

## **Uwarunkowania prawne eksploatacji żaglowca średniej wielkości na przykładzie STS “Pogoria”**

### **1. Wprowadzenie**

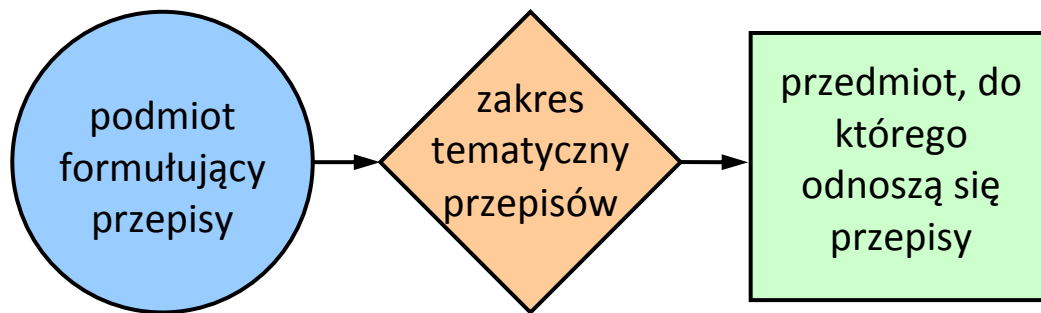
W Polsce eksploatowanych jest spora liczba statków żaglowych, których kategoria (typ jednostki określony w ich kartach bezpieczeństwa) uległa lub musi ulec zmianie w związku z wejściem w życie w 2011 roku 'Ustawy o bezpieczeństwie morskim' [18]. Do chwili wejścia jej w życie, typy ww. jednostek były zapisane w ich kartach bezpieczeństwa jako jachty. Zgodnie z zapisami 'Ustawy', jednostki te zostały zaliczone do grupy jachtów morskich o napędzie żaglowym lub mechanicznym z podziałem na jachty rekreacyjne lub komercyjne. Odmienny zapis kategorii wynika ze wskazania sposobu ich wykorzystania (jacht komercyjny lub rekreacyjny) przez armatora jednostki.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie uwarunkowań prawnych eksploatacji jachtów morskich określanych potocznie jako żaglowce średniej wielkości niosących polską banderę. Uwarunkowania te, w postaci określonych przepisów prawnych, odnoszą się tylko do jego statusu prawnego z punktu widzenia ich certyfikacji i dopuszczenia do żeglugi.

Przepisy prawne, tak jak każde i inne celowe działania mogą być określone (formułowane) w różny sposób. Przyjęcie tzw. prakseologicznego łańcucha działania opisanego w 'Traktacie o dobrej robocie' T. Kotarbińskiego [4] powinno ułatwić rozpoznanie i uporządkowanie logiczne istniejących przepisach prawnych odnoszących się do żaglowców średniej wielkości. W każdym sprawnym działaniu można wyróżnić uporządkowaną trójkę: podmiot, pośrednik oraz przedmiot działania. Wyróżnienie takich elementów pozwala na tzw. systemowe ujęcie problemu stanowiące pewnego rodzaju 'szkielet' umożliwiający pełne rozpoznanie zagadnienia. W danym przypadku, systemowe ujęcie rozpatrywanego zagadnienia nakazuje równoczesne analizowanie trzech następujących aspektów (rys .1):

- podmiotów formułujących przepisy,
- zakresu tematycznego przepisów,

- przedmiotu, do którego odnoszą się przepisy.



Rysunek 1. Prakseologiczny łańcuch działania

Podmiotami formułującymi przepisy prawne dla rozpatrywanej kategorii jednostek pływających są wszelkiego rodzaju uprawnione instytucje, w zakresie kompetencji których znajdują się zagadnienia związane z projektowaniem, budową i eksploatacją statku, w szczególności zaś dotyczącymi bezpieczeństwa żeglugi, załogi i statku.

Przedmiotem, do którego odnoszą się przepisy prawne będzie w danym przypadku żaglowiec średniej wielkości, którego charakterystyczne parametry zostaną określone w dalszej części artykułu.

Zakres tematyczny przepisów stanowią uregulowania prawne zawarte w dokumentach wydanych przez uprawnione instytucje, przy czym mogą one mieć zasięg:

- międzynarodowy, np. konwencje międzynarodowe SOLAS, MARPOL, normy Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej ISO (ang. International Organization for Standardization), przepisy Międzynarodowej Organizacji Pracy MOP (ang. International Labour Organization), dyrektywy UE itp.,
- ogólnokrajowy, np. ustawy i rozporządzenia krajowych organów ustawodawczych ,
- lokalny, np. przepisy instytucji klasyfikacyjnych, instrukcje armatora.

## 2. Instytucje formułujące przepisy prawne

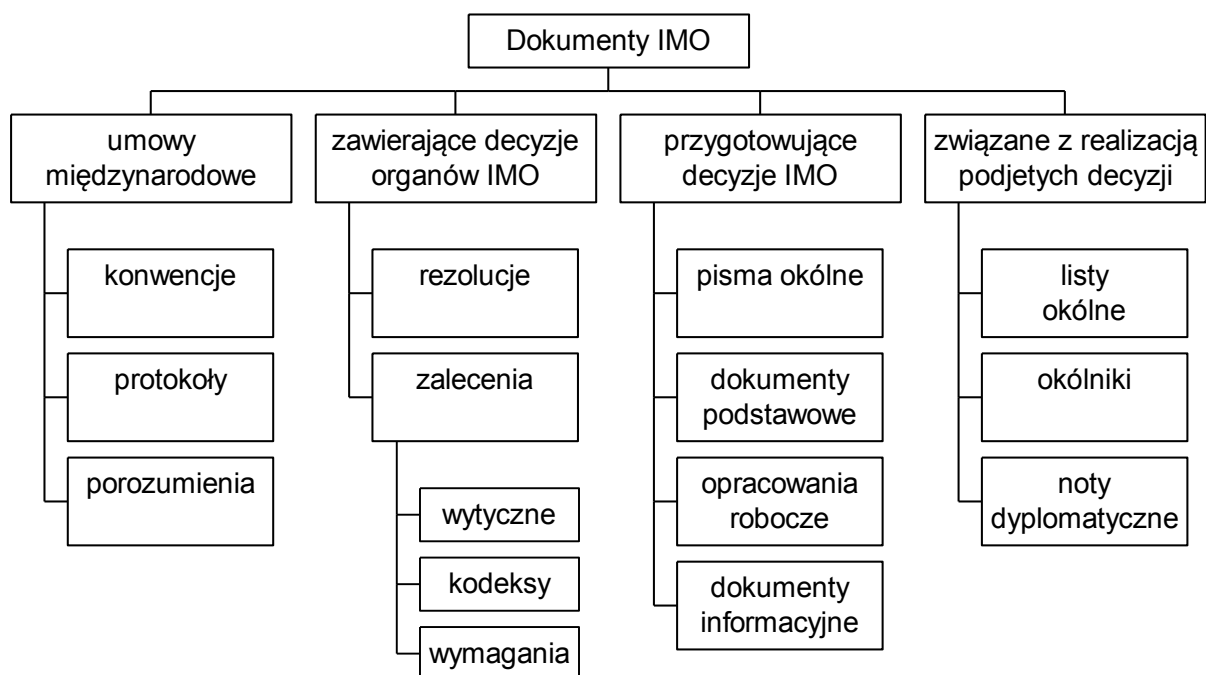
Z punktu widzenia **statusu prawnego żaglowca średniej wielkości** najważniejszymi podmiotami o charakterze międzynarodowym formułującymi uregulowania prawne w tym zakresie są:

- Międzynarodowa Organizacja Morska IMO (ang. International Maritime Organization),
- organy ustawodawcze Unii Europejskiej.

**IMO** jest wyspecjalizowaną agencją Organizacji Narodów Zjednoczonych zajmującą się sprawami żeglugi międzynarodowej. Jej głównym zadaniem jest opracowanie podstaw prawnych dla żeglugi, zaś w zakresie jej kompetencji znajdują się zagadnienia bezpieczeństwa, ochrony środowiska, aspekty prawne itp. Cele działania IMO są osiągnane poprzez szeroką wymianę informacji, dokonywaną w różnych jego organach oraz przygotowanie, sporządzanie i uchwalanie umów międzynarodowych, ustalanie wymagań i zaleceń, a także dzięki świadczeniu państwom członkowskim różnych usług informacyjnych i doradczych. IMO działa poprzez następujące organy: Zgromadzenie, Radę, Komitety, Podkomitety oraz Sekretariat. Decyzje są podejmowane przez wszystkie organy IMO. Jednakże znaczenie prawne mają tylko decyzję podjęte przez Zgromadzenie, Radę, Komitet Bezpieczeństwa na Morzu i Komitet Ochrony Środowiska Morskiego. Do osiągnięcia swoich celów IMO opracowuje różnego rodzaju dokumenty takie jak konwencje, kodeksy, zalecenia dotyczące wymienionych zagadnień oraz spraw z tym związanych. Procedurę opracowania przepisów prawnych przez IMO przedstawiono m.in. w [16].

Dokumenty sporządzane w IMO można podzielić na cztery grupy (rys.1):

- dokumenty przygotowujące umowy międzynarodowe,
- dokumenty przygotowujące decyzje organów IMO,
- dokumenty zawierające decyzje tych organów,
- dokumenty związane z realizacją podjętych decyzji.



Rysunek 2. Rodzaje dokumentów opracowywanych przez IMO

W przypadku uchwalania umów międzynarodowych, postępowanie przygotowawcze odbywa się z reguły w IMO, natomiast decyzja zapada na dyplomatycznej konferencji międzynarodowej, która uchwała umowę międzynarodową. Umowy międzynarodowe opracowywane w ramach IMO mają różne nazwy. Najczęściej nadaje im się nazwę **konwencji** (Convention), **protokołu** (Protocol) lub **porozumienia** (Agreement).

Umowy międzynarodowe uchwalane pod auspicjami IMO obowiązują z tytułu ich ratyfikacji lub zatwierdzenia, zależnie od rangi danej umowy. Niektóre konwencje określają warunki wejścia jej w życie i są one zależne do ważności umowy wg zasady im istotniejsza konwencja tym bardziej restrykcyjne warunki. Przykładowo konwencja SOLAS 74 przewidywała jej akceptację przez 25 państw, której tonaż floty był nie mniejszy niż 50% tonażu światowego, zaś Międzynarodowa konwencja o pomiarzeniu pojemności statków TONNAGE 1969 przewidywała jej akceptację przez 25 państw, której tonaż floty był nie mniejszy niż 65% tonażu światowego.

W grupie dokumentów zawierających decyzje organów IMO można wyróżnić decyzje Zgromadzenia w formie rezolucji (Resolution). Rezolucje te mają różne znaczenie prawne. Poprawki wnoszone do umów międzynarodowych mają takie samo znaczenie prawne jak same umowy międzynarodowe. Do uchwalania poprawek do umów międzynarodowych uprawnione są: Zgromadzenie, Komitet Bezpieczeństwa na Morzu (MSC) i Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC). Poprawki

(zmiany i uzupełnienia) wprowadzane do umów międzynarodowych wchodzi w życie w jeden z następujących sposobów:

- po przyjęciu (np. w trybie ratyfikacji) przez ustaloną w umowie liczbę państw z dodatkowym wymogiem (lub bez wymogu) posiadania określonego tonażu floty - ten sposób stosuje się z reguły w przypadku poprawek do części prawno-traktowej danej umowy;
- w drodze milczącej akceptacji (ang. tacit acceptance), tj. nie wyrażenia zastrzeżenia w określonym terminie przez ustaloną liczbę państw np. 1/3 ogółu członków IMO w ciągu 12 miesięcy - ten sposób stosuje się w przypadku poprawek wymagań technicznych konwencji.

Pozostałe rezolucje Zgromadzenia zawierają przede wszystkim zalecenia pod różnymi nazwami: zaleceń (Recommendations), kodeksów (Codes), wymagań techniczno-eksploatacyjnych (Performance Standards), procedur kontroli (Procedures for the Control). Należy jednak zaznaczyć, że zalecenia nie są umowami międzynarodowymi i w związku z tym nie obowiązują w stosunkach między państwami.

Głównymi organami ustawodawczymi **Unii Europejskiej** są Parlament Europejski oraz Rada Unii Europejskiej. Oba wymienione organy UE negocjują i uchwalają regulacje prawne UE w oparciu o wnioski ustawodawcze przedstawione przez Komisję Europejską.

Parlament Europejski uchwała regulacje prawne podczas sesji plenarnych podczas których wszyscy posłowie zbierają się w sali obrad i głosują w sprawie proponowanych przepisów. Natomiast decyzje Rady Unii Europejskiej wymagają zazwyczaj większości kwalifikowanej, tj. 55 proc. krajów (przy aktualnej liczbie 28 państw członkowskich jest to 16 krajów) reprezentujących co najmniej 65 proc. ogółu ludności UE. Zablokować decyzję mogą co najmniej cztery kraje reprezentujące co najmniej 35 proc. ogółu ludności UE (w przypadku tematów newralgicznych, takich jak te związane np. z polityką zagraniczną lub podatkami, wymagana jest decyzja jednogłośna wszystkich krajów).

