięty był

uniwersalnym korkiem wykorzystywanym do zabezpieczenia wlewu zbiornika paliwa w samochodach. Króciec tego wlewu znajdował się w pomieszczeniu silników i był nieszczelny.

Oprócz znalezionych i opisanych wyżej „nieszczelności” w kadłubie jachtu, w związku z informacjami przekazanymi przez właściciela o możliwości uderzenia w przeszkodę¹, Komisja dokonała szczegółowych oględzin uszkodzeń przekładni typu „Z” (zdjęcie nr 23).



Zdjęcie nr 23. Uszkodzona przekładnia wahlowa jachtu



Zdjęcie nr 24. Brak śruby mocującej prawą przekładnię

Uszkodzenia elementów wahliwych mocowania przekładni powstały najprawdopodobniej na skutek uderzenia łodzi o dno morza. Łódź opadając uderzyła przekładnię prawej burty o dno, a poprzez łącznik uległa uszkodzeniu też lewa przekładnia. W konsekwencji łącznik wygiął się i wyłamał z mocowania.

Istnieje też pewne prawdopodobieństwo, że przekładnia została uszkodzona ze względu na brak śruby kontruującej (zdjęcie nr 24). To mogło też spowodować unieruchomienie silnika. W obu przypadkach uszkodzenie przekładni nie mogło jednak spowodować rozszczelnienia powodującego wtargnięcie wody do wnętrza jachtu.

4.2. Czynniki ludzkie (błędy i zaniechania)

Obydwaj członkowie załogi jachtu „Never Satisfied” pomimo tego, że posiadali patenty sterników motorowodnych, źle ocenili warunki pogodowe panujące na Zatoce Gdańskiej w chwili wyjścia jachtu w morze. Od czasu pierwszego wyjścia jachtu na Zatokę, po godz. 10:30, warunki pogorszyły się. Wzrosła zarówno siła wiatru, jak i wysokość fali. Właściciel jachtu nie zastosował się do warunków, które wynikały z dokumentu bezpieczeństwa jachtu.

¹ Komisja wykluczyła taką możliwość, ponieważ na kadłubie jachtu nie stwierdzono żadnych śladów, ani zadrapań mogących świadczyć o uderzeniu kadłuba o stały obiekt. Gwałtowne zatrzymanie się dużego silnika pracującego na wysokich obrotach mogło być dla zaskoczonych osób będących na jachcie słyszalne i odczuwane jako uderzenie.

Prowadząc jacht po wodach Zatoki znalazł się w odległości 2,3 Mm od linii brzegu, przekraczając granicę 2 Mm, do której jacht mógł uprawiać żeglugę zgodnie z wydanym mu przez PZMWiNW Certyfikatem Stanu Technicznego.

4.3. Wpływ czynników zewnętrznych, w tym związanych ze środowiskiem morskim, na zaistnienie wypadku

W chwili rozpoczęcia przez „Never Satisfied” pierwszej podróży po Zatoce Gdańskiej wiał zachodni wiatr o sile 4-5°B. Po rozpoczęciu drugiej podróży wiatr zaczął skręcać na północny zachód, a jego siła wzrosła do 5-6°B. W chwili zaistnienia zdarzenia porywy wiatru były jeszcze silniejsze, a wysokość fali dochodziła do 2 m. Wysokość fali wiatrowej przekraczała znacznie wysokość dopuszczalną, określoną dla rejonu żeglugi, w którym dopuszczona był żegluga jachtu „Never Satisfied”, zgodnie z posiadanymi dokumentami.

Zatrzymanie silników jachtu, spowodowane zalaniem wodą morską akumulatorów, spowodowało obniżenie się krawędzi burty jachtu w części rufowej w stosunku do powierzchni wody (rufa „siadła”). Silne falowanie morza spowodowało, że woda zaburtowa bez przeszkód zaczęła dostawać się ponad burtą do kokpitu jachtu. Ten fakt oraz masa wody, która jednocześnie wlewała się do pomieszczenia silników przez niezabezpieczone otwory w czerpni powietrza w burcie jachtu, spowodowały utratę jego pływalności.

5. Opis wyników przeprowadzonego badania, w tym identyfikacja kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania

W wyniku przeprowadzonego badania Komisja ustaliła, że przyczyną zatonięcia jachtu motorowego „Never Satisfied” było zalanie wodą morską pomieszczenia silników jachtu podczas żeglugi przy zbyt wysokiej fali. Komisja uznała, że stan techniczny jachtu nie pozwalał na żeglugę na akwenie morskim innym niż rejon 2 (żegluga śródlądowej)².

Przepisy techniczne opracowane przez PZMWiNW³ przyjmowały, że jacht jest zdolny do żeglugi poza rejonem 2, ale ze znacznymi ograniczeniami dotyczącymi siły wiatru i wysokości fali. Tego jednak nie zaznaczono w wydanym jachtowi dokumencie bezpieczeństwa.

² Rejon żeglugi 2 obejmuje wody, na których może występować fala o wysokości do 1,2 m. Do tego rejonu zalicza się Zalew Szczeciński, Zalew Kamieński, Zalew Wiślany, Zatokę Pucką, Zbiornik Włocławski oraz jeziora Śniardwy, Niegocin i Mamry.

³ PZMWiNW, *Wymagania techniczne i wyposażenie statków przeznaczonych do uprawiania sportu lub rekreacji*, wydanie drugie - uzupełnione, Warszawa, 28 lutego 2014 r.

5.1. Analiza dokumentów wystawionych dla jachtu „Never Satisfied” oraz wyników przeglądu technicznego jachtu, wykonanego przez inspektora PZMWiNW

Zbudowany w 1998 r. jacht „Never Satisfied” został sprowadzony do Polski ze Stanów Zjednoczonych w maju 2013 r. W chwili zakupu jachtu jego kadłub był w dwóch miejscach uszkodzony z oznakami przecieków, brakowało elementów instalacji elektrycznej, uszkodzona też była przekładnia prawego silnika.

