SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-200-26

Druk nr 3397

Warszawa, 16 listopada 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą.

Projekt ma charakter deregulacyjny.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

Donald Tusk

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Projekt

U S T A W A

z dnia

o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą[1)]

Art. 1. W ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309 oraz z 2026 r. poz. 1004) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 4a otrzymuje brzmienie:

„Art. 4a. Do statków morskich używanych do celów sportowych lub rekreacyjnych, w tym morskich jachtów rekreacyjnych i komercyjnych w rozumieniu ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2026 r. poz. 529), zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim", stosuje się Kodeks morski z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunku lub pasażerów oraz przepisów o awarii wspólnej.";

2) w art. 7 dotychczasową treść oznacza się jako § 1 i dodaje się § 2 w brzmieniu:

„§ 2. Statek o polskiej przynależności ma jednego armatora.";

3) po art. 7 dodaje się art. 7a w brzmieniu:

„Art. 7a. § 1. Kapitan statku o obcej przynależności przebywającego na polskich obszarach morskich w rozumieniu art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2026 r. poz. 1305), zwanych dalej „polskimi obszarami morskimi", jest uważany za osobę upoważnioną do odbioru pism skierowanych do właściciela statku, jego armatora lub przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za eksploatację statku w rozumieniu Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (Kodeks ISM), określonego w rozdziale IX Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r., zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz Protokołem przyjętym

---

[1)] Niniejszą ustawą:

1) zmienia się ustawy: ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, ustawę z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej, ustawę z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski, ustawę z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym, ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, ustawę z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich i ustawę z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim;
2) uchyla się ustawę z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich.

w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 869 i 2029, z 2017 r. poz. 142 oraz z 2024 r. poz. 1778), zwanej dalej „Konwencją SOLAS”, z uwzględnieniem art. 202.

§ 2. W przypadku statku, o którym mowa w § 1, bez kapitana oraz bez uprawnionego do odbioru pism przedstawiciela lub agenta morskiego, o którym mowa w art. 202, wszelkie pisma, w tym pisma w postępowaniu administracyjnym lub sądowym, skierowane do podmiotów, o których mowa w § 1, składa się do dyrektora urzędu morskiego właściwego miejscowo dla lokalizacji statku.

§ 3. Dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie ogłasza informację w języku polskim i angielskim o wpływie pisma, o którym mowa w § 2, na tablicy ogłoszeń kapitanatu i bosmanatu portu właściwego dla miejsca postoju statku oraz na stronie internetowej urzędu morskiego. Pismo uznaje się za doręczone po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia informacji o jego wpływie. Informację usuwa się po upływie 30 dni od dnia jej umieszczenia na tablicy ogłoszeń kapitanatu i bosmanatu portu właściwego dla miejsca postoju statku oraz na stronie internetowej urzędu morskiego, a pismo przechowuje się przez okres 2 miesięcy od dnia jego otrzymania przez dyrektora urzędu morskiego. W okresie przechowywania pismo jest wydawane adresatowi lub osobie upoważnionej do odebrania pism do niego skierowanych.

§ 4. W przypadku gdy pismo, o którym mowa w § 2, nie zostało odebrane w trybie przewidzianym w § 3, dyrektor urzędu morskiego zwraca pismo nadawcy. Pismo takie nadawca pisma pozostawia w aktach sprawy ze skutkiem doręczenia.”;

4) w tytule I po art. 8 dodaje się art. 8a–8d w brzmieniu:

„Art. 8a. Organem rejestrowym w rozumieniu niniejszej ustawy jest dyrektor urzędu morskiego określony w przepisach wydanych na podstawie art. 22a § 5.

Art. 8b. § 1. Wnioski o wydanie poświadczonych wyciągów i odpisów z rejestru okrętowego, o których mowa w art. 28, mogą być składane w języku polskim lub angielskim.

§ 2. Dokumenty dołączane w sprawach, o których mowa w art. 9 § 3, art. 12a, art. 13 § 1, art. 19 § 1, art. 21 § 1, art. 23 § 4 i 5, art. 24a, art. 24b § 1, art. 26 § 3, art. 27 § 1 i 2, art. 28, art. 30, art. 43 § 1, art. 77a, art. 182a § 3, art. 271b § 2 i art. 273 § 2, oraz zgoda, o której mowa w art. 31 § 2 i 4, mogą być składane również w języku angielskim.

Art. 8c. § 1. Wnioski o dokonanie czynności, o których mowa w art. 9 § 3, art. 12a, art. 13 § 1, art. 19 § 1, art. 21 § 1, art. 23 § 4 i 5, art. 24a, art. 24b § 1, art. 26 § 3, art. 28, art. 43 § 1, art. 77a, art. 182a § 3, art. 271b § 2 i art. 273 § 2, a także zgłoszenie, o którym

mowa w art. 30, oraz zgodę, o której mowa w art. 31 § 2 i 4, składa się w postaci papierowej lub wnosi się w postaci elektronicznej na adres do doręczeń elektronicznych w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych (Dz. U. z 2026 r. poz. 3 i 507), zwany dalej „adresem do doręczeń elektronicznych", albo za pomocą konta użytkownika, o którym mowa w art. 22b.

§ 2. W przypadku gdy wnioskodawca składa wniosek, wyraża zgodę lub dokonuje zgłoszenia, o których mowa w § 1, w postaci elektronicznej, a posiada wymagane załączniki w oryginale wyłącznie w postaci papierowej, dokumenty te mogą być dołączone do wniosku w postaci odwzorowania cyfrowego, jeżeli jego zgodność z oryginałem została poświadczona przez notariusza lub pełnomocnika występującego w sprawie będącego adwokatem lub radcą prawnym. Poświadczenia dokonuje się przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego. Odwzorowania cyfrowe dokumentów poświadczane elektronicznie są sporządzane w formatach danych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 18 pkt 1 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2026 r. poz. 1241). W przypadku nieprawidłowego poświadczenia odwzorowania cyfrowego lub sporządzenia go w nieprawidłowym formacie wzywa się wnioskodawcę do prawidłowego poświadczenia odwzorowania cyfrowego lub sporządzenia go w prawidłowym formacie w wyznaczonym terminie niekrótszym niż 7 dni.

§ 3. W przypadku gdy wnioskodawca składa wniosek, wyraża zgodę lub dokonuje zgłoszenia, o których mowa w § 1, w postaci elektronicznej, sprawa jest prowadzona i załatwiana na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym lub kwalifikowaną pieczęcią elektroniczną organu administracji ze wskazaniem w treści pisma osoby opatrującej pismo, a w postępowaniu rejestrowym czynności są utrwalane wyłącznie w systemie teleinformatycznym rejestru okrętowego, w sposób umożliwiający identyfikację osoby, która dokonała danej czynności, oraz daty i czasu wykonania tej czynności.

§ 4. Do doręczania pism stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego, z zastrzeżeniem § 5 i 6. W przypadku podmiotów posiadających konto użytkownika, o którym mowa w art. 22b, pisma w postaci elektronicznej w sprawach, o których mowa w tytule II działach II–IV, tytule IV dziale II, a także w art. 10a § 7–14, art. 12–13, art. 17–19, art. 102d, art. 102e, art. 102g, art. 182–182b, art. 271b–271f i art.

273–276, doręcza się na to konto, a na podany adres poczty elektronicznej wskazany dla tego konta przesyła się powiadomienie o doręczeniu pisma.

§ 5. W przypadku, o którym mowa w § 3, pisma w sprawie są doręczane wnioskodawcy w postaci elektronicznej, o ile wnioskodawca nie zaznaczył we wniosku, że żąda doręczenia pisma w postaci papierowej. Pisma są dostarczane w postaci papierowej uczestnikom postępowania, którzy nie wyrazili zgody na stosowanie drogi elektronicznej.

§ 6. W przypadku, o którym mowa w § 3, na wniosek wnioskodawcy doręcza mu się odpisy w postaci papierowej wskazanych we wniosku doręczonych w postaci elektronicznej pism, dokumentów i rozstrzygnięć. We wniosku takim wnioskodawca wskazuje adres na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na który mają być dostarczone odpisy. Wniosek składa się w postaci papierowej lub wnosi się do organu rejestrowego w postaci elektronicznej na adres do doręczeń elektronicznych.

Art. 8d. Do postępowań, o których mowa w Kodeksie morskim, prowadzonych na podstawie art. 9, art. 10a, art. 12a, art. 13, art. 17–19, art. 21, art. 77b, art. 102e, art. 228, art. 229, art. 271b, art. 273, art. 280 i art. 282 oraz przepisów tytułu II działu II, w zakresie nieunormowanym w Kodeksie morskim mają zastosowanie przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.”;

5) w art. 9:

a) § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. Na wniosek armatora statku zawierający uzasadnienie właściwy dyrektor urzędu morskiego, o którym mowa w § 4, może po uzyskaniu informacji, o której mowa w § 5, zezwolić, w drodze decyzji, z ważnych powodów na wykonywanie przez czas oznaczony:

1) regularnych przewozów w granicach portów polskich, między portami polskimi lub między portami polskimi a sztucznymi wyspami, konstrukcjami, urządzeniami, kablami oraz rurociągami położonymi na polskich obszarach morskich,

2) regularnych usług na morskich wodach wewnętrznych lub na morzu terytorialnym

– z zastrzeżeniem odmiennych postanowień umów międzynarodowych, przez statek podnoszący banderę państwa innego niż państwo członkowskie Unii Europejskiej

lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.”,

b) dodaje się § 4–10 w brzmieniu:

„§ 4. Dyrektorem urzędu morskiego właściwym do wydania decyzji, o której mowa w § 3, jest:

1) w przypadku, o którym mowa w § 3 pkt 1 – dyrektor urzędu morskiego, na którego obszarze działania znajduje się port rozpoczęcia podróży;

2) w przypadku, o którym mowa w § 3 pkt 2 – dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na miejsce wykonywania usług.

§ 5. Przed wydaniem decyzji, o której mowa w § 3, dyrektor urzędu morskiego zwraca się do Ministra Obrony Narodowej, komendanta morskiego oddziału Straży Granicznej, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Szefa Agencji Wywiadu z wnioskiem o przekazanie informacji dotyczącej dopuszczalności wykonywania w Rzeczypospolitej Polskiej działalności, o której mowa w tym przepisie.

§ 6. Załatwienie sprawy, o której mowa w § 3, następuje w terminie 2 miesięcy od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w tym przepisie.

§ 7. Minister Obrony Narodowej, komendant morskiego oddziału Straży Granicznej, Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Szef Agencji Wywiadu przekazują informację, o której mowa w § 5, w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku dyrektora urzędu morskiego o przekazanie informacji. W przypadku nieprzekazania informacji w terminie dyrektor urzędu morskiego wydaje decyzję mimo nieprzekazania informacji.

§ 8. Wykonywanie przewozu lub usług, o których mowa w § 3, przez statki podnoszące banderę państwa innego niż państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym bez zezwolenia jest zabronione.

