



**RZECZPOSPOLITA POLSKA**  
**Rzecznik Praw Obywatelskich**

**RPO-540457-XIX/06/KS**

00-090 Warszawa Tel. centr. 0-22 551 77 00  
Al. Solidarności 77 Fax 0-22 827 64 53

Warszawa, 20/08/2008r.

**Szanowny Pan**  
**Mirosław Drzewiecki**  
**Minister Sportu i Turystyki**  
**ul. Senatorska 14**  
**00 - 921 Warszawa**

### ***Szanowny Panie Ministrze***

Do Biura Rzecznika Praw Obywatelskich wpłynęło wiele skarg dotyczących przepisów polskiego prawa (ustaw, rozporządzeń, aktów prawa miejscowego - w szczególności zarządzeń porządkowych Dyrektorów Urzędów Morskich), które zdaniem skarżących, skutecznie utrudniają uprawianie żeglarstwa rekreacyjnego przez polskich żeglarzy.

Skargi dotyczą przede wszystkim:

1. sposobu reprezentacji środowisk żeglarskich podczas prac legislacyjnych dotyczących tej dziedziny oraz ustawowego ograniczenia ilości ogólnokrajowych związków sportowych do jednego - Polskiego Związku Żeglarskiego (z mocy art. 11 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o sporcie kwalifikowanym - Dz. U. Nr 155, poz. 1298 ze zm.);
2. regulacji dotyczącej obowiązkowego posiadania uprawnień do prowadzenia jachtów, czyli kwestii uregulowanych przez przepisy ustawy z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej (tekst jednolity Dz. U. z 2007 r., Nr 226, poz. 1675), w tym zwłaszcza odnoszący się do żeglarstwa przepis art. 53a tej ustawy.
3. obowiązku rejestracji statków używanych na wodach śródlądowych do uprawiania sportu lub rekreacji;
4. przepisów ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1502 ze zm.), w szczególności wydawanych przez Dyrektorów Urzędów Morskich na podstawie art. 48 tej ustawy powszechnie obowiązujących przepisów prawa (zarządzeń porządkowych).

W tym miejscu należy wyraźnie podkreślić, iż **Rzecznik Praw Obywatelskich dostrzega korzystne zmiany prawa regulującego uprawianie żeglarstwa**. Przyjęty kierunek zmian legislacyjnych czyni nieaktualnymi część skarg otrzymanych dotychczas przez Rzecznika. W szczególności zmiany treści art. 53a ustawy z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej, które weszły w życie z dniem 1 stycznia 2008 r. są ważne dla zniesienia nieuzasadnionych ograniczeń swobodnego dostępu do uprawiania żeglarstwa. Rzecznik Praw Obywatelskich, doceniając dokonane już zmiany widzi potrzebę konsekwentnego ich kontynuowania, aż do stanu, w którym zostaną zniesione nieuzasadnione ograniczenia w tym zakresie, tak jak to ma miejsce w krajach, w których żeglarstwo rozkwita (kraje skandynawskie, Wielka Brytania, Niemcy). Ze względu na ogromne zainteresowanie żeglarstwem również w Polsce, możliwe jest jego upowszechnienie w skali podobnej, jak w krajach żeglarsko najbardziej zaawansowanych. Zmiany legislacyjne umożliwiające szeroki dostęp obywateli do uprawiania żeglarstwa są warunkiem koniecznym do osiągnięcia tego celu. Poza dyskusją są przy tym nadzwyczajne wartości społeczne żeglarstwa, w szczególności wychowawcze, edukacyjne, zdrowotne, krajoznawcze, kulturowe. Żeglarstwo jest doskonałą szkołą charakteru, uczy wytrwałości i samodyscypliny, odwagi i odpowiedzialności; wyrabia postawę spolegliwego współpracownika. Cechy te są konieczne w budowie społeczeństwa obywatelskiego, co zawsze było celem Rzecznika Praw Obywatelskich.