Po niecałych 2 miesiącach, w trakcie których dokonano napraw niektórych elementów jachtu, właściciel jachtu przedstawił jacht do przeglądu technicznego w PZMWiNW i złożył wniosek o wpisanie jachtu do rejestru statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji⁴. Jednocześnie wystąpił do Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie o wydanie dla jachtu dokumentu bezpieczeństwa (uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej), na podstawie którego jacht miałby prawo uprawiać żeglugę⁵.

Jacht „Never Satisfied” został zarejestrowany i nabył prawo do podnoszenia polskiej bandery w dniu 3 lipca 2013 r. Jako port macierzysty właściciel jachtu wskazał miasto stołeczne Warszawa. Wcześniej jednak jacht przeszedł przegląd stanu technicznego⁶, wykonany przez inspektora nadzoru technicznego PZMWiNW.

Zgodnie z przepisami PZMWiNW, nazwanymi *Wymagania techniczne i wyposażenie statków przeznaczonych do uprawiania sportu lub rekreacji*, „przegląd ma na celu stwierdzenie aktualnego stanu technicznego bezpieczeństwa statku zarówno w zakresie elementów konstrukcyjnych, zachowania stateczności jak i stanu technicznego oraz sprawności działania wszystkich urządzeń i instalacji mających wpływ na bezpieczeństwo żeglugi”⁷. Ponadto „wszystkie instalacje na statku podlegają przeglądowi z punktu widzenia sprawności działania, braku uszkodzeń i ubytków, prawidłowości montażu, pewności i szczelności połączeń z kadłubem. Szczególną uwagę zwraca się na otwory burtowe. Za nie

⁴ Zgodnie z art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1485) statek polski używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, o długości kadłuba powyżej 12 m lub o napędzie mechanicznym o mocy silników większej niż 15 kW, podlega obowiązkowi wpisu do polskiego rejestru statków używanych wyłącznie w celach sportowych lub rekreacyjnych. Zgodnie z art. 19 ust 2 ustawy taki rejestr prowadzi właściwy polski związek sportowy, o którym mowa w ustawie z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (Dz. U. Nr 127, poz. 857, z późn. zm.). Właściwym polskim związkiem sportowym był w tym przypadku Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego.

⁵ Aby jacht śródlądowy z silnikami o mocy 75 kW i większej mógł być dopuszczony do żeglugi, to zgodnie z art. 28 ustawy o żegludze śródlądowej musiał uzyskać uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej stwierdzające, że odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie: budowy, stałych urządzeń i wyposażenia, właściwości manewrowych, ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem oraz warunków sanitarnych.

⁶ Przegląd techniczny jachtu nie jest warunkiem wpisu jachtu do rejestru, ale posiadanie dokumentu z przeglądu technicznego jest warunkiem koniecznym do ubiegania się o wydanie uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej (dokumentu bezpieczeństwa jachtu używanego w żegludze śródlądowej).

⁷ PZMWiNW, *Wymagania techniczne...*, Rozdział VIII pkt 3 *Tryb i sposób przeprowadzania przeglądu*, str. 23.

odpowiadające technicznemu bezpieczeństwu należy uważać instalacje, w których występują uszkodzenia mechaniczne naruszające prawidłowe działanie instalacji”⁸.

W wydanym Orzeczeniu nr 001571, po dokonaniu pomiarów jachtu i na podstawie oceny stanu technicznego, po przeprowadzeniu oględzin między innymi pomieszczenia silników i jego wentylacji, inspektor nadzoru technicznego PZMWiNW stwierdził, że jacht odpowiada wymogom bezpieczeństwa żeglugi, co pozwala na dopuszczenie jachtu do żeglugi całodobowej w rejonie 2, przy sile wiatru do 5°B, z maksymalną liczbą 8 osób, a także żeglugi w porze dziennej na wodach morskich w odległości do 2 mil od linii brzegowej.

Zdaniem Komisji przegląd techniczny jachtu, na podstawie którego zostało wydane orzeczenie, nie został przeprowadzony w sposób rzetelny. Stan jachtu, jaki Komisja zastała po wypadku na Zatoce Gdańskiej, wskazywał, że nie dokonano oględzin pomieszczenia silników i jego wentylacji. Gdyby inspektor sprawdził wszystkie elementy z listy, na podstawie której powinna być przeprowadzona ocena stanu technicznego, to zauważyłby brak gumowych rur odprowadzających wodę do zewnątrz w pomieszczeniu silników jachtu. Komisja uznała, że przegląd techniczny jachtu został przeprowadzony z naruszeniem przepisów PZMWiNW zawartych w rozdziale VIII *Wymagań technicznych i wyposażenia statków przeznaczonych do uprawiania sportu lub rekreacji*, w szczególności pkt 3 dotyczącego trybu i sposobu przeprowadzania przeglądu.

Pomimo ewidentnych braków technicznych, wynikających ze zużycia związanego z wiekiem jednostki, inspektor PZMWiNW dokonał pozytywnej oceny technicznej jachtu. W oparciu o wydane w dniu 3 lipca 2013 r. Orzeczenie nr 001571, tego samego dnia PZMWiNW wystawił na wniosek armatora Certyfikat Stanu Technicznego⁹.

W Certyfikacie, który jest podstawą do wydania dokumentu bezpieczeństwa jachtu przez organ administracji żeglugi śródlądowej, zawarto oświadczenie, że jacht „Never Satisfied” odpowiada wymogom bezpieczeństwa żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, co pozwala na dopuszczenie do żeglugi całodobowej w rejonie 2 przy sile wiatru do 5°B oraz żeglugi w porze dziennej na wodach morskich w odległości do 2 mil od linii brzegowej.

⁸ PZMWiNW, *Wymagania techniczne...*, Rozdział VIII, pkt 3, podpunkt oznaczony jako 3), str. 24.

