

## 1655

## INSTRUKCJA MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 7 grudnia 1952 r.

w sprawie trybu postępowania w związku z wypadkami na śródlądowych drogach wodnych.

W celu uregulowania trybu zawiadomień i przeprowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków na śródlądowych drogach wodnych zarządza się, co następuje:

§ 1. Za wypadki w rozumieniu niniejszej instrukcji uważa się:

- 1) zderzenie statków lub tratw pomiędzy sobą, skutkiem którego powstały szkody w towarze lub towarze albo śmierć lub kalectwo osób,
- 2) najechanie statku lub tratwy na: mieliznę, most, prom przewozowy, kamienie podwodne lub inne przeszkody, jeżeli to spowodowało uszkodzenie statku, tratwy, najechanego obiektu lub przewożonego ładunku albo też wywołało unieruchomienie statku na okres ponad 6 godzin lub spowodowało niebezpieczeństwo, któremu nie można zaradzić bez pomocy z zewnątrz,
- 3) zatonięcie statku lub tratwy na szlaku żeglownym lub poza tym szlakiem, jak również podczas postoju w porcie lub zimowisku,
- 4) zatarasowanie szlaku żeglownego, powodujące wstrzymanie ruchu na drodze wodnej na okres dłuższy niż 6 godzin,
- 5) uszkodzenie kadłuba statku, maszyn napędowych, pędziszów, steru lub innych części, jeżeli spowodowało to unieruchomienie statku,
- 6) wybuch kotła parowego albo pożar na statku,
- 7) uszkodzenie znaków orientacyjnych, budowli wodnych, mostów, wodowskazów lub przewodów krzyżujących się z drogą wodną,
- 8) zdarzenia żywiołowe, jak powódzie, pochód lodu oraz zaburzenia atmosferyczne, jak ulewy, śnieżyce,

mgły itp., jeżeli spowodowały znaczniejsze szkody lub wywołały przerwę w ruchu żeglownym, trwającą ponad 24 godziny.

§ 2. 1. Każdy pracownik administracji śródlądowych dróg wodnych jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić o wypadkach (§ 1), które zdarzyły się na śródlądowych drogach wodnych, tę władzę żeglugową pierwszej instancji (rejon dróg wodnych), na której terenie działania zdarzył się wypadek.

2. O uszkodzeniu znaków orientacyjnych, budowli wodnych, mostów lub wodowskazów na śródlądowych wodach, podległych innym władzom państwowym, władze te zawiadamiają właściwą władzę żeglugową pierwszej instancji (rejon dróg wodnych) niezwłocznie po uzyskaniu wiadomości o uszkodzeniu, o ile:

- 1) wody te mają połączenie z drogami wodnymi podległymi władzom żeglugowym,
- 2) uszkodzenia mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub spowodować zniszczenie lub uszkodzenie budowli wodnych, istniejących na drogach wodnych podległych władzom żeglugowym.

§ 3. 1. W zawiadomieniu o wypadku pracownik administracji śródlądowych dróg wodnych powinien podać okoliczności i przyczynę wypadku, o ile może to ustalić na podstawie własnej obserwacji lub na podstawie otrzymanych wiadomości, oraz wyjaśnić, czy sam był świadkiem wypadku, czy też został zawiadomiony i przez kogo.

2. Szczegółowy sposób zawiadamiania władz żeglugowych pierwszej instancji o wypadkach ustalają te władze, zależnie od miejscowych warunków.

§ 4. 1. Władze żeglugowe pierwszej instancji po otrzymaniu zawiadomienia o wypadku powinny zorganizować natychmiastową pomoc, zarządzić obstawienie miejsca wypadku sygnałami, zastosować wszelkie możliwe środki dla przywrócenia porządku na drodze wodnej i po wstępnym ustaleniu szczegółów, charakteru i rozmiarów wypadku, donieść o tym właściwej władzy żeglugowej drugiej instancji (zarządy okręgowe dróg wodnych). O wypadkach, które spowodowały śmierć lub poważniejsze okaleczenie osób, władza żeglugowa pierwszej instancji zawiadamia również Ministerstwo Żeglugi (Centralny Zarząd Dróg Wodnych).

