



PATRYCJA KOZŁOWSKA

<https://orcid.org/0000-0002-0981-9480>

Uniwersytet Gdański, Szkoła Doktorska przy Wydziale Prawa i Administracji

Prawne i kryminologiczne aspekty katastrof w ruchu wodnym

Legal and criminological aspects of water traffic disasters

ABSTRAKT: Niniejsze opracowanie poświęcono prawnym oraz kryminologicznym aspektom katastrof w ruchu wodnym będących istotnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa w komunikacji. W pierwszej kolejności zaprezentowano ustawowe znamiona przestępstwa polegającego na spowodowaniu katastrofy w ruchu (w tym w ruchu wodnym) z art. 173 k.k. Czynione rozważania wzbogacono o analizę orzecznictwa. Następnie omówiono dane udostępnione przez Komendę Główną Policji i Komendę Wojewódzką Policji w Gdańsku za lata 2015–2022, odnoszące się do rzeczzonego występkę w ruchu wodnym i ukazujące jego statystyczny obraz. Skupiono się na liczbie postępowań wszczętych i przestępstw stwierdzonych zarejestrowanych przez organy ścigania.

SŁOWA KLUCZOWE: katastrofa, katastrofa w ruchu wodnym, bezpieczeństwo, statystyki policyjne, orzecznictwo

ABSTRACT: This study is devoted to the legal and criminological aspects of water traffic disasters that are a significant threat to safety. First, the statutory features of the offence of causing a traffic disaster (including a water traffic disaster) under Article 173 of the Penal Code were presented. Considerations were enriched by the analysis of jurisprudence. The data provided by the National Police Headquarters and the Provincial Police Headquarters in Gdańsk for 2015–2022, relating to water traffic disasters and showing its statistical picture were then discussed. The focus was on the number of proceedings initiated and offences established, recorded by the enforcement agencies.

KEYWORDS: traffic disaster, water traffic disaster, safety, police statistics, jurisprudence

1. Wprowadzenie

Obserwowany postęp technologiczny i towarzyszące mu zmiany społeczne przekładają się na dynamiczny rozwój infrastruktury komunikacyjnej, co z kolei wpływa na wyraźny wzrost mobilności społeczeństwa. Przy zwiększającym się natężeniu ruchu znaczenia nabiera debata nad kwestią bezpieczeństwa jego uczestników. Nie ulega bowiem wątpliwości, że współcześnie każdy środek transportu wiąże się z ryzykiem wystąpienia konkretnych zagrożeń dla życia i zdrowia człowieka, mienia czy też środowiska naturalnego jako dobra wspólnego. Dotyczy to nie tylko ruchu drogowego czy powietrznego, ale i wodnego. Ruch jednostek pływających pociąga za sobą szereg niebezpieczeństw zarówno na śródlądowych drogach wodnych, jak i na morzu.

Obecnie w Polsce żegluga śródlądowa nie jest jednak intensywnie wykorzystywana, co niewątpliwie ma znaczenie w kontekście analizy ryzyka. Gromadzone przez Eurostat statystyki na temat liczby wypadków w transporcie śródlądowym¹ ukazują, że na terenie Polski dochodzi do nich stosunkowo rzadko. W latach 2013–2022 odnotowano łącznie 72 tego rodzaju zdarzenia². Dążąc do ich całkowitego wyeliminowania, w literaturze identyfikuje się kilka podstawowych czynników mających wpływ na zapewnienie bezpiecznych warunków żeglugi śródlądowej. Zalicza się do nich: cechy samej jednostki śródlądowej, warunki hydrometeorologiczne (w tym: temperatura, opady, wiatr, stan wody, prądy, falowanie), parametry dróg wodnych, występujące na tych drogach budowle hydrotechniczne, parametry portów śródlądowych oraz intensywność odbywającego się ruchu³.

Jeśli chodzi o zagrożenie wypadkowe, to transport morski jawi się jako jeden z bardziej niebezpiecznych⁴. Według raportu Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu⁵, która powstała m.in. w celu poprawy bezpieczeństwa na morzu oraz zmniejszenia liczby katastrof, w latach 2014–2022 miało miejsce łącznie 23 814

¹ Według ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2024 r., poz. 395, 731) wypadkiem żeglugowym jest zdarzenie związane z ruchem lub postojem statku, w wyniku którego nastąpiło uszkodzenie ciała powodujące rozstrój zdrowia lub śmierć człowieka, uszkodzenie mienia znacznej wartości albo poważna awaria w rozumieniu przepisów prawa ochrony środowiska.

² *Accidents in Inland Waterway Transport*, Eurostat, 11.09.2024, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/iww_ac_nbac/default/table?lang=en&category=iww [dostęp: 24.03.2024].

³ P. Jerzyło, A. Wawrzyńska, *Identyfikacja czynników wpływających na bezpieczeństwo eksploatacji statku na śródlądowej drodze wodnej w delcie Wisły*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej” 2018, z. 121, s. 116–117.

⁴ J. Herdzik, *Zdarzenia wypadkowe na morzu i ich główne przyczyny*, „Autobusy” 2016, nr 10, s. 33.

⁵ *Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2023*, EMSA, 27.10.2023, <https://www.emsa.europa.eu/publications/item/5052-annual-overview-of-marine-casualties-and-incidents.html> [dostęp: 24.03.2024].

wypadków i incydentów morskich, z czego w 2022 r. doszło do 2510 takich zdarzeń. Przy wykorzystaniu kryteriów opartych na zaistniałych skutkach ponad 24% z nich zakwalifikowano jako poważne, a 1,7% jako bardzo poważne. W sumie 38 osób poniosło śmierć, a 597 osób doznało uszczerbków na zdrowiu. Z raportu tego wynika również, że znajdującymi się w obrębie Unii Europejskiej obszarami geograficznymi o największej liczbie wypadków i incydentów morskich były wody Oceanu Atlantyckiego (37% wód UE), Morza Śródziemnego (29,9% wód UE), a także Morza Bałtyckiego (18,1% wód UE).

Z kolei w Polsce dane opublikowane w rocznej analizie Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich z 2022 r.⁶ pokazują, że rzeczona Komisja została powiadomiona o 168 wypadkach i incydentach, z czego 68 podlegało dalszemu badaniu. Wśród nich 7 należało do bardzo poważnych wypadków, a 16 – do poważnych. Wskutek ich zaistnienia 5 osób poniosło śmierć, a 8 osób doznało uszczerbków na zdrowiu. Statkami najczęściej uczestniczącymi w analizowanych zdarzeniach były drobnicowce (18) oraz statki rybackie, holowniki lub zestawy holownicze i inne jednostki serwisowe (po 7 z każdego rodzaju).