⁹ Certyfikat Stanu Technicznego nr 004042 wydany w Warszawie dnia 3 lipca 2013 r. Zgodnie z informacją zawartą w tym dokumencie „Certyfikat wstawiono stosownie do postanowień Umowy zawartej w dniu 5 maja 2011 r. pomiędzy Dyrektorem Urzędu Żeglugi Śródlądowej i PZMWiNW o powierzeniu wykonywania przeglądów technicznych, zawartej na podstawie postanowień art. 34j ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 z późniejszymi zmianami) oraz Orzeczenia Nr 001571, wydanego w dniu 03-07-2013, przez Inspektora Nadzoru Technicznego PZMWiNW dla potrzeb Urzędu Żeglugi Śródlądowej”.

W przypadku żeglugi w porze dziennej na wodach morskich, poza rejonem 2, w certyfikacie nie podano warunków żeglugi dotyczących siły wiatru i wysokości fali.

W wydanym przez dyrektora UŻŚ w Warszawie uproszczonym świadectwie zdolności żeglugowej¹⁰ organ dopuścił jacht do żeglugi „w rejonie(ach) pływania 2 przy wyznaczonej wolnej burcie, przy sile wiatru do 5°B. bez ograniczeń/z ograniczeniami” oraz wskazał „Inne warunki określone w certyfikacie stanu technicznego PZMWiNW nr 004042. W trakcie uprawiania żeglugi na wodach administrowanych przez dyrektora urzędu morskiego wyposażenie powinno zostać zwiększone zgodnie z obowiązującymi przepisami”¹¹.

Z powyższego wynika, że dyrektor UŻŚ dopuścił jacht motorowy do żeglugi na takich warunkach, jakie zaproponował PZMWiNW w Certyfikacie Stanu Technicznego, co oznaczało, że jacht mógł uprawiać żeglugę poza rejonem 2 (śródlądowym), na wodach morskich niezależnie od ich położenia (np. na wodach Zatoki Gdańskiej lub Pomorskiej, w okolicach Ustki lub Kołobrzegu), w odległości 2 Mm od linii brzegu morskiego, bez ograniczenia warunków pogodowych (niezależnie od siły wiatru i wysokości fali), w porze dziennej.

Umieszczenie w dokumencie bezpieczeństwa jachtu adnotacji, że statek został dopuszczony do żeglugi „przy wyznaczonej wolnej burcie” sugeruje, że jacht miał wyznaczoną wolną burtę. Według informacji uzyskanych przez Komisję jacht motorowy „Never Satisfied” nie miał wyznaczonej przez PZMWiNW wolnej burty. Nie miał też, w zamian, tak jak zezwalają na to przepisy techniczne PZMWiNW, wyznaczonych wartości wysokości zalewania i kąta zalewania¹². Jacht nie przeszedł przeglądu w zakresie stateczności, niezatapialności i wolnej burty oraz nie legitymował się dokumentami, które potwierdziłyby wymóg PZMWiNW dotyczący przeprowadzania przeglądów technicznych, stanowiący, że „Badanie stateczności innych statków¹³ powinno być wykonywane przez

¹⁰ Uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej Nr WA-2/0883 wydane w Warszawie dnia 22 lipca 2013 r.

¹¹ Odesłanie w świadectwie do obowiązujących przepisów wydanych przez dyrektora urzędu morskiego jest odesłaniem blankietowym i jednocześnie pustym, ponieważ jak dotąd żaden z dyrektorów urzędów morskich nie wydał przepisów dotyczących dodatkowego wyposażenia dla statków żeglugi śródlądowych uprawiających żeglugę na wodach morskich, do wydania których upoważnia ich art. 111 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.). Co prawda w zarządzeniu porządkowym Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 17 lipca 2013 r. w sprawie warunków uprawiania żeglugi na wodach morskich w celach rekreacyjno-sportowych (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego poz. 2868), które ma zastosowanie do jednostek pływających zarówno morskich, jak i śródlądowych, wykorzystywanych w celach sportowo-rekreacyjnych uprawiających żeglugę na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym, w § 3 pkt 3 zabrania się używania do żeglugi jednostek pływających bez przypisanego wyposażenia w sprzęt ratunkowy i sygnalizacyjny, ale nie wymaga żadnego dodatkowego wyposażenia dla jednostek śródlądowych.

¹² PZMWiNW, *Wymagania techniczne...*, Rozdział VIII, pkt 4, ppkt 3 (*Wolna burta*), str. 28.

¹³ Wyrażenie „inne statki” oznacza, zgodnie z przepisami PZMWiNW, inne niż nowo zbudowane, posiadające oznaczenie CE, oraz statki przebudowane, budowane samodzielne lub w warsztatach szkodniczych o długości całkowitej 9 m i mniejszej.

konstruktorów lub rzeczoznawców z dziedziny okrętownictwa i obejmować także opracowanie instrukcji dla armatora/właściciela statku”¹⁴.

Przepisy techniczne PZMWiNW zezwalają statkom spełniającym zawarte w przepisach wymagania statecznościowe określonego rejonu żeglugi, na żeglugę w innych rejonach, ale z pewnymi ograniczeniami. W przypadku, gdyby jacht „Never Satisfied” spełniał wymagania statecznościowe zawarte w przepisach¹⁵, to mógłby uprawiać żeglugę poza rejonem 2, na wodach morskich w odległości do 2 Mm od linii brzegu morskiego, z ograniczeniem żeglugi do wiatru o sile 4°B i wysokości fali do 0,5 m¹⁶.

Uprawiający żeglugę jachtem jego właściciel wiedział z posiadanego dokumentu bezpieczeństwa, że może używać jachtu na morzu (do 2 Mm od brzegu), ale mógł nie znać pozostałych ograniczeń dla swojej jednostki, określonych w przepisach technicznych PZMWiNW, między innymi z tego powodu, że przepisy te nie są ogólnie dostępne i nie są ogłoszone na oficjalnej stronie internetowej Związku.

