



Gdańsk, dn. 17 lutego 2025 r.

RA 5.2.5/102/2025

### Informacja w sprawie zarządzenia nr 13 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni

Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych od kilku miesięcy prowadzi działania zmierzające do wyjaśnienia zapisów Zarządzenia nr 13 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, zmieniającego zarządzenie „Przepisy portowe”, które mogą utrudnić lub uniemożliwić żeglarzom i innym osobom oraz podmiotom gospodarczym korzystanie z obszaru gdańskiego portu do uprawniania rekreacji i turystyki.

Kluczowe w tej kwestii są zapisy w **§ 104 zarządzenia**, nakładające od 1 stycznia 2025r. obowiązek wyposażania jednostek pływających w radiotelefon VHF, a jednostki wykorzystywane do celów komercyjnych także w AIS (Automatic Identification System).

- I. Zmiana rozporządzenia wprowadza obowiązek wyposażenia wszystkich statków turystycznych i sportowo-rekreacyjnych w radio VHF.

Przepisy § 104 ust. 1, gdzie w poprzednio obowiązującym rozporządzeniu było:

*„§ 104. 1. Poruszanie się statków sportowych w porcie Gdańsk od wejścia głównego do mostu Zielonego, Stągiewnego, Kolejowego oraz w Porcie Północnym jest dopuszczalne po uzyskaniu zgody Służby Dyżurnej kapitanatu portu. Zgodę na wejście/wyjście można uzyskać drogą radiową na kanale 14 UKF **lub telefonicznie.**”*

Obecnie zmienione zostało na:

*„§ 104.1. Poruszanie się statków turystycznych, sportowo-rekreacyjnych w porcie Gdańsk z wyłączeniem Portu Północnego:*

*1) od wejścia głównego do mostu Zielonego, Stągiewnego i Wantowego jest dopuszczalne po uzyskaniu zgody Służby Dyżurnej kapitanatu portu. Zgodę na wejście/wyjście można uzyskać drogą radiową na kanale 14 VHF.*

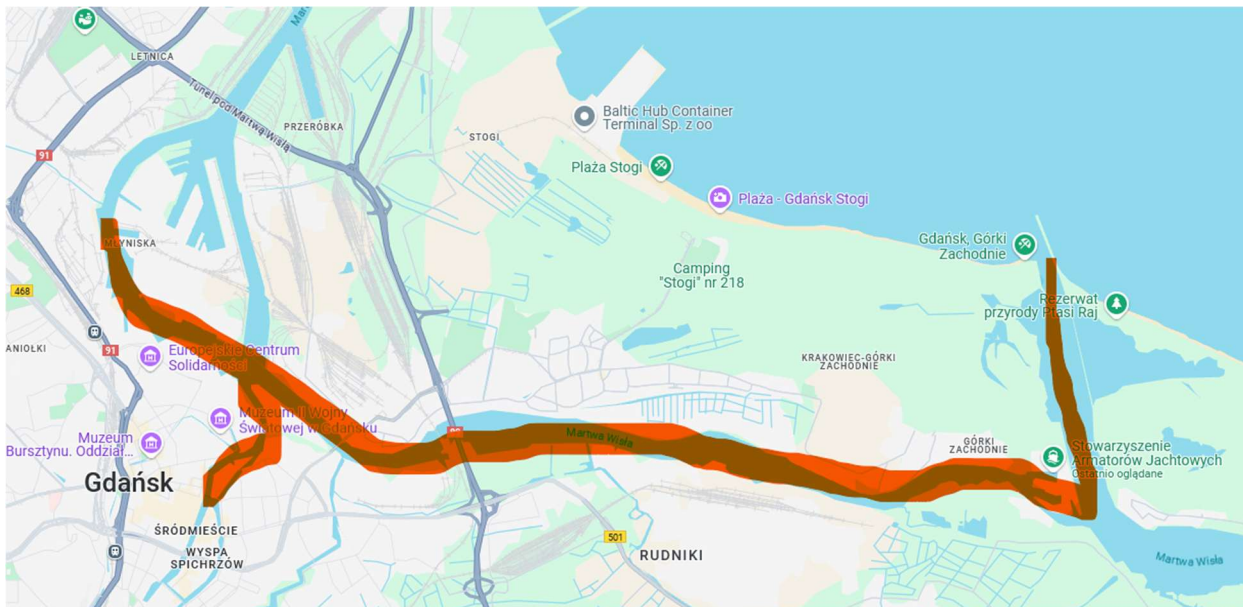
*2) od wejścia w Górkach Zachodnich i z Wisły Martwej przez obrotnicę Płonia do mostu Wantowego jest dopuszczalne po uzyskaniu zgody Służby Dyżurnej Kapitanatu Portu. Zgodę na wejście/wyjście można uzyskać drogą radiową na kanale 14 VHF.”*

**1a. Statki, o których mowa w ust. 1, powinny być wyposażone w radiotelefon VHF od dnia 1 stycznia 2025 r.”**

Nie istnieje w przepisach definicja statku sportowego – natomiast Kodeks Morski definiuje statek jako: „Art. 2. § 1. Statkiem morskim jest każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej, zwane dalej „statkiem””. Z powyższej definicji wynika, że statkami są wszystkie jednostki, od pontonu poprzez kajaki, motorówki, małe żagłówki, aż do dużej jednostki morskiej, poruszające się po wodach morskich.