W tym miejscu należy zauważyć, że powyższa nomenklatura i podział różnych zdarzeń wypadkowych na cztery podstawowe kategorie (wypadek morski, poważny wypadek, bardzo poważny wypadek i incydent morski) zostały przewidziane przez ustawodawcę w ustawie z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich⁷, implementującej do polskiego porządku prawnego normy prawa unijnego⁸. Regulując przede wszystkim działanie Komisji, ten akt prawny posługuje się wypracowanymi wcześniej międzynarodowymi definicjami, a przez to nie odwołuje się choćby do pojęcia katastrofy, funkcjonującego w obrębie kodeksu karnego⁹, oraz w odmienny sposób, aniżeli ma to miejsce w przepisach karnych, charakteryzuje kwestie wypadku. I tak np. wypadek morski rozumiany jest jako konkretne zdarzenie (lub kilka następujących po sobie zdarzeń), związane bezpośrednio z eksploatacją statku, w którego następstwie doszło do któregoś z enumeratywnie wskazanych w ustawie skutków (m.in. śmierci albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku w inny sposób, wyrządzenia szkody w środowisku), jednak przy zastrzeżeniu, że za taki wypadek nie uznaje się

⁶ Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich, *Roczna analiza wypadków i incydentów morskich 2022 r.*, pobrano z: <https://www.gov.pl/web/pkbwm/analizy-roczne> [dostęp: 24.03.2024].

⁷ Dz.U. z 2019 r., poz. 1374.

⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 131 z 28 maja 2009 r., s. 114, z późn. zm.).

⁹ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz.U. z 2024 r., poz. 17).

świadomego działania lub zaniechania podjętego z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, wyrządzenia szkody na osobie lub szkody w środowisku. Za bardzo poważny wypadek uznaje się zaś wypadek morski, w wyniku którego doszło do całkowitej utraty statku, śmierci człowieka lub wyrządzenia szkody w znacznych rozmiarach w środowisku. O ile w praktyce może zdarzyć się tak, że sam wypadek morski w myśl ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (lub jego poważny albo bardzo poważny odpowiednik) będzie faktycznie pokrywał się swoim znaczeniem z katastrofą w myśl przepisów karnych, o tyle w żadnym razie nie należy utożsamiać zakresu obu tych terminów ze względu na nadanie im innych znaczeń. Zaprezentowane wcześniej statystyki ukazują więc wyłącznie wycinek obrazu bezpieczeństwa w transporcie morskim w celu zilustrowania rodzaju niebezpieczeństw z nim związanych.

Przechodząc jednak bezpośrednio na grunt prawa karnego, warto rozpocząć od tego, że zdarzenia wypadkowe w ruchu wodnym mogą wyczerpywać znamiona przestępstwa z art. 177 k.k., a spowodowanie tych najpoważniejszych i najrozleglejszych w skutkach, przybierających postać katastrof komunikacyjnych, zagrażających życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach – z art. 173 k.k. W porównaniu z licznymi analizami diagnozującymi skalę zagrożeń przestępstwami w ruchu drogowym problematyka skupiająca się na analogicznych zagrożeniach w ruchu wodnym nie jest zbyt często podejmowana w ujęciu prawnokarnym czy kryminologicznym. Niniejszy artykuł stanowi więc próbę przedstawienia wybranych aspektów sprowadzenia katastrofy w ruchu wodnym z obu tych perspektyw.

2. Ustawowe znamiona przestępstwa sprowadzenia katastrofy w ruchu (art. 173 k.k.)

Występek sprowadzenia katastrofy został stypizowany w art. 173 k.k., otwierającym rozdział XXI kodeksu, który zatytułowano *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*. Zgodnie z brzmieniem § 1 tego przepisu karze pozbawienia wolności od roku do 10 lat podlega ten, kto sprowadza katastrofę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym zagrażającą życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach. Jest to podstawowy typ rzeczowego przestępstwa. W § 3 zawarto typ kwalifikowany zaostrażający odpowiedzialność karną do kary pozbawienia wolności od 2 do 15 lat w przypadku, gdy następstwem katastrofy jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób. Ustawodawca przewidział również typ nieumyślny. Spenalizowane w § 2 nieumyślne sprowadzenie katastrofy zagrożone jest karą pozbawienia wolności w wymiarze od 3 miesięcy do 5 lat. Jeśli jednak katastrofa sprowadzona nieumyślnie skutkuje śmiercią czło-

wieka lub ciężkim uszczerbkiem na zdrowiu wielu osób, to wówczas sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 8 lat. W ten sposób określono kolejny typ kwalifikowany przez następstwo, tym razem w stosunku do § 2.

Dla nazwania zdarzenia, którego sprowadzenie zostało spenalizowane w art. 173 k.k., ustawodawca użył pojęcia „katastrofa”. Pojęcie to nie ma swojej definicji legalnej, podobnie na gruncie poprzednio obowiązującego stanu prawnego jego znaczenie nie było jasne. Dlatego już wtedy podejmowano próby jego wykładni. W wyroku z 20 czerwca 1972 r. Sąd Najwyższy przyjął, że „katastrofą w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym jest w rozumieniu art. 136 k.k. [dawny odpowiednik art. 173 k.k. – P.K.] taki wypadek, który ze względu na swe rozmiary stwarza zagrożenie dla życia lub zdrowia większej liczby osób albo dla mienia w znacznych rozmiarach. Musi to więc być tego rodzaju zdarzenie, które »[...] powoduje szkody mające cechy powszechności, to jest w rozmiarach i zasięgu nie dających się przewidzieć«¹⁰. W tezie tej uwagę zwracają trzy główne elementy decydujące o istocie katastrofy, mianowicie: powstałe zagrożenie życia lub zdrowia wielu osób albo mienia w znacznych rozmiarach (obecnie: w wielkich rozmiarach), zaistniała szkoda o cechach powszechności oraz skala samego zdarzenia, które wysoce przewyższa stopniem standardowy wypadek. W podobnym tonie Sąd Najwyższy wypowiedział się w uchwale z 28 lutego 1975 r., określając katastrofę w ruchu lądowym jako „wydarzenie zakłócające w sposób nagły i groźny ruch lądowy, prowadzące konkretne, rozległe i dotkliwe skutki obejmujące większą liczbę ludzi lub mienia w znacznych rozmiarach oraz niosące za sobą zagrożenie bezpieczeństwa powszechnego”¹¹. Przekładając tę definicję na obecny stan prawny, można za Andrzejem Markiem przyjąć, że odnosi się ona również do pozostałych typów katastrof – w ruchu kolejowym, powietrznym, jak i wodnym¹². O słuszności tego wniosku świadczy fakt, że powoływana jest ona na gruncie współczesnego orzecznictwa oraz poglądów doktryny w niemal niezmienionej formie.