§ 9. Dyrektor urzędu morskiego na wniosek Ministra Obrony Narodowej, komendanta morskiego oddziału Straży Granicznej, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego lub Szefa Agencji Wywiadu wydaje decyzję uchylającą zezwolenie, o którym mowa w § 3, w odniesieniu do armatora statku, wobec którego istnieje uzasadniona obawa, że wykonywanie przez niego działalności w zakresie

przewozów lub usług, o których mowa w tym przepisie, przez statek, o którym mowa w tym przepisie, może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwa publicznego, w szczególności bezpieczeństwa energetycznego, bezpieczeństwa transportowego, bezpieczeństwa łączności lub sieci teleinformatycznych Rzeczypospolitej Polskiej, oraz bezpieczeństwa fizycznego elementów infrastruktury krytycznej, w rozumieniu art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. z 2026 r. poz. 574, 815 i 1206), systemów zaopatrzenia w energię, surowce energetyczne i paliwa, łączności oraz sieci teleinformatycznych, o których mowa w art. 3 pkt 2 lit. a–c tej ustawy. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

§ 10. Dyrektor urzędu morskiego oraz minister właściwy do spraw gospodarki morskiej odstępują od uzasadnienia decyzji, o których mowa w § 3 i 9, jeżeli informacje, na podstawie których podjęto decyzję, mają charakter informacji niejawnych w rozumieniu ustawy z dnia 5 sierpnia 2010 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1209).”;

6) w art. 10:

a) w § 1:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) statek stanowiący polską własność, o którym mowa w art. 73 § 1 i 2, o ile nie jest wpisany do innego rejestru;”,

– pkt 2a otrzymuje brzmienie:

„2a) statek stanowiący własność obywatela Unii Europejskiej lub obywatela państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub podmiotu mającego siedzibę na terytorium Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, inny niż statek wskazany w pkt 1 i 2, jeżeli został wpisany do rejestru okrętowego przez właściciela;”,

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) statek, który czasowo uzyskał polską przynależność, o którym mowa w art. 13 § 1.”,

b) uchyla się § 2;

7) po art. 10 dodaje się art. 10a i art. 10b w brzmieniu:

„Art. 10a. § 1. Właściciel statku, o którym mowa w art. 10 § 1 pkt 2a, jest obowiązany posiadać oddział lub pełnomocnika do doręczeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 2. W przypadku, o którym mowa w art. 73 § 3 pkt 1, współwłaściciele statku niebędący podmiotami, o których mowa w art. 73 § 1 i 2, są obowiązani mieć pełnomocnika do doręczeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W przypadku braku pełnomocnika do doręczeń pisma przeznaczone dla danego współwłaściciela pozostawia się w aktach sprawy ze skutkiem doręczenia, z uwzględnieniem art. 24 § 9.

§ 3. Statek o polskiej przynależności, z wyjątkiem statku, którego polska przynależność została zawieszona, musi mieć armatora, którego siedziba, oddział lub adres zamieszkania znajdują się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub który ma pełnomocnika do doręczeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Jeżeli statek ten ma przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM, przedsiębiorstwo to musi mieć siedzibę lub oddział na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub pełnomocnika do doręczeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 4. Statek stanowiący własność podmiotu, o którym mowa w art. 10 § 1 pkt 2a, oraz statek, który uzyskał polską przynależność na czas oznaczony, o którym mowa w art. 13, może być wpisany do rejestru okrętowego pod warunkiem, że przez cały okres polskiej przynależności statku jego armator lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM ma siedzibę, oddział lub adres zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Jeżeli wymagania te spełnia jedynie armator, a statek ma przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM, przedsiębiorstwo to musi mieć pełnomocnika do doręczeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Jeżeli wymagania określone w zdaniu pierwszym spełnia jedynie przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM, armator statku musi mieć pełnomocnika do doręczeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 5. Jeżeli armator lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM nie mają siedziby, oddziału lub adresu zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub jeżeli właściciel statku, o którym mowa w art. 10 § 1 pkt 2, nie ma oddziału na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, są oni obowiązani w okresie polskiej przynależności statku niezwłocznie zawiadomić organ rejestrowy

o wygaśnięciu pełnomocnictwa do doręczeń lub o zmianie pełnomocnika do doręczeń. Obowiązek ten dotyczy również każdego współwłaściciela statku, o którym mowa w § 2. Zawiadomienia dokonuje się w formie zgłoszenia, o którym mowa w art. 33, z uwzględnieniem przepisów niniejszego artykułu.

§ 6. Do pełnomocnictwa do doręczeń stosuje się przepisy dotyczące pełnomocnictwa szczególnego.

§ 7. Jeżeli dla statku o polskiej przynależności nie są spełnione wymagania, o których mowa w § 1, 3 i 4, organ rejestrowy wydaje decyzję o zakazie eksploatacji statku i wstrzymaniu operacji oraz nakłada na właściciela statku karę pieniężną w wysokości 10 000 zł, a w decyzji o nałożeniu tej kary wzywa do spełnienia tych wymagań. W przypadku statku innego niż statek, który uzyskał polską przynależność na czas oznaczony, organ rejestrowy wskazuje, że będą nakładane kolejne kary w tej samej kwocie w razie niespełnienia wymagań w terminie 2 miesięcy od dnia doręczenia decyzji. W przypadku statku, który uzyskał polską przynależność na czas oznaczony, organ rejestrowy wskazuje, że statek utraci polską przynależność na czas oznaczony w razie niespełnienia wymagań w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia decyzji.

§ 8. Decyzję, o której mowa w § 7, doręcza się na konto użytkownika, o którym mowa w art. 22b, należące do podmiotu, którego decyzja dotyczy, a na podany dla tego konta adres poczty elektronicznej przesyła się powiadomienie o jej doręczeniu. Decyzję uważa się za doręczoną z dniem jej przekazania na to konto. Jeżeli podmiot ten nie ma konta użytkownika, decyzję tę podaje się do publicznej wiadomości przez ogłoszenie na tablicy ogłoszeń organu rejestrowego oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej organu rejestrowego. Decyzję uważa się za doręczoną po upływie 3 dni roboczych od dokonania tego ogłoszenia. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu z dniem jej doręczenia.

§ 9. Decyzję, o której mowa w § 7, przekazuje się do wiadomości właściciela, armatora i przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM na konto użytkownika, o którym mowa w art. 22b, a na podany dla tego konta adres poczty elektronicznej przesyła się powiadomienie o jej doręczeniu.

§ 10. W przypadku statku innego niż statek, który uzyskał polską przynależność na czas oznaczony, organ rejestrowy nakłada karę, o której mowa w § 7, po każdych kolejnych 2 miesiącach, w których nie zostały spełnione wymagania, o których mowa w § 1, 3 i 4.

§ 11. W przypadku statku, który uzyskał polską przynależność na czas oznaczony, jeżeli wymagania, o których mowa w § 3 i 4, nie zostaną spełnione w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia decyzji, o której mowa w § 7, zgodnie z § 8, statek traci polską przynależność na czas oznaczony.

§ 12. W przypadku spełnienia wymagań, o których mowa w § 1, 3 i 4, organ rejestrowy niezwłocznie, w drodze decyzji, uchyla decyzję, o której mowa w § 7.

§ 13. Jeżeli organ rejestrowy powziął informację, że mimo zmiany pełnomocnika do doręczeń nie wykonano obowiązku, o którym mowa w § 5, nakłada, w drodze decyzji, na podmiot, który nie wykonał obowiązku, karę pieniężną w wysokości 2000 zł i wzywa do wykonania tego obowiązku. W przypadku statku innego niż statek, który uzyskał polską przynależność na czas oznaczony, organ rejestrowy wskazuje, że będą nakładane kolejne kary w tej samej kwocie w razie niespełnienia wymagań w ciągu 7 dni od dnia doręczenia decyzji. W przypadku statku, który uzyskał polską przynależność na czas oznaczony, organ rejestrowy wskazuje, że statek utraci polską przynależność w razie niespełnienia wymagań w ciągu 14 dni od dnia ogłoszenia decyzji.

§ 14. W przypadku statku innego niż statek, który uzyskał polską przynależność na czas oznaczony, organ rejestrowy nakłada karę, o której mowa w § 13 zdanie pierwsze, po każdych kolejnych 7 dniach, w których nie został wykonany obowiązek, o którym mowa w § 5. Przepisy § 8–10 stosuje się odpowiednio. W decyzji o nałożeniu kary organ rejestrowy wzywa do wykonania obowiązku oraz wskazuje, że będą nakładane kolejne kary w tej samej kwocie w razie niespełnienia wymagań w ciągu 7 dni od dnia doręczenia decyzji.

Art. 10b. Statek o polskiej przynależności może być wpisany do jednego rejestru, z uwzględnieniem art. 13 i art. 19, przy czym statek wpisany do innego rejestru może być wpisany również do rejestru statków rybackich, o którym mowa w art. 13 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 590).”;

8) w art. 12:

a) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Właściciel nadaje statkowi nazwę i wskazuje port morski lub przystań morską na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jako port macierzysty statku (port macierzysty).”,

b) w § 2a uchyla się zdanie drugie,

c) po § 2a dodaje się § 2b–2e w brzmieniu:

„§ 2b. Nazwa statku składa się z liter, cyfr lub znaków stosowanych w języku polskim.

§ 2c. Nazwa statku nie może:

1) powtarzać nazwy innego statku wpisanego do rejestru okrętowego lub nazwy objętej decyzją o rezerwacji nazwy, o której mowa w art. 12a, dla innego statku;
2) być dłuższa niż 33 znaki;
3) być tożsama w zakresie pisowni lub wymowy z pisownią lub wymową wyrazów używanych do oznaczenia służb ratowniczych i ich działań;
4) naruszać dobrych obyczajów, w szczególności nie może zawierać wyrazów lub zwrotów powszechnie uznawanych za wulgarne lub obelżywe.

§ 2d. Port macierzysty wskazuje się zgodnie z jego nazwą, w szczególności określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 45 ust. 1 albo 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

§ 2e. Jeżeli nazwa statku nie spełnia wymagań, o których mowa w § 2b lub 2c, lub wskazanie portu macierzystego nie spełnia wymagań, o których mowa w § 2d, lub nie odnosi się do portu morskiego lub przystani morskiej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ rejestrowy wzywa wnioskodawcę do zmiany treści wniosku obejmującego żądanie wpisania danych dotyczących nazwy statku lub portu macierzystego.”,

d) uchyla się § 3;

9) po art. 12 dodaje się art. 12a w brzmieniu:

„Art. 12a. § 1. Właściciel statku może złożyć do organu rejestrowego wniosek o rezerwację nazwy dla statku na okres 6 miesięcy.

§ 2. Wniosek, o którym mowa w § 1, zawiera:

1) proponowaną nazwę statku, spełniającą warunki, o których mowa w art. 12 § 2b i 2c;
2) informację o typie i przeznaczeniu statku;
3) numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską (numer IMO), jeżeli został nadany;
4) datę i podpis właściciela statku;
5) jeżeli dotyczy, informacje o dotychczasowej nazwie statku, porcie macierzystym statku, roku i miejscu budowy statku.

§ 3. Wniosek może zawierać również alternatywne proponowane nazwy statku, z oznaczeniem kolejności preferencji.

§ 4. Jeżeli proponowana nazwa ani żadna z proponowanych alternatywnych nazw nie spełnia wymagań określonych w art. 12 § 2b i 2c, organ rejestrowy wzywa wnioskodawcę do zmiany treści wniosku.

§ 5. Organ rejestrowy rezerwuje, w drodze decyzji, proponowaną nazwę statku albo proponowaną alternatywną nazwę statku o najwyższej preferencji, spełniającą wymagania określone w art. 12 § 2b i 2c, na okres 6 miesięcy od dnia wydania decyzji, w którym nazwa ta nie może być nadana innemu statkowi ani zarezerwowana dla innego statku. W decyzji organ rejestrowy określa również przyszły numer rejestrowy statku.