2. Zawiadomienia kierowane do Ministerstwa Żeglugi należy wysyłać za pomocą telegramów lub telefonogramów.

3. Władze żeglugowe drugiej instancji ustalają, zależnie od miejscowych warunków, sposób zawiadamiania ich o poszczególnych rodzajach wypadków oraz określają wypadki, o których władze żeglugowe pierwszej instancji powinny ponadto zawiadomić bezpośrednio właściwe urzędy bezpieczeństwa publicznego oraz władze prokuratorskie.

4. O awariach, wskutek których nastąpiło zatrasowanie szlaku żeglownego albo uszkodzenie śluz urządzeń przeładunkowych, portów i ładowni, uniemożliwiające korzystanie z nich, władza żeglugowa drugiej instancji zawiadamia wojewódzki urząd bezpieczeństwa publicznego.

5. W przypadku uszkodzenia mostów drogowych lub kolejowych władze żeglugowe pierwszej instancji powinny niezwłocznie zawiadomić właściwe organy kolejowe lub drogowe.

§ 5. 1. Zawiadomienia o wypadkach, zgłaszane telefonicznie, telefonicznie i pisemnie, powinny być redagowane wyraźnie, zwięźle i rzeczowo i nie powinny zawierać zbędnych szczegółów.

Zawiadomienia te powinny zawierać następujące dane:

- 1) datę wypadku — rok, miesiąc, dzień i godzinę;
- 2) miejsce wypadku — nazwę drogi wodnej, kilometr, brzeg, nazwę miejscowości, ewentualnie wskazanie, czy to jest przystań, zimowisko, port, warsztaty lub składy itp.,
- 3) krótki opis wypadku, sporządzony po ustaleniu towarzyszących mu okoliczności,
- 4) przyczynę wypadku — stwierdzoną lub przypuszczalną,
- 5) następstwa wypadku — krótki opis uszkodzeń, ilości osób rannych i zabitych, przerwę w ruchu itp.,
- 6) zwięźle przytoczenie wydanych zarządzeń celem przywrócenia stanu normalnego.

2. Jeżeli po wysłaniu zawiadomienia zostaną ujawnione nowe okoliczności, które mają zasadnicze znaczenie dla wyjaśnienia przyczyny wypadku, należy przesłać dodatkowe doniesienie z podaniem tych okoliczności.

3. Jeżeli z powodu wypadku niezbędne jest wdrożenie Milicji Obywatelskiej dla utrzymania porządku, ochrony mienia państwowego, mienia osób korzystających z drogi wodnej lub z innych powodów, władza żeglugowa pierwszej instancji powinna zawiadomić pomocny najbliższy posterunek Milicji Obywatelskiej.

§ 6. 1. Dochodzenie w sprawie wypadku przeprowadza kierownik władzy żeglugowej pierwszej instancji (właściwego rejonu dróg wodnych) albo wyznaczony przez niego pracownik.

2. Władze żeglugowe drugiej instancji powinny w wypadkach, które wpływają z zaniechań w urzędowej działalności organów państwowej administracji wodnej i spowodowały śmierć lub poważne okaleczenie osób, delegować swego przedstawiciela dla przeprowadzenia dochodzenia. Władza ta jak również Ministerstwo Żeglugi mogą zarządzić przeprowadzenie dochodzenia przez specjalnie w tym celu wyznaczoną komisję.

§ 7. 1. Prowadzący dochodzenie w sprawie wypadku bada świadków, wyjaśnia na miejscu okoliczności wypadku, ustala przyczyny i następstwa wypadku oraz ewentualnych winnych, jak również stopień i rodzaj ich winy, wskazuje, czy i jakie przepisy zostały przez winnych naruszone, i w związku z tym, o ile sprawa nie nadaje się do umorzenia, stawia wnioski:

- 1) o skierowanie sprawy na drogę postępowania karno-administracyjnego, jeśli czyn nosi znamiona wykroczeń, określonych w art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 1952 r. Nr 26, poz. 182),
- 2) o skierowanie sprawy do władz prokuratorskich, jeżeli czyn zawiera znamiona przestępstwa,
- 3) o ukaranie w drodze służbowej pracowników administracji śródlądowych dróg wodnych, o ile stwierdzono, że przekroczyli oni przepisy służbowe, co nie wyłącza skierowania sprawy do władz prokuratorskich, w przypadku gdy czyn pracowników zawierałby znamiona przestępstwa,
- 4) o zastosowanie środków zaradczych, mających na celu uniknięcie w przyszłości podobnych wypadków.