Gdyby w uproszczonym świadectwie zdolności żeglugowej dyrektor UŻŚ wskazał nie tylko ograniczenia warunków żeglugi, które wynikają z Certyfikatu stanu technicznego wydanego przez PZMWiNW, ale szerzej odwołał się do przepisów technicznych PZMWiNW, wówczas mogłoby to zwrócić uwagę właściciela jachtu, że mogą istnieć jeszcze inne ograniczenia w żegludze jachtem, nieokreślone w dokumentach, które mu wydano (tzn. w Orzeczeniu, Certyfikacie Stanu Technicznego, Uproszczonym świadectwie zdolności żeglugowej), z którymi powinien się zapoznać i do nich stosować.

Niewpisanie przez organ administracji żeglugi śródlądowej do dokumentu bezpieczeństwa jachtu ograniczeń związanych z warunkami pogodowymi podczas żeglugi na morzu (maksymalnej siły wiatru i wysokości fali), takich jakie określone zostały w przepisach PZMWiNW, skutkowało użyciem jachtu w warunkach, w których wysokość fali (2 m) czterokrotnie przewyższała maksymalną wysokość dopuszczoną przepisami (0,5 m).

Brak szczegółowych ograniczeń dotyczących warunków pogodowych w uproszczonym świadectwie zdolności żeglugowej wiąże się, zdaniem Komisji, z nieuregulowanym problemem relacji szczegółowych przepisów wydawanych przez związek sportowy (PZMWiNW) do ogólnych przepisów prawa, w tym w szczególności zawartych

¹⁴ PZMWiNW, *Wymagania techniczne...*, Rozdział VIII, pkt 4 (*Stateczność, niezatapialność, wolna burta*), ppkt oznaczony jako 2), str. 26

¹⁵ Komisja przyjęła, że zbudowany w 1998 r. w USA jacht „Never Satisfied” spełniał wymogi statecznościowe i przeszedł badania „wykonywane przez konstruktorów lub rzeczoznawców z dziedziny okrętownictwa”, natomiast jego właściciel nie potrafił się tego rodzaju dokumentami (instrukcjami) wylegitymować.

¹⁶ PZMWiNW, *Wymagania techniczne...*, Rozdział VIII, pkt 4 (*Stateczność, niezatapialność, wolna burta*), ppkt oznaczony jako 4), tabela, str. 26.

w rozporządzeniach ministra właściwego do spraw transportu, związanych z uprawianiem żeglugi przez statki żeglugi śródlądowej, do stosowania których obowiązany jest terenowy organ administracji żeglugi śródlądowej. Według Komisji przepisy techniczne, które wydaje PZMWiNW, nie są uznanymi przepisami technicznymi, o których mowa w art. 34j ust. 5 ustawy o żegludze śródlądowej.

Dokonując analizy licznych dokumentów zebranych przez Komisję w trakcie prowadzonego badania Komisja zauważyła także pewien brak staranności w przygotowaniu dokumentów dla jachtu „Never Satisfied”. W wystawionym przez PZMWiNW Dokumentcie Rejestracyjnym jachtu przywołany numer obowiązkowego Certyfikatu Stanu Technicznego nie odpowiada numerowi nadanemu w tym Certyfikacie, a odpowiada numerowi Orzeczenia z przeglądu technicznego jachtu dokonanego przez inspektora nadzoru technicznego. We wzorze Certyfikatu Stanu Technicznego, przy określeniu daty jego ważności, przywołane jest pojęcie „dowodu rejestracyjnego” jachtu, a nie „dokumentu rejestracyjnego statku”. Natomiast w wystawionym przez dyrektora UŻŚ dokumencie bezpieczeństwa (uproszczonym świadectwie zdolności żeglugowej) nie zostało określone ograniczenie (lub wskazany brak ograniczeń) w polu wyboru związanym z obowiązującymi ograniczeniami w żegludze, jakim powinien podlegać jacht w zależności od warunków pogodowych.

5.2. Analiza przepisów dotyczących stanu technicznego i warunków uprawiania żeglugi przez statki żeglugi śródlądowej o napędzie mechanicznym używane wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji

Podstawowym aktem prawnym regulującym używanie statków żeglugi śródlądowej (statków uprawiających żeglugę na śródlądowych drogach wodnych), w tym statków o napędzie mechanicznym używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, jest ustawa o żegludze śródlądowej z 2000 r.¹⁷. Zgodnie z nią statek może być używany w żegludze, jeżeli odpowiada wymogom bezpieczeństwa w zakresie: 1) budowy, jego stałych urządzeń i wyposażenia, 2) właściwości manewrowych, 3) ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem, 4) warunków sanitarnych oraz bezpieczeństwa i higieny pracy, a także: 5) składu i kwalifikacji załogi. Ponadto, statek nie może być dopuszczony do żeglugi, jeżeli nie uzyskał dokumentu bezpieczeństwa. Taki dokument, dla statku takiego, jak jacht motorowy „Never Satisfied”, nosi nazwę „Uprozczone świadectwo zdolności żeglugowej”¹⁸.

¹⁷ Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1458).

¹⁸ Art. 27 i art. 28 ust. 1 ustawy o żegludze śródlądowej.

Aby otrzymać świadectwo, armator jachtu powinien złożyć wniosek o jego wydanie do terenowego organu administracji żeglugi śródlądowej, którym jest właściwy terytorialnie dyrektor UŻŚ. Do wniosku o wydanie świadectwa armator ma obowiązek dołączyć dokument z przeglądu technicznego¹⁹. Dyrektor nie może zatem wydać świadectwa zdolności żeglugowej bez otrzymania od armatora pozytywnych wyników przeglądu technicznego jachtu. Poddanie jachtu przeglądowi technicznemu jest ustawowym obowiązkiem armatora, który chciałby używać do żeglugi jacht o mocy silników co najmniej 75 kW²⁰.

Przeprowadzanie przeglądów technicznych ustawodawca powierzył tzw. „podmiotom upoważnionym” do tego celu²¹. Efektem przeprowadzonego przeglądu jest dokument, w którym upoważniony podmiot stwierdza, czy statek spełnia wymagania bezpieczeństwa w zakresie, który wymieniono powyżej²². W przypadku „Never Satisfied” podmiotem upoważnionym, który przeprowadził przegląd, był PZMWiNW, a wydany przez podmiot dokument nosił nazwę „Certyfikat Stanu Technicznego”.