II. W ust. 6 zniesiono dopuszczenie, które obowiązywało do końca 2024r.

*"6. Ruch jednostek pływających przeznaczonych lub używanych do uprawiania sportu lub rekreacji niewyposażonych w radiotelefon VHF dozwolony jest wyłącznie na trasie od mostu Zielonego, Stągiewnego, przez obrotnicę przy Polskim Haku do Ujścia Wisły Śmiałej do dnia 31 grudnia 2024r."*



Od 1 stycznia 2025 – nie ma już tego obszaru na którym jednostki mogły się poruszać bez VHF – jednostki rekreacyjne oraz VHF i AIS – jednostki komercyjne.

III. dodano nowy ustęp, w wyniku którego:

Wszystkie jednostki komercyjne muszą być wyposażone w AIS oraz VHF.

*„8. Jednostki komercyjne uprawiające żeglugę na akwenie Portu Gdańsk powinny być wyposażone od dnia 1 stycznia 2025 r.:*

*a) w radiotelefon VHF,*

*b) w urządzenie zapewniające automatyczną identyfikację statków AIS.”*

Nie znaleźliśmy definicji „jednostki komercyjnej” jedynie - jacht komercyjny domniemujemy, że jest to tożsame – poniżej definicja jachtu komercyjnego (za Kodeksem Morskim):

*„4) jachcie komercyjnym - należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany w żegludze morskiej lub w żegludze śródlądowej, wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, w ramach prowadzenia działalności polegającej na:*

*a) odpłatnym przewozie osób,*

*b) odpłatnym wykonywaniu rejsów szkoleniowych,*

*c) odpłatnym udostępnianiu statku w celach:*

*– amatorskiego połowu ryb w rozumieniu art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 18 kwietnia 1985 r. o rybołóstwie śródlądowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 883) lub*

*– rybołóstwa rekreacyjnego w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 22 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołóstwie morskim,*

*d) odpłatnym udostępnianiu statku obsadzonego załogą,*

*e) każdym innym odpłatnym wykorzystaniu lub udostępnianiu statku*

*- o ile w ramach tej działalności nie jest używany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;”*

## Podsumowanie:

Ustawa o bezpieczeństwie morskim w art. 110 stanowi, że: (ust. 1) „*Jachty morskie mogą uprawiać żeglugę na wodach morskich po spełnieniu wymagań w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi, dotyczących w szczególności środków ratunkowych, sprzętu sygnałowego, nawigacyjnego i ochrony przeciwpożarowej, urządzeń radiokomunikacyjnych i wyposażenia pokładowego, w zależności od długości jachtu oraz rejonu pływania, określonych na podstawie ust. 4.*” „Jachtami” zaś, w rozumieniu tych przepisów, są także: kajaki, rowery wodne, motorówki itp. Co oznacza, że ustawodawca dał prawo uprawiania żeglugi wszystkim (jachtom) po spełnieniu wymagań określonych w rozporządzeniu.

Pani Dyrektor Urzędu Morskiego swoim zarządzeniem odbiera to prawo części jachtów, mimo, że spełniają one wymogi określone ustawą i rozporządzeniem (art. 110).

Dlatego uważamy, że jest podstawa do zaskarżenia tego zarządzenia DUM. Ponieważ zgodnie z art. 63. ust 1. ustawy o wojewodzie i adm. rządowej: „Každy, czyj interes prawny lub uprawnienie zostały naruszone przepisem aktu prawa miejscowego, wydanym przez wojewodę lub organ niezespólonej administracji rządowej, w sprawie z zakresu administracji publicznej, może zaskarżyć przepis do sądu administracyjnego.”

Przepisy portowe wydawane są na podstawie art. 84 ustawy o bezpieczeństwie morskim. Przepis ten precyzuje (ust 2), że:

*„W zarządzeniu, o którym mowa w ust. 2, określone zostaną w szczególności sprawy dotyczące:*

- 1) bezpieczeństwa ruchu statków;*
- 2) korzystania z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego;*
- 3) utrzymania porządku w portach.”*

Naszym zdaniem sprawa wyposażenia jachtów nie może być zatem regulowana takim aktem prawa miejscowego (Zarządzeniem dyrektora UM w sprawie przepisów portowych). Wynika to z Zasad Techniki Prawodawczej (ustawa) oraz ZDROWEGO ROZSĄDKU.

