

Gdynia, dnia 18 października 2024 r.

PO2.061. 6 . 2024.

**Pan**  
**Jacek Zieliński**



### **ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA SKARGI**

Na podstawie art. 237 § 3 i art. 238 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz.572)

po rozpatrzeniu skargi pana Jacka Zielińskiego złożonej w imieniu Pana Artukasa Satkunasa, wniesionej do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni w dniu 25 września 2024 r. na działania prawne Kapitanatu Portu Gdańsk podjęte w stosunku do jachtu morskiego Castania w dniu 7 lipca 2024 r.

**Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni**  
**uznaje skargę za bezzasadną**

#### Uzasadnienie:

Pan Jacek Zieliński w dniu 25 września 2024 r. wniósł skargę do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni na działania prawne Kapitanatu Portu Gdańsk podjęte w stosunku do jachtu morskiego Castania w dniu 7 lipca 2024 r.

Przed podjęciem czynności w sprawie rozpatrzenia skargi na działanie organu administracyjnego, zgodnie z art. 227 i następnymi Kodeksu postępowania administracyjnego (dalej: Kpa.), konieczne było ustalenie podmiotowego uprawnienia do jej złożenia i uzyskania informacji o sposobie jej załatwienia. Należy zauważyć, że wnosząc ww. skargę Pan Jacek Zieliński nie informował, że skarga została złożona w imieniu innej osoby.

Urząd Morski w Gdyni zobligowany był, z punktu widzenia zasad ochrony interesu strony postępowania administracyjnego, do wzięcia pod uwagę zasady prawnej, że wyjaśnienia dotyczące zakresu działań organu administracyjnego oraz ich umocowania prawnego mogą być udzielane wyłącznie osobie, która wykaże prawo do uzyskania tych informacji. Takim podmiotem zgodnie z przepisami Kpa. jest strona postępowania. Uzyskane w sprawie informacje pozwalają stwierdzić, że Pan Jacek Zieliński nie wchodził w skład załogi jachtu, nie jest jego właścicielem, kapitanem ani osobą, wobec której prowadzone były czynności w taki sposób aby uzyskać przymiot strony postępowania ze wszystkimi z tego wynikającymi konsekwencjami, w tym prawem do złożenia skargi na działania organu.

W związku z tym, że w dniu 9.10.2024 r. wpłynęło do tut. Urzędu pełnomocnictwo dla Pana Jacka Zielińskiego, podpisane przez Artukasa Satkunasa, kapitana ww. jachtu, pełniącego tą funkcję w trakcie podejmowanych czynności kontrolnych, uznano, że powyższa skarga została złożona, mimo że nie wynika to wprost z treści skargi, w imieniu Pana Artukasa Satkunasa i dlatego uznano zasadność jej merytorycznego rozpatrzenia.

Po analizie treści Pana skargi (bez daty, data wpływu do Urzędu Morskiego w Gdyni 25.09.2024 r.) zawierającej krytyczne oceny działań Kapitanatu Portu Gdańsk podjętych w stosunku jachtu Castania, informuję:

Przeprowadzone postępowanie wyjaśniające pozwala uznać, że skarga jest niezasadna a działania podjęte przez Kapitanat Portu Gdańsk były zgodne z prawem.

Odnosząc się do podniesionych zarzutów przedstawiamy następujące wyjaśnienia:

W zakresie opisu przebiegu zdarzeń oraz podstawy dokonania kontroli jachtu Castania ustalono, że jacht został skierowany i eskortowany do Górek Zachodnich przez jednostkę SG-214 Straży Granicznej, gdzie została przeprowadzona kontrola i spisany protokół przez Straż Graniczną, a nie Urząd Morski w Gdyni. Dopiero po otrzymaniu informacji od Straży Granicznej, wskazującej na zasadność kontroli przez Kapitanat Portu Gdańsk uruchomiono czynności kontroli w ramach właściwości Kapitanatu.