Tytułem przykładu warto zwrócić szczególną uwagę na stanowisko Sądu Rejonowego Gdańsk-Północ wyrażone w wyroku z dnia 13 listopada 2023 r.¹³, zgodnie z którym znamion katastrofy w ruchu wodnym nie realizuje zdarzenie polegające na zerwaniu się z hola kadłuba jachtu, jego niekontrolowanym dryfie, a następnie osadzeniu na skałach i powstaniu w ten sposób uszkodzeń. Zdaniem sądu nie

¹⁰ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 1972 r., sygn. V KRN 209/72, OSNKW 1972, nr 10, poz. 158.

¹¹ Uchwała Sądu Najwyższego Izby Karnej z dnia 28 lutego 1975 r., sygn. V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33.

¹² A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2010, s. 413.

¹³ Wyrok Sądu Rejonowego Gdańsk-Północ w Gdańsku z dnia 13 listopada 2023 r., sygn. II K 1025/21, niepublikowany.

zakłócało ono w sposób nagły i groźny ruchu wodnego, nie było też tragiczne czy rozległe w skutkach. Jak można zauważyć, w orzeczeniu tym przywołano wypracowane przez doktrynę i judykaturę konkretne cechy immanentne katastrofy, których wystąpienie pozwala na przyjęcie założenia o jej zaistnieniu, a ich brak z kolei to uniemożliwia. Omawiane zdarzenie zostało porównane raczej do wypadnięcia za burtę statku dużego, cennego ładunku i tym samym jego uszkodzenia niż do realnie zagrażającego czynu w postaci zatonięcia jednostki pływającej, co tym samym wykluczyło możliwość przypisania kapitanowi holownika popełnienia przestępstwa z art. 173 k.k. W literaturze wskazuje się ponadto, że niemniej istotne z perspektywy oceny, czy faktycznie doszło do katastrofy, są również inne okoliczności sprawy, zwłaszcza odnoszące się do miejsca zdarzenia, dozwolonej prędkości, natężenia ruchu czy też nieprzewidywalności sytuacji¹⁴. Znalazło to wyraz w analizowanym przypadku, w którym sąd zauważył, że zerwanie się kadłuba z holu nastąpiło w miejscu bardzo odosobnionym, co może świadczyć o tym, że zdarzenie nie niosło za sobą zagrożenia dla innych uczestników, ani nie doprowadziło do zakłócenia ruchu, a tym samym nie przybrało postaci katastrofy. W ten sposób dokonano starannej interpretacji rzeczowego pojęcia, ze szczególnym odniesieniem do specyfiki ruchu wodnego, co stanowi rzadkość pośród analiz dotyczących katastrof w ruchu lądowym.

Przytoczoną wykładnię przestępczej katastrofy należy dodatkowo uzupełnić o jeszcze jeden istotny element. W doktrynie bezspornie przyjmuje się, że ma ona dwustopniową konstrukcję, gdzie za pierwszy stopień uznaje się zaistniały realnie skutek w zakresie mienia (np. zatonięcie, całkowita utrata statku lub jego uszkodzenie) albo osób (np. zdrowie lub życie członków załogi), drugim zaś jest zagrożenie dobra chronionego prawem¹⁵. Wynika z tego, że bliskie następstwa zdarzenia, jak śmierć, uszczerbek na zdrowiu lub szkoda w mieniu, rozstrzygają o tym, że można określić rzeczzone zdarzenie jako katastrofę, natomiast dalszy skutek w postaci zagrożenia takich dóbr, jak życie lub zdrowie wielu osób albo mienia w wielkich rozmiarach, sprawia, że katastrofa ma charakter przestępczy i odpowiada w pełni regulacji z art. 173 k.k.¹⁶. Z uwagi na alternatywne ujęcie wskazanych dóbr do realizacji znamienia zagrożenia dochodzi wtedy, gdy groźba naruszenia dotyczy którejkolwiek z nich (a więc tylko życia wielu osób, zdrowia wielu osób lub wyłącznie

¹⁴ M. Budyn-Kulik, *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, red. M. Mozgawa, LEX/el. 2024.

¹⁵ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 12 września 2003 r., sygn. II AKa 157/13, LEX nr 1369244.

¹⁶ R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, w: *System prawa karnego*, t. 8: *Przestępstwa przeciwko państwu i dobrom zbiorowym*, red. L. Gardocki, C.H.Beck, Warszawa 2018, s. 321–322.

mienia w wielkich rozmiarach), przy czym nie wyklucza się możliwości jednoczesnego zagrożenia ich wszystkich¹⁷.

Sporządzenie katastrofy związane jest z naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu. Ma to stanowić konstytutywny jej element, który decyduje o bezprawności czynu¹⁸. W przypadku zdarzenia o charakterze katastrofy zakłócenie ruchu w sposób nagły i groźny pozostaje bowiem w związku z zachowaniem nieodpowiadającym właściwym regułom mającym na celu zapewnienie bezpieczeństwa w komunikacji. Tak też przyjmuje się w judykaturze. Na przykład, w wyroku z 10 grudnia 2014 r. Sąd Apelacyjny w Gdańsku podkreślił, że „choć nie wynika to wprost z przepisów art. 173 k.k., sporządzenie katastrofy w ruchu wymaga naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu, które stanowi dopełnienie ustawowych znamion czynu”¹⁹. Pogląd ten wydaje się dominujący, jednakże w tym miejscu warto wskazać, że nie jest on akceptowany i uznawany za trafny przez wszystkich przedstawicieli doktryny. Przykładowo, nie aprobuje go Jerzy Lachowski. Wskazuje on, że przyjęcie powyższego sposobu interpretacji spowodowałoby ograniczenie kręgu potencjalnych sprawców do uczestników ruchu, którzy jako jedyni mogą faktycznie naruszyć zasady bezpieczeństwa w ruchu, co przeczy twierdzeniu, że przestępstwo sporządzenia katastrofy z art. 173 k.k. ma charakter powszechny²⁰. Wydaje się jednak, że nie zawsze grupa podmiotów zobowiązanych do przestrzegania zasad bezpieczeństwa w ruchu jest zawężona do jego uczestników, ale obejmuje również inne osoby²¹.

