

30 października 2024

Jacek Zieliński

(pełnomocnictwo w aktach sprawy)

Wasz znak: **PO2.061.6.2024**

Dyrektor

Urzędu Morskiego w Gdyni

SKARGA

Na podstawie art. 227 KPA ponawiam skargę dotyczącą naruszenia praworządności oraz interesów pana Arturasa Satkunasa. Na wstępie przyznaję, że moja poprzednia skarga napisana została pod wpływem emocji i bez powołania argumentów prawnych opierających się o przepisy prawa polskiego. Jednak wydawało mi się, że wobec oczywistości naruszenia prawa przez pracowników Urzędu Morskiego przeprowadzających inspekcję nie będzie to konieczne, a sprawa zakończy się przeprosinami i ukaraniem przekraczających swe uprawnienia inspektorów. Tak się jednak nie stało, wobec tego ponawiam skargę, tym razem wskazując następujące nowe okoliczności sprawy:

1. Brak podstawy prawnej przeprowadzonej inspekcji jachtu

Zacytowane w odpowiedzi na moją skargę przepisy nie są podstawą przeprowadzenia inspekcji statku. Wprawdzie to po stronie Organu leży obowiązek wskazania podstaw prawnych przeprowadzenia podjętych działań, bowiem: *„Organy administracji publicznej są obowiązane do należytego i wyczerpującego informowania stron o okolicznościach faktycznych i prawnych”* (art. 9 kpa). A taka podstawa nie została ani w protokole nr 38, ani w Pani odpowiedzi wskazana.

Wskazana w protokole (w stopce drugiej strony) podstawa prawna (rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 9 grudnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie) nie może być podstawą tej konkretnej kontroli bowiem, zgodnie z § 1 tego aktu nie dotyczy on statków o obcej przynależności, ani jachtów morskich. Castania jest i jednym i drugim!

Wprawdzie obowiązek wskazania podstawy inspekcji spoczywa na tę inspekcję przeprowadzającym, ale zabawiając się w zgadywanek:

1. Może była to **inspekcja państwa bandery**, o której mowa w art. 18 – 27 ustawy dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1068)? No **NIE**, te przepisy dotyczą statków o polskiej przynależności: „Art. 18. 1. W celu zapewnienia spełniania przez statek o polskiej przynależności wymagań [...]”
2. Może to była **inspekcja państwa portu**, o której mówi art. 35 tej samej ustawy? No cóż, zgodnie z art. 33. ust. 1. pkt. 4 takiej inspekcji nie podlegają jachty rekreacyjne. Chyba nie ma wątpliwości, że Castania jest właśnie takim typem statku morskiego?
3. A może któryś z przepisów rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 10 kwietnia 2024 r. w sprawie inspekcji jachtu morskiego (Dz. U 2024 r. poz. 642)? Och, **NIE!** Ono wydane zostało na podstawie art. 23 ust. 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim (inspekcja państwa bandery). Samo rozporządzenia stanowi zaś: „§ 2. ust. 1. Inspekcji nie przeprowadza się na: [...] 3) jachtach rekreacyjnych o długości do 15 m.” Jacht Castania ma 10 m, a to niewątpliwie mniej niż 15.

A więc z jakiego przepisu prawa Inspektorzy wywiedli swe prawo do przeprowadzenia inspekcji?

2. Brak podstawy prawnej uwag i poleceń

Zostawmy na chwilę kwestię legalności samej kontroli skupmy się na wyszczególnionych w protokole „brakach”. Tu także inspektorzy nie pokusili się o przedstawienie podstaw prawnych stawianych zarzutów, odpowiedź na moją skargę także tych podstaw nie zawiera.

Znów zabawię się w zgadywanke:

(1) Brak map nawigacyjnych na zatokę Gdańską i Gdańsk

Zgaduję, że ten obowiązek inspektorzy kontrolujący jacht wywiedli z konwencji SOLAS. Jednak, nie wiedzieli (zapomnieli?, zignorowali?) fakt istnienia w tej konwencji „Prawidła 3 Wyłączenia (a) Niniejsze prawidła, jeżeli wyraźnie nie postanowiono inaczej, nie mają zastosowania do: (v) - Jachtów rekreacyjnych nie uprawiających żeglugi handlowej.”

(2) Brak publikacji nawigacyjnych nr 11, 12, 17, 18.

Cóż! Tu radosna twórczość PT inspektorów – przyznaję – przerosła mą wyobraźnię. Nie wiem, co Inspektorzy mieli na myśli, oraz na jakiej podstawie prawnej wymyślili sobie ten „brak”, nie znajdujący oparcia w żadnym przepisie prawa.

(3) Brak reflektora radarowego

Tu – jak przypuszczam – panowie Inspektorzy bazowali na § 12 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. , który rzeczywiście (w załączniku nr 1 dział III p. 22) wymaga posiadania reflektora radarowego. Szkopuł polega na tym, że „zapomniano”, że przepisów rozporządzenia nie stosuje się do jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m, które dobrowolnie nie poddały się inspekcji (§ 2 ust. 1 p 3). Takie drobne przeoczenie!

(4) Brak atestu kompasu magnetycznego

Sytuacja analogiczna jak przy (3) - dział III p. 1. Też nie obowiązuje s/y Castania!