Brak nasłuchu na kanale 14 VHF nie był powodem zatrzymania jachtu w porcie przez inspektorów Kapitanatu Portu i PSC. Natomiast należy podkreślić, że na terenie właściwości Portu Gdańsk wszystkich uczestników ruchu obowiązują regulacje prawne wynikające z zarządzenia nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 16 lipca 2018 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Pom. poz. 3924 z 2023 r. jt.). Zgodnie z tym zarządzeniem:

*§ 103. 1. Kanalem roboczym kapitanatu portu Gdańsk jest kanał 14 VHF.*

*2. Wszystkie statki wchodzące/wychodzące na akwen Wisły Śmiałej oraz do przystani Sopot Molo obowiązane są do uzyskania zgody kapitanatu portu. Z obowiązku tego zwalnia się statki o długości do 7,5m, które nie prowadzą działalności komercyjnej.*

W związku z tym Przepisy Portowe wymagają zgłoszenia jednostek na kanale 14 VHF do Służby Dyżurnej Kapitanatu Portu. Wejście do portu bez zgłoszenia jest złamaniem ww. przepisu.

Odnosząc się do informacji o poniesionych kosztach informuję, że Urząd Morski w Gdyni nie nakładał żadnych kosztów na jacht, a wg. przekazanych Urzędowi informacji jacht skierował się do portu polskiego, gdyż otrzymał odmowę wejścia do portu Kaliningradu (wg. Informacji z notatki Służby Granicznej).

Przechodząc do ustosunkowania się do zarzutów dotyczących dalszych czynności administracyjnych w sprawie:

W trakcie kontroli, zgodnie z rutynowymi zasadami, zapytano o status przewożonej na pokładzie łódki, otrzymując odpowiedź skipera, iż jest to łódka ratunkowa, a silnik do niej jest przechowywany w budynkach bosmanatu Mariny ze względu na możliwą kradzież.

W zakresie zasad uznawania certyfikaty ISSA informuję, że nie są one uznawane przez polską administrację morską, z następujących względów. Ustalając prawny charakter tego dokumentu, tj. możliwości posługiwania się przez żeglarzy na terytorium Polski certyfikatami kompetencji wydawanymi przez ISSA (International Sailing Schools Association), Ministerstwo Infrastruktury zwróciło się do administracji morskiej Wielkiej Brytanii (MCA – Maritime & Coastguard Agency) z prośbą o wyjaśnienie tej kwestii. Zgodnie z obowiązującymi w Polsce przepisami, osoba, która uzyskała uprawnienia do uprawiania turystyki wodnej w innym państwie, może uprawiać turystykę wodną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie posiadanych uprawnień, potwierdzonych stosownym dokumentem. Z pisma przesłanego do polskiego Ministerstwa Infrastruktury jednoznacznie wynika, że MCA nie uznaje żadnych

"dokumentów" wystawianych przez ISSA, ani nie przekazała tej organizacji żadnych swoich kompetencji. Jest więc oczywiste, że certyfikaty ISSA nie są uznawane za dokumenty uprawniające do prowadzenia jachtów. Za dokument, w rozumieniu art. 37a ust. 6 *ustawy o żegludze śródlądowej*, należy rozumieć dokument wydany przez administrację danego państwa lub podmiot przez nią upoważniony. Z otrzymanej przez Ministerstwo Infrastruktury odpowiedzi od MCA jednoznacznie wynika, że ISSA nie posiada uznania administracji brytyjskiej ani prawa do wydawania jakichkolwiek certyfikatów kompetencji w jej imieniu. Mając na względzie powyższe, a także przepisy art. 37a *ustawy o żegludze śródlądowej*, należy wobec tego uznać, że certyfikaty kompetencji ISSA nie mogą być traktowane jako dokumenty uprawniające do prowadzenia jachtów żaglowych albo motorowych na terytorium RP.