§ 6. Jeżeli właściciel statku, dla którego jest wydana ważna decyzja o rezerwacji nazwy, wniesie do Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej wniosek o wydanie pozwolenia radiowego w służbie radiokomunikacyjnej morskiej, właściciel wnioskujący o wydanie pozwolenia radiowego zamiast dokumentu, o którym mowa w art. 142 ust. 1 pkt 4 lit. b ustawy z dnia 12 lipca 2024 r. – Prawo komunikacji elektronicznej (Dz. U. poz. 1221, z 2025 r. poz. 637 i 820 oraz z 2026 r. poz. 252, 815 i 1296), przedkłada decyzję organu rejestrowego o rezerwacji nazwy, określającą przyszły numer rejestrowy statku.”;

10) w art. 13:

a) w § 1:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Statek wpisany do rejestru zagranicznego może na wniosek armatora określający okres przynależności uzyskać polską przynależność na czas oznaczony, jeżeli wnioskodawca łącznie spełni następujące wymogi:”,

– pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) jest osobą prawną mającą w Rzeczypospolitej Polskiej siedzibę lub oddział albo niebędącą osobą prawną jednostką organizacyjną posiadającą zdolność prawną mającą w Rzeczypospolitej Polskiej siedzibę lub oddział, albo jest osobą fizyczną zamieszkałą w Rzeczypospolitej Polskiej;

2) zobowiąże się do prowadzenia działalności:

a) armatora, którego siedziba lub oddział znajdują się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, i przedstawi umowę najmu lub dzierżawy statku lub inną umowę, na podstawie której będzie mógł uprawiać żeglugę statkiem we własnym imieniu, lub

b) przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM, którego siedziba lub oddział znajdują się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, i przedstawi umowę, na podstawie której przejął odpowiedzialność za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM;”,

– uchyla się pkt 3,

– w pkt 5 po wyrazach „bandery tego państwa” dodaje się wyrazy „ , wraz ze wskazaniem danych kontaktowych pozwalających na przekazywanie informacji tym organom”,

b) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Statek, o którym mowa w § 1, uzyskuje polską przynależność na czas oznaczony przez wpis do rejestru okrętowego, na podstawie decyzji organu rejestrowego stwierdzającej okres przynależności.”,

c) dodaje się § 3 i 4 w brzmieniu:

„§ 3. Przez cały okres polskiej przynależności statku wnioskodawca musi spełniać wymaganie określone w § 1 pkt 1, prowadzić działalność określoną w § 1 pkt 2 oraz spełniać wymagania określone w art. 10a § 3 i 4, a statek nie może być uprawniony do podnoszenia bandery innego państwa oraz musi mieć port macierzysty w Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 4. Decyzję, o której mowa w § 2, niezwłocznie po wydaniu przekazuje się do wiadomości organu prowadzącego stały rejestr statków, do którego jest wpisany statek.”;

11) w art. 17:

a) w § 1:

– we wprowadzeniu do wyliczenia skreśla się wyrazy „niestanowiący polskiej własności”,

– w pkt 1 wyrazy „§ 1” zastępuje się wyrazami „§ 3”,

– w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 i 7 w brzmieniu:

„6) zachodzi sytuacja, o której mowa w art. 10a § 11;

7) jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa, obronności lub innym ważnym interesem publicznym.”,

b) w § 2 wyrazy „postanowienia izby morskiej” zastępuje się wyrazami „decyzji organu rejestrowego”,

c) dodaje się § 3 w brzmieniu:

„§ 3. Decyzję, o której mowa w § 2, niezwłocznie po wydaniu przekazuje się do wiadomości organu prowadzącego stały rejestr statków, do którego jest wpisany statek.”;

12) w art. 19:

a) w § 1 wyrazy „stanowiącego polską własność” zastępuje się wyrazami „wpisanego do rejestru okrętowego, innego niż statek o polskiej przynależności na czas oznaczony”,

b) w § 3 wyrazy „Postanowienie o zawieszeniu wydaje izba morska” zastępuje się wyrazami „Decyzję o zawieszeniu wydaje organ rejestrowy”,

c) § 4 otrzymuje brzmienie:

„§ 4. Decyzja o zawieszeniu staje się skuteczna z chwilą zawiadomienia organu rejestrowego przez właściciela statku o uzyskaniu przez statek obcej przynależności.”,

d) po § 4 dodaje się § 4a w brzmieniu:

„§ 4a. Decyzję, o której mowa w § 3, niezwłocznie po wydaniu przekazuje się do wiadomości organu prowadzącego stały rejestr statków, do którego statek będzie wpisany.”,

e) w § 5 po wyrazie „bandery” dodaje się wyrazy „ , a portem macierzystym takiego statku jest port państwa czasowej przynależności statku.”;

13) uchyla się art. 20;

14) w art. 21:

a) w § 1 skreśla się wyrazy „stanowiącego polską własność”,

b) § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. Ustanie zawieszenia polskiej przynależności statku następuje z dniem wykreślenia w księdze rejestru stałego wpisu o zawieszeniu, na podstawie decyzji organu rejestrowego.”,

c) dodaje się § 4 w brzmieniu:

„§ 4. Decyzję, o której mowa w § 3, niezwłocznie po wydaniu przekazuje się do wiadomości organu prowadzącego rejestr statków, do którego statek był wpisany w okresie zawieszenia polskiej przynależności.”;

15) po art. 22 w tytule II w dziale II dodaje się art. 22a–22c w brzmieniu:

„Art. 22a. § 1. Rejestr okrętowy jest prowadzony w systemie teleinformatycznym.

§ 2. Rejestr okrętowy prowadzi dyrektor urzędu morskiego określony w przepisach wydanych na podstawie § 5.

§ 3. Uwierzytelnienie użytkownika w systemie teleinformatycznym, w którym jest prowadzony rejestr okrętowy, wymaga potwierdzenia tożsamości zgodnie z art. 20a ust. 1 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne lub za pomocą kwalifikowanego podpisu elektronicznego.

§ 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej:

1) określi, w drodze rozporządzenia:
   a) sposób prowadzenia rejestru okrętowego i tryb postępowania rejestrowego, a także sposób dokonywania czynności w rejestrze okrętowym,
   b) sposób dokonywania czynności dotyczących funkcjonowania konta użytkownika oraz zawartość zgłoszenia potrzeby utworzenia konta użytkownika, o którym mowa w art. 22b,
   c) funkcjonalności systemu teleinformatycznego rejestru okrętowego i czynności związane z ich zapewnieniem,
   d) wzory wniosków o wpis statku do rejestru okrętowego w poszczególnych rodzajach ksiąg rejestrowych wskazanych w art. 22c § 1 i wydanie właściwego certyfikatu oraz wniosku o wpis hipoteki morskiej w języku polskim i angielskim,
   e) wzór certyfikatu okrętowego i certyfikatu statku w budowie w języku polskim i angielskim,
2) może określić, w drodze rozporządzenia, wzory innych wniosków w postępowaniu rejestrowym

– mając na uwadze przeznaczenie rejestru okrętowego oraz potrzebę zapewnienia sprawnego postępowania i uwzględniając strukturę rejestru i ksiąg rejestrowych określoną w art. 22c.

§ 5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, dyrektora urzędu morskiego, właściwego do prowadzenia rejestru okrętowego oraz administrowania systemem teleinformatycznym służącym do prowadzenia rejestru okrętowego, mając na uwadze potrzebę zapewnienia sprawnego, efektywnego i ekonomicznego przebiegu procesu rejestracji oraz biorąc pod uwagę lokalizację siedzib armatorów.

§ 6. Organ rejestrowy zapewnia utrzymanie systemu teleinformatycznego rejestru okrętowego oraz bezpieczeństwo tego systemu, w szczególności ochronę przed zniszczeniem oraz utratą danych, a także zabezpieczenie kont użytkownika przed dostępem osób trzecich.

§ 7. Organ rejestrowy współpracuje z Szefem Krajowego Centrum Informacji Kryminalnych w zakresie niezbędnym do realizacji jego zadań ustawowych.

§ 8. W systemie teleinformatycznym rejestru okrętowego prowadzi się bazę danych o statkach o polskiej przynależności, o której mowa w art. 7 ustawy o bezpieczeństwie morskim, w odniesieniu do statków wpisanych do rejestru okrętowego.

§ 9. W systemie teleinformatycznym rejestru okrętowego prowadzi się ewidencję certyfikatów wydanych na podstawie art. 271f, o której mowa w art. 271b § 8, oraz ewidencję certyfikatów wydanych na podstawie art. 276, o której mowa w art. 273 § 8.

Art. 22b. § 1. Jeżeli właściciel, armator, przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM statku lub statku w budowie wpisanego do rejestru okrętowego, lub statku, co do którego wszczęto postępowanie o wpis do rejestru okrętowego, lub wierzyciel hipoteczny, którego wierzytelność jest zabezpieczona hipoteką morską wpisaną do rejestru okrętowego lub co do tej wierzytelności wszczęto postępowanie o wpisanie do rejestru okrętowego, zgłoszą potrzebę utworzenia konta użytkownika w systemie teleinformatycznym rejestru okrętowego, organ rejestrowy tworzy konto użytkownika po uwierzytelnieniu zgłaszającego w systemie teleinformatycznym i potwierdzeniu tożsamości zgłaszającego oraz po wykazaniu związku ze statkiem uprawniającego do założenia konta, a także po podaniu adresu poczty elektronicznej do powiadomień. Dla każdego podmiotu, o którym mowa w zdaniu pierwszym, tworzy się jedno konto użytkownika. Podmiot, który założył konto użytkownika, staje się wyłącznym użytkownikiem konta.

§ 2. W przypadku statków, które wypływają poza polskie obszary morskie, właściciel, armator i przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM mają obowiązek posiadać konto użytkownika. Jeżeli podmiot obowiązany do posiadania konta użytkownika nie posiada konta użytkownika, eksploatacja statku poza polskimi obszarami morskimi jest zakazana.

§ 3. Dokonując wpisu statku, o którym mowa w § 2, do rejestru okrętowego oraz wpisu nowego właściciela, armatora lub przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM dla takiego statku, organ rejestrowy

zakłada konto użytkownika dla podmiotu, który ma obowiązek posiadać konto użytkownika, oraz informuje o tym ten podmiot.

§ 4. Konto użytkownika umożliwia składanie wniosków za pomocą tego konta użytkownika oraz składanie i odbiór innych pism, odbieranie wiadomości przekazanych przez organ rejestrowy oraz pobieranie wydruków komputerowych, o których mowa w art. 28 § 8. Dostęp do konta użytkownika następuje przez uwierzytelnienie, o którym mowa w art. 22a § 3.

§ 5. Przesłanie pisma na konto użytkownika wywołuje skutki doręczenia.

§ 6. Konto użytkownika podlega usunięciu po wykreśleniu podmiotu, dla którego zostało utworzone, z każdej księgi rejestrowej statku. Po upływie 3 lat od dnia usunięcia konta użytkownika wszystkie dane dotyczące tego konta, w tym dane dotyczące użytkownika konta, są usuwane automatycznie, z tym że w systemie teleinformatycznym przez 20 lat od dnia usunięcia konta użytkownika są przechowywane pisma, żądania i inne wiadomości wysłane do systemu z użyciem tego konta oraz dane pozwalające zidentyfikować podmiot, który je wysłał.

§ 7. Organ rejestrowy może w drodze decyzji udzielić dostępu do systemu teleinformatycznego rejestru okrętowego uprawnionym podmiotom, obejmującym:

1) Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej;
2) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;
3) Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich;
4) Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa;
5) Straż Graniczną;
6) uznane organizacje, o których mowa w art. 8 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim;
7) podmioty, którym administrator bazy danych zapewni dostęp do tej bazy danych ze względu na zakres ich zadań związanych z potrzebami administracji morskiej lub bezpieczeństwem, obronnością lub innym ważnym interesem publicznym.

