

*"Szlaki morskie i systemy rozgraniczenia ruchu na morzu terytorialnym*

*1. Jeżeli jest to konieczne ze względu na bezpieczeństwo żeglugi, państwo nadbrzeżne może żądać od obcych statków korzystających z prawa nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne, aby korzystały z wyznaczonych szlaków morskich i przestrzegały systemów rozgraniczenia ruchu wprowadzonych przez to państwo w celu uregulowania przepływu statków.*

*2....*

*3. Przy wyznaczaniu szlaków morskich i określaniu systemów rozgraniczenia ruchu zgodnie z niniejszym artykułem państwo nadbrzeżne uwzględnia:*

- (a) zalecenia właściwej organizacji międzynarodowej;*
- (b) wszelkie szlaki zwyczajowo używane do żeglugi międzynarodowej;*
- (c) cechy charakterystyczne poszczególnych statków i szlaków; oraz*
- (d) intensywność ruchu statków.*

*4. Państwo nadbrzeżne wyraźnie wyznacza takie szlaki morskie i systemy rozgraniczenia ruchu na mapach przedstawionych w należyty sposób do publicznej wiadomości."*

#### **3.1.4. Odpowiedzialność**

Prawidło 2 MPZZM zatytułowane „Odpowiedzialność” stanowi:

### **Prawidło 2**

*a) Żadne z postanowień niniejszych prawideł nie zwalnia statku lub jego armatora, kapitana bądź załogi od następstw jakiegokolwiek zaniedbania przestrzegania niniejszych prawideł lub zaniedbania zachowania środków ostrożności, których może wymagać zarówno zwykła praktyka morska, jak i szczególne okoliczności danego wypadku.*

*b) Przy interpretowaniu i stosowaniu niniejszych prawideł należy uwzględniać wszystkie niebezpieczeństwa żeglugi i zderzenia oraz wszelkie szczególne okoliczności, łącznie z możliwościami danych statków, które w celu uniknięcia bezpośredniego niebezpieczeństwa mogą uczynić konieczne odstępnie od niniejszych prawideł.*

#### **3.1.4.1. Zasady zwykłej praktyki morskiej\***

Zapobieganie zderzeniom statków może być skuteczne, jeżeli wszyscy użytkownicy morza będą przestrzegać przepisów prawa drogi morskiej. Oznacza to przestrzeganie zarówno przepisów międzynarodowych, jak i miejscowych oraz zasad praktyki morskiej będącej wyrazem pozytywnych doświadczeń marynarzy w zapobieganiu zderzeniom na morzu.

*\* Pojęcie "zwykłej", czyli dobrej praktyki morskiej jest definiowane różnie. I. Kuusniemi z Neptun Juridica Co. Ltd, Helsinki, w opracowaniu "Master's Criminal Liability", Case Study, 2007 stwierdza: "Fińska Izba Morska od wielu lat wydaje oficjalne biuletyny z listą konwencji, publikacji i zaleceń IMO, które według niej szczegółowo definiują znaczenie określenia "dobra praktyka morska". Jest to właściwa metoda definiowania tego pojęcia w kwestiach objętych dokumentami IMO. Dla innych przypadków wytycznych należy szukać w publikacjach prawnych i morskich, orzeczeniach sądów, opinii ekspertów i procedurach stosowanych w praktyce".*

Nieprzestrzeżenie prawidła MPZZM może spowodować różne rodzaje odpowiedzialności. Odpowiedzialność za zderzenie opiera się na zasadzie winy. Naruszenie przez statek przepisu prawa drogi morskiej stanowi działanie zawinione, które może pociągnąć za sobą odpowiedzialność majątkową z tytułu wyrządzonej szkody w wyniku zderzenia statków. Dotyczy to przede wszystkim armatora statku. Niezależnie od odpowiedzialności cywilnej, może również nastąpić odpowiedzialność karna osoby winnej naruszenia przepisów i spowodowania wypadku. Sprawy te regulują przepisy miejscowe poszczególnych państw. Naruszenie obowiązku przestrzegania przepisów prawa drogi morskiej może spowodować również odpowiedzialność administracyjną. Zasady i tryb tej odpowiedzialności określają przepisy miejscowe poszczególnych państw. Do wystąpienia odpowiedzialności administracyjnej nie jest konieczne spowodowanie szkód. Wystarczy fakt naruszenia obowiązujących przepisów\*.

Każde zderzenie statków, zgodnie z wymaganiem konwencji SOLAS, powinno być rozpoznawane przez odpowiednie administracyjne organa dochodzeniowe w celu zbadania przyczyn wypadku (por.18, s.118)\*\*. W Polsce do badania i rozpoznawania wypadków morskich powołane są: Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich\*\*\* (PKBWM) i izby morskie. W każdym przypadku zderzenia rozpatruje się m.in. czy do wypadku doszło na skutek zawinonego zachowania się prowadzącego statek, przy czym pojęcie winy – w myśl ustawy o izbach morskich – powinno być rozumiane w szerokim znaczeniu\*\*\*\*.

