

Gdańsk, 25 października 2024

Wojciech Bartoszyński  
[w.bartoszynski@post.pl](mailto:w.bartoszynski@post.pl)

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni

[umgdy@umgdy.gov.pl](mailto:umgdy@umgdy.gov.pl)

Szanowna Pani Dyrektor!

Otrzymałem Pani odpowiedź (Wasz znak: **BDUM.065.103.2024**) i w związku z jej treścią zmuszony jestem wyjaśnić co następuje:

**PRIMO:**

Odpowiedzi na pytania 1-2 uważam za wyczerpujące i na temat. Dziękuję.

Nie otrzymałem jednak:

1. Skanu protokołu z inspekcji jachtu, która miała miejsce 03.09.2024 („re-inspekcja”).
2. Skanu decyzji administracyjnej o zatrzymaniu statku.
3. Skanu decyzji administracyjnej o zwolnieniu statku.

**Proszę o dosłanie brakujących** (zapewne w wyniku zwykłego przeoczenia) **skanów**.

**SECUNDO:**

W odpowiedzi na pytanie 4 otrzymałem informacje o:

- podstawie wydania zarządzenia nr 9 DUM, o terytorialnym zakresie obowiązywania tegoż zarządzenia oraz kilku zakazach wynikających z tego zarządzenia, a dotyczących statków niespełniających warunków wymaganych **innymi przepisami**;

- treści artykułu 25 Konwencji o prawie morza (ale bez treści artykułu 21)

Tymczasem ja o to nie pytałem. **Pytałem o podstawę prawną przeprowadzenia inspekcji jachtu Castania.**

Wyjaśniając: W protokole kontroli statku nr 38 znajduje się zapis:

---

Podstawa prawna: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 9 grudnia 2014 r. (Dz.U. 2015.48) w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie

Rozporządzenie to (zarówno to przywołane w wersji podanej jak i aktualne) nie dotyczy (zgodnie ze swoim §1) statków o obcej przynależności, a także jachtów! Jacht Castania poddany inspekcji w dniu 7 sierpnia 2024 jest zarówno jachtem jak i statkiem o obcej przynależności, tak więc podana w dokumencie podstawa prawna nie mogła być skutecznie zastosowana w tym wypadku. Dlatego pytam o podstawę tej kontroli.

Przepraszam, że piszę oczywistości (ale zmusza mnie nieuwzględnienie w treści poprzedniego pisma tego, o czym napiszę):

W Polsce *Organy administracji publicznej działają na podstawie przepisów prawa*. (art. 6 Kodeksu Postępowania Administracyjnego w powiązaniu z art. 7 Konstytucji). Urząd morski jest takim organem, stąd przeprowadzenie inspekcji **musi** mieć oparcie w którymś z przepisów prawa. Sprawę inspekcji

statków dokonywanych przez Urzędy Morskie reguluje ustawa z 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. 2024 poz. 1068). Na jej podstawie wydano między innymi przywoływane wyżej rozporządzenie. Ustawa ta precyzyjnie wyznacza podstawy prawne przeprowadzenia inspekcji statków przez Urząd Morski oraz określa ich trzy rodzaje:

- 1) inspekcja morska;
- 2) inspekcja państwa bandery;
- 3) inspekcja państwa portu.

Moje pytanie o podstawę prawną dotyczyło wskazania artykułu, na podstawie którego dokonano inspekcji – co w konsekwencji wskazałoby jednoznacznie jej rodzaj. Ponieważ w inspekcji brało udział dwóch inspektorów PSC – wypada złożyć, że była to inspekcja portu na podstawie art. 35 ustawy o bezpieczeństwie morskim, ale nie wynika to w żaden sposób z udostępnionych dokumentów, dlatego:

**Jestem zatem zmuszony prosić ponownie o odpowiedź, na pytanie 4, zgodną z jego brzmieniem i powyższymi wyjaśnieniami.**

#### **TERTIO:**

Na pytanie 16 otrzymałem tę samą odpowiedź co na pytanie 4. I w tym przypadku odpowiedź nie była na temat.

Ponieważ zatrzymanie jachtu spełnia definicję zawartą w art. 5 p. 29 ustawy o bezpieczeństwie morskim oczekiwałem (i nadal oczekuję) podstawy prawnej tegoż zatrzymania. **Ponownie proszę o podanie artykułu ustawy na podstawie którego doszło do zatrzymania statku Castania.**

#### **QUARTO:**

W sprawach pytań 5 – 15 nie otrzymałem merytorycznych odpowiedzi. Wyjaśnienie mówiące o tym, że w protokole zostały „potwierdzone informacje o istniejącym stanie nie przesądzając o zgodności lub braku zgodności z prawem” jest w oczywisty sposób nieprawdziwe, a nawet urągające elementarnej logice.

Po pierwsze: Wszystkie „uchybień” znajdują się w sekcji „Uwagi i polecenia wydane w wyniku przeprowadzonej kontroli”, a ponieważ w demokratycznym państwie prawa nie jest możliwe, aby organ wydawał polecenia czy miał „uwagi” bez podstawy prawnej – tak podstawa musiała w momencie inspekcji istnieć.

Po wtóre: Brak podstawy prawnej wyszczególnionych „uchybień” uniemożliwiłby zapytanie inspektorów o przedmioty i dokumenty (np. o mapy, o publikacje nr 11, 12, 17, 19, o atest kompasu, o koło ratunkowe itd.). Tak więc kontrola w tym zakresie nie byłaby możliwa. Jeśli kontrola zaistniała to znaczy, że była ku temu podstawa prawna (nie zakładam bezprawnego działania inspektorów).

Po trzecie: Konsekwencją wyszczególnionych „uwag i poleceń” było zatrzymanie statku. Gdyby był to „istniejący stan nieprzesądzający o niezgodności z prawem” – takie zatrzymanie nie mogłoby mieć miejsca. Tak więc w sposób oczywisty były one przedmiotem których dotyczyła zarówno inspekcja jak i w konsekwencji – protokół kontroli. Potwierdza to także „MELDUNEK” z 3.09.2024.

Ad absurdum: Dlaczego w protokole poinspekcyjnym nie stwierdzono następujących faktów: „12. brak 7 par ciepłych skarpet”, „13. Brak fortepianu”. Zapewniam, że oba były „istniejącym stanem”.

**Dlatego nadal oczekuję wskazania podstaw prawnych każdego wyszczególnionego „uchybień” wykniętego w inspekcji (odpowiedzi na pytania 5-15).**