Zasady bezpieczeństwa w ruchu wodnym zawarte są w przepisach wielu aktów prawa krajowego, jak również wynikają z konwencji międzynarodowych, w tym choćby konwencji SOLAS²², uznawanej za najważniejszą w zakresie bezpieczeństwa żeglugi²³. Przyjmują postać reguł określających m.in. bezpieczeństwo ruchu statków, korzystanie z portów i infrastruktury czy prowadzenie obserwacji. Jako przykład może posłużyć art. 56 kodeksu morskiego²⁴, który nakłada na kapitana statku

¹⁷ Ibidem, s. 322–323.

¹⁸ D. Szeleszczuk, *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do artykułów 117–221*, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, C.H.Beck, Warszawa 2023, s. 473.

¹⁹ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 10 grudnia 2014 r., sygn. II Aka 383/14, LEX nr 1765589. Zob. też: wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 12 kwietnia 2016 r., sygn. II Aka 48/16, LEX nr 2073895.

²⁰ J. Lachowski, *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Komentarz*, red. V. Konarska-Wrzesek, Wolters Kluwer, Warszawa 2023, s. 961.

²¹ R.A. Stefański, *Zasady bezpieczeństwa w ruchu w doktrynie i orzecznictwie. Część I*, „Ius Novum” 2008, nr 2, s. 53–54.

²² Międzynarodowa Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzona w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz.U. z 1984 r., nr 61, poz. 318).

²³ W. Adamczak, J. Nawrot, *Bezpieczeństwo morskie – uwagi na tle anglosaskiego rozróżnienia maritime safety i maritime security*, „Gdańskie Studia Prawnicze” 2015, t. 33, s. 21.

²⁴ Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz.U. z 2023 r., poz. 1309).

obowiązek dołożenia należytej staranności przed rozpoczęciem i w czasie podróży, aby statek był zdalny do żeglugi, w szczególności, by odpowiadał wymaganiom wynikającym z przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej co do bezpieczeństwa, obsadzenia właściwą załogą, należytego wyposażenia i zaopatrzenia. W przypadku niesprawdzenia stanu wyposażenia, nieprawidłowego prowadzenia statku (np. z nieodpowiednią prędkością czy zbyt blisko brzegu), pełnienia wachty nawigacyjnej bez należytej czujności, zignorowania ostrzeżeń dotyczących niekorzystnych warunków pogodowych czy naruszenia jeszcze innych przepisów dochodzi niewątpliwie do złamania zasad bezpieczeństwa w ruchu wodnym. Ich przestrzeganie wymagane jest od uczestników ruchu (w tym kapitana, oficerów czy innych członków załogi), ale, jak wskazuje się w literaturze, sprawcą spowodowania katastrofy w ruchu wodnym może być również osoba pozostająca poza miejscem zdarzenia, a więc np. operator statku zdalnie sterowanego, który to nie sprawuje właściwej kontroli nad całym procesem lub nieumiejętnie to czyni, faktycznie w ruchu nie uczestnicząc²⁵. To pokazuje, że licznie obowiązujące zasady bezpieczeństwa rozciągają się poza grupę podmiotów traktowanych jako uczestnicy ruchu – i to nawet w tak specyficznych warunkach, w jakich odbywa się ruch wodny.

Bezspornie pozostaje to, że analizowane przestępstwo może być popełnione zarówno przez działanie, jak i zaniechanie, o czym świadczy zawarte w dyspozycji art. 173 k.k. znamię czasownikowe „sprowadzenie” katastrofy. Aby móc jednak przypisać za nie odpowiedzialność karną sprawcy, konieczne jest wystąpienie związku przyczynowego pomiędzy jego zachowaniem a zaistniałym skutkiem, który to związek zachodzi w przypadku, jeśli owo zachowanie stanowi bezpośrednią i przy tym wystarczającą przyczynę katastrofy²⁶. W toku postępowania zmierzającego do ustalenia sprawstwa i wyjaśnienia, kto jest odpowiedzialny za powstanie przestępczego skutku, należy uwzględnić całokształt okoliczności związanych z daną sprawą, by następnie możliwe było dokonanie prawidłowej oceny²⁷.

W kontekście rozważań nad znamionami przestępstwa sprowadzenia katastrofy w ruchu warto zwrócić szczególną uwagę na dwa użyte w art. 173 k.k. wyrażenia, cechujące się ocennym charakterem i wzbudzające przez to kontrowersje w doktrynie. Pierwszym z nich jest znamię „wiele osób”, których życie lub zdrowie ma znajdować się w stanie zagrożenia wskutek spowodowanej przez sprawcę katastrofy. Wielość jako jeden z liczebników nieokreślonych ma pojemną treść, której dolną granicę wyznacza określona minimalna „liczba mnoga”, górną zaś w mak-

²⁵ P. Zakrzewski, *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Komentarz*, red. J. Majewski, Wolters Kluwer, Warszawa 2024, s. 896–897.

²⁶ T. Razowski, *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, red. J. Giezek, Wolters Kluwer, Warszawa 2021, s. 408.

²⁷ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 maja 1976 r., sygn. I KR 64/76, OSNKW 1976, nr 7–8, poz. 91.