Radę Unii Europejskiej nie należy jej mylić z Radą Europejską (odbywającym się raz na kwartał szczytem, podczas którego przywódcy krajów UE spotykają się, aby omówić ogólne kierunki polityki) oraz Radą Europy która nie jest organem UE.

Organy ustawodawcze Unii Europejskiej mogą przyjmować m.in. rozporządzenia i dyrektywy. **Rozporządzenia** są aktami prawnymi bezpośrednio obowiązującymi w

krajach członkowskich. **Dyrektywy** są aktami prawnymi, na podstawie których państwa członkowskie wprowadzają (transponują) przepisy do krajowych porządków prawnych. Dyrektywy nie wchodzą zatem w skład systemu prawnego państwa członkowskiego. Natomiast sformułowane w dyrektywach regulacje prawne, powinny być wdrażane do systemu prawnego państwa członkowskiego.

Z punktu widzenia **statusu prawnego żaglowca średniej wielkości** najważniejszymi podmiotami o charakterze krajowym formułującymi uregulowania prawne w tym zakresie jest władza ustawodawcza danego państwa. Ma za zadanie ustanawianie prawa, a dokonuje tego organ przedstawicielski, czyli parlament. W Polsce parlament jest dwuizbowy składający się z Sejmu oraz Senatu. Najważniejszym aktem prawnym w jest **konstytucja**. Wszystkie inne akty prawne muszą pozostawać z nią w zgodzie i na niej opierać swoją moc. Umowy międzynarodowe zgodne z konstytucją muszą być ratyfikowane za zgodą Sejmu. Aktami niższego rzędu wobec ratyfikowanych umów międzynarodowych są **ustawy**, które mogą być ustanawiane tylko przez Sejm. Innymi aktami prawnymi stosowanymi w powiązaniu z ustawami są **rozporządzenia** wydawane przez Prezydenta, Radę Ministrów oraz poszczególnych ministrów. Rozporządzenia są wydawane na podstawie ustaw i w celu ich wykonania. Wskazują konkretny przepis ustawy, który do wydania takiego rozporządzenia upoważnia. Rozporządzenie traktowane jako rozwinięcie ustawy zawiera zwykle upoważnienie dla Rady Ministrów lub określonego ministra do wydania szczegółowego rozporządzenia, które dokładnie opisuje zakres rozwiązań.

Z punktu widzenia **statusu prawnego żaglowca średniej wielkości** najważniejszymi podmiotami o charakterze lokalnym formułującymi uregulowania prawne w tym zakresie są:

- administracja morską,
- towarzystwa klasyfikacyjne.

**Administracją morską** nazywa się tę część organów państwa, których rolą jest dokonywanie działań władczych w stosunku do obszarów morskich, żeglugi, rybołówstwa oraz portów i wybrzeża. Do organów administracji morskiej zalicza się ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, który jest jednocześnie naczelnym jej organem oraz dyrektorów urzędów morskich, którzy stanowią organy terenowe i podlegają ministrowi, który ich powołuje i odwołuje.

Dyrektorzy urzędów morskich wydają przepisy prawne w formie **zarządzeń** na podstawie upoważnień udzielonych im w ustawach. Ponadto, dyrektor urzędu morskiego może ustanawiać **przepisy porządkowe** zawierające zakazy lub nakazy określonego zachowania się, o ile nie zostało to unormowane w obowiązujących przepisach.

W Polsce certyfikaty bezpieczeństwa statku, jego konstrukcji i wyposażenia, a także bezpieczeństwa radiowego wydają urzędy morskie. Certyfikaty te są wydawane na podstawie orzeczeń instytucji klasyfikacyjnych lub agencji radiowych w przypadku urzędów radiowych. W Polsce takimi instytucjami są odpowiednio Polski Rejestr Statków (PRS) i Urząd Komunikacji Elektronicznej (UKE).

W celu wydania odpowiedniego orzeczenia PRS wydaje odpowiednie **przepisy**. W zależności od przeznaczenia statku definiują one wymagania dla jego projektowania, budowania i utrzymania w czasie eksploatacji w zakresie kadłuba i wyposażenia statku oraz urządzeń maszynowych i elektrycznych. Podstawowym klientem PRS jest właściciel statku, ale przepisy te stanowią ważną podstawę do wydawania certyfikatów przez Urzędy Morskie.

**Tabela 1**

<b>Zasięg</b>	<b>Instytucje formułujące przepisy prawne</b>	<b>Rodzaj przepisów prawnych</b>
<b>międzynarodowy</b>	Międzynarodowa Organizacja Morska IMO	konwencje, kodeksy
	organy Unii Europejskiej	dyrektywy
<b>krajowy</b>	władza ustawodawcza – administracja morska	ustawy, rozporządzenia
<b>lokalny</b>	towarzystwa klasyfikacyjne	przepisy

Zbiorczy wykaz instytucji formułujących przepisy prawne dla żaglowców średniej wielkości oraz ich rodzaje w zależności od ich zasięgu przedstawiono w tabeli 1.