§ 8. Dostęp do systemu teleinformatycznego może umożliwiać dostęp do danych zawartych w rejestrze, aktach rejestrowych lub bazie danych, dokonywanie wpisów w rejestrze, zamieszczanie informacji lub dokumentów w rejestrze lub w bazie danych, lub wysyłkę, składanie lub odbiór innych pism i odbieranie wiadomości przekazanych przez organ rejestrowy. Dostęp do systemu teleinformatycznego rejestru okrętowego jest

udzielany w zakresie uzasadnionym zadaniami danego podmiotu, w odniesieniu do zakresu uprawnień oraz zakresu danych.

§ 9. Decyzję, o której mowa w § 7, organ rejestrowy wydaje na uzasadniony wniosek uprawnionego podmiotu, obejmujący:

1) dane wnioskodawcy (nazwę, adres siedziby, adres poczty elektronicznej i numer telefonu do kontaktu w sprawie wniosku);
2) szczegółowy zakres danych, których dotyczy wniosek;
3) rodzaj praw dostępu w zakresie określonym w § 8;
4) uzasadnienie wraz ze wskazaniem podstawy prawnej określającej zadania realizowane przez dany podmiot, do których realizacji jest niezbędny dostęp do rejestru;
5) dane kontaktowe użytkowników (imię i nazwisko, stanowisko lub funkcję, adres poczty elektronicznej i numer telefonu do kontaktu).

Art. 22c. § 1. Rejestr okrętowy składa się z ksiąg rejestrowych prowadzonych odrębnie dla statków:

1) stanowiących polską własność, uważanych za stanowiące polską własność oraz wskazanych w art. 10 § 1 pkt 2a (księgi rejestru stałego);
2) które uzyskały polską przynależność na czas oznaczony (księgi rejestru tymczasowego);
3) w budowie (księgi statków w budowie).

§ 2. Dla każdego statku i każdego statku w budowie prowadzi się oddzielną księgę rejestrową.

§ 3. Księga rejestrowa zawiera oznaczenie księgi rejestrowej oraz trzy działy:

1) dział pierwszy – „statek”, który w przypadku księgi statku w budowie ma tytuł „statek w budowie”;
2) dział drugi – „właściciel, armator i przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku”, który w przypadku księgi statku w budowie ma tytuł „właściciel”;
3) dział trzeci – „hipoteka i ograniczenia w rozporządzaniu”, z wyjątkiem księgi rejestru tymczasowego.

§ 4. Przy rejestrze prowadzi się akta rejestrowe. Akta rejestrowe obejmują dokumenty stanowiące podstawę wpisów do rejestru okrętowego, inne dokumenty i pisma dotyczące wpisów, wzmianek, ostrzeżeń, a także decyzje i postanowienia dyrektorów

urzędów morskich oraz postanowienia i zarządzenia izb morskich, dotyczące statków wpisanych do rejestru.

§ 5. Dokumenty złożone w formie papierowej są załączane do akt rejestrowych po sporządzeniu ich odwzorowania cyfrowego w formatach danych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 18 pkt 1 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne.

§ 6. Zamknięcie księgi rejestrowej następuje w przypadku wykreślenia statku z rejestru.

§ 7. Księgi rejestrowe oraz dotyczące ich akta rejestrowe przechowuje się w systemie rejestru okrętowego przez 20 lat od dnia zamknięcia księgi rejestrowej, a po upływie tego okresu archiwizuje się je zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. z 2020 r. poz. 164 oraz z 2025 r. poz. 1173) z zachowaniem integralności i czytelności danych.”;

16) w art. 23:

a) § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Statek stanowiący polską własność podlega obowiązkowi wpisu do polskiego rejestru okrętowego, o ile nie został wpisany do rejestru statków w państwie członkowskim Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, z zastrzeżeniem § 1a, 2a i 3.”,

b) po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

„§ 1a. Statek będący własnością Skarbu Państwa oraz statek będący własnością jednostki samorządu terytorialnego podlegają obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego.”,

c) uchyla się § 2,

d) po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu:

„§ 2a. Obowiązkowi wpisu do polskiego rejestru okrętowego nie podlegają statki o długości 7,5 m i mniejszej i napędzie mechanicznym o mocy 15 kW i mniejszej, o ile nie uprawiają żeglugi poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz nie są wykorzystywane do prowadzenia działalności gospodarczej.”,

e) w § 3 po wyrazach „innych jednostek pływających o długości do 24 m” dodaje się wyrazy „(Dz. U. z 2024 r. poz. 1536)”,

f) § 4 otrzymuje brzmienie:

„§ 4. Statek:

1) o którym mowa w art. 10 § 1 pkt 1–2a, który nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego, z wyłączeniem jachtów rekreacyjnych w rozumieniu art. 5 pkt 8 ustawy o bezpieczeństwie morskim,

2) w budowie, który jest budowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,

3) o którym mowa w art. 13

– może być wpisany do rejestru okrętowego na wniosek właściciela, a dokonanie wpisu na wniosek właściciela mimo braku obowiązku, o którym mowa w § 1, zaznacza się w osnowie wpisu.”,

g) po § 4 dodaje się § 4a–4c w brzmieniu:

„§ 4a. Statek, o którym mowa w art. 10 § 1 pkt 2a, wpisuje się do rejestru okrętowego, jeżeli jego właściciel oświadczy we wniosku o wpis, że statek będzie miał armatora lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM, których siedziba lub adres zamieszkania znajdują się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Oświadczenie nie obejmuje okresów zawieszenia polskiej przynależności statku zgodnie z art. 19. Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, a składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli o następującej treści: „Jestem świadomy(-ma) odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu uprawnionego do odebrania oświadczenia o odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

§ 4b. Statek w budowie wpisany do rejestru okrętowego może uprawiać żeglugę jedynie w celu odbycia prób morskich, bez wychodzenia poza polskie obszary morskie.

§ 4c. Statek, o którym mowa w art. 13, może być wpisany tylko do księgi rejestru tymczasowego.”,

h) w § 5 po wyrazach „wszystkich współwłaścicieli” dodaje się wyrazy „ , z zastrzeżeniem art. 13 § 1.”,

i) § 5a otrzymuje brzmienie:

„§ 5a. Jeżeli statek zmienia przynależność z obcej na polską albo jest przerejestrowywany z rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi

śródlądowej, o którym mowa w art. 18 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 18), statek wpisuje się do rejestru okrętowego po:

1) dokonaniu oceny stanu technicznego statku, zgodnie z art. 28 ustawy o bezpieczeństwie morskim, a także przepisami wydanymi na podstawie art. 28 ust. 4 tej ustawy, przy czym jeżeli oceny stanu technicznego dokonuje uznana organizacja, o której mowa w art. 8 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim, uznana organizacja wystawia dokument dotyczący oceny spełnienia przez statek warunków technicznych wymaganych do uzyskania wpisu do rejestru;
2) weryfikacji, że statek nie jest zatrzymany przez inspekcję państwa portu ani nie obowiązuje wydana dla statku decyzja o zakazie wejścia do portu w regionie Memorandum Paryskiego w rozumieniu art. 5 pkt 25 ustawy o bezpieczeństwie morskim.”,

j) uchyla się § 5b,

k) po § 5b dodaje się § 5c–5e w brzmieniu:

„§ 5c. Wymaganie, o którym mowa w § 5a pkt 1, nie dotyczy statku, którego budowa zakończyła się mniej niż 10 lat przed dniem złożenia wniosku o dokonanie wpisu, jeżeli statek posiada świadectwo klasy wydane przez uznaną organizację, o której mowa w art. 8 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

§ 5d. Przed wpisaniem statku do rejestru okrętowego organ rejestrowy weryfikuje, korzystając z uprawnienia, o którym mowa w art. 4 ust. 3 i ust. 4 pkt 3 ustawy z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym (Dz. U. z 2026 r. poz. 1061), czy zgłoszony do rejestracji statek o długości do 24 m lub silnik takiego statku nie został skradziony, przywłaszczony, utracony lub nie jest poszukiwany jako dowód w postępowaniu karnym lub postępowaniu karnym skarbowym.

§ 5e. Przed wpisaniem statku do rejestru okrętowego organ rejestrowy weryfikuje, czy:

1) statek nie jest wpisany do rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, o którym mowa w art. 4 ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, lub rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej, o którym mowa w art. 18 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej;

2) statek nie był wcześniej wpisany do rejestru okrętowego oraz czy uiszczono wszystkie należne opłaty rejestrowe i kary pieniężne nałożone przez organ rejestrowy, przy czym w przypadku, gdy nie uiszczono należnych opłat i kar finansowych, organ rejestrowy wzywa do ich uiszczenia.”,

l) w § 6 uchyla się zdanie trzecie;

17) w art. 24:

a) uchyla się § 1–3,

b) dodaje się § 4–13 w brzmieniu:

„§ 4. Wpisy do rejestru okrętowego są dokonywane w drodze decyzji organu rejestrowego. W decyzji o wpisie ustala się treść wpisu.

§ 5. Decyzje organu rejestrowego w przedmiocie wpisów do rejestru są natychmiast wykonalne, z zastrzeżeniem § 7. Decyzje, które są natychmiast wykonalne, zawierają informację o natychmiastowej wykonalności.

§ 6. Wpisem w księdze rejestrowej jest również wykreślenie.

§ 7. Nie podlegają natychmiastowej wykonalności, z zastrzeżeniem art. 130 § 3 pkt 1 i § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego, decyzje w przedmiocie:

1) wpisu zmiany właściciela statku, chyba że dotychczasowy właściciel i nabywca złożą zgodne wnioski o natychmiastową wykonalność takiej decyzji;

2) wpisu dotyczącego hipoteki morskiej, chyba że wpis dotyczy wykreślenia hipoteki, na które zgodę wyraził wierzyciel hipoteczny, z uwzględnieniem art. 77b § 2 i 3;

3) wykreślenia ograniczenia w rozporządzaniu statkiem, chyba że właściciel i uprawniony złożą zgodne wnioski o natychmiastową wykonalność takiej decyzji;

4) kary administracyjnej.

§ 8. W przypadku wydania decyzji w przedmiocie określonym w § 7 organ rejestrowy dokonuje wpisu odpowiedniej wzmianki do rejestru okrętowego, a po tym, jak decyzja stała się ostateczna, dokonuje wpisu.

§ 9. W decyzji o wpisie statku do rejestru okrętowego oraz w decyzji o wpisie do księgi rejestrowej współwłaściciela niebędącego podmiotem, o którym mowa w art. 73 § 1 i 2, organ rejestrowy poucza takiego współwłaściciela o obowiązkach, o których mowa w art. 10a § 2, oraz o skutku braku ustanowienia pełnomocnika do doręczeń.

§ 10. Decyzja w przedmiocie wpisu wydana zgodnie z wnioskiem, bez sprzeciwu innych uczestników, nie wymaga uzasadnienia.

§ 11. Decyzje w przedmiocie wpisów organ rejestrowy doręcza z urzędu wszystkim uczestnikom postępowania, z wyłączeniem uczestnika, który zrzekł się doręczenia.

§ 12. Organ rejestrowy może zwrócić się do uczestnika postępowania o udzielenie niezbędnych wyjaśnień oraz udostępnienie posiadanych dokumentów dotyczących sprawy. Na żądanie organu rejestrowego wnioskodawca jest obowiązany udzielić niezbędnych wyjaśnień i udostępnić dokumenty dotyczące sprawy toczącej się na jego wniosek.

§ 13. Do postępowania rejestrowego w zakresie nieunormowanym w Kodeksie morskim stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.”;

18) po art. 24 dodaje się art. 24a–24d w brzmieniu:

„Art. 24a. § 1. Wpis potrzebny do usunięcia niezgodności między treścią księgi rejestrowej a rzeczywistym stanem prawnym może nastąpić na wniosek albo z urzędu, w przypadku gdy niezgodność zostanie stwierdzona prawomocnym orzeczeniem sądu lub wykazana innymi odpowiednimi dokumentami. Dokonanie wpisu z urzędu zaznacza się w osnowie wpisu.