symalnym zakresie – nieskończoność²⁸. W związku z tym, że ustawodawca nie wyznaczył, jaka najmniejsza wartość liczbową spełnia warunek „wielości”, próby jej ścisłego określenia są podejmowane zarówno w literaturze, jak i w orzecznictwie. W wyroku z 17 maja 2012 r. Sąd Najwyższy, odwołując się do wykładni językowej, słusznie zauważył, że znamię „wiele osób” jako znamię szeregu przepisów karnych należy odróżnić od określenia „kilka osób”, również występującego na gruncie kodeksowym. Potrzeba odmiennego rozumienia znaczeń tych dwóch liczebników nieokreślonych stała się podstawą przyjęcia, że skoro według języka potocznego „kilka” zawiera się w przedziale od 3 do 9, to znamię wielości realizuje co najmniej 10 osób²⁹. W ten sposób pojęcie to interpretują też m.in. Ryszard A. Stefański³⁰, Wojciech Kotowski³¹ czy Magdalena Budyn-Kulik³². Wydaje się, że pogląd ten jest jednym z częściej przywoływanych. Bynajmniej nie oznacza to, że nie są prezentowane także inne stanowiska w zakresie wykładni wyrażenia „wiele osób”, zgoła odmienne, ujmujące je wężiej lub szerzej. I tak np. Kazimierz Buchała wskazuje, że wystarczy już 6 osób zagrożonych, aby doszło do realizacji rzeczzonego znamienia (przy czym przytoczona argumentacja odnosi się do katastrofy w ruchu lądowym i do liczby podróżujących co najmniej dwoma samochodami osobowymi)³³, z kolei Jerzy Lachowski argumentuje, że musi być to więcej niż 10 osób³⁴, co wynika bezpośrednio z interpretacji pojęcia „kilka” jako obejmującego liczbę 10, wciąż mniejszą od „kilkanaście”.

Niemniej jednak, w nowszym orzecznictwie Sąd Najwyższy sprzeciwił się wyznaczaniu stałej minimalnej granicy „wielości osób” oraz sztywnemu rozumieniu znaczenia tego wyrażenia, które powinno być analizowane w odniesieniu do konkretnego zdarzenia³⁵. I tak, w pewnej sytuacji już 7 osób będzie liczbą odpowiednią do przyjęcia, że spełnione zostało kryterium wielości, w innej zaś i 15 osób do tego nie wystarczy. Bez znajomości kontekstu niemożliwe staje się jasne określenie zakresu tego znamienia. Z jednej strony rzeczywiście pozwala to na uzyskanie większej elastyczności na gruncie różnych stanów faktycznych, z drugiej jednak – elastyczność ta rodzi wiele daleko idących problemów. Przede wszystkim, pozostawienie sądom decyzji, czy

²⁸ S. Łagodziński, *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 11 stycznia 2017 r., sygn. III KK 196/16*, Prok.i Pr. 2018, nr 3, s. 128.

²⁹ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2012 r., sygn. III KK 333/11, Legalis nr 492207.

³⁰ R.A. Stefański, *Wypadek w komunikacji jako przestępstwo w nowym kodeksie karnym*, Prok.i Pr. 1998, nr 10, s. 49–50.

³¹ W. Kotowski, *Prawne problemy ruchu drogowego. Komentarz*, C.H.Beck, Warszawa 2007, s. 226.

³² M. Budyn-Kulik, *Komentarz do art. 173 k.k....*

³³ K. Buchała, *Niektóre problemy wykładni znamion przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Prok.i Pr. 1998, nr 11–12, s. 9.

³⁴ J. Lachowski, *Komentarz do art. 173 k.k....*, s. 959–960.

³⁵ Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 9 czerwca 2020 r., sygn. V KK 231/19, LEX nr 3276747.

zebrany materiał dowodowy pozwala przyjąć, że doszło do zagrożenia życia lub zdrowia wielu osób, stwarza istotne ryzyko powstania rozzwiewu przy kryminalizacji poszczególnych zachowań (niektórzy będą pociągnięci do odpowiedzialności karnej z uwagi na realizację znamion czynu zabronionego, a niektórzy nie), co prowadzić może do naruszenia funkcji gwarancyjnej. Należy zgodzić się tutaj z Markiem Kulikiem, że sam sprawca przy braku wiedzy o okolicznościach sprawy i jej kontekście będzie miał problem z uświadomieniem sobie, ile to już „wiele”, albowiem sąd dopiero na etapie subsumpcji tworzy kompletny typ czynu zabronionego, określając znaczenie znamienia³⁶. Inną kwestią jest to, że uznanie, iż grupa poniżej 10 osób, a powyżej 3, może być traktowana jako „wiele” w zależności od sytuacji, powoduje przypisanie temu pojęciu takiej samej definicji, jaką powszechnie stosuje się do pojęcia „kilka”. Wydaje się to nie do przyjęcia, zakładając, że ustawodawca zmierzał do rozróżnienia ich od siebie. Wszystko to skłania raczej do odrzucenia wyrażonego przez Sąd Najwyższy poglądu na rzecz dotychczasowej wykładni znamienia wielości, gdzie wartością minimalną jest 10 osób, jako najbardziej przekonującej.

W kontekście katastrof w ruchu wodnym warto mieć na uwadze, że zagrożenie dla życia lub zdrowia wielu osób może być determinowane rodzajem jednostki pływającej, jej ogólnym przeznaczeniem oraz liczebnością załogi. Z perspektywy art. 173 k.k. inaczej będzie bowiem postrzegane zderzenie czy zatonięcie jachtu, inaczej kutra rybackiego, a jeszcze inaczej statku towarowego czy pasażerskiego, mogącego pomieścić nawet do kilku tysięcy pasażerów, którzy w przypadku wystąpienia katastrofy narażeni są na poniesienie uszczerbków na zdrowiu bądź śmierci.

Drugim znamieniem użytym w art. 173 k.k., a budzącym spory w doktrynie, jest znamień „mienie w wielkich rozmiarach”. Niejasności rodzi przede wszystkim fakt, że ustawodawca nie wskazał, czy „wielkie rozmiary” to określenie odnoszące się do samej wartości mienia wyrażonej w pieniądzu, czy też do jego wymiarów. W literaturze można spotkać się ze stwierdzeniem, że nie stanowi błędu utożsamianie wyrażenia „mienie w wielkich rozmiarach” z pojęciem „mienie wielkiej wartości”, którego definicję przewidziano w art. 115 § 6 k.k.³⁷. Wydaje się jednak, że pogląd ten nie ma charakteru dominującego, gdyż zarzuca mu się niezgodność z wykładnią językową i ignorowanie faktu oddzielenia obu pojęć przez ustawodawcę. Znamienia „mienie w wielkich rozmiarach” jako zwrotu samodzielnego nie powinno się więc zrównywać z „mieniem wielkiej wartości”³⁸. Wartość to określenie z zakresu

³⁶ M. Kulik, *Znamień wielości w przepisach kodeksu karnego*, „Studia Prawnicze” 2018, nr 2, s. 139.

³⁷ G. Bogdan, *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część szczególna*, t. 2: *Komentarz do art. 117–211a*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Wolters Kluwer, Warszawa 2017, s. 479.