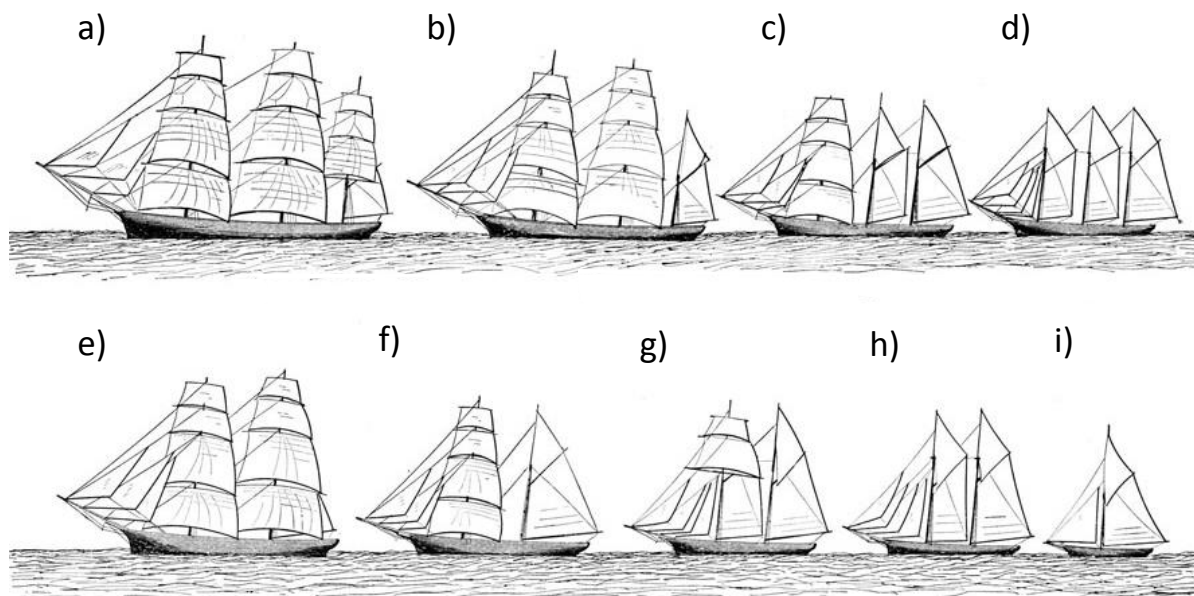
### 3. Żaglowiec średniej wielkości

Przedmiot rozważań do którego odnoszą się przepisy dotyczące jego statusu prawnego jest żaglowiec średniej wielkości, np. STS Pogoria. W Polsce znajduje się w eksploatacji stosunkowo duża grupa tego rodzaju żaglowców. Należy do niej zaliczyć między innymi takie żaglowce jak Fryderyk Chopin, Kapitan Głowacki, Zawisza Czarny II, Kapitan Borchardt, Iskra oraz ostatnio rewitalizowany Generał Zaruski. W informacjach dotyczących tych żaglowców, dostępnych m.in. na ich polskich i anglojęzycznych stronach internetowych, tego rodzaju jednostki pływające są przedstawiane jako statki żaglowe (ang. sailing vessels) lub żaglowce (ang. tall ships).

Pierwsze z przedstawionych określeń odnosi się do rodzaju napędu używanego podczas żeglugi i jako pojęcie prawne zdefiniowane zostało w Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (COLREG 1972) [3]. Konwencja ta zawiera zbiór zasad określających przepisy drogi obowiązujące statki morskie, w tym m.in. definicje statków, rozmieszczenie świateł i innych znaków sygnałowych, postępowanie w każdych warunkach widzialności. Prawidło 3 podpunkt c tej Konwencji stanowi: 'Określenie "statek żaglowy" oznacza każdy statek pod żaglami pod warunkiem, że urządzenie napędowe, jeżeli jest zainstalowane na statku, nie jest używane'.

Natomiast drugie z przedstawionych określeń dotyczy klasyfikacji wymienionych jednostek pływających ze względu na noszone żagle, a dokładniej na rodzaj noszonego ożaglowania (rys. 3), np. fregata, bark, barkentyna.





Rysunek 3. Klasyfikacja żaglowców ze względu na rodzaj takielunku: a) fregata; b) bark; c) barkentyna; d) szkuner gaflowy trzymasztowy; e) bryg; f) brygantyna; g) dwumasztowy szkuner topslowy; h) szkuner gaflowy dwumasztowy; i) kuter gaflowy

Wyróżnione jednostki pływające, eksploatowane na wodach międzynarodowych, podlegają przeglądom oraz certyfikacji w celu uznania ich klasy. Taka procedura wynika z wielu międzynarodowych i krajowych uregulowań prawnych, które są formułowane przez instytucje wymienione w poprzednim paragrafie. Uregulowania te pokrywają szerokie spektrum zagadnień dotyczących bezpieczeństwa załogi i jednostki oraz ochrony środowiska.

Przyznanie określonej kategorii żaglowcom średniej wielkości wynika z kombinacji jego tonażu, długości oraz liczby osób na jego pokładzie. Zgodnie z istniejącymi uregulowaniami prawnymi, do żaglowców średniej wielkości należy zaliczyć te jednostki pływające, których:

- tonaż wyrażony jako pojemność brutto jest mniejszy niż 500 GT,
- długość kadłuba jest równa lub większa niż 24 metry,
- liczba przewożnych pasażerów jest mniejsza niż 12 osób.

W rozważanym przypadku:

- pojemność brutto GT (ang. Gross Tonnage) jest miarą pojemności oznaczającą objętość (wyznaczaną za pomocą specjalnych wzorów i pomiarów) wszystkich przestrzeni wewnątrz kadłuba i nadbudówek statku, z wyłączeniem zbiorników balastowych [7],

- długość kadłuba oznacza odległość mierzoną między skrajnymi punktami kadłuba na rufie i dziobie, z pominięciem części należących do wyposażenia kadłuba, w szczególności: steru, bukszprytu i odbojnic (w przypadku, gdy tak określona długość wynosi 24 m albo powyżej, to określa się jako długość statku - co oznacza 96% całkowitej długości kadłuba mierzonej w płaszczyźnie wodnicy równoległej do płaszczyzny podstawowej na wysokości równej 85% wysokości bocznej lub długość mierzoną od przedniej krawędzi dziobnicy do osi trzonu sterowego w płaszczyźnie tej wodnicy) [10];
- za pasażera uważa się każdą osobę oprócz kapitana i członków załogi lub innych osób zatrudnionych lub zaangażowanych w jakimkolwiek charakterze na statku dla potrzeb tego statku oraz dzieci w wieku poniżej jednego roku [5].

Przedstawione charakterystyczne kryterialne parametry żaglowców średniej wielkości wynikają z istniejących przepisów zawartych w uregulowaniach prawnych, które zostaną omówione w kolejnym paragrafie niniejszego artykułu.

Na podstawie tych przepisów wszystkim polskim żaglowcom średniej wielkości została przydzielona odpowiednia kategoria, określona w ich kartach bezpieczeństwa. Przykładowo, dla jednostek STS Pogoria oraz STS Fryderyk Chopin w ich kartach bezpieczeństwa znalazł się zapis: 'STWIERDZA SIĘ, że wyżej wymieniony statek został podany inspekcji i dopuszczony do uprawiania żeglugi jako:

- **rekreacyjny jacht żaglowy** (ang. leisure sailing yacht) - STS Pogoria,
- **jacht komercyjny/szkoleniowy** (ang. commercial training yacht) - STS Fryderyk Chopin.

Jak już wzmiankowano, odmienny zapis klasy obu jednostek wynika ze wskazania sposobu ich wykorzystania przez armatora jednostki.

## **4. Zakres tematyczny przepisów**

### **4.1. Uregulowania IMO**

Najistotniejsze zapisy prawne dotyczące kategorii statków znajdują się w konwencji SOLAS [5]. Zgodnie z jej zapisami statek, który podlega wymaganiom konwencji jest to statek uprawiający podróże międzynarodowe, którego pojemność brutto jest większa od 500 GT i jednocześnie nie jest: okrętem i statkiem do przewozu wojska, statkiem bez napędu mechanicznego, statkiem drewnianym prymitywnej budowy, jachtem rekreacyjnym nie uprawiającym żeglugi handlowej oraz

statkiem rybackim. Zapis ten oznacza, że wszelkie żaglowce poniżej tego tonażu nie są tzw. statkami konwencyjnymi. Jednakże, uregulowania prawne zawarte w konwencji SOLAS nie wykluczają możliwości zastosowania wybranych przepisów do statków niekonwencyjnych o ile stanowią tak odrębne przepisy, zawarte w innych dokumentach prawnych.