Odnosząc się do dalszej części skargi należy zauważyć, że kapitan Ryszard Różański nie jest pracownikiem Służby Dyżurnej Kapitanatu i nie brał udziału w re-inspekcji. Po inspekcji jachtu i wystawieniu stosownego dokumentu skiper/kapitan jachtu został odpowiednio o wszystkim poinformowany i udzielono zgody na wyjście z portu.

Pragnę także zwrócić uwagę, że w trakcie czynności podejmowanych przez Kapitanat Portu Gdańsk Pan Jacek Zieliński nie posiadał statusu strony postępowania jak też nie był załogą jachtu i nie miał żadnego umocowania do występowania w imieniu kapitana/członka załogi, właściciela jachtu. Zastępca kapitana portu zlecił reinspekcję jachtu na wniosek dzwoniącego po raz pierwszy tego dnia, p. Zielińskiego, który przedstawił się jako kolega skipera, zapewniając, że Pan SATKUNAS skipper jachtu jest obecny obok niego i jacht jest gotowy do reinspekcji. Działając w myśl dobrych praktyk przy tego typu sytuacjach, uznano zasadność przeprowadzenia czynności reinspekcji jachtu, mimo braków formalnego zgłoszenia.

Odnosząc się do czynności reinspekcji, po przybyciu na miejsce cumowania jednostki, pracownicy Kapitanatu Portu stwierdzili, iż uwagi z pierwszej inspekcji nie zostały w pełni zrealizowane. Po krótkim czasie dostarczono na pokład jachtu Castania koła ratunkowe. Jacht w trakcie re-kontroli przedstawił także ważne mapy elektroniczne. W związku z tym uznano, że jacht spełnił zalecenia pokontrolne.

Przy pierwszej inspekcji obecny był tylko kapitan jachtu i pasażer, a kapitan podpisał protokół.

Podsumowując informuję, że podstawą zatrzymania były poniższe braki ujawnione w podpisanym przez skipera Protokole:

1. Brak map nawigacyjnych.
3. Brak reflektora radarowego.
4. Brak atestu kompasu magnetycznego.
5. Brak przeglądu sprzętu p-poż.
6. Niezgodne z przepisami wyposażenie w środki ratunkowe.
7. Przeterminowana apteczka pierwszej pomocy.

Te braki zostały uzupełnione przed zwolnieniem jachtu. Uzupełnienie braków zostało zweryfikowane na podstawie protokołu kontroli statku nr 38 z dnia 07.08.2024.

Jednocześnie działając stosownie do reguł wskazanych w art. 6 Kpa. i 11 Kpa. odnosząc się do przedstawionych w Pana piśmie arbitralnych ocen prawnych, w zakresie obowiązywania norm bezpieczeństwa i minimalnego wyposażenia jachtów oraz uprawnienia kompetencyjnego Urzędu Morskiego w Gdyni do kontrolowania i egzekwowania spełniania tych norm, informuję że Pana oceny nie mogą być uznane za uzasadnione. Na marginesie można zauważyć, że żaden z Pana poglądów dotyczących zakresu kompetencji organu polskiej administracji morskiej jakim jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, a właściwie wg.



Pana oceny, braku kompetencji, do kontroli statków w polskich portach i przystaniach morskich, nie został poparty rzeczową argumentacją prawną. Organy administracji morskiej, w tym polskiej administracji, w każdej, wymagającej tego sytuacji na akwenach morskich, zobligowane są weryfikować spełnianie wymogów bezpieczeństwa żeglugi. Jeśli stwierdzą jakiegokolwiek nieprawidłowości mają obowiązek podjąć działania w celu usunięcia ujawnionych nieprawidłowości. Wolność czy swoboda żeglugi nie mogą wejść w kolizję z ww. nadrzędnymi zasadami bezpieczeństwa żeglugi, wszystkich jej uczestników, nie tylko jednostki kontrolowanej, ale także innych użytkowników akwenów, którzy mogą oczekiwać że organu administracji morskiej nie będą tolerować braków w zakresie spełniania norm wpływających na bezpieczeństwo żeglugi.