W ogólności wskazać można, że środowiska reprezentujące przede wszystkim żeglarzy rekreacyjnych, uprawiających często żeglarstwo na własnych jachtach, tak na wodach śródlądowych jak i na morzu, zarzucają tym regulacjom nadmierny formalizm, ingerencję przepisów prawa w sfery, w których są one niepotrzebne i nieskuteczne, niedostosowanie do realiów żeglarstwa, świadczące o nieznamości przedmiotu regulacji przez ustawodawcę, niedostosowanie środków do deklarowanych celów, a w niektórych wypadkach wręcz tworzenie korupcyjnej sytuacji konfliktu interesów. Skutkiem tego, według skarżących było masowe unikanie wpisów jachtów w polskich rejestrach i pływanie pod banderami państw, których przepisy są znacznie mniej restrykcyjne. Ponadto hamowanie rozwoju żeglarstwa przekłada się na spowolniony rozwój gospodarczy miejscowości, które są potencjalnie bardzo korzystnie położone na wybrzeży morskim oraz nad jeziorami.

#### *Ad. 1*

Jeśli chodzi o wyłączną pozycję Polskiego Związku Żeglarskiego, to należy zgodzić się ze stanowiskiem Ministerstwa Sportu wyrażonym w piśmie do Rzecznika Praw Obywatelskich z dnia 9 listopada 2006 r., numer DPK-4954/06/WCz, w myśl którego „zgodnie z przyjętym założeniem w doktrynie i w praktyce światowej, prawidłowe jest by w jednej dyscyplinie funkcjonował jeden Polski Związek Sportowy

o zasięgu ogólnokrajowym". Stanowisko to, uzasadniające regulację zawartą w art. 11 ustawy o sporcie kwalifikowanym wypada uznać za zgodne ze standardem międzynarodowym jak i krajowym, dotyczącym innych dyscyplin. Należy jednak zwrócić uwagę, że zasada ta dotyczy i powinna dotyczyć jedynie sportu kwalifikowanego. Wziąwszy pod uwagę wielokrotnie podnoszony argument środowisk żeglarskich, że członkami klubów zrzeszonych w PZŻ jest zaledwie około 5% osób uprawiających żeglarstwo, uznać trzeba, że nie ma podstaw, by Polski Związek Żeglarski uchodził za reprezentanta woli uprawiających żeglarstwo rekreacyjne. Jego rola powinna się zatem ograniczać do regulowania, przygotowywania i organizowania zawodów sportowych i w tym zakresie może być też Związek uznawany za reprezentanta środowiska żeglarzy-sportowców. Poza nawiasem jego działania powinna pozostać nieporównanie szersza sfera żeglarstwa rekreacyjnego.

Trudno sobie wyobrazić by na przykład Polski Związek Piłki Nożnej był uznawany za reprezentanta nie tylko klubów w nim zrzeszonych, ale także amatorów, którzy swój wolny czas spędzają grając rekreacyjnie w piłkę na osiedlowym boisku czy w parku.

#### *Ad. 2*

Wymóg posiadania patentu PZŻ do uprawiania żeglarstwa wynika obecnie z art. 53a ust. 3 ustawy o kulturze fizycznej. Rozwiązanie to jest jednak co do zasady kontrowersyjne.

Po pierwsze, zachodzi pytanie czy uzasadniony jest wymóg posiadania jakichkolwiek uprawnień do uprawiania żeglarstwa śródlądowego. Jakie dobra chronione prawem nakazują tak radykalne wkroczenie w sferę chronionych konstytucyjnie (art. 21 i 64 Konstytucji) uprawnień właścicielskich (prawa korzystania z własnego jachtu)? Analiza uzasadnień projektów ustaw zmieniających przepisy ustaw w tym zakresie nie daje odpowiedzi na to pytanie. Mowa jest tam tylko o tym, że żeglarstwo jest uznawane za sport niebezpieczny, bez wskazania podstaw takiej tezy oraz, że chodzi o zagrożenie dla dóbr innych osób, bez wskazania jakich.