Mając na uwadze możliwość uprawiania podróży międzynarodowe przez statki nieobjęte konwencją SOLAS, w 2008 roku Rezolucją Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO znowelizowała Kodeks Bezpieczeństwa Statków Specjalistycznych [11] (ang. Code of Safety for Special Purpose Ships) określony w prawie 4 rozdziału II-1 Konwencji SOLAS. Jak dotychczas nie została opracowana polska wersja językowa znowelizowanego Kodeksu, natomiast wybrane definicje zostały zawarte w m.in. w [10].

W obowiązującym do 2008 roku Kodeksie została wyróżniona m.in. kategoria statków szkoleniowych. Jego zapisy ograniczały statki szkoleniowe tylko do statków szkolących przeszłych marynarzy. Z inicjatywy amerykańskiego kpt. Davida Wooda (w owym czasie przewodniczącego Class A Tall Ships Forum), zaproponowano wprowadzenie poprawek do tego Kodeksu, które definiowałyby pojęcie statek szkoleniowy (ang. training ship) w obszerniejszym zakresie. Chodziło głównie o to, aby pozbawić zapis ograniczenia, że szkoli się do zawodu tylko przyszłych marynarzy. Niestety wskutek oporu wielu delegacji, takie podejście nie znalazło uznania i w znowelizowanym Kodeksie SPS ograniczono się tylko do jednej klasy statku, tj. statku specjalistycznego.

W rozumieniu jej zapisów - statek specjalistyczny to statek nie mniejszy niż 500 GT (pojemności brutto), wyposażony w specjalne urządzenia związane z jego przeznaczeniem, przeznaczony lub używany do przewozu personelu specjalistycznego, znajdującego się na nim w związku z jego przeznaczeniem, niezależnie od załogi statku, którego liczba łącznie z pasażerami jest większa niż 12 osób' [10]. Natomiast pod pojęciem 'personel specjalistyczny' określono 'osoby niebędące pasażerami i nienależące do załogi statku, lecz znajdujące się na nim w związku z jego specjalnym przeznaczeniem, np. osoby zatrudnione przy przeróbce żywych zasobów morza, pracownicy naukowcy, personel obsługujący laboratoria, robotnicy, personel inżynieryjno-techniczny i personel administracyjno-gospodarczy warsztatów pływających, praktykanci i wykładowcy na statkach szkolnych lub osoby niezbędne w czasie prób morskich itp.'.

W związku z określeniem tonażu statku specjalistycznego większym niż 500 GT, znowelizowany Kodeks Bezpieczeństwa Statków Specjalistycznych nie ma zastosowania do rozważanych żaglowców średniej wielkości.

W związku z wyłączeniem jachtów rekreacyjnych nie uprawiających żeglugi handlowej z konwencji SOLAS oraz określeniem jako statku specjalistycznego jednostki o tonażu większym niż 500 GT, żaglowce średniej wielkości nie są tzw. statkami konwencyjnymi. Nie wyklucza to jednak możliwości zastosowania wybranych przepisów różnych konwencji IMO (SOLAS, MARPOL, STCW itp.) do statków niekonwencyjnych - o ile stanowią tak odrębne przepisy, zawarte w innych dokumentach prawnych, np. ustawach, przepisach towarzystw klasyfikacyjnych. Wynika to m. in. z zapisów Ustawy o bezpieczeństwie morskim [18], której art. Art. 12.1 stanowi, że: 'Statek niepodlegający umowom międzynarodowym może być używany w żegludze morskiej, jeżeli jego budowa, stałe urządzenia i wyposażenie zapewniają bezpieczne uprawianie żeglugi, ochronę środowiska morskiego oraz bezpieczeństwo życia i zdrowia osób na nim przebywających, z uwzględnieniem wymagań umów międzynarodowych, w zakresie określonym w odpowiednich przepisach'.

#### **4.2. Uregulowania UE**

Jak już wzmiankowano, dyrektywy UE są wiążące pod względem zamierzonego celu dla każdego państwa członkowskiego, do którego są skierowane. Pozostawiają jednak władzom krajowym wybór formy i metod włączenia do systemu prawa krajowego. Dyrektywy należy w określonym w nich terminie wprowadzić do prawa krajowego (implementować) np. uchwalając ustawę.

Dyrektywa 94/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Europy [2] z 1994 roku (Dz. Urzędowy Wspólnoty Europejskiej Nr. L.164/15-38 z 30.06.94) znowelizowana Dyrektywą 2003/44/WE [1] w 2003 roku dotyczy zbliżenia przepisów prawnych i administracyjnych państw członkowskich Unii Europejskiej dotyczącej jachtów i łodzi turystycznych. Preambuła uzasadnia jej wprowadzenie następująco:

- swobodnym przepływem towarów, usług i kapitału,
- celowością usunięcia międzypaństwowych barier utrudniających handel,
- dążeniem do zapewnienia uczciwej konkurencji,
- zdefiniowaniem podstawowych wymagań bezpieczeństwa i zdrowia.

Uregulowania prawne zawarte w ww. dyrektywie dotyczą jachtów o długości od 2,5 m do 24 m przeznaczonych do sportu i rekreacji i jako takie nie mają odniesienia do rozpatrywanych żaglowców średniej wielkości.

W przepisach krajowych dotyczących statusu prawnego rozpatrywanych żaglowców średniej wielkości wykorzystano m.in.:

- długość kadłuba 24 metrów jako kryterium podziału statków na dwie odrębne kategorie ich statusu prawnego,
- pojęcia kategorii jachtu rekreacyjnego i komercyjnego.

### **4.3. Uregulowania krajowe**

W 2011 roku weszła w życie, znowelizowana w 2105 roku 'Ustawa o bezpieczeństwie morskim' [18]. W artykule 1 tej ustawy zapisano, że reguluje ona 'sprawy bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, inspekcji statku, kwalifikacji i składu załogi statku, bezpiecznego uprawiania żeglugi morskiej oraz ratowania życia na morzu'. Jej zakres przedmiotowy został przedstawiony w artykule 5, w którym wyróżniono m.in. dwie kategorie jachtów morskich:

- jacht rekreacyjny,
- jacht komercyjny.

W pierwszym przypadku dotyczy to statku przeznaczonego lub używanego do celów sportowych lub rekreacyjnych na wodach morskich, innego niż jacht komercyjny.

Natomiast w drugim przypadku dotyczy to statku przeznaczonego do celów sportowych lub rekreacyjnych, używany do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów w ramach prowadzenia działalności polegającej na:

- a) odpłatnym 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 udostępnianiu statku.