Oficerowie muszą mieć świadomość, że obecny stan techniki pozwala na łatwiejsze, pełniejsze i dokładniejsze zbieranie danych o przyczynach kolizji. Rejestrator VDR zapisuje dane z przebiegu podróży statku, w tym m.in.: czasu, pozycji, prędkości, kursu oraz rejestruje głos na mostku nawigacyjnym. Istnieje możliwość odzyskania zapisów w pamięci niektórych urządzeń nawigacyjnych, a zwłaszcza z urządzeń niezależnych ośrodków na-

\*Przykładem tego może być praktyka karania mandatami kapitanów statków naruszających praw. 10 w cieśninie Dover przez brytyjski Coast Guard/VTs

\*\* Patrz także Rezolucje IMO A.849 (20) z 1997 roku i MSC.255(84) z 2008 roku

\*\*\* Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich (PKBWM) została powołana Ustawą z dnia 31 sierpnia 2012 r. Jest ona zgodna z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego. Zgodnie z art. 3 ust. 2 Komisja działa przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej.

Zgodnie z Ustawą celem badania wypadku lub incydentu morskiego przez Komisję (art. 17) jest ustalenie okoliczności i przyczyn jego wystąpienia dla zapobiegania wypadkom i incyidentom morskim w przyszłości oraz poprawy stanu bezpieczeństwa morskiego. Komisja przejęła techniczną stronę badania wypadków morskich. Nie rozstrzyga ona o winie lub o odpowiedzialności (art. 16). Natomiast rozstrzyganie o winie osób i statków, które takie zdarzenia spowodowały jest nadal kompetencją izb morskich.

\*\*\*\* "Naruszenie zasad prawidłowej żeglugi może leżeć nie tylko po stronie, która „kreuje” zdarzenie niebezpieczne (np. nie prowadząc właściwej obserwacji). Niewłaściwie zachowuje się również strona, która nie dochowuje należytej staranności w zakresie uniknięcia zderzenia lub innej sytuacji stwarzającej niebezpieczeństwo, jeśli jest to możliwe do zrealizowania. Oba te rodzaje zachowań stanowią naruszenie Międzynarodowego prawa drogi morskiej, którego przestrzeganie obowiązuje załogę każdego statku morskiego". (Orzeczenie Izby Morskiej w Szczecinie z dnia 25.01.2000 – WMS 120/99).

brzeżnych (np. VTS), z innych statków znajdujących się w pobliżu, zapisów komunikacji radiowej ze stacji nabrzeżnych itd. Wszystko to powoduje, iż obecnie dochodzenia pozwalają łatwiej i dokładniej ustalić większość przyczyn kolizji – nawet drugoplanowych.

Ustalenia PKBWM oraz orzeczenie izby morskiej o zawinionym naruszeniu obowiązku przestrzegania prawa drogi morskiej dla ambitnego marynarza ma szczególną dolegliwość w sferze moralnej etyki zawodowej, gdyż jest swoistym wyrazem negatywnej oceny zainteresowanego. Ocena ta jest wystawiana przez fachowy zespół orzekający składający się w większości z ludzi morza, a więc tej samej, co zainteresowany, społeczności zawodowej. Orzeczenie izby morskiej o zawinionym naruszeniu prawa drogi morskiej godzi nie tylko w ambicję zawodową, ale może również spowodować utratę uprawnień wynikających z posiadanego dyplomu. Trzeba wreszcie podkreślić, że w przypadku większości kolizji wina (aczkolwiek w różnym stopniu) jest przypisywana obu stronom.

Jednocześnie правило 2. zobowiązuje marynarzy, którzy będą stosować i interpretować przepisy prawa drogi morskiej do należytego przy tym uwzględniania zarówno wszelkich niebezpieczeństw żeglugi, jak i wszelkich szczególnych okoliczności, jakie mogą towarzyszyć konkretnemu spotkaniu statków. Dotyczy to między innymi uwzględniania zdolności manewrowych obu – zwłaszcza swojego statku. Zdolności manewrowe swojego statku powinny być dobrze znane, ponieważ to one w znacznym stopniu decydują o możliwościach podejmowania działań mających na celu unikanie zderzeń. Prawidłowe, zgodne z zasadami zwykłej praktyki morskiej uwzględnianie wszystkich istotnych czynników towarzyszących danemu spotkaniu statków może albo spotęgować obowiązki wynikające z prawideł, albo je zmodyfikować. W krańcowych, sporadycznych sytuacjach to uwzględnianie istniejących warunków i okoliczności spotkania statków może nawet zmusić statek do podjęcia takiego działania, które jest sprzeczne z prawidłami, ale które może najskuteczniej przyczynić się do uniknięcia bezpośredniego niebezpieczeństwa zderzenia. Należy jednak pamiętać, że przedstawienie dowodu konieczności podjęcia takiego sprzecznego z prawidłami ale koniecznego działania spoczywa na tym, który takie działanie zdecydował się podjąć.