Z uwagi na fakt, że art. 53a ust. 3 zwalnia z obowiązku posiadania jakichkolwiek uprawnień osobę prowadzącą jednostkę do 7,5 metra długości, a więc najmniejszą i, z uwagi na łatwą wywracalność, najniebezpieczniejszą dla załogi jednostkę, nie można uznać, że to administracyjne ograniczenie ma służyć ochronie życia i zdrowia załogi. Również ryzyko spowodowania szkód na zdrowiu u innych uczestników ruchu wodnego, w razie spowodowania ewentualnej kolizji, jest, biorąc pod uwagę możliwą do rozwinięcia prędkość pod żaglami, znikome. Jeśli zaś chodzi o ochronę mienia, to wydaje się, że odpowiedzialność cywilna zapewnia wystarczającą ochronę, tym bardziej

jeśli uwzględni się powszechność ubezpieczeń w tym zakresie, których cena - jak to jest w wielu krajach o liberalniejszych przepisach - zapewne byłaby w praktyce uzależniona od posiadanych kwalifikacji czy doświadczenia.

Nie można też zapominać o tym, że ewentualne spowodowanie kolizji może się wiązać z odpowiedzialnością karną, za spowodowania katastrofy w ruchu wodnym. Czy zatem ochrona prawa cywilnego, zwłaszcza w obliczu wspomnianej powszechności umów ubezpieczenia, oraz prawa karnego nie są wystarczające dla ochrony wymienionych dóbr prawnych?

Stowarzyszenia żeglarskie podnoszą, że w wielu krajach o znacznie bogatszych tradycjach żeglarskich brak jest w ogóle administracyjnego wymogu posiadania kwalifikacji. Patenty służą wyłącznie do okazania ich ubezpieczycielowi w celu uzyskania odpowiedniej zniżki. Brak administracyjnego zakazu prowadzenia jachtu bez odpowiednich uprawnień nie prowadzi w tych krajach do obniżenia kwalifikacji żeglarzy i w związku z tym do zmniejszonego bezpieczeństwa. Jak argumentują stowarzyszenia żeglarskie, w krajach tych (choćby anglosaskich) uzyskanie patentu wiąże się z posiadaniem wysokich praktycznych kwalifikacji. Tymczasem w Polsce administracyjny wymóg posiadania patentu nie wpływa na podwyższenie poziomu kwalifikacji żeglarzy. W praktyce bowiem wymóg ten obniża poziom szkół żeglarskich, ponieważ gwarantuje szkołom żeglarskim klientelę, nawet jeśli oferowane szkolenie i przeprowadzany egzamin nie spełniają należytych standardów. W modelu, w którym patent nie byłby administracyjnym obowiązkiem, a świadectwem wyróżniających kwalifikacji, szkoły oferujące niski standard usług nie miałyby racji bytu - albo bowiem zaczęłyby oferować usługi na naprawdę wysokim poziomie albo zostałyby „wypchnięte” z rynku.

Kolejnym problemem jest niespójność przepisów regulujących dostęp do uprawiania żeglarstwa, w szczególności sformułowanie art. 53a ust. 3, zgodnie z którym obowiązek posiadania odpowiednich uprawnień nie obejmuje prowadzących jachty żaglowe o długości kadłuba do 7,5 m oraz motorowe o mocy silnika poniżej 10 kW. Skoro zaś zgodnie z art. 5 ust. 2 ustawy o żegludze śródlądowej za statek o napędzie mechanicznym uznaje się „statek posiadający mechaniczne urządzenie napędowe, niezależnie od sposobu ich zamocowania” (tak też Departament Prawno-Legislacyjny Ministerstwa Infrastruktury w piśmie do Biura Rzecznika Praw Obywatelskich z dnia 8 sierpnia 2005 r., numer SP21-020-144/05), przepis ten prowadzi do wniosku podważającego celowość wprowadzania tego typu ograniczeń, zwłaszcza w taki niespójny wewnętrznie sposób. Z treści tego przepisu wynika bowiem, że każda jednostka, choćby wyposażona - jak w przytłaczającej większości przypadków jachtów śródlądowych - w silnik zaburtowy, przyczepny - jest uznawana za statek o napędzie mechanicznym. To zaś oznacza, że jacht o dowolnej długości można prowadzić bez

żadnych uprawnień, o ile tylko za burta wisi silnik o mocy nie większej niż 10 kW. Wystarczy więc umocować silnik o odpowiedniej mocy, żeby jacht, choćby kolosalnych jak na warunki żeglugi śródlądowej rozmiarów, można było prowadzić bez żadnych uprawnień.