Minister właściwy do spraw transportu wydał w 2010 r. rozporządzenie w sprawie wymagań technicznych, jakie powinien spełnić statek żeglugi śródlądowej, aby zostać uznany za bezpieczny i móc uprawiać żeglugę²³. W rzeczywistości w rozporządzeniu tym, oprócz szczegółowych wymagań dotyczących wyposażenia ruchomego statku (w tym środków sygnałowych, ratunkowych, łączności i ochrony przeciwpożarowej statków pasażerskich), nie ma wymagań technicznych odnoszących się do budowy statku, poszczególnych elementów jego konstrukcji, urządzeń i instalacji na statku.

Przepis § 3 rozporządzenia, który mówi o wymaganiach technicznych, stanowi jedynie wykaz urządzeń i instalacji statkowych oraz zagadnień związanych z bezpieczeństwem żeglugi, które powinny być przedmiotem przeglądu i analizy prowadzonej przez „podmiot upoważniony”. Nie określa on wymagań, jakie wymienione w przepisie urządzenia i instalacje powinny spełniać w zakresie budowy, działania, wymaganych parametrów itd.

¹⁹ Art. 34k ust. 1 ustawy o żegludze śródlądowej.

²⁰ Art. 34j ust. 2 ustawy o żegludze śródlądowej.

²¹ Art. 34j ust. 1 ustawy o żegludze śródlądowej. Sposób upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków żeglugi śródlądowej reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej oraz upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków (Dz. U. Nr 216, poz. 1423).

²² Art. 34j ust. 3 ustawy o żegludze śródlądowej.

²³ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej oraz upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków (Dz. U. Nr 216, poz. 1423).

W tym samym przepisie prawodawca uzależnia uznanie statku żeglugi śródlądowej za bezpieczny pod względem technicznym²⁴ od spełnienia przez statek wymagań określonych w przepisach technicznych podmiotów upoważnionych do wykonywania przeglądów technicznych statków, w zakresie określonym dalej w tym paragrafie. Ustawa o żegludze śródlądowej przewidywała co prawda w art. 34j ust. 5 pkt 2 alternatywny obowiązek (do obowiązku określenia wymagań w zakresie budowy statku, jego urządzeń i wyposażenia) dla ministra właściwego do spraw transportu do uznania za obowiązujące w tym zakresie wymagania określone w przepisach technicznych upoważnionego podmiotu, jednak minister nie wykonał, jak dotąd, tego obowiązku.

Minister właściwy do spraw transportu nie wydał rozporządzenia, w którym, wzorem rozporządzenia w sprawie wymagań w zakresie budowy, urządzeń i wyposażenia niekonwencyjnych statków morskich, z 2014 r.²⁵, uznałby za obowiązujące wymagania techniczne określone w przepisach wydanych przez podmiot upoważniony do przeprowadzania przeglądów technicznych statków żeglugi śródlądowej, w tym statków o napędzie mechanicznym używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji²⁶.

W rozporządzeniu w sprawie wymagań technicznych z 2010 r. Minister Infrastruktury deleguje na dyrektorów UŻŚ upoważnianie do wykonywania przeglądów technicznych statków, podmiotów, które złożą wniosek o upoważnienie do tych czynności²⁷. Jedną z przesłanek koniecznych do otrzymania upoważnienia jest dołączenie do wniosku przepisów technicznych w zakresie, w jakim podmiot ubiega się o upoważnienie. Rozporządzenie nie precyzuje jednak, czy chodzi o przepisy wydane przez podmiot ubiegający się o upoważnienie (własne przepisy tego podmiotu), czy w ogóle o jakiekolwiek przepisy dotyczące zagadnień związanych z zakresem przeglądów, które podmiot chce przeprowadzać.

²⁴ Komisja zwraca uwagę na użyty w § 3 tego rozporządzenia niejasny zwrot: „wymagania techniczne stanu bezpieczeństwa”. Według Komisji wymagania techniczne mogą dotyczyć elementów konstrukcji statku, jego urządzeń i instalacji, a nie „stanu bezpieczeństwa”. Właściwy stan bezpieczeństwa statku może być zapewniony dopiero po spełnieniu przez poszczególne elementy konstrukcji statku, urządzenia i instalacje określonych wymagań technicznych.

²⁵ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 września 2014 r. w sprawie wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi (Dz. U. poz. 1335).

²⁶ Na początku 2015 r. funkcjonowało 18 podmiotów, które upoważnione były przez dyrektorów UŻŚ do wykonywania przeglądów technicznych statków żeglugi śródlądowych.

²⁷ Sposób upoważniania określony jest w § 21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej oraz upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków (Dz. U. Nr 216, poz. 1423).

W przypadku jachtu „Never Satisfied” Dyrektor UŻŚ w Warszawie powierzył²⁸ wykonywanie przeglądów technicznych statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji o napędzie mechanicznym o mocy silników 75 kW i więcej PZMWiNW. Związek dołączył do wniosku o upoważnienie swoje *Wymagania techniczne i wyposażenie statków przeznaczonych do uprawiania sportu lub rekreacji*, jednak ani dyrektor nie uznał, że przepisy te są odpowiednie i spełniają standardy, po osiągnięciu których statek „spełnia wymagania techniczne stanu bezpieczeństwa”, o którym mówi § 3 rozporządzenia, ani sam Związek nie ogłosił tychże przepisów, jako obowiązujących, na swojej stronie internetowej.

W takiej sytuacji, zdaniem Komisji, nie można traktować przepisów opracowanych przez PZMWiNW za przepisy powszechnie obowiązujące, których powinni przestrzegać obywatele chcący uprawiać żeglugę swoimi jachtami na śródlądowych drogach wodnych²⁹.

