Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DGMiZS-9.054.1.2025
Warszawa, 07 lutego 2025

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez Panią Senator Jolantę Piotrowską, znak: BPS/043-26-622/25, w sprawie bezpieczeństwa żeglugi na wodach śródlądowych, tj.:

- obowiązkowego zakładania kamizelek ratunkowych po ogłoszeniu ostrzeżeń pogodowych,
- wprowadzenia kar za bagatelizowanie ostrzeżeń pogodowych, a tym samym narażanie życia i zdrowia,
- obowiązkowego ubezpieczenia osób korzystających z jednostek pływających,
- pokrycia kosztów akcji ratunkowej w przypadku braku ubezpieczenia,

przedstawiam stosowne informacje.

Sprawy bezpieczeństwa w zakresie uprawiania żeglugi śródlądowej są uregulowane w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2024 r. poz. 395), a także w przepisach wykonawczych do przedmiotowej ustawy, w tym w szczególności:

1) 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),
2) rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 listopada 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa przy uprawianiu turystyki wodnej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1366),
3) rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie (Dz. U. z 2013 r. poz. 599).

Zgodnie z art. 37a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej uprawianie turystyki wodnej na jachtach żaglowych o długości kadłuba powyżej 7,5 m lub motorowych o mocy silnika powyżej 10 kW wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego wydanego przez właściwy polski związek sportowy. Prowadzenie mniejszych statków przeznaczonych do uprawiania sportu i rekreacji nie wymaga posiadania patentu. Nie wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego również uprawianie turystyki wodnej na jachtach motorowych o mocy silnika do 75 kW i o długości kadłuba do 13 m, których prędkość maksymalna ograniczona jest konstrukcyjnie do 15 km/h (tzw. houseboat'y), z tym że w przypadku jachtów przeznaczonych do najmu, uprawianie turystyki wodnej wymaga odbycia przez prowadzącego jacht szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie.

Odnosząc się bezpośrednio do postulatów Pani Senator, przedstawiam poniżej informacje w tej sprawie:

1. Obowiązkowe zakładanie kamizelek ratunkowych po ogłoszeniu ostrzeżeń pogodowych.

Za bezpieczeństwo na statku podczas żeglugi, zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 listopada 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa przy uprawianiu turystyki wodnej (Dz.U. z 2013 r. poz. 1366), odpowiada kierownik statku, który zgodnie z ust. 2 przedmiotowego przepisu może w dowolnym momencie

zadecydować o użyciu środków bezpieczeństwa przez osoby przebywające na statku. Zgodnie z § 2 niniejszego rozporządzenia statek powinien być wyposażony w środki bezpieczeństwa zgodnie z wpisem w dokumencie rejestracyjnym lub dokumencie bezpieczeństwa statku, a w przypadku gdy statek nie posiada dokumentu rejestracyjnego lub dokumentu bezpieczeństwa, powinien być wyposażony w środki bezpieczeństwa w liczbie odpowiadającej liczbie osób na nim przebywających.

W opinii Ministerstwa Infrastruktury rozwiązanie, w którym to kierownik statku decyduje o konieczności włożenia kamizelek ratunkowych, jest lepsze niż bezwzględny obowiązek noszenia kamizelek ratunkowych przez wszystkich członków załogi podczas całego rejsu. W przypadku wystąpienia trudnych warunków pogodowych, kiedy istnieje większe ryzyko nie tylko wypadnięcia za burtę, ale i wywrócenia lub zatonięcia łodzi, często zasadne jest, aby osoby znajdujące się na zewnętrznym pokładzie miały założone kamizelki, natomiast osoby znajdujące się w kabinie chociaż powinny mieć łatwo dostępne kamizelki, to ich wkładanie nie zawsze jest wskazane, bowiem w przypadku wywrócenia jachtu mogą utrudniać wydostanie się z kabiny, co stanowi poważne zagrożenie ich zdrowia i życia.

2. Wprowadzenie kar za bagatelizowanie ostrzeżeń pogodowych, a tym samym narażanie życia i zdrowia.

Zgodnie z paragrafem 1.02 ust. 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych z dnia 28 kwietnia 2003 r. (Dz. U. Nr 212, poz. 2072) przed rozpoczęciem podróży kierownik powinien dokonać wszelkich niezbędnych przygotowań zapewniających bezpieczeństwo żeglugi, w szczególności powinien zebrać wiarygodne informacje o warunkach na drodze wodnej, którą ma przebyć statek oraz poczynić starania, aby statek w chwili rozpoczęcia podróży był sprawny i bezpieczny. Informacje te powinny obejmować również swoim zakresem bieżącą sytuację meteorologiczną i hydrologiczną.