§ 2. Do wpisu do księgi rejestrowej ograniczenia w rozporządzaniu statkiem wystarcza dokument obejmujący oświadczenie właściciela o ustanowieniu tego ograniczenia lub rozstrzygnięcie właściwego organu. Wpisu dokonuje się na wniosek albo z urzędu. Dokonanie wpisu z urzędu zaznacza się w osnowie wpisu.

§ 3. Do wpisania właściciela do księgi rejestrowej wystarcza, aby następstwo prawne po osobie wpisanej jako właściciel zostało wykazane odpowiednimi dokumentami. Wpisu dokonuje się na wniosek albo z urzędu. Dokonanie wpisu z urzędu zaznacza się w osnowie wpisu.

Art. 24b. § 1. Wpis statku do rejestru okrętowego następuje na wniosek lub z urzędu. Dokonanie wpisu z urzędu zaznacza się w osnowie wpisu.

§ 2. Wniosek o wpis do rejestru okrętowego rozpoznaje się w terminie 3 dni roboczych od dnia otrzymania przez organ rejestrowy i od przeprowadzenia czynności, o których mowa w art. 23 § 5a i 5d, jeżeli jest konieczne przeprowadzenie tych czynności.

§ 3. Strona postępowania w przedmiocie wpisu statku do rejestru okrętowego lub wykreślenia statku z tego rejestru może zrzec się prawa do wniesienia odwołania do

organu rejestrowego zarówno we wniosku lub w trakcie postępowania, jak i przed upływem terminu do wniesienia odwołania. Jeżeli strona nie zrzekła się prawa do wniesienia odwołania, organ rejestrowy poucza o tym prawie i o skutkach zrzeczenia się w każdym piśmie doręczanym stronie w ramach postępowania rejestrowego. Jeżeli wszystkie strony nie zrzekły się prawa do wniesienia odwołania przed dniem wydania decyzji, z dniem doręczenia organowi rejestrowemu oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

§ 4. Decyzje o wpisie statku do rejestru okrętowego są skuteczne i wykonalne z chwilą ich wydania.

§ 5. W treści wniosku o wpis statku do rejestru okrętowego wnioskodawca może wskazać potrzebę uzyskania pozwolenia radiowego w służbie radiokomunikacyjnej morskiej pozwalającego na używanie urządzenia radiowego na statku, którego dotyczy wniosek. W takim przypadku wnioskodawca dołącza do wniosku również wniosek o wydanie pozwolenia radiowego wraz z wymaganymi załącznikami.

§ 6. W przypadku wskazanym w § 5 organ rejestrowy niezwłocznie po dokonaniu wpisu statku do rejestru okrętowego przekazuje do Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej wniosek o wydanie pozwolenia radiowego, o którym mowa w § 5. Prezes Urzędu Komunikacji Elektronicznej wydaje decyzję w sprawie w terminie 3 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku. W razie stwierdzenia braków wniosku Prezes Urzędu Komunikacji Elektronicznej wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku w wyznaczonym terminie.

Art. 24c. Organ rejestrowy w drodze decyzji odmawia wpisu do rejestru okrętowego, jeżeli:

1) nie są spełnione warunki, których spełnienie jest badane na podstawie art. 34, w szczególności jeżeli dane zawarte we wniosku o rejestrację nie są zgodne z rzeczywistością;
2) na podstawie przepisów ustawy z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym uzyskał informację, że statek o długości do 24 m lub silnik takiego statku zostały skradzione, przywłaszczone, utracone lub są poszukiwane jako dowód w postępowaniu karnym lub postępowaniu karnym skarbowym;

3) jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa, obronności lub innym ważnym interesem publicznym;
4) statek nie przeszedł pozytywnie oceny stanu technicznego, o której mowa w art. 28 ustawy o bezpieczeństwie morskim;
5) nie są spełnione warunki wpisu, w szczególności jeżeli:
   a) statek nie jest statkiem, który na podstawie art. 23, podlega obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego albo może być wpisany do rejestru okrętowego na wniosek właściciela,
   b) nie wskazano jednego armatora statku,
   c) nie spełniono wymagań, o których mowa w art. 10a § 1, 3 i 4,
   d) w przypadku statku, o którym mowa w art. 13, nie spełniono wymagań określonych w art. 13 § 1,
   e) statek jest wpisany do rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, o którym mowa w art. 4 ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, lub rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej, o którym mowa w art. 18 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej lub rejestru zagranicznego, z uwzględnieniem przepisów art. 13 i art. 27,
   f) statek jest jachtem rekreacyjnym w rozumieniu art. 5 pkt 8 ustawy o bezpieczeństwie morskim,
   g) właściciel statku, o którym mowa w art. 10 § 1 pkt 2a, nie złożył oświadczenia, o którym mowa w art. 23 § 4a,
   h) statek był wcześniej wpisany do polskiego rejestru okrętowego i nie uiszczono należnych opłat rejestrowych oraz kar pieniężnych nałożonych przez organ rejestrowy.

Art. 24d. § 1. Wnioskodawca zamierzający dokonać wpisu statku do rejestru może wystąpić z wnioskiem o przyrzeczenie wpisu statku do rejestru, zwane dalej „promesą wpisu”.

§ 2. Wniosek o promesę wpisu podlega opłacie takiej jak opłata za wniosek o wpis statku do rejestru okrętowego.

§ 3. Wnioskodawca zamieszcza we wniosku o promesę wpisu w szczególności dotychczasową nazwę i port macierzysty statku, jeżeli dotyczy, oraz dane dotyczące przynależności statku, jego rodzaju i przeznaczenia oraz dane, o których mowa w art. 29

§ 1 pkt 7, a także załącza potwierdzające powyższe dane dokumenty lub ich kopie, lub odpisy i wnosi o przeprowadzenie ich oceny przez organ rejestrowy. Wraz z wnioskiem o promesę wpisu składa się wniosek o rezerwację nazwy, o którym mowa w art. 12a.

§ 4. Jeżeli wniosek o promesę wpisu jest niekompletny lub nie złożono wraz z nim wniosku o rezerwację nazwy, o którym mowa w art. 12a, organ rejestrowy wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku w wyznaczonym terminie niekrótszym niż 7 dni.

§ 5. Organ rejestrowy dokonuje analizy wniosku o promesę wpisu i załączonych do niego dokumentów, wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia oraz wskazuje błędy wniosku i informuje o czynnościach wymaganych do wydania promesy, a także dokonuje czynności, o których mowa w art. 12a.

§ 6. We wniosku o promesę wpisu można zamieścić wniosek o dokonanie oceny stanu technicznego, o której mowa w art. 28 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

§ 7. Promesę wpisu wydaje organ rejestrowy w drodze decyzji, w terminie 7 dni roboczych od dnia wpływu wniosku.

§ 8. Promesa wpisu jest ważna przez 6 miesięcy od dnia jej wydania. W uzasadnionych przypadkach organ rejestrowy może na wniosek podmiotu, który złożył wniosek o promesę wpisu, jednokrotnie w drodze decyzji przedłużyć ważność promesy wpisu, której okres ważności jeszcze nie upłynął, o dalsze 3 miesiące. Wniosek o przedłużenie ważności promesy wpisu jest opatrzony podpisem lub kwalifikowanym podpisem elektronicznym wnioskodawcy i zawiera uzasadnienie, oznaczenie wnioskodawcy oraz przyszły numer rejestrowy statku określony w decyzji, o której mowa w art. 12a § 5. Do wniosku tego stosuje się odpowiednio przepis § 7.

§ 9. Jeżeli wnioskodawca w terminie ważności promesy wpisu złoży wniosek o wpis do rejestru okrętowego zawierający wszystkie wymagane dane i dokumenty nieobjęte wnioskiem o promesę wpisu, w postępowaniu rejestrowym organ rejestrowy dokonuje czynności z uwzględnieniem oceny stanu technicznego, o której mowa w art. 28 ustawy o bezpieczeństwie morskim, dokonanej na podstawie wniosku o promesę wpisu, a w zakresie danych, dokumentów, kopii i odpisów zamieszczonych we wniosku o promesę wpisu lub załączonych do tego wniosku dokonuje oceny aktualności danych i treści dokumentów oraz zgodności treści kopii lub odpisów załączonych do tego wniosku z dokumentami załączonymi do wniosku o wpis.

§ 10. Po dokonaniu oceny aktualności danych i treści dokumentów oraz zgodności treści kopii lub odpisów załączonych do wniosku o promesę wpisu z dokumentami

załączonymi do wniosku o wpis statku do rejestru okrętowego organ rejestrowy dokonuje czynności na podstawie aktualnych danych i dokumentów.

§ 11. W przypadku, o którym mowa w § 9, nie pobiera się ponownie opłaty od wniosku o wpis statku do rejestru okrętowego.”;

19) uchyla się art. 25;

20) w art. 26:

a) uchyla się § 1,

b) dodaje się § 3–17 w brzmieniu:

„§ 3. Wniosek o:

1) wpis statku do rejestru okrętowego i wydanie certyfikatu okrętowego,
2) wpis o zmianie danych w rejestrze okrętowym,
3) wydanie odpisu lub wyciągu z rejestru okrętowego,
4) wpis o ustanowieniu lub wykreśleniu hipoteki morskiej,
5) wpis ograniczeń w rozporządzaniu statkiem lub o ich wykreśleniu,
6) rezerwację nazwy dla statku, o którym mowa w art. 12a

– podlega opłacie, która nie podlega zwrotowi.

§ 4. Opłatę, o której mowa w § 3, uiszcza się na rachunek bankowy organu rejestrowego, a dowód uiszczenia opłaty dołącza się do wniosku.

§ 5. Jeżeli do wniosku nie dołączono dowodu uiszczenia opłaty, organ rejestrowy wzywa wnioskodawcę do dołączenia dowodu uiszczenia opłaty w terminie 7 dni od dnia doręczenia wezwania, pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpoznania.

§ 6. Właściciel, a w przypadku statku o polskiej przynależności na czas oznaczony – armator, statku wpisanego do rejestru okrętowego uiszcza opłatę roczną do dnia 31 stycznia każdego roku za rok poprzedni. Opłaty rocznej nie uiszcza się za rok, w którym dokonano wpisu do rejestru okrętowego.

§ 7. Jeżeli opłata roczna, o której mowa w § 6, nie zostanie uiszczona w terminie, organ rejestrowy wzywa obowiązanego do uiszczenia tej opłaty w terminie 30 dni od dnia doręczenia wezwania. W przypadku uchybienia terminowi określonemu w wezwaniu organ rejestrowy w odniesieniu do:

1) statku wpisanego do księgi rejestru stałego – wydaje decyzję o zakazie eksploatacji tego statku i wstrzymaniu operacji oraz nakłada na obowiązanego karę pieniężną w wysokości 50 % należnej opłaty, która podlega egzekucji na

podstawie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, i w decyzji o nałożeniu tej kary wzywa go do uiszczenia opłaty oraz kary pieniężnej, ze wskazaniem, że będą nakładane kolejne kary pieniężne w tej samej kwocie, jeżeli opłata oraz kara pieniężna nie zostaną uiszczone w terminie 2 miesięcy od dnia doręczenia decyzji;

2) statku wpisanego do księgi rejestru tymczasowego lub księgi statku w budowie

– podejmuje działania, o których mowa w art. 31 § 1 pkt 6 lub § 3 pkt 4.

§ 8. Organ rejestrowy nakłada karę, o której mowa w § 7 pkt 1, po każdych kolejnych 2 miesiącach, w których nie została uiszczona należna opłata, oraz kary pieniężne, licząc od dnia wydania poprzedniej decyzji o nałożeniu kary.