W żadnym przypadku nie wolno stosować prawideł mechanicznie ani formalistycznie. Zachowanie statku w zakresie zapobiegania zderzeniom można ocenić jako właściwe tylko wtedy, gdy oprócz stosowania się do wymagań zawartych w prawidłach, przestrzega on również zasad zwykłej praktyki morskiej uwzględniając wszelkie okoliczności przypadku. Prawidła nie są w stanie przewidzieć wszystkich możliwych sytuacji i okoliczności oraz niebezpieczeństw, jakie mogą wystąpić w żegludze morskiej, ani nie określają szczegółowo sposobu wykonywania ustanowionych w prawidłach obowiązków. Dlatego właśnie правило 2 odsyła w tym względzie do zasad zdrowego rozsądku i ostrożności wyrażających się w zwykłej praktyce morskiej.

Pod pojęciem „zwykłej praktyki morskiej” należy rozumieć zwykły sposób postępowania starannego, sprawnego i przezornego marynarza utrwalony przez stałe, powszechnie znane marynarzom skuteczne stosowanie oparte na wiedzy, doświadczeniu i zdrowym rozsądku. Pod pojęciem „zwykłej praktyki morskiej” należy rozumieć jednak tylko dobrą praktykę, a nie złe zwyczaje, które mogą niekiedy występować nawet dość powszechnie (np. zaniechanie obserwacji wzrokowej na rzecz wyłącznie radarowej, nadużywanie świateł

i znaków statku nieodpowiadającego za swoje ruchy czy uzgadnianie przez UKF postępowania niezgodnego z przepisami MPDM). Podkreślić należy, że przepisy MPDM same są zbiorem, jak gdyby kondensatem zasad „dobrej praktyki morskiej”, gdyż sankcjonują takie zasady, które ukształtowały się i sprawdziły najpierw w wieloletnim stosowaniu właśnie w praktyce.

Stosowanie zasad należytej ostrożności będących wyrazem dobrej praktyki morskiej można zilustrować m.in. na następujących przykładach.

#### 3.1.4.2. Kotwiczenie

Statek podchodzący do miejsca kotwiczenia powinien czynić to w taki sposób, aby manewrem tym nie stworzyć niebezpieczeństwa zderzenia z innymi statkami nawigującymi w pobliżu. Należy kotwiczyć w takiej odległości od innych statków stojących na kotwicy, aby przy obracaniu się później statku na skutek zmiany wiatru czy prądu statki nie znalazły się niebezpiecznie blisko siebie (por. 41. s. 67). W zależności od istniejących warunków hydro-meteorologicznych i innych należy użyć odpowiednią długość łańcucha kotwicznego. Druga kotwica powinna być gotowa do rzucenia i w razie potrzeby należy niezwłocznie jej użyć. Podchodząc w nocy do miejsca kotwiczenia należy mieć przygotowane światła kotwiczne, które należy zapalić natychmiast po rzuceniu kotwicy. Równocześnie z zapaleniem świateł kotwicznych należy zgasić światła „statku w drodze”. Podobnie w dzień: kulę kotwiczną należy podnieść natychmiast po rzuceniu kotwicy, a nie dopiero wtedy, gdy statek „stanie na kotwicy” (por. 11. s.31). Przy wybieraniu kotwicy należy gasić światła kotwiczne w nocy jak i opuszczać kulę kotwiczną w dzień natychmiast po oderwaniu się kotwicy od dna (patrz komentarz do prawidła 3 – statek w drodze).

#### 3.1.4.3. Stosowanie prawideł wymijania w szczególnych sytuacjach

Statek stojący na kotwicy, a więc nie będący w drodze, może spodziewać się, że inne przechodzące obok statki będą go omijać. Zupełnie inna jest sytuacja statku będącego w drodze i nie poruszającego się po wodzie. Typowym przykładem może być statek o napędzie mechanicznym stojący w dryfie na redzie portu w nocy, oczekujący na pilota. Pomimo chwilowego braku możliwości szybkiej zmiany swojego położenia z uwagi na zatrzymane maszyny i nieskuteczność użycia steru, gdyż statek nie porusza się po wodzie, statek taki, pokazując światła statku w drodze, nie może spodziewać się, że inne zbliżające się do niego statki będą starały się go omijać. Dla nich jest on zwykłym statkiem w drodze zobowiązanym do przestrzegania prawideł wymijania. Z pokazywanych przez niego świateł nie mogą one orientować się, czy posuwa się on po wodzie, czy nie. Dlatego, jeżeli w myśl prawideł wymijania będzie on w stosunku do zbliżającego się statku (np. statku żaglowego albo statku zajętego połowem) zobowiązany do ustąpienia z drogi, to musi wykonać ten obowiązek, tzn. w tej sytuacji uruchomić swoje maszyny i ustąpić z drogi. Nie ciążyłby na nim taki obowiązek tylko wówczas, gdyby sam w stosunku do zbliżającego się statku posiadał wyższy od niego stopień uprzywilejowania (byłby np. statkiem nie odpowiadającym za swoje ruchy, lub statkiem o ograniczonej zdolności manewrowej pokazującym odpowiednie do tego światła lub znaki).