Definicja jachtu komercyjnego jest w miarę klarowna i nie budzi wątpliwości interpretacyjnych. Z kolei definicja jachtu rekreacyjnego jest bardzo ogólna oraz niejednoznaczna co może rodzić różne wątpliwości interpretacyjne.

Armatorzy obecnie zarejestrowanych jachtów będą musieli dokonać aktualizacji dokumentu rejestracyjnego poprzez wprowadzenie w nim zapisu o sposobie wykorzystania jachtu (jacht komercyjny lub rekreacyjny).

Artykuł 6 punkt 1 'Ustawy o bezpieczeństwie morskim' stanowi o tym, że w celu zwiększenia bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia i eksploatacji, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić do stosowania wymagania, wytyczne lub zalecenia międzynarodowe o charakterze specjalistycznym dotyczące bezpieczeństwa morskiego, budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia i eksploatacji, ustanawiane m.in. przez konwencje opracowane pod auspicjami IMO.

Sposób egzekwowania wymagań obowiązkowych zwartych w różnych konwencjach IMO określa sama konwencja. W konwencji SOLAS określono to jest za pomocą następującego pravidła: 'Inspekcje i przeglądy statków w zakresie dotyczącym egzekwowania postanowień niniejszych prawideł i udzielenia od nich zwolnień powinny być wykonywane przez urzędników Administracji'.

Administracja może jednak powierzyć inspekcje i przeglądy bądź mianowanym w tym celu inspektorom, bądź uznanym przez siebie organizacjom. W Polsce taką organizacją pracującą na zlecenie Rządu RP jest Urząd Morski. Ponadto, z konwencji SOLAS wynika, że dla uprawiania żeglugi statek musi spełniać zarówno przepisy klasyfikacyjne, jak i wymagania państw bandery.

A zatem każdy jacht morski (rekreacyjny i komercyjny) niezależnie od jego wielkości, powinien spełniać wymogi dotyczące:

- **dokumentacji**, w skład której wchodzi m.in.:
  - **dokument rejestracyjny** z informacją czy jest to jacht rekreacyjny, czy komercyjny,
  - **Karta Bezpieczeństwa** wydawana przez Urząd Morski właściwy dla portu macierzystego jachtu, po pozytywnym wyniku inspekcji bezpieczeństwa,
  - **Świadectwo Klasy** lub **Orzeczenie Zdolności Żeglugowej** wydawane przez podmiot sprawujący nadzór techniczny nad jachtem po pozytywnym wyniku przeglądu technicznego,

- **stanu technicznego** w zakresie spełniania wymogów technicznego stanu bezpieczeństwa potwierdzonego odpowiednim dokumentem wydanym przez Polski Rejestr Statków dla jachtów morskich o długości powyżej 15 m [13],
- **wyposażenia** określonego w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie [13].

Artykuł 8 punkt 1 'Ustawy o bezpieczeństwie morskim' stwierdza, że 'Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze charakter wykonywanych zadań administracji morskiej lub liczbę statków o polskiej przynależności, może upoważnić, w drodze decyzji, uznaną organizację do wykonywania zadań administracji morskiej'. Na podstawie tego przepisu administracja morską upoważniła PRS do przeprowadzania w jej imieniu wszelkich przeglądów i wydawania certyfikatów potwierdzających spełnienie wymagań międzynarodowych konwencji i kodeksów, w tym odnośnie stanu technicznego i wyposażenia jachtów morskich. PRS opracował odpowiednie przepisy zarówno w odniesieniu do statków jak i jachtów morskich.

W 'Przepisach klasyfikacji i budowy jachtów morskich - część I: Zasady klasyfikacji' z 2012 roku [9], PRS określił zakres ich zastosowania, stwierdzając, że Przepisy klasyfikacji i budowy jachtów morskich mają zastosowanie do jachtów morskich niezależnie od ich wielkości i rodzaju napędu. Dla jachtów o długości równej 24 m lub większej, zamiast wymagań zawartych w Częściach II – VI Przepisów, należy stosować odpowiednie wymagania określone w Częściach II – IX Przepisów klasyfikacji i budowy statków morskich [10], z możliwością zastosowania rozwiązań równoważnych, określonych w 'The Large Commercial Yachts Code' [17] wydanym przez brytyjską agencję upoważnioną przez administrację Wielkiej Brytanii.

Na podstawie ww. przepisów oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego [12], PRS wydaje szereg certyfikatów (międzynarodowe świadectwo pomiarowe, sprawozdanie z przeglądu wyposażenia ratunkowego, sprawozdanie z przeglądu wyposażenia radiowego, nawigacyjnego i sygnałowego itp.). Certyfikaty te stanowią podstawę do wydania dokumentu zbiorczego o nazwie 'Świadectwo klasy jachtu', w którym stwierdza się, że statek otrzymał klasę z odpowiednim symbolem. W danym przypadku, 'klasa statku' oznacza zgodność konstrukcji, wykonania i stanu statku (kadłuba, urządzeń maszynowych, instalacji, wyposażenia) z właściwymi

wymaganiami przepisów PRS, potwierdzona nadaniem symbolu klasy i wydaniem Świadectwa klasy jachtu [10]. Przykładowo, STS Pogoria oraz STS Fryderyk Chopin otrzymały klasę o symbolu ' \*yKM', co w danym przypadku oznacza jacht żaglowy o łącznej mocy znamionowej ich silników napędowych równej lub większej niż 75 kW [9]. Symbol klasy bez znaku ' \*' oznaczałby jacht istniejący zbudowany pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej, któremu po zakończeniu przeglądu zasadniczego została nadana klasa PRS.

W podsumowaniu należy stwierdzić, że w przepisach krajowych dotyczących statusu prawnego rozpatrywanych żaglowców średniej wielkości [18,10,9,13]:

- niezbyt precyzyjnie określono pojęcie 'jacht rekreacyjny' (zapis ogranicza się tylko do stwierdzenia że jest to statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, inny niż jacht komercyjny),
- nie uwzględniono w składzie załogi jachtu (zarówno rekreacyjnego i komercyjnego) załogi szkoleniowej (ang. trainees).

W pierwszym przypadku niezbyt precyzyjnie określanie kategorii 'jacht rekreacyjny' może rodzić różne interpretacje prawne, w szczególności w odniesieniu do zapisu Dyrektywy UE mającej na celu m.in. zapewnienie uczciwej konkurencji.