Dodatkowymi argumentem w skardze byłby fakt stwierdzenia przez Urząd Morski, że przedmiotowa regulacja nie oddziałuje na podmioty gospodarcze i nie wymaga konsultacji społecznych, a także nie wpłynie na rynek pracy (w załączeniu przedstawiamy Ocenę Skutków Regulacji).

Uważamy jednak, że przed wstąpieniem na drogę sądową, warto spróbować podjąć mediacje z Urzędem Morskim. Zaskarżenie nowych przepisów to ostateczność, z którą wiążą się dodatkowe koszty, be żadnej gwarancji, że Wojewódzki Sąd Administracyjny podzieli nasze poglądy.

Dlatego w pierwszym kroku planujemy doprowadzić do spotkania możliwie szerokiej reprezentacji osób i podmiotów, których dotyczą nowe przepisy z Dyrekcją Urzędu Morskiego w Gdyni i tą drogą przedstawić nasze argumenty, doprowadzić do wyjaśnienia oraz spróbować wypracować kompromis. Jeżeli ze strony Urzędu nie będzie chęci współpracy, rozważymy zaskarżenie rzeczonych przepisów.

W obu tych przypadkach liczymy na poparcie jak największej grupy osób, klubów, podmiotów gospodarczych, które zostały dotknięte znowelizowanymi przepisami, dlatego prosimy o oficjalne poparcie naszej inicjatywy (odpowieź na tego maila ze informacją o poparciu).

Jesteśmy też otwarci na wszelkie propozycje i inicjatywy prowadzące do bezkonfliktowego rozwiązania – prosimy o ich przekazanie w dowolnej formie (mail, sms, whatsapp, telefon), mogą to być na przykłady rozwiązań obowiązujących w innych portach Bałtyku czy Europy, jako



przykład dobrej praktyki, gdzie przemysł komercyjny, współegzystuje z rekreacją i turystyką wodną, bez zbędnych regulacji i ograniczeń.

Jako SAJ możemy się podjąć kampanii informacyjnej i edukacyjnej wraz z zainteresowanymi podmiotami, co powinno przysłużyć się zwiększeniu bezpieczeństwa wszystkich jednostek na terenie Portu Gdańsk.

Osoby i podmioty, które wyrażą zainteresowanie naszą inicjatywą, będziemy na bieżąco informować o wszelkich aktywnościach w temacie podejmowanych przez SAJ.

Ze strony SAJ temat prowadzi Grzegorz Rompa (tel.whatsapp.,sms: +48 665 280 018, mail: grzegorz.rompa@saj.org.pl).

Z poważaniem



Maciej Horeczy  
Prezes Rady Armatorskiej SAJ

#### **Załączniki:**

- a) Kopia Oceny Skutków Regulacji
- b) Granica Portu Gdańskiego

Przepisy oraz linki:

1. **Zarządzenie zmieniające zarządzenie Przepisy portowe**  
<https://www.umgd.gov.pl/wp-content/uploads/2024/12/lex-pomor-2024-5128-zarządzenie-zmieniajace-1.pdf>
2. Kodeks Morski  
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20011381545/U/D20011545Lj.pdf>
3. Ustawa z 18 sierpnia 2011 o **bezpieczeństwie morskim**:  
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu20112281368>
4. Rozporządzenie z 28 lutego 2012 r. w sprawie **bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie** (wydane na podstawie art. 110 ust 4 ustawy o bezp. morskim)  
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20120000326/O/D20120326.pdf>
5. Ustawa o obszarach morskich RP i administracji morskiej  
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu19910320131>
6. Ustawa z 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie  
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu20090310206>
7. Rozporządzenie w sprawie Zasad Techniki Prawodawczej  
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20160000283>
8. Strona Wojtki Bartoszyńskiego – przepisy ujednolicone  
[https://wojtekbartoszynski.pl/publikacje/pp\\_UMG.pdf](https://wojtekbartoszynski.pl/publikacje/pp_UMG.pdf)

**Załącznik 1: Kopia Oceny Skutków Regulacji**

**Ocena Skutków Regulacji (OSR)**

*do projektu Obwieszczenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni*

w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu zarządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni  
**Przepisy Portowe**

**Podmioty, na które oddziałuje regulacja**

Regulacja nie oddziałuje na podmioty gospodarcze i nie wymaga konsultacji społecznych.....

**Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych**

Nie wymaga konsultacji społecznych

**Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Nie wpływa na sektor finansów publicznych, budżet państwa i jednostek samorządu terytorialnego

**Wpływ regulacji na rynek pracy**

Brak wpływu na rynek pracy.

..... w tym

## Załącznik 2: Granica Portu Gdańskiego