³⁸ J. Kaczmarek, M. Kierszka, *Pojęcia „mienie w wielkich rozmiarach”, „zniszczenie w świecie roślinnym lub zwierzęcym w znacznych rozmiarach” oraz „dobra o szczególnym znaczeniu dla kultury” w kodeksie karnym*, Prok.i Pr. 2000, nr 3, s. 114–115.

ekonomii, rozmiar natomiast to termin fizyczny, opisujący format, wymiar czegoś³⁹, a zatem odnosi się do innych cech. Na podstawie tej różnicy w orzecznictwie przyjmuje się, że oba wskazane pojęcia nie są synonimiczne, dlatego też nie należy stosować ich wymiennie⁴⁰, do czego należy się w pełni przychylić.

To, jaką wartość materialną ma mienie wielkich rozmiarów w znaczeniu przestrzennym, któremu zagraża spowodowana przez sprawcę katastrofa, wpływa, podobnie zresztą jak inne okoliczności indywidualizujące, na ocenę społecznej szkodliwości czynu⁴¹. Co jednak istotne, w orzecznictwie takie czynniki, jak wymiary przestrzenne mienia, jego wartość wyrażona w pieniądzu, istotna wartość użytkowa oraz duża liczba zagrożonych przedmiotów majątkowych, zaliczane są do elementów charakteryzujących znamię „mienie w wielkich rozmiarach”⁴², czyli do elementów określających jego treść. O ile jednak kryteria dopełniające zakres znaczeniowy analizowanego pojęcia mogą być przydatne w praktyce, o tyle należy pamiętać, że nadawanie nadrzędnej roli wartości materialnej przy jednoczesnym braku spełnienia warunku gabarytowo-przestrzennego mienia jest nie do przyjęcia, prowadzi bowiem do wypaczenia definicji „mienia w wielkich rozmiarach” i spowodowania go w istocie do pojęcia „mienie wielkiej wartości”. W pierwszej kolejności pod uwagę powinny zostać wzięte fizyczne właściwości rzeczy czy też skala powstałego zjawiska, aby faktycznie odpowiadała ona wielkim rozmiarom.

Sposób interpretacji tego właśnie pojęcia wydaje się kluczowy przy katastrofach w ruchu wodnym, gdzie wymiary uczestniczących w tym ruchu jednostek pływających mogą być wyjątkowo pokaźne, a ich wartość – wysoka. Warto w tym miejscu ponownie odwołać się do już wcześniej przywoływanego wyroku Sądu Rejonowego Gdańsk-Północ w Gdańsku z dnia 13 listopada 2023 r.⁴³, w uzasadnieniu którego poczynionych zostało kilka uwag co do sposobu rozumienia mienia w wielkich rozmiarach. Opierając się na cechach gabarytowych, sąd ocenił, że holowany kadłub jachtu, mający 71 metrów długości, nie jest szczególnie duży jak na realia międzynarodowej żeglugi morskiej, a jego wartość użytkowa nie pozwala na określenie jej jako znaczącej. Jednostka ta znajdowała się na wstępnym etapie budowy, nie była

³⁹ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 24 maja 2000 r., sygn. II AKa 149/00, Legalis nr 48238.

⁴⁰ Tak wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 13 października 1998 r., sygn. II AKa 316/98, LEX nr 36265; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 stycznia 1999 r., sygn. I KZP 23/98, LEX nr 35561.

⁴¹ Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 19 lutego 2003 r., sygn. I KZP 49/02, OSNKW 2003, nr 3–4, poz. 24.

⁴² Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 27 sierpnia 2015 r., sygn. II AKa 191/15, LEX nr 1820969.

⁴³ Wyrok Sądu Rejonowego Gdańsk-Północ w Gdańsku z dnia 13 listopada 2023 r., sygn. II K 1025/21, niepublikowany.

wyposażona ani w napęd, ani w urządzenia sterownicze, przez co nie nadawała się do prowadzenia samodzielnej żeglugi. Mimo ustalenia, że wartość kadłuba w chwili popełnienia czynu osiągała nie mniej niż 4 miliony euro, sam czynnik materialny, jak słusznie zauważył sąd, nie jest wystarczający do przyjęcia, że mamy do czynienia z mieniem w wielkich rozmiarach. Tym sposobem uznano wyższość kryterium fizycznych rozmiarów obiektu i jego znaczenia użytkowego nad wartością wyrażoną w pieniądzu. Jednocześnie, zwraca uwagę fakt, że oceny tej dokonano w odniesieniu do konkretnego zdarzenia przy zastosowaniu kontekstowej interpretacji znaczenia „mienie w wielkich rozmiarach” po zasięgnięciu opinii biegłego.

3. Przestępstwo sprowadzenia katastrofy w ruchu wodnym w świetle policyjnych danych statystycznych

Podając temat przestępstw polegających na sprowadzeniu katastrofy w ruchu, warto zaprezentować ich statystyczny obraz na podstawie dostępnych danych policyjnych, których to wartość z perspektywy prowadzonych badań kryminologicznych jest niemała. Spośród źródeł informacji o przestępczości statystyki policyjne uznawane są za najpełniejsze, uwzględniają bowiem najszerszy zakres sprawców i najtrafniej przedstawiają różnorodne typy przestępstw⁴⁴. Mimo że nie ilustrują one danych dotyczących wszystkich popełnianych czynów zabronionych, a jedynie te, o których zaistnieniu powzięły informacje odpowiednie służby, to nie ulega wątpliwości, że statystyki gromadzone przez Policję mogą przybliżać rozmiary przestępczości. Ma to znaczenie szczególnie przy katastrofach komunikacyjnych, powodujących rozległe i nierzadko tragiczne skutki, a przez to trafiających do wiadomości organów ścigania.

Policja przy tworzeniu danych statystycznych posługuje się głównie takimi jednostkami obliczeniowymi, jak „postępowanie wszczęte” i „przestępstwa stwierdzone”. Pierwsza z nich odnosi się do liczby postępowań przygotowawczych wszczętych przez Policję lub prokuratora, a następnie przekazanych do dalszego prowadzenia jednostce Policji, w związku z incydem, co do którego zachodzi podejrzenie, że jest przestępstwem⁴⁵. Druga z kolei obejmuje zdarzenia wypełniające znamiona czynów zabronionych, których przestępny charakter został stwierdzony w wyniku

⁴⁴ M. Perkowska, *Źródła informacji o przestępczości*, w: *Kryminologia. Stan i perspektywy rozwoju. Z uwzględnieniem założeń Agendy ONZ na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030*, red. E.W. Pływaczewski i in., Wolters Kluwer, Warszawa 2019, s. 71.