W związku z tym należy zwrócić Pana uwagę, na konkretne przepisy, które jednoznacznie przekonują o prawie do kontroli jachtów, oraz odpowiedzialności za zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi, którego oczywistym elementem jest zapewnienie żeglugi przez jednostki spełniające określone przepisami wymogi techniczne i minimalnego wyposażenia.

Zgodnie z zarządzeniem Nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 16 lipca 2018 r. Przepisy portowe, wydany na podstawie art. 47 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej ( Dz. U. z 2024 r. poz. 1125 jt.):

#### § 1.

*Przepisy zarządzenia, zwane dalej przepisami portowymi regulują sprawy w zakresie bezpieczeństwa ruchu statków, utrzymania porządku na obszarze morskich portów, oraz korzystania z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego, będących w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.*

§ 2. 1. *Przepisy portowe stosuje się odpowiednio również na obszarze morskich przystani, kotwiczowisk położonych poza obszarem portów oraz torów wodnych łączących te kotwiczowiska z wodami portowymi.*

#### § 65.

1. *Zabrania się wyjścia z portu:*

- 3) *statkom, które nie posiadają ważnych dokumentów bezpieczeństwa;*
- 4) *statkom, które nie czynią zadość wymaganiom określonym w dokumencie bezpieczeństwa odnośnie ilości i kwalifikacji załogi, wyposażenia statku oraz innym warunkom uprawiania żeglugi;*
- 5) *statkom, których zatrzymanie zarządzono w wyniku inspekcji bezpieczeństwa statku przez organ inspekcyjny lub na polecenie kapitanatu portu;*

2. *Zabrania się poruszania po wodach morskich:*

- 1) *) jachtom używanym do sportu lub rekreacji, w tym jachtom komercyjnym i jednostkom rybackim, które nie posiadają na burcie ważnych dokumentów bezpieczeństwa statku oraz nie czynią zadość odnośnie wyposażenia, ilości i kwalifikacji załogi wymaganych odrębnymi przepisami,*

Z kolei zgodnie z art. 25 ust. 1 konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz.U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543):

- 1. *Państwo nadbrzeżne może podejmować na swym morzu terytorialnym działania konieczne do zapobiegania przepływowi, który nie jest nieszkodliwy.*

Zgodnie z ww. ustawą o obszarach morskich RP.... Kapitan Portu jest funkcjonariuszem, przy pomocy którego Dyrektor Urzędu Morskiego wykonuje swoje kompetencje w portach i

przystaniach morskich. Kapitan Portu sprawuje nadzór nad przestrzeganiem zasad bezpieczeństwa określonych m. in. w ww. przepisach.

Wbrew temu co Pan twierdzi w swojej skardze, nie ma podstaw prawnych do uznania, że prawo administracji państwa bandery, jest nadrzędne w stosunku do prawa polskiego (prawo państwa nadbrzeżnego) obowiązującego na polskim obszarze morskim, w tym w polskim porcie.

Reasumując tą część odpowiedzi na skargę, informuję, że Urząd Morski w Gdyni działa w granicach prawa, które w sprawie o której Pan pisze w swojej skardze, na żadnym jej etapie nie zostało naruszone.

Mając na uwadze powyższe Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni odmawia uznania wniesionej skargi i stwierdza jej bezzasadność.

DYREKTOR  
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI  
mgr inż. Anna Stejmaszyk-Świerczyńska

**Pouczenie:**

*Jednocześnie w myśl art. 238 § 1 kodeksu postępowania administracyjnego organ ma obowiązek pouczyć skarżącego o treści art. 239 kpa, w myśl którego, w przypadku gdy skarga, w wyniku jej rozpatrzenia, została uznana za bezzasadną i jej bezzasadność wykazano w odpowiedzi na skargę, a skarżący ponowił skargę bez wskazania nowych okoliczności – organ właściwy do jej rozpatrzenia może podtrzymać swoje poprzednie stanowisko z odpowiednią adnotacją w aktach sprawy, bez zawiadamiania skarżącego.*



# URZĄD MORSKI W GDYNI

www.umgdy.gov.pl

## INFORMACJA DLA KLIENTÓW URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI

### Dane Administratora danych oraz Inspektora Ochrony Danych

Administratorem Państwa danych osobowych będzie Dyrektor Urzędu Morskiego z siedzibą w Gdyni ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia.