§ 9. W przypadku, o którym mowa w § 7 pkt 1, organ rejestrowy uchyla, w drodze decyzji, decyzję o zakazie eksploatacji statku i wstrzymaniu operacji niezwłocznie po uiszczeniu przez obowiązanego należnej opłaty i kar pieniężnych.

§ 10. Jeżeli nie uiszczono należnej opłaty i kar pieniężnych, statek wykreślony z rejestru okrętowego nie może zostać ponownie wpisany do tego rejestru.

§ 11. Maksymalna wysokość opłaty za czynności, o których mowa w § 3:

1) pkt 1, nie może przekroczyć 200 %,
2) pkt 2, nie może przekroczyć 50 %,
3) pkt 3, za stronę nie może przekroczyć 10 %,
4) pkt 4 i 5, nie może przekroczyć 100 %,
5) pkt 6, nie może przekroczyć 10 %

– przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1749 oraz z 2026 r. poz. 26 i 425), ustalonego dla roku poprzedzającego wejście w życie przepisów wydanych na podstawie § 17.

§ 12. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w § 6, nie może przekroczyć 100 % przeciętnego wynagrodzenia, o którym mowa w § 11.

§ 13. Jeżeli czynności, o których mowa w § 3, są dokonywane na wniosek organu administracji publicznej, sądu lub prokuratora, wniosek nie podlega opłacie.

§ 14. Opłata roczna od statków stanowiących własność Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego nie jest pobierana.

§ 15. W postępowaniu rejestrowym pobiera się:

1) opłatę stałą od wniosków innych niż wnioski wskazane w § 3 i od złożonych środków odwoławczych, z wyjątkiem tych, które dotyczą wymiaru opłaty,

2) opłatę kancelaryjną od wydania zaświadczeń, odpisów i dokumentów innych niż odpis lub wyciąg z rejestru okrętowego

– przy czym maksymalna wysokość tych opłat nie może przekroczyć 5 % przeciętnego wynagrodzenia, o którym mowa w § 11.

§ 16. Opłaty, o których mowa w § 3, 6 i 15, stanowią dochód budżetu państwa.

§ 17. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłat, o których mowa w § 3, 6 i 15, uwzględniając miejsce budowy statku, jego wielkość i sposób eksploatacji.”;

21) w art. 27:

a) § 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„§ 1. Statek wpisany do rejestru stałego za granicą może być wpisany do księgi rejestru stałego w Rzeczypospolitej Polskiej dopiero po jego wykreśleniu z rejestru zagranicznego lub po wystawieniu przyrzeczenia wykreślenia z rejestru zagranicznego przez właściwy organ tego rejestru (promesa wykreślenia). W przypadku wystawienia promesy wykreślenia wpis do księgi rejestru stałego w Rzeczypospolitej Polskiej staje się skuteczny w dniu następującym po dniu doręczenia organowi rejestrowemu dowodu wykreślenia statku z rejestru zagranicznego. Organ rejestrowy, dokonując wpisu do księgi rejestru stałego, zamieszcza w tej księdze wzmiankę o warunkowej skuteczności tego wpisu, którą niezwłocznie wykreśla, gdy wpis staje się skuteczny.

§ 2. Statek wpisany do rejestru stałego za granicą może być wpisany do księgi rejestru tymczasowego w Rzeczypospolitej Polskiej dopiero po zawieszeniu jego dotychczasowej przynależności lub po wystawieniu przyrzeczenia zawieszenia przynależności przez właściwy organ rejestru zagranicznego (promesa zawieszenia). W przypadku wystawienia promesy zawieszenia wpis do księgi rejestru tymczasowego w Rzeczypospolitej Polskiej staje się skuteczny w dniu następującym po dniu doręczenia organowi rejestrowemu dowodu zawieszenia przynależności statku w rejestrze zagranicznym. Organ rejestrowy, dokonując wpisu do księgi rejestru tymczasowego, zamieszcza w tej księdze wzmiankę o warunkowej skuteczności tego wpisu, którą niezwłocznie wykreśla, gdy wpis staje się skuteczny.”,

b) po § 2 dodaje się § 2a i 2b w brzmieniu:

„§ 2a. Jeżeli w terminie 4 miesięcy od dnia wpisu statku do rejestru okrętowego na podstawie promesy wykreślenia, o której mowa w § 1, lub promesy zawieszenia, o której mowa w § 2, nie doręczono organowi rejestrowemu odpowiednio dowodu wykreślenia statku z rejestru zagranicznego albo dowodu zawieszenia przynależności statku w rejestrze zagranicznym, organ rejestrowy wzywa do dostarczenia odpowiedniego dowodu w terminie 60 dni od dnia doręczenia wezwania, wskazując, że w przypadku uchybienia terminowi statek zostanie wykreślony z rejestru okrętowego.

§ 2b. W przypadku bezskutecznego upływu terminu na dostarczenie dowodu określonego w wezwaniu, o którym mowa w § 2a, organ rejestrowy wykreśla statek z rejestru okrętowego.”,

c) dodaje się § 5 w brzmieniu:

„§ 5. Statek wpisany do rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, o którym mowa w art. 4 ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, lub rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej, o którym mowa w art. 18 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, może być wpisany do rejestru okrętowego dopiero po wykreśleniu go z innego rejestru.”;

22) art. 28 otrzymuje brzmienie:

„Art. 28. § 1. Rejestr okrętowy jest jawny.

§ 2. Interfejs systemu teleinformatycznego rejestru okrętowego, oznaczenie rodzaju księgi rejestrowej i nazwy elementów jej struktury oraz informacja o współwłasności łącznej, rodzaju hipoteki i dane, o których mowa w art. 29 § 1 pkt 2, 2a, 5, 9b, 9d i 11–14, są udostępniane w języku polskim i angielskim. Pozostałe wpisy są udostępniane w języku polskim.

§ 3. Organ rejestrowy sporządza na wniosek urzędowo poświadczony wyciąg lub odpis z rejestru okrętowego. Wniosek taki jest opatrzony podpisem lub kwalifikowanym podpisem elektronicznym wnioskodawcy i zawiera:

1) numer rejestrowy statku;
2) w przypadku wniosku o sporządzenie wyciągu – określenie przedmiotu wyciągu;
3) dane identyfikacyjne wnioskodawcy;

4) oznaczenie, czy wyciąg lub odpis ma być wydany w postaci papierowej czy w postaci elektronicznej;
5) adres lub adres do doręczeń elektronicznych, na który wyciąg lub odpis ma zostać dostarczony;
6) wskazanie, czy wnioskodawca jest podmiotem, o którym mowa w § 4.

§ 4. Organ rejestrowy sporządza wyciąg lub odpis z rejestru okrętowego w terminie 1 dnia roboczego od dnia złożenia wniosku o sporządzenie urzędowo poświadczonego wyciągu lub odpisu, jeżeli wnioskodawcą jest właściciel, armator lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM, a także wierzyciel hipoteczny, którego wierzytelność jest zabezpieczona hipoteką na danym statku, oraz notariusz.

§ 5. W przypadku gdy żądanie dotyczy wydania poświadczonego wyciągu lub odpisu z rejestru okrętowego w postaci elektronicznej, wyciągi i odpisy wydaje się w postaci dokumentu elektronicznego opatrzonego kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo kwalifikowaną pieczęcią elektroniczną organu rejestrowego wydającego taki dokument.

§ 6. Wyciąg z rejestru okrętowego powinien zawierać treść wszystkich aktualnych wpisów dotyczących przedmiotu określonego w nagłówku wyciągu – w zakresie określonym we wniosku. W wyciągu należy zaświadczyć, że dalszych wpisów w tym przedmiocie w rejestrze nie ma.

§ 7. Organ rejestrowy bezpłatnie udostępnia informacje zawarte w rejestrze okrętowym w ogólnodostępnych sieciach teleinformatycznych. Każdy, kto zna numer rejestrowy statku, może uzyskać dostęp do informacji zawartych w rejestrze okrętowym.

§ 8. Wydruki komputerowe informacji zawartych w rejestrze okrętowym samodzielnie pobrane przez właściciela lub armatora statku, przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM lub wierzyciela hipotecznego, którego wierzytelność jest zabezpieczona hipoteką na danym statku, za pośrednictwem konta użytkownika, o którym mowa w art. 22b, mają moc zrównaną z mocą wyciągów i odpisów urzędowo poświadczonych i wydawanych przez organ rejestrowy, jeżeli mają cechy umożliwiające ich weryfikację z danymi zawartymi w rejestrze okrętowym. Wydruki takie zawierają adnotację o ich pobraniu przez uprawniony podmiot po uwierzytelnieniu się i o ich mocy zrównanej z mocą wyciągów i odpisów urzędowo poświadczonych i wydawanych przez organ rejestrowy.

§ 9. Na wniosek zainteresowanego organ rejestrowy wydaje zaświadczenie, że nie złożono zgłoszenia lub wniosku o wpis lub że określonych wpisów w rejestrze okrętowym nie ma lub nie zostały złożone określone dokumenty.

§ 10. Akta rejestrowe może przeglądać każdy, kto ma w tym interes prawny, oraz notariusz.

§ 11. Odpisy dokumentów znajdujących się w aktach ksiąg rejestrowych wydaje się na żądanie każdego, kto ma w tym interes prawny lub na żądanie sądu, prokuratora, notariusza, organu administracji rządowej albo jednostki samorządu terytorialnego.”;

23) w art. 29:

a) w § 1:

– we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „W rejestrze stałym” zastępuje się wyrazami „W księdze rejestru stałego”,

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) nazwę lub oznaczenie identyfikacyjne i numer identyfikacyjny nadany przez Międzynarodową Organizację Morską (numer IMO), jeżeli został nadany, oraz rodzaj i przeznaczenie statku;”,

– po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) międzynarodowy sygnał wywoławczy po jego nadaniu, wraz z informacją o okresie ważności pozwolenia radiowego w służbie radiokomunikacyjnej morskiej i o rodzaju urządzenia;”,

– w pkt 6 wyrazy „pojemność statku” zastępuje się wyrazami „pojemność netto i brutto statku, jeżeli dokonano pomiaru”,

– pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) oznaczenie i adres właściciela lub wszystkich współwłaścicieli statku, z określeniem ich udziałów we współwłasności lub z informacją o współwłasności łącznej, oraz podstawę nabycia własności statku;”,

– po pkt 8 dodaje się pkt 8a–8c w brzmieniu:

„8a) oznaczenie i adres przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM, jeżeli dotyczy;

8b) dane pełnomocników, o których mowa w art. 10a § 1–4;

8c) informację o ogłoszeniu upadłości przez właściciela, współwłaściciela, armatora, przedsiębiorstwo, o którym mowa w pkt 8a, lub wierzyciela hipotecznego;”,