⁴⁵ *Uwagi i definicje*, pobrano z: <https://statystyka.policja.pl/st/przestepstwa-ogolem/121940,Przestepstwa-ogolem.html> [dostęp: 24.03.2024].

przeprowadzonego przez organ postępowania⁴⁶. Dane liczbowe na temat postępowań wszczętych i przestępstw stwierdzonych spowodzenia katastrofy w ruchu wodnym uzyskano z Komendy Głównej Policji w drodze dostępu do informacji publicznej. Zostały one specjalnie wyodrębnione ze statystyk dotyczących przestępstwa z art. 173 k.k. poprzez uszczegółowienie ich rodzaju („w ruchu wodnym”) i zaprezentowane w tabeli 1.

TABELA 1. Liczba postępowań wszczętych i przestępstw stwierdzonych spowodzenia katastrofy w ruchu wodnym w latach 2015–2022 w świetle danych Komendy Głównej Policji

Rok	Art. 173 § 1 k.k.		Art. 173 § 2 k.k.	
	Liczba postępowań wszczętych	Liczba przestępstw stwierdzonych	Liczba postępowań wszczętych	Liczba przestępstw stwierdzonych
2015	1	–	1	–
2016	–	–	1	–
2017	–	–	–	–
2018	1	–	1	–
2019	–	–	–	–
2020	–	–	–	–
2021	–	–	–	–
2022	2	1	1	–

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Komendę Główną Policji.

W okresie od 2015 do 2022 r. wszczęto w sumie tylko 8 postępowań o przestępstwo spowodzenia katastrofy w ruchu wodnym, z czego połowa dotyczyła przestępstwa z art. 173 § 2 k.k., przewidującego typ nieumyślny. W ciągu 8 lat na terenie całego kraju stwierdzono popełnienie jednego przestępstwa z art. 173 § 1 k.k., nie stwierdzono zaś żadnego z art. 173 § 2 k.k. Z tego też względu zakres zgromadzonych w tabeli danych nie pozwala na dokonanie pogłębionej analizy dynamiki zjawiska i prześledzenie zmian w jego obrazie statystycznym.

Należy bowiem zauważyć, że przestępstwo spowodzenia katastrofy w ruchu wodnym ma marginalne znaczenie i praktycznie nie istnieje w statystykach policyjnych. W porównaniu z ogólną liczbą stwierdzonych katastrof w ruchu, kształtującą się w okolicach 60 w 2018 r. czy tylko 34 w 2020 r.⁴⁷, odsetek tych zdarzeń w ruchu wodnym jest więcej niż znikomy. Nie ulega wątpliwości, że do zdecydowanej

⁴⁶ J. Błachut, A. Gaberle, K. Krajewski, *Kryminologia*, Arche, Gdańsk 2007, s. 194.

⁴⁷ *Spowodowanie katastrofy w komunikacji (art. 173)*, Statystyka.policja.pl, <https://statystyka.policja.pl/st/kodeks-karny/przestepstwa-przeciwko-2/63459,Spowodowanie-katastrofy-art-173.html> [dostęp: 24.03.2024].

większości przestępstw z art. 173 k.k. dochodzi w ruchu lądowym, co wynikać może choćby z powszechności transportu drogowego czy kolejowego oraz dużej jego dostępności dla wielu użytkowników.

W celu pogłębienia rozważań w tabeli 2 przedstawiono analogiczne dane statystyczne odnoszące się do przestępstwa spowodowania katastrofy w ruchu wodnym uzyskane z Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku. Od 2015 do 2022 r. wszczęto w sumie 4 postępowania o przestępstwo z art. 173 k.k., a prawie wszystkie (łącznie 3) dotyczyły umyślnego jego typu. W tym okresie stwierdzono popełnienie 3 tego rodzaju przestępstw – jednego z art. 173 § 2 k.k. w 2021 r. i dwóch z art. 173 § 1 k.k. w 2022 r., a więc o 2 więcej aniżeli wynika to ze statystyk udostępnionych przez Komendę Główną Policji. Przyczyn tych rozbieżności należy upatrywać przede wszystkim w sposobie opracowywania danych. Otóż, dane pochodzące z Komendy Głównej Policji obejmują przestępstwa stwierdzone popełnione na terenie Polski, z kolei te zaczerpnięte z Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku mogły zostać sporządzone z uwzględnieniem spraw prowadzonych przez tę jednostkę Policji bez rozgraniczenia na miejsce popełnienia przestępstwa. To daje podstawę do twierdzenia, że jedno przestępstwo stwierdzone z art. 173 § 2 k.k. w 2021 r. oraz jedno przestępstwo stwierdzone z art. 173 § 1 k.k. w 2022 r., wykazane przez Komendę Wojewódzką Policji w Gdańsku, a nieuwzględnione w opracowaniu statystycznym Komendy Głównej Policji, zostały popełnione poza granicami Polski.

TABELA 2. Liczba postępowań wszczętych i przestępstw stwierdzonych spowodowania katastrofy w ruchu wodnym w latach 2015–2022 w świetle danych Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku

Rok	Art. 173 § 1 k.k.		Art. 173 § 2 k.k.	
	Liczba postępowań wszczętych	Liczba przestępstw stwierdzonych	Liczba postępowań wszczętych	Liczba przestępstw stwierdzonych
2015	–	–	–	–
2016	–	–	–	–
2017	–	–	–	–
2018	1	–	–	–
2019	–	–	–	–
2020	–	–	–	–
2021	–	–	–	1
2022	2	2	1	–

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Komendę Wojewódzką Policji w Gdańsku.

4. Podsumowanie

Jak wynika z przeprowadzonej analizy, wypracowana jeszcze na gruncie poprzedniego stanu prawnego definicja katastrofy odgrywa istotną rolę z perspektywy rekonstrukcji znamion przestępstwa z art. 173 k.k. w praktyce sądowej. Dobitym tego przykładem jest odwoływanie się w judykaturze do powszechnie uznawanych jej elementów przesądzających o możliwości uznania konkretnego zdarzenia właśnie za przestępczą katastrofę. Nie bez znaczenia pozostaje dwustopniowa jej konstrukcja czy też potrzeba wykazania zaistnienia okoliczności zakłócenia ruchu w sposób nagły i groźny. Z pewnością o wiele większą zmiennością cechuje się sposób interpretacji znamion „wiele osób” i „mienie w wielkich rozmiarach”. Zwłaszcza w kontekście wielości osób (choć, jak pokazuje przywołany w tekście przykład wyroku sądu rejonowego, problem ten dotyczy też wykładni mienia mającego wielkie rozmiary) najnowsze orzecznictwo, które zrywa ze ścisłą wykładnią pojęcia na rzecz dynamicznego jego rozumienia *in concreto*, może rodzić pewne problemy i tym samym nasuwać uzasadnione wątpliwości.