Brak uznania przez organ administracji żeglugi śródlądowej wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia i właściwości manewrowych oraz dotyczących ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem, określonych w przepisach technicznych podmiotów upoważnionych do przeprowadzania przeglądów technicznych statków śródlądowych powoduje lukę prawną. W rozporządzeniu w sprawie wymagań technicznych z 2010 r. tych wymagań *de facto* nie ma, a przepisy techniczne podmiotów upoważnionych do wykonywania przeglądów technicznych statków, które mogłyby służyć do sprawdzenia, czy statek spełnia wymagania techniczne stanu bezpieczeństwa nie zostały uznane ani przez ministra właściwego do spraw transportu, ani przez terenowe organy administracji żeglugi śródlądowej.

²⁸ Komisja podziela uwagę zawartą w orzeczeniu Naczelnego Sądu Administracyjnego, wydanym po rozpoznaniu skargi kasacyjnej na postanowienie Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego o odrzuceniu skargi podmiotu upoważnionego do wykonywania przeglądów technicznych statków na bezczynność MTBiGM w sprawie z wniosku o stwierdzenie nieważności decyzji o zawieszeniu upoważnienia do wykonywania tych przeglądów (Postanowienie II GSK 595/13), że dyrektor UŻŚ nie może „powierzać” zadań, które z mocy ustawy nie należą do niego jako organu administracji, a jedynie może „upoważnić” PZMWiNW do wykonania zadań, do których uprawnienia przyznaje podmiotowi ustawa o żegludze śródlądowej, po spełnieniu przez niego określonych warunków związanych z posiadaniem stosownych kwalifikacji.

²⁹ Komisja zauważyła także, że w obecnie funkcjonujących umowach zawieranych pomiędzy dyrektorami UŻŚ i PZMWiNW „o powierzeniu wykonywania przeglądów technicznych statków” na Związek został nałożony obowiązek udostępniania dyrektorowi w wersji elektronicznej aktualnych przepisów technicznych z zakresu objętego umową. Przepisy te jednak nie zostały w żaden sposób nazwane, co może oznaczać, że to nie muszą być przepisy opracowane przez PZMWiNW. Poza tym w umowie nie przewidziano możliwości, aby dyrektor UŻŚ mógł niezaakceptować przepisów, które podmiot mu przedstawił. W pkt 4.1. umowy strony uzgodniły, że Związek będzie przysyłał dyrektorowi do zaopiniowania projekty przepisów technicznych, a dyrektor może zgłosić co do nich swoją opinię. Podmiot upoważniony przyjął na siebie obowiązek ustosunkowania się do niej, ale to nie oznacza, że musi się z nią zgodzić. A to z kolei oznacza, że przepisy techniczne, które przedstawi Związek mogą być sprzeczne z oczekiwaniami, jakie mógłby mieć wobec nich dyrektor UŻŚ.

5.3. Warunki rejestrowania i uprawiania żeglugi przez jachty śródlądowe i jachty morskie

Odrębnym problemem, z którym po raz kolejny w badaniu wypadku morskiego Komisja się zetknęła, jest brak spójności systemowej w odniesieniu do wymagań prawa dotyczących jachtów rekreacyjnych. Chodzi o odmienne podejście zarówno do rejestracji, jak i bezpieczeństwa żeglugi, w stosunku do jachtów morskich oraz jachtów śródlądowych.

Prawo daje armatorowi możliwość wyboru rejestru dla swojej jednostki pomiędzy dwoma polskimi związkami sportowymi: Polskim Związkiem Żeglarskim (PZZ) i PZMWiNW³⁰. Ten pierwszy przyjmuje wnioski o rejestrację zarówno jachtów morskich, jak i śródlądowych. Ten drugi rejestruje, jak dotąd, tylko jachty śródlądowe. Poza przypadkami, w których właściciel (armator) jachtu chciałby nim uprawiać żeglugę na pełnym morzu – wówczas jacht może być zarejestrowany tylko w PZZ – wybór rejestru nie ma wpływu na przewidywany przez armatora rodzaj uprawianej żeglugi. Nie ma ograniczeń uprawiania żeglugi dla jachtów morskich na wodach śródlądowych. Jachty śródlądowe mogą również żeglować na wodach morskich³¹. Armatorzy podejmują decyzję o rejestracji jednostki kierując się niejednokrotnie względami innymi niż faktyczny zamiar korzystania z jachtu na konkretnym akwenie (wodach śródlądowych lub na morzu). Dodatkowo, zgodnie z przepisami ustawy o żegludze śródlądowej obowiązкови rejestrowemu podlegają jachty o długości kadłuba powyżej 12 m lub o napędzie mechanicznym o mocy silników większej niż 15 kW³². W praktyce oznacza to wyłączenie z obowiązku rejestracji na śródlądziu większości jachtów żaglowych.

Z drugiej strony wybór rejestru ma wpływ na obciążenia związane z inspekcjami i przeglądami technicznymi. Jachty o długości do 15 m, bez silników lub z silnikami do 75 kW, nie podlegają obowiązкови inspekcyjnemu i przeglądom technicznym zarówno w PZZ, jak i w PZMWiNW. Jachty o tej samej długości, ale z mocnymi silnikami (co najmniej 75 kW) podlegają przeglądom, gdy są zarejestrowane w rejestrze śródlądowym PZMWiNW, ale nie podlegają inspekcjom i przeglądom technicznym, gdy są zarejestrowane jako jachty morskie w rejestrze PZZ. Natomiast jachty o długości powyżej 15, które nie mają silników lub z silnikami do 75 kW, podlegają inspekcjom i przeglądom gdy są zarejestrowane w PZZ, ale nie podlegają przeglądom, gdy są zarejestrowane w PZMWiNW.

³⁰ Nie rozpatrywane są tu przypadki, w których jacht jest dłuższy niż 24 m i może być zarejestrowany w izbie morskiej albo krótszy niż 5 m i wówczas w ogóle nie podlega obowiązкови rejestracji (o ile nie uprawia żeglugi międzynarodowej).