W drugim przypadku brak uwzględnienia w składzie załogi jachtu (zarówno rekreacyjnego i komercyjnego) załogi szkoleniowej może również rodzić różne interpretacje prawne, ponieważ:

- jacht komercyjny może być używany do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów,
- w kartach bezpieczeństwa jachtów wydawanych przez Urzędy Morskie podawana jest łączna liczba pasażerów i załogi (Pogoria - 60 w tym 0 - pasażerów; Fryderyk Chopin – 53 w tym 12 - pasażerów),

Pojawia się pytanie - jeżeli załoga liczy tylko kilka osób to kim są pozostali członkowie załogi? Jeżeli są traktowani jako pasażerowie (powyżej 12 osób) to z mocy prawa statek musi być klasyfikowany jako statek pasażerski. Natomiast, jeżeli są traktowani jako załoga to:

- muszą posiadać odpowiednie przeszkolenie zakresu STCW poświadczone odpowiednim certyfikatem (indywidualnych technik ratunkowych; ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego lub stopnia wyższego; bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej; elementarnych zasad



udzielania pierwszej pomocy medycznej, udzielania pierwszej pomocy medycznej lub sprawowania opieki medycznej nad chorym),

- odpowiadają prawnie za zaniechanie lub niewykonanie przydzielonych im obowiązków itp.

Powracając do 'Ustawy o bezpieczeństwie morskim' to jej Art. 61 stanowi o tym, że statek nie może być używany w żegludze morskiej, jeżeli nie jest obsadzony załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie. A zatem kwalifikacje załogi oraz wymagany skład muszą być zgodne z wymaganiami określonymi w Karcie Bezpieczeństwa jachtu morskiego.

Ustawa o bezpieczeństwie morskim w odmienny sposób określa te wymagania dla jachtu komercyjnego i rekreacyjnego. Dla jachtu komercyjnego, Art. 69 tej Ustawy stanowi m.in: 'Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych, za wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi, są dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej albo dokumenty kwalifikacyjne (dyplom - dla stanowisk oficerskich; świadectwo - dla stanowisk nieoficerskich; świadectwo przeszkolenia) oraz świadectwa przeszkolenia według Konwencji STCW, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 70 ust. 4'.

Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych są również:

- dyplom - dla stanowisk oficerskich;
- świadectwo - dla stanowisk nieoficerskich;
- świadectwo przeszkolenia.

W celu uzyskania dokumentu niezbędne jest odbycie szkolenia, praktyki pływania i zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną. Wymagane dla członków załóg jachtów komercyjnych kwalifikacje powinien określić minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w drodze rozporządzenia. Aktualnie projekt takiego rozporządzenia jest na jednym z etapów procesu legislacyjnego.

Natomiast, w odniesieniu do jachtu rekreacyjnego, 'Ustawa o bezpieczeństwie morskim' w Artykule 62, punkt 3 stanowi o tym, że 'Dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej [19] stanowią potwierdzenie kwalifikacji

niezbędnych do prowadzenia jachtów rekreacyjnych oraz jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi na wodach morskich’.

W zapisie art. 37a ust. 15 ww. ustawy [19] wymagane jest posiadanie dokumentu kwalifikacyjnego wydanego przez właściwy polski związek sportowy.

#### 4.4. Uregulowania prawne przyjęte w wybranych krajach

Administracje większości krajów upoważniły odpowiednie towarzystwa klasyfikacyjne do przeprowadzania w jej imieniu wszelkich przeglądów i wydawania certyfikatów potwierdzających spełnienie wymagań międzynarodowych konwencji i kodeksów, w tym odnośnie stanu technicznego i wyposażenia jachtów morskich. Towarzystwa te opracowały i wydały odpowiednie przepisy zarówno w odniesieniu do statków jak i jachtów morskich. Przykładowo towarzystwo klasyfikacyjne:

- Germanischer Lloyd wydało oddzielne przepisy klasyfikacji i przeglądów dla jachtów długości równej lub większej niż 24 metry [14], wyróżniając trzy kategorie jachtów: żaglowe, motorowe oraz specjalne (jednostka o nietypowym kształcie lub/i rozmiarach),
- Bureau Veritas wydało przepisy klasyfikacji i przeglądów jachtów [15], w których zakres ich zastosowania określono dla jachtów nie większych niż 100 m, przy czym również wyróżniono przepisy dla jachtów o długości równej lub większej niż 24 metry oraz pojemności brutto mniejszej niż 500 GT w formie tabeli przedstawionej na rysunku 4.

Table 2 : Service notation Charter yacht when carrying not more than 12 passengers

Type of hull	Monohull or multihull			
Hull materials	Steel or aluminium or composites or wood			
Loadline length according to International Rules	≤ 24 m	> 24 m		
Gross tonnage	< 400 GRT		≥ 400 GRT and < 500 GRT	≥ 500 GRT
Classification Rules	Present Rules			
National regulatory framing	National Rules	National Rules	National Rules	National rules
International regulatory framing (indicated as reference) (1)	Marpol Annexes IV to VI	Loadline + Marpol Annexes IV to VI	Loadline + Marpol Annexes I, IV to VI	Loadline + Marpol Annexes I, IV to VI + Solas for Cargo ships
(1) Marpol Annex IV is only applicable to yachts carrying more than 15 persons.				

Rysunek 4. Zakres zastosowania przepisów klasyfikacji i przeglądów jachtów Bureau Veritas wg [15]

Intersujące regulacje prawne odnoszące się do kategorii jachtów rekreacyjnych istnieją w Zjednoczonym Królestwie, w którym istnieje odmienny system prawny.

W dokumencie 'Pleasure Vessels - UK Regulations' [8] w miarę dokładnie określono ich charakterystykę wynikającą z rodzaju własności oraz działalności (rys. 5). W szczególności zaś wydzielono następujące rodzaje jachtów rekreacyjnych:

- jacht należący do osoby fizycznej (grupy osób) na którym pływają członkowie jej rodziny lub/i jej przyjaciele,
- jacht należący do korporacji na którym pełnią funkcje oficcerskie pracownicy korporacji oraz pływają najbliżsi członkowie rodziny lub/i przyjaciele pracowników korporacji,
- jacht należący do klubu sportowego na którym pływają członkowie klubu oraz najbliżsi członkowie ich rodziny lub/i ich przyjaciele.

W pierwszych dwóch przypadkach właściciel nie może otrzymywać żadnych pieniędzy za udział w rejsie od osób żeglujących za wyłączeniem opłat bezpośrednio związanych z eksploatacją jachtu podczas jego żeglugi. W trzecim przypadku, jakiegokolwiek opłaty ponoszone przez członków klubu muszą być wpłacane do kasy klubowej i przeznaczone na działalność klubu.