Dodatkowym systemem ostrzegawczym stworzonym z myślą o mazurskich żeglarzach jest uruchomiony w 2011 roku System Sygnalizacji Ostrzegawczej. Informuje on żeglarzy oraz uczestników ruchu wodnego o zbliżającym się niebezpieczeństwie pogodowym. System ten składa się z 18 masztów o wysokości od 15 do 25 metrów, rozmieszczonych na szlaku Wielkich Jezior Mazurskich. Stanowi on znaczną pomoc i ułatwienie dla żeglarzy, niemniej obejmuje niewielki odcinek dróg wodnych w Polsce. Ewentualna regulacja prawna w zakresie obowiązku stosowania się do sygnałów nadawanych z tego systemu mogłaby zostać wprowadzona zarządzeniem Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, któremu podlega obszar Wielkich Jezior Mazurskich.

Dodatkowo w Polsce funkcjonuje Alert RCB – system SMS-owego powiadamiania ludności o zagrożeniach, wykorzystywany w sytuacjach nadzwyczajnych, gdy występuje prawdopodobieństwo bezpośredniego zagrożenia życia lub zdrowia na znaczącym obszarze. Alert RCB powstaje na podstawie informacji o potencjalnych zagrożeniach otrzymywanych również z Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej. Rządowe Centrum Bezpieczeństwa 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu monitoruje sytuację pod kątem wystąpienia różnego rodzaju zagrożeń i w razie potrzeby uruchamia Alert.

W zakresie postulowanego przez Państwa wprowadzenia kar za bagatelizowanie ostrzeżeń pogodowych a tym samym narażanie życia i zdrowia uprzejmie informuję, że w ustawie o żegludze śródlądowej jest szereg sankcji za naruszanie przepisów, w tym w szczególności określone w art. 62 pkt 1 i 3: „Kto wykracza przeciw przepisom w zakresie:

1) ruchu i sygnalizacji na śródlądowych drogach wodnych,
2) warunków ruchu i postoju statków na szlaku żeglownym i w portach,

podlega karze grzywny.”, które mogą mieć niekiedy również zastosowanie we wskazywanych przez Państwo przypadkach.

Dodatkowo informuję, że kwestie odpowiedzialności czy zadośćuczynienia za szkody zostały uregulowane w ustawie z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1061) oraz w ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 17).

Wydaje się, że nadmierna ilość regulacji prawnych mogłaby mieć negatywny wpływ na rozwój turystyki wodnej w Polsce, co byłoby efektem niepożądanym.

3. Obowiązkowe ubezpieczenie osób korzystających z jednostek pływających.

Odnosząc się do kwestii wprowadzenia obowiązkowego ubezpieczenia należy w szczególności mieć na względzie zasadę proporcjonalności w procesie stanowienia prawa. Wydaje się być nadmiernym obciążeniem wprowadzanie powszechnie obowiązujących regulacji krajowych w sytuacji, w której problem dotyczy ograniczonego obszaru na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Co więcej, uwzględniając skalę osób uprawiających żeglarstwo na Wielkich Jeziorach Mazurskich, liczba osób, dla których istniałby wymóg posiadania takiego ubezpieczenia, ze względu na nieodpowiedzialne zachowanie, wydaje się być marginalna.

Zgodnie z art. 110 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1068), armator lub kapitan komercyjnego jachtu morskiego, za wyjątkiem jachtu udostępnianego bez załogi, jest obowiązany posiadać ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej prowadzącego jacht (OC) oraz ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków obejmujące wszystkie osoby znajdujące się na jachcie (NNW). OC armatora w związku z eksploatacją jachtu, stanowi ochronę w przypadku szkód wyrządzonych osobom trzecim w związku z eksploatacją jachtu (np. w przypadku kolizji, uszkodzenia nabrzeża), natomiast nie obejmuje szkód poniesionych przez kapitana, załogę i pasażerów. Na tym przykładzie widzimy, że obowiązkowe ubezpieczenie jachtu morskiego, gdzie żeglowanie po morzach jest znacznie niebezpieczniejsze niż żeglowanie po rzekach i jeziorach, zostało ograniczone wyłącznie do jachtów komercyjnych. Warto mieć również na uwadze, że pomimo braku takiego obowiązku na wodach śródlądowych, część żeglarzy decyduje się na korzystanie z dedykowanych dla nich dobrowolnych ubezpieczeń. Mając na względzie powyższe, w ocenie Ministerstwa Infrastruktury nałożenie obowiązku posiadania ubezpieczenia na wszystkich żeglarzy stanowiłoby nadmierną regulację prawną.