– w pkt 9 po wyrazach „rozporządzaniu statkiem” dodaje się wyrazy „ , w tym informacje o rodzaju hipoteki, jej kwocie, terminie zapłaty i wierzycielu”,
– po pkt 9 dodaje się pkt 9a–9d w brzmieniu:
„9a) informację o wykonaniu uprawnień wierzyciela hipotecznego, w tym o oświadczeniu, o którym mowa w art. 85 § 2, oraz o prawidłowym zawiadomieniu, o którym mowa w art. 87 § 1;
9b) informację o wszczęciu egzekucji;
9c) informację o wykonaniu uprawnień dłużnika hipotecznego, w tym o złożeniu powództwa, o którym mowa w art. 87 § 3, oraz o prawidłowym zawiadomieniu, o którym mowa w art. 87 § 3b;
9d) informację o wydanych certyfikatach, w tym oznaczenie certyfikatu, podmiot wydający, datę wydania, datę potwierdzenia i datę ważności, wraz ze wzmiankami, o których mowa w art. 36 § 5, oraz o wydanych odpisach tych certyfikatów;”,
– uchyla się pkt 10,
– w pkt 11 wyrazy „izbę morską” zastępuje się wyrazami „organ rejestrowy”,
– w pkt 12 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 13–15 w brzmieniu:
„13) informację, że zachodzą przesłanki do wykreślenia statku z rejestru, o których mowa w art. 31, oraz informację, że brakuje zgody wierzycieli hipotecznych na wykreślenie statku z rejestru lub że sprzeciwiają się oni wykreśleniu;
14) informację o statusie statku, określającą, że jest dopuszczalna eksploatacja tego statku albo że wydano ważną decyzję o zakazie eksploatacji statku i wstrzymaniu operacji;
15) informację o karach pieniężnych nałożonych przez organ rejestrowy, odnoszących się do statku, oraz o nieuiszczonych opłatach rejestrowych dotyczących statku, z tym że po ich uiszczeniu zamieszcza się informację o tym uiszczeniu.”,

b) w § 2:
– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„W księdze rejestru tymczasowego oprócz danych wymienionych w § 1 pkt 1–8c, 9d, 12 i 15 wpisuje się:”,
– uchyla się pkt 3,

c) w § 3:

– we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „W rejestrze statków” zastępuje się wyrazami „W księdze statku”,

– w pkt 3 po wyrazie „nazwę” dodaje się wyrazy „i siedzibę”,

– po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) datę położenia stępki lub wykonania równorzędnej pracy konstrukcyjnej w miejscu wodowania;”,

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) oznaczenie i adres właściciela lub wszystkich współwłaścicieli statku w budowie, z określeniem ich udziałów we współwłasności lub z informacją o współwłasności łącznej, oraz podstawę nabycia własności statku w budowie;”,

– po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) informację o ogłoszeniu upadłości przez właściciela, współwłaściciela lub wierzyciela hipotecznego;”,

– w pkt 5 po wyrazie „statku” dodaje się wyrazy „ , z podaniem daty jej zawarcia, terminu wykonania i wysokości uzgodnionego wynagrodzenia”,

– pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) hipotekę morską oraz informacje, o których mowa w § 1 pkt 9a–9c;”,

– dodaje się pkt 7–9 w brzmieniu:

„7) podstawę i datę wykreślenia statku w budowie z rejestru okrętowego;

8) informację, że zachodzą przesłanki do wykreślenia statku z rejestru okrętowego, o których mowa w art. 31, oraz informację, że brakuje zgody wierzycieli hipotecznych na wykreślenie statku z tego rejestru lub że sprzeciwiają się oni wykreśleniu;

9) informację o karach pieniężnych nałożonych przez organ rejestrowy, odnoszących się do statku, oraz o nieuiszczonych opłatach rejestrowych dotyczących statku, z tym że po ich uiszczeniu zamieszcza się informację o tym uiszczeniu.”,

d) dodaje się § 5–8 w brzmieniu:

„§ 5. Informacje są wpisywane do rejestru okrętowego przez organ rejestrowy. Jeżeli międzynarodowy sygnał wywoławczy nie został nadany przed dokonaniem wpisu statku do rejestru lub informacje dotyczące międzynarodowego sygnału

wywoławczego lub pozwolenia radiowego w służbie radiokomunikacyjnej morskiej ulegają zmianie, informacje te są niezwłocznie wpisywane przez Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej na podstawie właściwego rozstrzygnięcia w formie określonej w ustawie z dnia 12 lipca 2024 r. – Prawo komunikacji elektronicznej.

§ 6. Organ rejestrowy z urzędu dokona wpisu ostrzeżenia, jeżeli dostrzeże niezgodność stanu prawnego ujawnionego w księdze rejestrowej z rzeczywistym stanem prawnym.

§ 7. Sprostowania omyłek lub nieprawidłowości, które nie mogą wywołać niezgodności treści księgi rejestrowej z rzeczywistym stanem prawnym, dokonuje się z urzędu.

§ 8. Określone w prawie wzmianki i ostrzeżenia są wpisywane w części składowej struktury księgi rejestrowej, której treści dotyczą.”;

24) w art. 30:

a) uchyla się § 1,

b) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Do zgłoszenia zmian podlegających wpisowi jest obowiązany właściciel statku, a w przypadku statku wpisanego do rejestru tymczasowego – armator za zgodą właściciela.”,

c) dodaje się § 3 i 4 w brzmieniu:

„§ 3. Jeżeli osoba trzecia doznała szkody na skutek nieujawnienia praw w rejestrze okrętowym lub niezgłoszenia innych zmian podlegających wpisowi, obowiązany do zgłoszenia ponosi odpowiedzialność za szkodę powstałą na skutek niewykonania obowiązku, o którym mowa w § 2, w terminie określonym w art. 33 § 1.

§ 4. Sądy, organy administracji rządowej i jednostek samorządu terytorialnego, a także notariusze sporządzający akty poświadczenia dziedziczenia niezwłocznie informują organ rejestrowy o zmianie właściciela statku, dla którego jest prowadzona księga rejestrowa. W przypadku otrzymania zawiadomienia, jeżeli nowy właściciel nie został wpisany do księgi rejestrowej, organ rejestrowy z urzędu dokonuje wpisu ostrzeżenia, że stan prawny ujawniony w księdze stał się niezgodny z rzeczywistym stanem prawnym. Zawiadomienie o wpisie ostrzeżenia zawiera pouczenie o obowiązku złożenia wniosku o zmianę danych w rejestrze okrętowym w terminie 7 dni od daty doręczenia zawiadomienia.”;

25) w art. 31:

a) § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. W drodze decyzji wykreśla się z rejestru okrętowego statek:

1) który zatonął lub uległ całkowitemu zniszczeniu;
2) który zaginął;
3) który na podstawie art. 17 utracił polską przynależność na czas oznaczony;
4) który utracił charakter statku morskiego;
5) w odniesieniu do którego właściciel złożył wniosek o wykreślenie z rejestru okrętowego, o ile statek nie podlega obowiązkowi wpisu do tego rejestru, w szczególności jeżeli statek zmienia przynależność i organ rejestrowy został zawiadomiony o uzyskaniu obcej przynależności;
6) wpisany do księgi rejestru tymczasowego, w odniesieniu do którego nie uiszczono opłaty rocznej w terminie określonym w wezwaniu, o którym mowa w art. 26 § 7;
7) w odniesieniu do którego w terminie wskazanym w wezwaniu, o którym mowa w art. 27 § 2a, nie dostarczono dowodu, o którym mowa w tym przepisie;
8) który uzyskał polską przynależność na czas oznaczony, w przypadku niespełnienia w terminie wymagań, o których mowa w art. 10a § 7 lub § 13;
9) który przestał spełniać wymagania umożliwiające jego wpis do rejestru, chyba że polska przynależność statku została tymczasowo zawieszona zgodnie z art. 19.”,

b) § 1a otrzymuje brzmienie:

„§ 1a. Organ rejestrowy może w drodze decyzji wykreślić z rejestru okrętowego statek:

1) który w rażący sposób narusza przepisy bezpieczeństwa morskiego, w szczególności w okresie ostatnich 24 miesięcy został dwukrotnie zatrzymany przez inspekcje państwa portu z przyczyn leżących po stronie armatora, kapitana lub załogi statku;
2) jeżeli jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa, obronności lub innym ważnym interesem publicznym.”,

c) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. W przypadkach określonych w § 1 i 1a wykreślenie statku z rejestru okrętowego wymaga zgody wszystkich wierzycieli hipotecznych wyrażonej na

piśmie, chyba że wykreślenie następuje w następstwie sprzedaży statku przez wierzyciela hipotecznego w wykonaniu jego uprawnień do sprzedaży statku, o których mowa w art. 84 § 1.”,

d) po § 2 dodaje się § 2a–2d w brzmieniu:

„§ 2a. Jeżeli wykreślenie statku z rejestru okrętowego wymaga zgody wierzycieli hipotecznych, organ rejestrowy wzywa wierzycieli hipotecznych do złożenia w terminie 10 dni od dnia doręczenia wezwania oświadczeń, czy wyrażają zgodę na wykreślenie, informując o podstawach oraz skutkach planowanego wykreślenia statku z tego rejestru, a także o skutkach braku zgody na to wykreślenie.

§ 2b. Jeżeli wierzyciel hipoteczny nie złoży w terminie oświadczenia, że wyraża zgodę na wykreślenie statku z rejestru okrętowego, organ rejestrowy zamieszcza informację, że brakuje zgody, o której mowa w art. 29 § 1 pkt 13. Jeżeli wierzyciel hipoteczny odmówi zgody na wykreślenie, organ rejestrowy zamieszcza informację, że wierzyciel hipoteczny sprzeciwia się wykreśleniu, o której mowa w tym przepisie. Informacje są wykreślane niezwłocznie po wyrażeniu przez wierzyciela hipotecznego zgody na wykreślenie.

§ 2c. W przypadku braku wyrażonej na piśmie zgody wierzyciela hipotecznego na wykreślenie statku z rejestru okrętowego organ rejestrowy w przypadkach, o których mowa w § 1 i 1a, może wydać decyzję o zakazie eksploatacji statku i wstrzymaniu operacji. Organ rejestrowy w drodze decyzji uchyla decyzję o zakazie eksploatacji statku i wstrzymaniu operacji niezwłocznie po ustaniu przesłanek wykreślenia statku z rejestru okrętowego.

§ 2d. W przypadku, o którym mowa w § 1 pkt 5, statek wykreśla się w terminie 3 dni roboczych od dnia doręczenia wniosku.”,

e) § 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„§ 3. W drodze decyzji wykreśla się z rejestru okrętowego statek w budowie:

1) który uległ zniszczeniu w trakcie budowy albo którego budowa została zakończona lub zaniechana;
2) który został wpisany do księgi rejestru stałego w Rzeczypospolitej Polskiej lub rejestru stałego za granicą;
3) w odniesieniu do którego właściciel złożył wniosek o wykreślenie z rejestru okrętowego;

4) wpisany do księgi statku w budowie, w odniesieniu do którego nie uiszczono opłaty rocznej w terminie określonym w wezwaniu, o którym mowa w art. 26 § 7.

§ 4. W przypadkach określonych w § 3 wykreślenie wymaga zgody wszystkich wierzycieli hipotecznych wyrażonej na piśmie, chyba że statek w budowie został wpisany do księgi rejestru stałego w Rzeczypospolitej Polskiej, a ciążąca na nim hipoteka morska została wpisana do tej księgi z urzędu. Przepisu nie stosuje się w przypadku wykreślenia statku w budowie z rejestru w następstwie sprzedaży statku w budowie przez wierzyciela hipotecznego w wykonaniu jego uprawnień do sprzedaży statku, o których mowa w art. 84 § 1. Do wykreślenia statku w budowie stosuje się przepisy § 2a i 2b.”;

26) w art. 33:

a) w § 1 wyrazy „w ciągu 6 tygodni” zastępuje się wyrazami „w terminie 14 dni”,

b) po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

„§ 1a. W zgłoszeniu należy podać dane obowiązanego do zgłoszenia, nazwę statku albo oznaczenie identyfikacyjne statku w budowie, numer rejestrowy statku lub statku w budowie, okoliczność, która ma być wpisana, i jej treść, a do zgłoszenia należy załączyć dowód stwierdzający tę okoliczność. Zgłoszenie opatruje się podpisem lub kwalifikowanym podpisem elektronicznym.”,

c) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. W razie niezgłoszenia statku lub okoliczności podlegających wpisowi do rejestru okrętowego organ rejestrowy wzywa obowiązanego do dokonania zgłoszenia w terminie 7 dni od dnia doręczenia wezwania. W przypadku niedokonania zgłoszenia w tym terminie organ rejestrowy nakłada, w drodze decyzji, na obowiązanego karę pieniężną w wysokości od 500 zł do 50 000 zł.”,

d) uchyla się § 2a,

e) § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. Jeżeli obowiązany nie dokona zgłoszenia mimo wezwania, organ rejestrowy może w drodze decyzji dokonać wpisu z urzędu, zaznaczając to w osnowie wpisu.”;

27) w art. 34 we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „Izba morska” zastępuje się wyrazami „Organ rejestrowy”;

28) w art. 36:

a) w § 1 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Certyfikaty, o których mowa w zdaniu pierwszym, zawierają rozwiązania techniczne pozwalające na weryfikację ważności certyfikatu oraz sprawdzenie bieżących danych w rejestrze okrętowym.”,

b) po § 1 dodaje się § 1a i 1b w brzmieniu:

„§ 1a. Certyfikaty, o których mowa w § 1, są wydawane w formie elektronicznej i opatrzone podpisem kwalifikowanym lub kwalifikowaną pieczęcią elektroniczną organu rejestrowego. Na wniosek właściciela, armatora lub przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM jest wydawany odpis certyfikatu w postaci papierowej. Odpis taki zawiera rozwiązania techniczne pozwalające na weryfikację ważności certyfikatu oraz sprawdzenie bieżących danych w rejestrze okrętowym.