Wobec zmiany treści art. 53a ustawy z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej zaistniała konieczność wydania nowych przepisów wykonawczych. Rzecznik Praw Obywatelskich zainteresowany jest stanem prac w tej materii; od czasu wejścia w życie zmiany ustawowej mija już bowiem ósmy miesiąc.

Ciągle więc pozostają nieuregulowane istotne kwestie dotyczące zasad uprawiania żeglarstwa rekreacyjnego. Dotyczy to w szczególności „kwalifikacji niezbędnych do uprawiania żeglarstwa”. Żadna norma prawna nie wskazuje, jakie kwalifikacje mają być potwierdzone przez tzw. patenty żeglarskie, jakie umiejętności praktyczne i jaką wiedzę teoretyczną kandydatów egzaminy mają sprawdzać. W praktyce brak regulacji oznacza pozostawienie tej kwestii swobodnemu uznaniu Polskiego Związku Żeglarskiego. To zaś oznacza, że korzystanie z konstytucyjnie chronionego prawa własności (własności jachtu) jest uzależnione od uznaniowej decyzji jednego, „prywatnego” stowarzyszenia.

Należy również zwrócić uwagę, iż ustawa o kulturze fizycznej używa terminu „żeglarstwo” bez jego zdefiniowania. Przepis art. 53a nie zawiera bowiem definicji żeglarstwa; co prawda przepis ten w obecnym brzmieniu zawiera próbę zdefiniowania „uprawiania żeglarstwa”, jednak w sposób budzący wątpliwości, gdyż ogranicza „uprawienie żeglarstwa” do „prowadzenia statków” bez należytego wyjaśnienia tej drugiej kategorii pojęcowej. Ta skąpa „definicja” obarczona jest więc błędem logicznym (*ignotum per ignotum*). Zarówno w ustawie jak i w rozporządzeniu Ministra Sportu z dnia 9 czerwca 2006 r. o uprawianiu żeglarstwa mowa jest o żeglarstwie oraz żeglarstwie motorowym.

W tym miejscu należy podkreślić ważną dla rozwoju żeglarstwa w Polsce zmianę prawa poprzez wprowadzenie uznawania w naszym Kraju uprawnień do uprawiania żeglarstwa uzyskanych w innym państwie (art. 53a ust. 4 ustawy o kulturze fizycznej). Ta zmiana normatywna jest dużym krokiem we właściwym kierunku, który jest przez Rzecznika Praw Obywatelskich doceniany.

Pomimo właściwego kierunku zmian prawa zmierzających do zniesienia nieuzasadnionych ograniczeń pozostały aktualne wątpliwości dotyczące obowiązku wpisu do rejestru statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu i rekreacji.

Należy postawić pytanie: czy obowiązkowy państwowy rejestr jachtów rekreacyjnych w ogóle jest konieczny? Czy obowiązek wpisu do takiego rejestru nie stoi w sprzeczności z art. 51 ust. 2 Konstytucji, zakazującym władzy publicznej gromadzenie informacji innych niż niezbędne w demokratycznym państwie prawnym?

W uzasadnieniach projektów kolejnych ustaw regulujących to zagadnienie mowa jest tylko o „konieczności” uregulowania tego zagadnienia, brak jednak wskazania z czego ta „konieczność” miałyby wynikać. Brak jest odpowiedzi na pytanie jakemu celowi ma ta obowiązkowa rejestracja służyć, dlaczego informacje o tych jachtach są „niezbędne w demokratycznym państwie prawa”?

Można się tu odwołać do porównania z dziedziny transportu lądowego – obowiązek rejestracji samochodów nie budzi wątpliwości, zaś wprowadzenie obowiązkowej rejestracji rowerów zostałoby uznane za niecelową przesadę. Nie jest trudno wskazać powody dla jakich rejestracja pojazdów mechanicznych jest obligatoryjna, takich jak choćby ryzyko spowodowania samochodem znacznej szkody w zdrowiu i majątku innych osób i związana z tym konieczność ustalenia sprawcy wypadku. Ani wysoka wypadkowość, ani częstotliwość kradzieży rowerów nie stanowią dla nikogo uzasadnienia wprowadzenia obowiązku rejestracji rowerów. Dlaczego więc ustawodawca uznaje rejestrację jachtów żaglowych za konieczną?