§ 8. Z przeprowadzonych dochodzeń sporządza się protokół, który powinien zawierać:

- 1) datę i miejsce sporządzenia,
- 2) oznaczenie rodzaju wypadku (§ 1),
- 3) datę wypadku — rok, miesiąc, dzień, godzinę,
- 4) szczegółowy opis wypadku i miejsce wypadku (warunki terenu, stan drogi wodnej, stan wody itp.),
- 5) szczegółowy opis okoliczności, jakie poprzedziły wypadek, w szczególności, należy podać warunki

- atmosferyczne w chwili wypadku, zarządzenia w kolejnym porządku wydane przez kierowników statków lub tratw, których wypadek dotyczył, wyszczególnić podane sygnały słuchowe i wzrokowe, określając w miarę możności, na jakiej odległości od miejsca wypadku i na jaki czas przed wypadkiem zostały podane: przy awariach statków lub tratw, będących w ruchu należy najdokładniej ustalić, czy statek idący w górę rzeki zatrzymał się i w jakiej odległości od statku lub tratwy idących w dół rzeki oraz czy statek idący w dół rzeki powstrzymał swój bieg. Podczas mgły, śnieżyicy lub burzy należy ustalić, czy były wystawione znaki i światła sygnałowe, czy dawano przepisowe sygnały dźwiękowe, oraz przytoczyć wszystkie inne okoliczności, które mogą służyć do wyjaśnienia przyczyn powstania wypadku,
- 6) wskazanie stwierdzonej lub przypuszczalnej przyczyny wypadku, bezpośredniej i ubocznej — przy czym należy najdokładniej wyjaśnić, czy przyczyną wypadku była zła wola ze strony załóg statków lub tratw, osób pracujących w przedsiębiorstwie lub osób postronnych; gdy chodzi o awarię — należy podać, czy nie nastąpiła ona na skutek złego stanu szlaku żeglownego, nieprawidłowego lub niedostatecznego oznaczenia tego szlaku znakami orientacyjnymi, nadmiernej szybkości ruchu statków lub tratw, nieprecyzyjnego podania sygnałów lub na skutek nieudolności kierowników i załóg statków lub tratw. Jeżeli przyczyną awarii była przeszkoda na szlaku żeglownym (kamienie podwodne, karczce, zatopione kotwice), należy ustalić, czy przeszkoda ta powstała wskutek siły wyższej, czy też wskutek niedopatrzenia lub niedbalstwa; gdy chodzi o zatonięcie statków lub tratw w ruchu lub na postoju, należy wyjaśnić, czy przyczyną wypadku był brak dozoru, nieprawidłowe załadowanie lub nadmierne obciążenie, wreszcie w przypadku pożaru należy ustalić, czy urządzenia przeciwpożarowe odpowiadały wymaganiom obowiązujących przepisów, czy ładunek był w odpowiednim opakowaniu, należycie rozlokowany, przykryty itp.,
  - 7) opisanie następstw wypadku, jak zatarasowanie szlaku żeglownego, przerwa w ruchu statków, wypadki śmierci lub poranienia osób, zatonięcie lub utknięcie na mieliźnie statku lub tratwy, szczegółowy spis uszkodzeń powstałych na statkach, tratwach, budowlach wodnych, mostach itp.,
  - 8) wyjaśnienie przebiegu akcji ratowniczej, a jeżeli była potrzebna pomoc z zewnątrz, wzmiankę, kto jej zawezwał, kogo zawezwano, kto udzielił pomocy, jakie środki zastosowano, czy i kogo zawezwano do oszacowania szkód,
  - 9) imiona, nazwiska, stanowiska i adresy osób winnych i stopień ich winy oraz imiona, nazwiska, stanowiska i adresy świadków,
  - 10) wnioski co do skierowania sprawy na drogę karno-administracyjną lub do władz prokuratorskich, bądź co do umorzenia sprawy,
  - 11) wskazanie środków zaradczych, mających na celu uniknięcie podobnych wypadków w przyszłości,
  - 12) podpis prowadzącego dochodzenie i protokolanta.
- § 9. 1. Do protokołu dochodzenia należy dołączyć:
- 1) dokładny szkic miejsca wypadku ze wskazaniem, jeżeli chodzi o awarię na szlaku wodnym: kierunku nurtu, głębokości nurtu, głębokości nurtu na szlaku żeglownym i jego przybliżonej szerokości, rozmieszczenia budowli wodnych, znaków wytyczenia szlaku