Administrator wyznaczył Inspektora Ochrony Danych (IOD) z którym można się kontaktować poprzez e-mail na adres: [iod@umgdy.gov.pl](mailto:iod@umgdy.gov.pl) lub listownie na adres Administratora z dopiskiem „Inspektor Ochrony Danych”.

Do IOD w Urzędzie należy kierować wyłącznie sprawy dotyczące przetwarzania Państwa danych przez Administratora, w tym sprawy dotyczące realizacji praw w zakresie dostępu do swoich danych, ich sprostowania, usuwania, ograniczenia przetwarzania, czy sprzeciwu na ich przetwarzanie.

### Cel przetwarzania

Będziemy przetwarzać Państwa dane osobowe w związku z realizacją obowiązku prawnego ciążącego na administratorze (art. 6 ust. 1 lit. c RODO<sup>1</sup>) oraz wykonywaniem przez administratora zadań realizowanych w interesie publicznym lub sprawowania władzy publicznej powierzonej administratorowi (art. 6 ust. 1 lit. e RODO) na podstawie:

- ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej,
- ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego.

### Odbiorcy danych osobowych

Odbiorcami do których mogą być przekazane Państwa dane osobowych będą strony i uczestnicy postępowań lub organy właściwe do załatwienia wniosku na mocy przepisów prawa, którym Dyrektor Państwa wniosek przekazał.

Odrębną kategorię odbiorców, którym mogą być ujawnione Państwa dane są podmioty uprawnione do obsługi doręczeń<sup>2</sup> oraz podmioty, z którymi Dyrektor zawarł umowę na świadczenie usług serwisowych dla użytkowanych w Urzędzie systemów informatycznych.

### Okres przechowywania danych

Będziemy przechowywać Państwa dane osobowe do chwili załatwienia sprawy, w której zostały one zebrane a następnie – w przypadkach, w których wymagają tego przepisy ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach – przez czas określony w tych przepisach.

### Prawa osób, których dane dotyczą

Zgodnie z RODO przysługuje Państwu:

- prawo dostępu do swoich danych oraz otrzymania ich kopii;
- prawo do sprostowania (poprawiania) swoich danych, jeśli są błędne lub nieaktualne, a także prawo do ich usunięcia, w sytuacji, gdy przetwarzanie danych nie następuje w celu wywiązania się z obowiązku wynikającego z przepisu prawa lub w ramach sprawowania władzy publicznej;
- prawo do ograniczenia lub wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych;
- prawo do wniesienia skargi do Prezesa UODO (na adres Urzędu Ochrony Danych Osobowych, ul. Stawki 2, 00-193 Warszawa).

### Informacja o wymogu podania danych

Podanie danych osobowych w zakresie wymaganym ww. ustawodawstwem jest obligatoryjne, brak podania danych uniemożliwi załatwienie Pani/Pana sprawy.

<sup>1</sup> Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz. Urz. UE L 119 z 4 maja 2016 r., str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 127 z 23 maja 2018 r., str. 2) – nazywanego dalej RODO”

<sup>2</sup> Sytuacja dotyczy głównie podmiotów świadczących usługi doręczania przy użyciu środków komunikacji elektronicznej w tym m.in. ePUAP w związku z § 8 ust. 2 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 września 2011 r. w sprawie sporządzania i doręczania dokumentów elektronicznych oraz udostępniania formularzy, wzorów i kopii dokumentów elektronicznych (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 180)”