Pleasure vessels are vessels used for sport or recreational purposes and do not operate for financial gain. A more extensive legal definition is provided by the Merchant Shipping (Vessels in Commercial Use for Sport or Pleasure) 1998 (SI 1998/2771), as amended. This definition is reproduced below:

*"pleasure vessel" means-*

*(a) any vessel which at the time it is being used is:*

*(i)*

*(aa) in the case of a vessel wholly owned by an individual or individuals, used only for the sport or pleasure of the owner or the immediate family or friends of the owner; or*

*(bb) in the case of a vessel owned by a body corporate, used only for sport or pleasure and on which the persons on board are employees or officers of the body corporate, or their immediate family or friends; and*

*(ii) on a voyage or excursion which is one for which the owner does not receive money for or in connection with operating the vessel or carrying any person, other than as a contribution to the direct expenses of the operation of the vessel incurred during the voyage or excursion; or*

*(b) any vessel wholly owned by or on behalf of a members' club formed for the purpose of sport or pleasure which, at the time it is being used, is used only for the sport or pleasure of members of that club or their immediate family, and for the use of which any charges levied are paid into club funds and applied for the general use of the club; and*

*(c) in the case of any vessel referred to in paragraphs (a) or (b) above no other payments are made by or on behalf of users of the vessel, other than by the owner.*

*In this definition "immediate family" means-*

*in relation to an individual, the spouse or civil partner of the individual, and a relative of the individual or the individual's spouse or civil partner; and "relative" means brother, sister, ancestor or lineal descendant;*

Rysunek 5. Określenie kategorii 'jacht rekreacyjny' w języku angielskim zawarte w przepisach Zjednoczonego Królestwa [8]

Inne intersujące regulacje prawne zostały zawarte w znowelizowanym w 2004 roku dokumencie 'The Large Commercial Yachts Code' [17], do którego znalazło się odwołanie w wymienionych wcześniej 'Przepisach klasyfikacji i budowy jachtów morskich' wydanych przez PRS [9]. Dokument ten zawiera zbiór wymagań odpowiadających bardziej dla jachtów długości równej lub większej niż 24 metry niż wymagania zawarte w konwencjach IMO (SOLAS, STCW itp.).

"Sail training vessel" means a sailing vessel which, at the time, is being used either:

- a) to provide instruction in the principles of responsibility, resourcefulness, loyalty and team endeavour and to advance education in the art of seamanship; or
- b) to provide instruction in navigation and seamanship for yachtsmen;

Rysunek 6. Definicja żaglowego statku szkoleniowego w języku angielskim wg [17]

"Trainee"

A trainee **SHALL**:

1. Be engaged for the sole purpose of:
  - (a) Obtaining instruction in the principles of responsibility, resourcefulness, loyalty and team endeavour; and/or
  - (b) Instruction in navigation and seamanship, marine engineering or other shipboard related skills.
- 2 Be considered to form part of a 'trainee voyage crew'; and
- 3 Participate in the operation of the vessel to the best of his or her ability.

A trainee **SHALL NOT**:

- 1 Be part of the crew for the purpose of safe manning or have any safety critical duties;
- 2 Have any employment contract or any employment relationship with the owner or operator of the vessel;
- 3 Receive any remuneration for his/her activities on board;
- 4 Be considered to be a seaman or seafarer; and
- 5 Be considered as a passenger\*.

Rysunek 7. Definicja członka załogi szkoleniowej w języku angielskim wg [17]

W dokumencie tym wyróżniono kategorię żaglowego statku szkoleniowego (ang. Sail Training Vessel), którego oryginalną definicję w przedstawiono na rysunku 6. Ponadto, w miarę precyzyjnie określono członka załogi szkoleniowej takiej jednostki odróżniając go zarówno od członków załogi jak i od pasażerów. Oryginalną definicję członka załogi szkoleniowej przedstawiono na rysunku 7.

## 5. Stwierdzenia i wnioski

Jacht morski niepodlegający umowom międzynarodowym (statek niekonwencyjny) może być używany w żegludze morskiej, jeżeli jego budowa, wyposażenie oraz kwalifikacje załogi zapewniają bezpieczne uprawianie żeglugi z uwzględnieniem

wymagań umów międzynarodowych, w zakresie określonym w odpowiednich przepisach krajowych.

W istniejących przepisach krajowych dotyczących statusu prawnego żaglowców średniej wielkości:

- niezbyt precyzyjnie określono pojęcie 'jacht rekreacyjny',
- w składzie załogi jachtu rekreacyjnego nie uwzględniono działalności 'szkolenie pod żaglami' (ang. sail training) oraz załogi szkoleniowej (ang. trainees).

#### Bibliografia:

1. Dyrektywa 2003/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 czerwca 2003 r. zmieniająca dyrektywę 94/25/WE w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych Państw Członkowskich odnoszących się do rekreacyjnych jednostek pływających.
2. Dyrektywa 94/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 czerwca 1994 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych Państw Członkowskich odnoszących się do rekreacyjnych jednostek pływających.
3. Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom, Londyn 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 i 62 oraz z 1984 r. Nr 23, poz. 106).
4. Kotarbiński T. Traktat o dobrej robocie. Zakład Narodowy im. Ossolińskich. Wrocław 1969. str. 538
5. Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu - SOLAS 1974, Londyn (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177).
6. Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych, Londyn 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282).
7. Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków, Londyn 1969 r. (Dz. U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247).
8. Pleasure Vessels - UK Regulations. Maritime & Coastguard Agency. Marine Guidance Note MGN 489 (M), Amendment 1. 2013.  
<https://www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency>

9. Przepisy klasyfikacji i budowy jachtów morskich. Polski Rejestr Statków. Gdańsk 2012.
10. Przepisy klasyfikacji i budowy statków morskich. Polski Rejestr Statków. Gdańsk 2015.
11. Resolution MSC.266(84) - annex 17. Code of Safety for Special Purpose Ships. International Maritime Organization. London 2008
12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 czerwca 2011 roku sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz.U. 2011 nr 119, poz. 688)
13. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz.U. 2012 poz. 326).
14. Rules for Classification and Construction. Ship Technology. Special Craft. Yachts  $\geq$  24 m. Germanischer Lloyd. Edition 2003.
15. Rules for the Classification and the Certification of Yachts. Bureau Veritas 2012.
16. Tarełko W. Formułowanie wymagań technicznych dla statków przez IMO na przykładzie katastrof statków pasażerskich. Monografia: Testament RMS „Titanic” – 100 lat po tragedii. Wyd. Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu. Gdynia 2012. str. 161-181.
17. The Large Commercial Yacht Code (LY2). Maritime & Coastguard Agency. Merchant Shipping Notice MSN 1792 (M) - Edition 2.  
[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/295047/msn\\_1792\\_edition\\_2.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/295047/msn_1792_edition_2.pdf)
18. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. 2011 nr 228 poz. 1368 z późniejszymi zmianami).
19. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 roku o żegludze śródlądowej (Dz.U. 2001 nr 5 poz. 43 z późniejszymi zmianami).