Statystyki policyjne jasno pokazują, że liczba stwierdzonych przestępstw spowodowania katastrofy w ruchu wodnym ma charakter marginalny, zwłaszcza na tle danych statystycznych dotyczących ogółu przestępstw z art. 173 k.k. Nie warto jednak tracić z pola widzenia szeregu niebezpieczeństw, które niesie za sobą każda katastrofa – i to niezależnie od specyfiki ruchu, w którym do niej dochodzi. Tego rodzaju zdarzenia w ruchu wodnym stanowią istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa w komunikacji, życia i zdrowia ludzi oraz mienia. Ze względu na rozległość ich skutków zasadne byłoby więc kontynuowanie badań, w tym też w obszarze kryminologii, zmierzających do określenia przyczyn katastrof w ruchu wodnym i zidentyfikowania obszarów wymagających prowadzenia strategii prewencyjnych. Nie należy zapominać, że w genezie tego rodzaju czynów istotną rolę odgrywać może właśnie czynnik ludzki.

Bibliografia

- Accidents in Inland Waterway Transport*, Eurostat, 11.09.2024, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/iww_ac_nbac/default/table?lang=en&category=iww [dostęp: 24.03.2024].
- Adamczak W., Nawrot J., *Bezpieczeństwo morskie – uwagi na tle anglosaskiego rozróżnienia maritime safety i maritime security*, „Gdańskie Studia Prawnicze” 2015, t. 33, s. 19–31.
- Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2023*, EMSA, 27.10.2023, <https://www.emsa.europa.eu/publications/item/5052-annual-overview-of-marine-casualties-and-incidents.html> [dostęp: 24.03.2024].

- Błachut J., Gaberle A., Krajewski K., *Kryminologia*, Arche, Gdańsk 2007.
- Bogdan G., *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część szczególna*, t. 2: *Komentarz do art. 117–211a*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Wolters Kluwer, Warszawa 2017, s. 475–482.
- Buchała K., *Niektóre problemy wykładni znamion przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 11–12, s. 7–17.
- Budyn-Kulik M., *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, red. M. Mozgawa, LEX/el. 2024.
- Herdzik J., *Zdarzenia wypadkowe na morzu i ich główne przyczyny*, „Autobusy” 2016, nr 10, s. 33–38.
- Jerzyło P., Wawrzyńska A., *Identyfikacja czynników wpływających na bezpieczeństwo eksploatacji statku na śródlądowej drodze wodnej w delcie Wisły*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej” 2018, z. 121, s. 115–124.
- Kaczmarek J., Kierszka M., *Pojęcia „mienie w wielkich rozmiarach”, „zniszczenie w świecie roślinnym lub zwierzęcym w znacznych rozmiarach” oraz „dobra o szczególnym znaczeniu dla kultury” w kodeksie karnym*, „Prokuratura i Prawo” 2000, nr 3, s. 113–119.
- Kotowski W., *Prawne problemy ruchu drogowego. Komentarz*, C.H.Beck, Warszawa 2007.
- Kulik M., *Znamię wielości w przepisach kodeksu karnego*, „Studia Prawnicze” 2018, nr 2, s. 131–150.
- Lachowski J., *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Komentarz*, red. V. Konarska-Wrzesek, Wolters Kluwer, Warszawa 2023, s. 957–962.
- Łagodziński S., *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 11 stycznia 2017 r., sygn. III KK 196/16*, „Prokuratura i Prawo” 2018, nr 3, s. 125–133.
- Marek A., *Kodeks karny. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2010.
- Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich, *Roczna analiza wypadków i incydentów morskich 2022 r.*, pobrano z: <https://www.gov.pl/web/pkbwm/analizy-roczne> [dostęp: 24.03.2024].
- Perkowska M., *Źródła informacji o przestępczości*, w: *Kryminologia. Stan i perspektywy rozwoju. Z uwzględnieniem założeń Agendy ONZ na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030*, red. E.W. Pływaczewski i in., Wolters Kluwer, Warszawa 2019, s. 67–83.
- Razowski T., *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, red. J. Giezek, Wolters Kluwer, Warszawa 2021, s. 403–411.
- Spowodowanie katastrofy w komunikacji (art. 173)*, Statystyka.policja.pl, <https://statystyka.policja.pl/st/kodeks-karny/przestepstwa-przeciwko-2/63459,Spowodowanie-katastrofy-art-173.html> [dostęp: 24.03.2024].
- Stefański R.A., *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, w: *System prawa karnego*, t. 8: *Przestępstwa przeciwko państwu i dobrom zbiorowym*, red. L. Gardocki, C.H.Beck, Warszawa 2018, s. 279–482.
- Stefański R.A., *Wypadek w komunikacji jako przestępstwo w nowym kodeksie karnym*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 10, s. 47–70.

- Stefański R.A., *Zasady bezpieczeństwa w ruchu w doktrynie i orzecznictwie. Część I*, „Ius Novum” 2008, nr 2, s. 48–79.
- Szeleszczuk D., *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do artykułów 117–221*, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, C.H.Beck, Warszawa 2023, s. 468–481.
- Uwagi i definicje*, pobrano z: <https://statystyka.policja.pl/st/przestepstwa-ogolem/121940,Przestepstwa-ogolem.html> [dostęp: 24.03.2024].
- Zakrzewski P., *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Komentarz*, red. J. Majewski, Wolters Kluwer, Warszawa 2024, s. 895–898.

mgr PATRYCJA KOZŁOWSKA
e-mail: patrycja.kozlowska@phdstud.ug.edu.pl

Kryminolożka, uzyskała tytuł magistra na Uniwersytecie Gdańskim, obecnie doktorantka w Szkole Doktorskiej przy Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego.

A criminologist, obtained a master's degree at University of Gdansk, currently a PhD candidate at the Doctoral School at the Faculty of Law and Administration of the University of Gdansk.