³¹ Granice żeglugi jachtów śródlądowych na morzu wyznaczają granice rejonu 1 (śródlądowego). Na Zatoce Gdańskiej jest to maksymalnie około 15, a na Zatoce Pomorskiej około 16 mil morskich od linii brzegu.

³² Art. 18 ust. 2 ustawy o żegludze śródlądowej.

Może się zatem zdarzyć, że jachty o tej samej konstrukcji, uprawiające faktycznie żeglugę na tym samym akwenie, będą podlegać, w zależności od rejestru, do którego są wpisane, różnym reżimom prawnym i związanymi z nimi odmiennymi wymaganiami technicznymi.

Najbardziej widoczne są różnice w odniesieniu do małych jachtów motorowych, które w rejestrze statków śródlądowych PZMWiNW podlegają większym rygorom niż w rejestrze statków morskich PZŻ. Ich armatorzy niejednokrotnie świadomie wybierają ten drugi rejestr, pomimo tego, że zamierzają korzystać z jachtu na wodach śródlądowych. Wydaje się jednak, że o tym, czy jacht jest morski czy śródlądowy powinna decydować jego konstrukcja, dzielność i wyposażenie, a nie wola jego właściciela, do jakiego rejestru wpisze swój jacht.

W przypadku jachtu „Never Satisfied” właściciel wybrał teoretycznie bardziej rygorystyczny rejestr śródlądowy prowadzony przez PZMWiNW (gdyby zarejestrował jacht w rejestrze morskim PZŻ wówczas ze względu na długość jachtu, mniejszą niż 15 m, nie przechodziłby żadnych inspekcji i przeglądów technicznych), ale to nie zapobiegło wypadkowi, gdyż przegląd przeprowadzony został nierzetelnie i jacht w złym stanie technicznym został dopuszczony do żeglugi na wodach morskich.

6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich uznała za uzasadnione skierowanie do ministra właściwego do spraw transportu oraz do Polskiego Związku Motorowodnego i Narciarstwa Wodnego zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, które mogą przyczynić się do zapobiegania podobnym wypadkom w przyszłości.

6.1. Minister właściwy do spraw transportu

W związku z zagmatwanym stanem prawnym wokół spraw związanych z bezpieczeństwem stanu technicznego oraz uprawianiem żeglugi przez jachty śródlądowe (statki żeglugi śródlądowej o napędzie mechanicznym używane wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji), Komisja uznała za uzasadnione sformułowanie kilku propozycji zmian w tym zakresie w obowiązujących aktach prawnych.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich zaleca:

- 1) rozszerzenie istniejącego przepisu upoważniającego, zawartego w art. 34j ust. 5 pkt 1 ustawy o żegludze śródlądowej, o zakres upoważnienia udzielanego podmiotom do wykonywania przeglądów technicznych statków;

- 2) w rozporządzeniu w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej oraz upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków (Dz. U. z 2010 r. Nr 216, poz. 1423):
 - a) zmianę brzmienia § 3 przez doprecyzowanie, że chodzi o spełnienie przez statek wymagań technicznych określonych jedynie w przepisach technicznych podmiotów upoważnionych do wykonywania przeglądów statków, w zakresie podanym w tym przepisie³³,
 - b) rozszerzenie zakresu przedmiotowego rozporządzenia o przepisy regulujące uznawanie przepisów technicznych podmiotów upoważnionych do przeglądów statków żeglugi śródlądowej,
 - c) dodanie w § 21 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia wymogu, aby przepisy techniczne, jakie podmiot ubiegający się o upoważnienie ma obowiązek dołączyć do wniosku o upoważnienie, były uprzednio uznane przez organ administracji żeglugi śródlądowej³⁴;
- 3) wprowadzenie do wzoru uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej³⁵, na jego stronie drugiej, do wewnątrz tabeli, informacji o rejonach żeglugi, po których statek, dla którego wydawane jest dane świadectwo, może uprawiać żeglugę³⁶ (takiego rodzaju informacja jest podana w obowiązującym rozporządzeniu na ostatniej stronie załącznika, jako uwaga pod tabelą);
- 4) ujednolicenie w aktach prawnych wykonawczych do ustawy o żegludzie śródlądowej terminologii dotyczącej rejonów po których mogą się poruszać statki żeglugi śródlądowej; w niektórych rozporządzeniach widnieje „rejon żeglugi”, a w innych „rejon pływania”³⁷.

Ponadto Komisja poddaje pod rozagę ministra właściwego do spraw transportu, sprawującego nadzór nad działalnością dyrektorów UŻŚ, dokonanie niezbędnych zmian

³³ Jeżeli minister właściwy do spraw transportu chciałby sam określić wymagania techniczne, jakie powinien spełnić statek, aby mógł być uznany za bezpieczny i dopuszczony do żeglugi, wówczas wymagania te powinny być ogłoszone w tym rozporządzeniu.

³⁴ Jako alternatywę do rozwiązań proponowanych w pkt 2 lit. b i c Komisja proponuje ustawowe uprawnienie dyrektorów UŻŚ (zamiast ministra właściwego do spraw transportu) do uznawania przepisów technicznych podmiotów upoważnionych do wykonywania przeglądów, a w przepisie upoważniającym określenie sposobu uznawania i wskazanie dodatkowego warunku, że podmiot musi ogłosić te uznane już przepisy na swojej stronie internetowej; w konsekwencji należy przewidzieć odpowiednie zmiany do istniejącego rozporządzenia.

³⁵ Wzór świadectwa ogłoszony jest w załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie świadectw zdolności żeglugowej (Dz. U. Nr 126, poz. 1424),

³⁶ Alternatywnie Komisja zaleca rozważenie wprowadzenia pojęcia rejonów żeglugi do zakresu upoważnienia przepisu upoważniającego z art. 341 ust 2 ustawy o żegludzie śródlądowej.