W praktyce rowery posiadają indywidualny numer nadany przez producenta, a często są dobrowolnie w niewidoczny sposób znakowane przez policję w celu umożliwienia ich identyfikacji w razie kradzieży. Zapewne tak samo byłoby z jachtami, gdyby ich rejestracja nie była obowiązkowa. Zakłady ubezpieczeniowe, do których zgłaszałyby się właściciele jachtów pragnący je ubezpieczyć, wymagałyby przecież możliwości jakiegoś jednoznacznego zidentyfikowania mienia ubezpieczanego. Funkcje organów rejestracyjnych mogłyby wówczas pełnić uznane przez ubezpieczycieli organizacje żeglarskie, jak choćby PZZ. Dobrowolna rejestracja jachtów byłaby prawdopodobnie równie powszechna, a jednak nie wiązałyby się z administracyjnym przymusem dla właścicieli. Poza tym organizacje rejestrowe byłyby znacznie lepiej zorientowane w realiach żeglarskich, mogłyby znacznie szybciej i rozsądniej reagować na zmiany w tej dziedzinie i zapewne bez najmniejszego trudu uniknąć błędów, jakie popełnił ustawodawca.

Na wstępie należy zauważyć, że sytuacja w zakresie zarządzeń porządkowych wydawanych przez Dyrektorów Urzędów Morskich zmieniła się ostatnio w kierunku zgodnym z oczekiwaniami stowarzyszeń żeglarskich. Zmiana ta wiąże się z nowelizacją zarządzeń porządkowych Dyrektorów Urzędów Morskich w Gdyni, Słupsku i Szczecinie (odpowiednio: z 30 kwietnia 2007, 16 maja 2007 oraz 11 maja 2007 opublikowane w Dziennikach Urzędowych odpowiednich województw), które zniosły obowiązek inspekcji jachtów o długości całkowitej do 15 m oraz uznały dotychczas obowiązkowe wyposażenie jachtu za zalecane.

Zmiany te idą we właściwym kierunku. Dotychczasowy stan, w którym przepisy regulowały, nawet na pokładzie najmniejszych jednostek żaglowych, obowiązek posiadania np. linijki o długości 30 cm czy kompletu przepisów portowych były nie tylko nierealistyczne, ale stanowiły także ingerencję w konstytucyjnie chronione prawo własności przy wyolbrzymieniu znaczenia stanowiących podstawę tej ingerencji względów ochrony zdrowia i życia.

Kwestia wymaga jednak bliższego przyjrzenia się z punktu widzenia systemu źródeł prawa. Należy zauważyć, że na podstawie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, Dyrektorzy Urzędów Morskich są upoważnieni do wydawania dwojakiego rodzaju przepisów powszechnie obowiązujących: zarządzeń wydawanych na podstawie upoważnień zawartych w innych ustawach (art. 47 ustawy) oraz zarządzeń porządkowych (art. 48 ust. 1).

Wydawanie tych ostatnich obwarowane jest dodatkowymi warunkami. Dopuszczalne one są tylko w zakresie nieunormowanym w innych przepisach oraz tylko jeśli jest to niezbędne dla ochrony życia, zdrowia, mienia lub ochrony środowiska. Wydawanie tych przepisów powinno zatem stanowić swoiste *ultima ratio* - upoważnienie do wydawania tych przepisów należy interpretować ściśle mając na uwadze konstytucyjny porządek źródeł prawa z jednej strony, z drugiej zaś konieczność ochrony tych dóbr które zostały w art. 48 ust. 1 wymienione. Przepisy te powinny stanowić absolutny wyjątek i być wydawane tylko wtedy gdy wymaga tego zwłaszcza nagły, nieoczekiwany rozwój sytuacji. Za takim stanowiskiem przemawia możliwość zastosowania przyspieszonego, odbiegającego od regulacji zawartej w ustawie z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2005 r., Nr 190, poz. 1606 ze zm.), trybu ogłaszania tych przepisów (przez obwieszczenia w portach i przystaniach, a nawet drogą radiową - art. 48 ust. 6 ustawy).