(5) Brak potwierdzenia przeglądu PPOŻ sprzętu

Tutaj – jak przypuszczam – Inspektorom skleity się kartki rozporządzenia. Wprowadzie (jak w (3) i (4)) załącznik nr 1 wymienia sprzęt p.poż – ale OCZYWIŚCIE ten załącznik nie dotyczy jachtu Castania. Jednak o przeglądach tego sprzętu traktuje dopiero załącznik nr 2 - dotyczący jachtów >24 m (uwagi 11 i 12 do działu V)!

(6) Kolor koła rat. niezgodne z LSA, bez nazwy statku i portu rejestracji, brak drugiego koła.

Cóż, tu Inspektorzy podali jakiś strzęp informacji odnośnie do aktu prawnego na którego podstawie czegoś się domagali. Jednak kodeks LSA to akt prawa międzynarodowego wydany na podstawie (i w uzupełnieniu) konwencji SOLAS. Jednak owa konwencja co do zasady... nie dotyczy jachtów (Prawidło 3 Wyłączenia).

A rozporządzenie w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie, które wymienia koła ratunkowe (załącznik 1 dział I), tak jak wyżej wskazałem Castania nie dotyczy.

(7) Apteczka przeterminowana

Samej apteczki wymaga **nieobowiązujące s/y Castania** rozporządzenie w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie. Skąd wzięto wymóg nie przeterminowania? Zakładam, że to wrodzona łatwość stawiania zarzutów, niepohamowana znajomością prawa...

(8) 3 rakiety spadochronowe + 1 pławka – do 09/2026

O raketach traktuje to samo nieobowiązujące jachtu Castania rozporządzenie.

(9) Podczas inspekcji nie okazano silnika do łodzi ratowniczej

Mimo usilnych poszukiwań nie zdołałem odnaleźć przepisu, który wymagałby „okazania silnika do łodzi ratowniczej”.

(10) Brak patentu sternika jachtowego

Informuję, że patent sternika jachtowego nie jest wydawany od kilkunastu lat (Rozporządzenie Ministra Sportu z dnia 9 czerwca 2006 r. w sprawie uprawiania żeglarstwa straciło ważność w roku 2010). Wypada się więc zgodzić, że w polskim systemie prawnym brak jest takiego patentu. Nie potrafię zrozumieć, co to ma wspólnego z inspekcją jachtu Castania i dlaczego taki zapis zawarto w protokole kontroli.

3. Brak podstawy prawnej zatrzymania jachtu

Zgodnie z art. 5 p 29 ustawy o bezpieczeństwie morskim termin „**zatrzymanie statku**” zdefiniowano następująco: „*należy przez to rozumieć decyzję zakazującą wyjścia statku w morze z powodu wykrytych uchybień, które pojedynczo lub razem czynią statek niezdatny do żeglugi morskiej*”. Ponieważ zatrzymanie statku Castania spełnia tę definicję – zastosowanie do niego mają przepisy tej ustawy. Tak więc zatrzymanie statku Castania mogło mieć miejsce na podstawie: art. 27 – ale musiałoby to być w wyniku inspekcji państwa bandery (która nie mogła się odbyć) lub art. 38 (inspekcja państwa portu) – która też nie mogła się odbyć (patrz: 1. Brak wskazania podstawy prawnej przeprowadzonej inspekcji jachtu).

Ponadto jeżeli zgodnie z tym, co Pani napisała: „*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.”*

to, wobec wykazania wyżej nieistnienia przepisów obligujących jacht Castania do posiadania wyposażenia wymienionego w powyższych punktach, a także wobec nieistnienia przepisów umożliwiających przeprowadzenie inspekcji jachtu Castania należy dojść do wniosku, że i zatrzymanie statku – będące następstwem powyższych – nie miało podstaw prawnych – czyli było **NIELEGALNE**.

KONKLUZJA

Biorąc pod uwagę powyższe, a także wynikający z nich szereg naruszeń prawa:

- art. 27 ust. 9 lub art. 43 ust 11. Ustawy o bezpieczeństwie morskim: „Przy wykonywaniu obowiązków organ inspekcyjny podejmuje wszelkie środki, aby uniknąć bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia statku w porcie. W przypadku gdy statek jest bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony, armatorowi statku przysługuje odszkodowanie, zgodnie z przepisami Kodeksu cywilnego.”
- Kodeks Karny. Art. 231. § 1. Funkcjonariusz publiczny, który, przekraczając swoje uprawnienia lub nie dopełniając obowiązków, działa na szkodę interesu publicznego lub prywatnego, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3. § 3. Jeżeli sprawca czynu określonego w § 1 działa nieumyślnie i wyrządza istotną szkodę, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.
- KPA art. 6 – 9, art. 107 i art. 109
- itd. itp.

składałam w imieniu mego mocodawcy, na podstawie art. 114 kpa, następującą propozycję:

Dyrektor Urzędu Morskiego:

1. Wystosuje oficjalne przeprosiny za nielegalną inspekcję i zatrzymanie jachtu Castania.
2. Spowoduje przeprowadzenie szkolenia Inspektorów UM w zakresie prawa dotyczącego kontroli jachtów i przepisów ich dotyczących.
3. Spowoduje zwrot kosztów bezpośrednich bezprawnego zatrzymania jachtu w kwocie 490 euro.

Pan Arturas Satkunas:

1. Przyjmie przeprosiny.
2. Odstąpi od ubiegania się o odszkodowanie za bezprawne zatrzymanie jachtu.

W imieniu
Arturasa Satkunasa
Jacek Zieliński