³⁷ Komisja rozważała też inne rozwiązanie, polegające na używaniu obu terminów w rozporządzeniach i definiowanie poszczególnych rejonów w pisowni łącznej, jako rejon żeglugi/pływania, a w dokumentach wydawanych jachtom umożliwienie wyboru organowi, który wydaje dokument, „rejonu żeglugi” dla jachtów żaglowych lub „rejonu pływania” dla jachtów motorowych.

w umowach zawartych z PZMWiNW w sprawie wykonywania przez Związek przeglądów technicznych statków. Komisja sugeruje wydanie przez dyrektorów odrębnych decyzji o upoważnieniu do wykonywania przeglądów technicznych oraz – po wprowadzeniu zmian w ustawie o żegludze śródlądowej, jak opisano w pkt 1 powyżej – zawarcie umów określających szczegółowy zakres tych przeglądów, z uwzględnieniem wymogów określonych w wyraźnie wskazanych przepisach technicznych podmiotu upoważnionego.

6.2. Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich zaleca:

- 1) upublicznienie przepisów technicznych Związku, w oparciu o które przeprowadzane są przeglądy techniczne statków, przez ogłoszenie ich na stronie internetowej PZMWiNW, aby osoba, która zamierza wystąpić do dyrektora UŻŚ o uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej wiedziała jakie wymagania jego jednostka powinna spełnić, aby otrzymać wymagany dokument z przeglądu technicznego (certyfikat stanu technicznego) stwierdzający, że jacht spełnia wymagania bezpieczeństwa;
- 2) usunięcie ze strony internetowej PZMWiNW tekstów nieobowiązujących już aktów prawnych; publikacja i utrzymywanie na stronie www aktów nieobowiązujących wprowadza obywateli w błąd co do stanu prawnego związanego ze sprawami, którymi są zainteresowani;
- 3) dokonywanie w wydawanych przez Związek dokumentach technicznych (tj. orzeczeniu inspektora nadzoru technicznego oraz certyfikacie stanu technicznego) bardziej szczegółowych wpisów dotyczących ograniczeń związanych z warunkami pogodowymi, opartych o zawarte w opracowaniu PZMWiNW informacje, tak aby osoba, której wydany został dokument, a następnie na jego podstawie uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej, wiedziała w jakich rejonach może uprawiać żeglugę, kiedy i na jakich warunkach może uprawiać żeglugę w innych rejonach, jeżeli przepisy PZMWiNW taką możliwość przewidują, i przy jakiej dopuszczalnej wysokości fali;
- 4) prowadzenie bardziej efektywnego nadzoru nad inspektorami nadzoru technicznego PZMWiNW przeprowadzającymi ocenę stanu technicznego jachtów, celem niedopuszczenia w przyszłości do tak nierzetelnego przeglądu, jaki miał miejsce w przypadku jachtu „Never Satisfied”.

7. Spis zdjęć

Zdjęcie nr 1. Jacht motorowy Never Satisfied (przed zarejestrowaniem w Polsce)	5
Zdjęcie nr 2. Jednostki Sopockiego WOPR i ambulans ratownictwa medycznego.....	7
Zdjęcie nr 3. Kuter „Hydrograf 10”	8
Zdjęcie nr 4. Nurek schodzący na wrak jachtu „Never Satisfied”	9
Zdjęcie nr 5. Część dziobowa jachtu z lewej burty z widocznym numerem rejestracyjnym.....	9
Zdjęcie nr 6. Kadłub jachtu z lewej burty	9
Zdjęcie nr 7. Kokpit jachtu.....	9
Zdjęcie nr 8. Sonarowy obraz wraku wykonany przez jednostkę UM w Gdyni „Sonar 4”	10
Zdjęcie nr 9. Opracowany komputerowo zapis sonaru pokazujący położenie wraku	10
Zdjęcie nr 10. Statek Zodiak	11
Zdjęcie nr 11. Przygotowanie jednego z nurków do zejścia na wrak jachtu.....	11
Zdjęcie nr 12. Wrak jachtu przed wynurzeniem; widoczne ślady zanieczyszczenia morza	11
Zdjęcie nr 13. Wrak jachtu załadowany na statek „Zodiak”	11
Zdjęcie nr 14. Wrak jachtu przeładowywany ze statku „Zodiak” na nabrzeże.....	11
Zdjęcie nr 15. Czerpnia powietrza z lewej burty jachtu (po zdjęciu plastikowej osłony)	12
Zdjęcie nr 16. Czerpnia powietrza z prawej burty jachtu	12
Zdjęcie nr 17. Wlot powietrza do pomieszczenia silników jachtu.....	12
Zdjęcie nr 18. Odslonięty akumulator pod półką z otworami wlotów powietrza	12
Zdjęcie nr 19. Jedna z istniejących rur gumowych służących do odprowadzania wody	13
Zdjęcie nr 20. Niezabezpieczone otwory powietrza na półce kanału powietrznego.....	13
Zdjęcie nr 21. Niezabezpieczony króciec przejścia burtowego instalacji zenzowej.....	13
Zdjęcie nr 22. Burtowy wylot wody zenzowej	13
Zdjęcie nr 23. Uszkodzona przekładnia wahliwa jachtu	14
Zdjęcie nr 24. Brak śruby mocującej prawą przekładnię	14

8. Źródła informacji

Powiadomienie o wypadku

Materiały z wysłuchania świadków

Materiały uzyskane z Mariny Sopot

Materiały uzyskane z PZMWiNW

Materiały uzyskane z Urzędu Morskiego Gdynia

Ekspertyza sporządzona przez PRS S.A. (ekspert instytucjonalny PKBWM)

9. Wykaz stosowanych terminów technicznych i skrótów

B – Beaufort (skala)

Mm – mila morska

MRCK – Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne

MTBiGM – Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

NNW – kierunek wiatru (północnozachodni skręcający do północnego)

PZMWiNW – Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego

PZŻ – Polski Związek Żeglarski

UŻŚ – urząd żeglugi śródlądowej

WOPR – Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe

10. Skład zespołu badającego wypadek

W skład zespołu prowadzącego czynności badawcze wchodził:

kierujący zespołem: Marek Szymankiewicz – sekretarz PKBWM

członek zespołu: Tadeusz Gontarek – członek PKBWM