żeglownego, położenia wszelkich statków i tratw, które znajdowały się na szlaku żeglownym i mogły wywierać wpływ na położenie obiektów, które uległy awarii, wreszcie położenia obiektów uszkodzonych bezpośrednio przed i po awarii;

- 2) pisemne zeznanie świadków — zarówno pracowników administracji śródlądowych dróg wodnych, którzy byli uczestnikami lub świadkami wypadku, jak i innych osób, jeżeli mogą one dać wyjaśnienia w sprawie wypadku.
  2. Treść zeznań powinna być ujęta w formę zwięzłą i zawierać jasne i rzeczowe dane. W razie rozbieżności zeznań należy przeprowadzić konfrontację przesłuchiwanych i wynik wpisać do zeznań protokołarnych.
  3. Zeznanie powinno być podpisane przez zeznającego oraz osobę odbierającą zeznanie, bądź przez prowadzącego dochodzenie.
  4. Zeznanie może być ujęte także protokołem, przy czym co do formy jak i podpisania protokołu mają zastosowanie ust. 2 i 3.

§ 10. 1. W zależności od wyników dochodzenia władza żegluga pierwszej instancji może sprawę bądź umorzyć, bądź też skierować na drogę karno-administracyjną lub do władz prokuratorskich.

2. Jeżeli z dochodzenia wynika, iż winę ponoszą również pracownicy administracji śródlądowych dróg wodnych, władza żegluga pierwszej instancji wszczyną przeciw nim dochodzenie służbowe; nie wyłącza to ewentualnego skierowania sprawy do władz prokuratorskich w przypadkach, gdyby czyn zawierał znamiona przestępstwa.

3. Władza żegluga drugiej instancji może zażądać nadesłania jej protokołu dochodzenia o wypadku wraz z odpisami załączników i po zbadaniu całego materiału zarządzić środki zaradcze, celem uniknięcia powtórzenia się takich wypadków w przyszłości.

4. Wyciągi protokołu i załączników należy wydawać na żądanie osobom zainteresowanym (osobom, które ucierpiały w wypadku, właścicielom lub posiadaczom statków lub tratw, które zatonięły lub zostały uszkodzone, osobom, które ponoszą odpowiedzialność za wypadek itp.), o ile udowodnią, iż wyciągi z tych dokumentów są im niezbędne dla dochodzenia ich praw lub obrony ich interesów.

§ 11. 1. Władze żegluga pierwszej instancji oraz władze żegluga drugiej instancji prowadzą rejestry wypadków według wzoru stanowiącego załącznik do niniejszego zarządzenia.

2. Corocznie, najpóźniej do 1 lutego, rejony dróg wodnych winny przysyłać zarządom okręgowym dróg wodnych, te zaś do dnia 1 marca do Ministerstwa Żeglugi (Centralny Zarząd Dróg Wodnych) wyciągi z rejestru wypadków za rok ubiegły.

§ 12. 1. W przypadku zaistnienia awarii obiektów i urządzeń będących w eksploatacji, a stanowiących majątek trwały władzy żegluga, awarie te będą ponadto rozpatrywane przez komisje przeciwwawaryjne, które postępują w oparciu o obowiązującą instrukcję.

2. Wypadki, które spowodowały śmierć, kalectwo lub inne uszkodzenie ciała, będą zgodnie z obowiązującymi przepisami przedmiotem dochodzeń komórek bezpieczeństwa i ochrony pracy.

§ 13. Instrukcja wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Jednocześnie traci moc obowiązującą zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 6 kwietnia 1936 r. w sprawie przepisów o doniesieniach i przeprowadzaniu dochodzeń w sprawach wypadków na drogach wodnych śródlądowych (Dz. U. M. K. Nr 23 z 1936 r., poz. 112).

Minister Żeglugi: M. Popiel