4. Pokrycie kosztów akcji ratunkowej w przypadku braku ubezpieczenia.

Zgodnie z art. 29 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1370.) to minister właściwy do spraw wewnętrznych sprawuje nadzór nad ratownictwem wodnym, dlatego też ewentualne zmiany przepisów w przedmiotowym zakresie, w tym dotyczące konieczności pokrywania kosztów akcji ratunkowych, pozostają w kompetencji tego resortu.

Warto mieć na uwadze, że podmioty odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeństwa osobom przebywającym są różne na różnych obszarach wodnych czyli:

- na terenie parku narodowego lub krajobrazowego – dyrektor parku,
- na terenie, na którym prowadzona jest działalność w zakresie sportu lub rekreacji - osoba fizyczna, osoba prawna i jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej, która prowadzi działalność w tym zakresie,
- na pozostałym obszarze – właściwy miejscowo wójt (burmistrz, prezydent miasta) – zwani dalej „zarządzającym obszarem wodnym”.

Uprzejmie informuję również, że statutowe działania Wodnego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego co do zasady finansowane są z budżetu państwa – WOPR nie pobiera opłat za pomoc ludziom w potrzebie. Ratownicy nie mają jednak obowiązku ratowania mienia, choć mogą to zrobić i robią, ale odpłatnie. Takie działanie pozwala na pozyskiwanie dodatkowych środków przez te podmioty.

Mając na względzie powyższe, w ocenie Ministerstwa Infrastruktury obecnie obowiązujące przepisy w zakresie turystyki wodnej stanowią rozsądny kompromis między potrzebą zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa a ułatwieniem dostępu do uprawiania turystyki wodnej, a także jej dostępnością dla obywatela. Należy również zauważyć, że o bezpieczeństwo żeglugi dbają różne instytucje, w tym w szczególności urzędy żeglugi śródlądowej, a także Policja. Współpraca Ministerstwa Infrastruktury z wyżej wymienionymi instytucjami pozwoliła wypracować pożądane kierunki ewentualnych zmian legislacyjnych, których celem jest zwiększenia poziomu bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej, dlatego też w ramach najbliższej nowelizacji ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej Ministerstwo Infrastruktury rozważa między innymi:

- wprowadzenie wymogu posiadania dokumentu kwalifikacyjnego przez osoby kierujące jachtami komercyjnymi przeznaczonymi do odpłatnego przewozu osób lub odpłatnie udostępnianych wraz z załogą, bez względu na długość kadłuba i moc silnika,

- wprowadzenie wymogu ukończenia 18 lat przez osoby kierujące jachtami komercyjnymi przeznaczonymi do odpłatnego przewozu osób lub odpłatnie udostępnianych wraz z załogą,

- wprowadzenie obowiązku posiadania dokumentu wydawanego przez producenta jachtu lub jednostkę certyfikującą, lub podmiot upoważniony, potwierdzającego, że prędkość maksymalna jachtu ograniczona jest konstrukcyjnie do 15 km/h,

- wprowadzenie przepisów na wzór art. 96 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2023 r. poz. 2119), zawierających sankcje za udostępnianie statku osobie, która nie posiada odpowiedniego dokumentu lub też znajduje się pod wpływem alkoholu lub innego podobnie działającego środka, a także za udostępnianie statku, który nie jest odpowiednio wyposażony, nie posiada wymaganych dokumentów lub jest niesprawny.

Należy ponadto podkreślić, że Ministerstwo Infrastruktury podejmuje także działania pozalegislacyjne, których celem jest podniesienie wiedzy i świadomości uczestników turystyki wodnej. Przygotowywane przez Ministerstwo materiały m.in. „Informator dla żeglarzy i armatorów", „Przewodnik po śródlądowych drogach wodnych", „Broszura oznakowania nawigacyjnego" cieszą się dużą popularnością zarówno w wersji papierowej jak i elektronicznej, a zawarte w tych publikacjach informacje pozwalają w sposób przystępny znacząco pogłębić wiedzę w zakresie obowiązujących przepisów i zasad bezpieczeństwa nawet początkującym miłośnikom aktywności na wodzie.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Arkadiusz Marchewka
Sekretarz Stanu