Niestety dotychczasowa praktyka pokazuje, że przepis art. 48 ust. 1 ustawy jest traktowany jak swoista norma blankietowa, dzięki której wprowadzić można rozmaite nakazy i zakazy o charakterze trwałym i powszechnym. Budzi to

wątpliwości co do konstytucyjności wydanych w ten sposób przepisów. Jakkolwiek Konstytucja w art. 94 wprost dopuszcza możliwość stanowienia przez terenowe organy administracji rządowej przepisów powszechnie obowiązujących, to jednak wydaje się, że ustawowe podstawy wydawania takich aktów powinny być przynajmniej tak ściśle określone jak to jest w przypadku rozporządzeń (art. 92 Konstytucji). Skoro bowiem Konstytucja w tak ścisły sposób ogranicza działalność prawotwórczą centralnych organów państwa, to przyznanie swobody organom terenowym administracji uznać by należało za niedopuszczalną niekonsekwencję ustawodawcy konstytucyjnego. Domniemanie racjonalnego ustawodawcy nakazuje więc przyjąć, że przepisy powszechnie obowiązujące wydawane przez terenowe organy administracji rządowej podlegają przynajmniej tak ścisłym rygorom jak rozporządzenia.

O ile więc regulacje dotyczące organizacji ruchu wodnego w pobliżu portów czy też działania związane ze zwalczaniem rozprzestrzenienia się w morzu substancji zagrażających zdrowiu ludzi bądź środowisku uznać trzeba będzie za dopuszczalne i uzasadnione, o tyle przepisy nakazujące określone wyposażenie jachtu wyraźnie nadużywają tego ogólnego upoważnienia ustawowego. Przykładem tego może być zarządzenie porządkowe Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 2 kwietnia 2005 r. w sprawie bezpieczeństwa żeglugi morskich statków sportowych o długości całkowitej do 24 m (Dz. U. Woj. Pom. Nr 62, poz. 1426 ze zm.). Zarządzenie to nie reguluje jakichś konkretnych zachowań, które byłyby uwarunkowane specyfiką wybrzeża czy wód morskich w okolicach Gdyni. Nie widać zatem powodu dla którego kwestie te miałyby być regulowane aktem prawa miejscowego, a nie np. rozporządzeniem ministra. Jest przecież oczywiste, że różnice pomiędzy aktami wydawanymi w Gdyni, Słupsku i Szczecinie oznaczać mogą, że jacht płynący w rejs Gdańsk-Świnoujście będzie musiał dostosować swoje wyposażenie do przepisów obowiązujących na obszarach właściwości poszczególnych Urzędów Morskich. Dopuszczony do rejsu w jednym porcie, w drugim może zostać zatrzymany ze względu na niespełnienie norm bezpieczeństwa.

Wydaje się więc, że kwestie ogólne, takie jak wyposażenie jachtów, powinny być regulowane aktem powszechnie obowiązującym na obszarze całego państwa. Najwłaściwsze byłoby tu więc rozporządzenie właściwego ministra (wymagałoby to oczywiście wprowadzenia do ustawy odpowiedniego upoważnienia). Dyrektorzy Urzędów Morskich regulowaliby natomiast tylko takie kwestie, które wiążą się ze specyfiką danego regionu (np. regulowanie ruchu wodnego, wyznaczanie wysypisk śmieci) oraz reagowaliby na zdarzenia tymczasowe czy nagłe (np. tymczasowa regulacja ruchu w związku z pogłębieniem torów wodnych czy katastrofą). Takie rozwiązanie odpowiadałoby zarówno wymogom Konstytucji jak i racjonalności.



Wobec powyższego, działając z upoważnienia Rzecznika Praw Obywatelskich, na podstawie art. 16 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich (tekst jednolity Dz. U. z 2001, Nr 14, poz. 147) uprzejmie proszę o ustosunkowanie się do powyższych twierdzeń pod kątem potrzeby podjęcia stosownej inicjatywy ustawodawczej.

***Z poważaniem***

Z upoważnienia  
Rzecznika Praw Obywatelskich

*/-/ Stanisław Trociuk*  
Zastępca Rzecznika Praw Obywatelskich