§ 1b. Właściciel statku, armator oraz przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM mogą za pośrednictwem konta użytkownika, o którym mowa w art. 22b, bezpłatnie pobrać certyfikaty, o których mowa w § 1, z systemu teleinformatycznego rejestru okrętowego po uwierzytelnieniu się użytkownika.”,

c) uchyla się § 3,

d) dodaje się § 4–9 w brzmieniu:

„§ 4. Certyfikaty, o których mowa w § 1, tracą ważność, jeżeli statek lub statek w budowie utracił polską przynależność lub zmianie uległy dane ujawniane w tych certyfikatach.

§ 5. Jeżeli certyfikat utracił ważność lub polska przynależność statku została zawieszona, wzmiankę o tym organ rejestrowy zamieszcza w rejestrze okrętowym.

§ 6. Armator jest obowiązany niezwłocznie fizycznie anulować odpis w postaci papierowej certyfikatów, o których mowa w § 1, które utraciły ważność, uszkadzając odpis wraz z elementem pozwalającym na weryfikację ważności. Armator pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń składa organowi rejestrowemu pisemne oświadczenie, że anulował odpis certyfikatu. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy(-ma) odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

§ 7. Oświadczenie, o którym mowa w § 6, może zostać złożone w systemie teleinformatycznym rejestru okrętowego z użyciem konta użytkownika.

§ 8. Jeżeli w terminie 30 dni, licząc od dnia utraty ważności certyfikatów, o których mowa w § 1, lub od dnia wydania statkowi odpowiedniego dokumentu przez zagraniczny organ rejestrowy, armator nie złożył oświadczenia, o którym mowa w § 6, organ rejestrowy wzywa do fizycznego anulowania odpisu certyfikatu i złożenia oświadczenia, o którym mowa w § 6, w terminie 30 dni od dnia doręczenia wezwania.

§ 9. W przypadku uchybienia terminowi lub powzięcia wiadomości, że mimo złożenia oświadczenia armator nie wykonał obowiązku fizycznego anulowania odpisu certyfikatów, o których mowa w § 1, organ rejestrowy nakłada, w drodze decyzji, na obowiązanego karę pieniężną w wysokości 10 000 zł.”;

29) w art. 37:

a) uchyla się § 1 i 2,

b) § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. Organ rejestrowy zawiadamia właściwe władze państwa rejestru stałego o ustaniu polskiej przynależności statku na czas oznaczony.”;

30) w art. 37a wyrazy „Izba morska właściwa dla portu macierzystego statku” zastępuje się wyrazami „Organ rejestrowy”;

31) uchyla się art. 38 i art. 39;

32) w tytule II w dziale II po art. 39 dodaje się art. 39a w brzmieniu:

„Art. 39a. Właściciel lub armator statku, który podaje organowi rejestrowemu nieprawdziwe informacje dotyczące statku, w tym informacje dotyczące wymiarów statku, różniące się od wymiarów faktycznych o więcej niż 30 cm, lub informacje o pojemności statku, różniące się od pojemności faktycznej o więcej niż 10 %, podlega administracyjnej karze pieniężnej w wysokości od 2000 zł do 10 000 zł. Karę tę nakłada organ rejestrowy w drodze decyzji.”;

33) w art. 48 w § 2 wyrazy „przepisami o bezpieczeństwie morskim” zastępuje się wyrazami „ustawą o bezpieczeństwie morskim”;

34) w art. 50:

a) w § 2 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Dokumenty takie mogą zawierać oznaczenia jedynie w języku angielskim.”,

b) dodaje się § 3–10 w brzmieniu:

„§ 3. Dzienniki, o których mowa w § 1, mogą być prowadzone w postaci papierowej lub elektronicznej. Dokumenty, o których mowa w § 1, mogą mieć postać papierową lub elektroniczną.

§ 4. Wpisów do dzienników mogą dokonywać kapitan statku, osoby upoważnione do prowadzenia dzienników, organy administracji morskiej oraz podmioty, przed którymi składa się protest morski.

§ 5. Kapitan lub armator jest obowiązany udostępnić dziennik w celu dokonania wpisu:

1) organom administracji morskiej – na ich uzasadnione żądanie;
2) podmiotowi, przed którym składa protest morski.

§ 6. Zakończone dzienniki powinny być przekazane armatorowi w terminie 90 dni od daty ostatniego wpisu. Armator przechowuje zakończone dzienniki przez okres 5 lat od dnia ich przekazania.

§ 7. Kapitan statku prowadzi ewidencję dzienników oraz innych dokumentów, które powinny być przechowywane na statku. Ewidencja taka nie musi być prowadzona na statku o długości całkowitej nieprzekraczającej 24 m i mocy silnika poniżej 400 kW.

§ 8. Dzienniki i inne dokumenty statku oraz ich ewidencja, jeżeli musi być prowadzona, powinny być przedstawione do kontroli na każde żądanie organu administracji morskiej lub innych uprawnionych podmiotów.

§ 9. Przepisów Kodeksu morskiego w zakresie obowiązku posiadania dokumentów i prowadzenia dzienników oraz ich ewidencji nie stosuje się do:

1) jednostek pływających Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i Straży Granicznej;
2) statków zarejestrowanych w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej, o którym mowa w art. 18 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, poruszających się po morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej;
3) bezzałogowych statków bez napędu mechanicznego;
4) statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji;
5) statków, których przynależność została zawieszona, w trakcie trwania tego zawieszenia.

§ 10. Na statkach bezpokładowych zamiast dziennika statku mogą być prowadzone zapisy z podróży morskiej statku bezpokładowego sporządzane przez kierownika statku.”;

35) art. 52 otrzymuje brzmienie:

„Art. 52. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje i sposób prowadzenia dzienników, wzory dzienników w formie papierowej i zawartość dzienników w formie elektronicznej, treść zapisów z podróży morskiej statku bezpokładowego oraz wymagania dotyczące sposobu ich prowadzenia, a także określi sposób przechowywania tych dokumentów, uwzględniając rodzaje statków i dokumentów znajdujących się na tych statkach.”;

36) w art. 64:

a) w § 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) w kraju – sądowi rejonowemu lub notariuszowi, przy czym notariuszowi za dokonanie tej czynności przysługuje wynagrodzenie określone na podstawie umowy ze zgłaszającym, niewyższe niż maksymalna stawka taksy notarialnej za sporządzenie protokołu dziedziczenia;”,

b) w § 2 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Podmiot przyjmujący protest jest obowiązany załączyć przedłożone dokumenty lub ich poświadczone odpisy do protokołu, o którym mowa w § 4 i 4a.”,

c) w § 3 wyraz „Organ” zastępuje się wyrazem „Podmiot”,

d) w § 4 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli protest zgłoszono sądowi rejonowemu lub polskiemu urzędowi konsularnemu, organ przyjmujący protest sporządza protokół, w którym zamieszcza zeznania złożone przez kapitana i członków załogi wskazanych przez kapitana.”,

e) po § 4 dodaje się § 4a–4c w brzmieniu:

„§ 4a. Notariusz przyjmujący protest sporządza protokół, w którym zamieszcza oświadczenia złożone przez kapitana i członków załogi wskazanych przez kapitana. W miarę potrzeby po ich oświadczeniach należy w protokole zamieścić dodatkowo oświadczenia innych członków załogi, złożone na wniosek osób zainteresowanych. O przyjęciu protestu notariusz sporządzający protokół umieszcza wzmiankę w dzienniku okrętowym.

§ 4b. Składający oświadczenia, o których mowa w § 4a, jest obowiązany do zawarcia w nich klauzuli o następującej treści: „Jestem świadomy(-ma)

odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie o odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

§ 4c. Osoba, która złożyła nieprawdziwe oświadczenia, o których mowa w § 4a, podlega odpowiedzialności karnej za składanie fałszywego oświadczenia.”,

f) § 5 otrzymuje brzmienie:

„§ 5. Jeżeli protest morski został złożony sądowi rejonowemu lub polskiemu urzędowi konsularnemu, za przyjęcie protestu morskiego pobiera się opłatę, która stanowi dochód budżetu państwa.”;

37) w art. 66 w § 2 wyrazy „izby morskiej lub kapitanatu portu” zastępuje się wyrazami „dyrektora urzędu morskiego”;

38) w art. 73:

a) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Statkiem stanowiącym polską własność jest również statek wchodzący w skład majątku jednostki organizacyjnej nieposiadającej osobowości prawnej, której ustawa przyznaje zdolność prawną, jeżeli jednostka ta ma siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej.”,

b) w § 3 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) będący co najmniej w połowie własnością podmiotów wymienionych w § 1 i 2, jeżeli statek jest wpisany na wniosek wszystkich współwłaścicieli do polskiego rejestru okrętowego w księdze rejestru stałego;

2) będący własnością spółki kapitałowej mającej siedzibę za granicą, w której co najmniej jeden z podmiotów wymienionych w § 1 i 2 ma udział kapitałowy o wartości co najmniej 50 %, jeżeli statek jest wpisany na wniosek właściciela do polskiego rejestru okrętowego w księdze rejestru stałego.”;

39) uchyla się art. 73a;

40) art. 74 otrzymuje brzmienie:

„Art. 74. Umowa o przeniesienie własności statku wpisanego do polskiego rejestru okrętowego lub statku, w odniesieniu do którego toczy się postępowanie rejestrowe w sprawie wpisu do polskiego rejestru okrętowego, powinna być zawarta w formie pisemnej z podpisami stron notarialnie poświadczonymi.”;

41) w art. 76 dodaje się § 3 w brzmieniu:

„§ 3. Wpis hipoteki w księdze rejestrowej ma moc wsteczną od chwili złożenia wniosku o dokonanie wpisu, a w przypadku dokonania wpisu z urzędu – od chwili wszczęcia postępowania dotyczącego wpisu.”;

42) w art. 77 skreśla się wyrazy „ , z zastrzeżeniem art. 84 § 1”;

43) po art. 77 dodaje się art. 77a i art. 77b w brzmieniu:

„Art. 77a. § 1. Wniosek o wpis o ustanowieniu hipoteki morskiej do rejestru okrętowego składa się na urzędowym formularzu. We wniosku należy podać numer rejestrowy statku lub statku w budowie oraz nazwę statku albo oznaczenie identyfikacyjne statku w budowie. Do wniosku dołącza się dokument, który ma stanowić podstawę wpisu hipoteki, a także odpis umowy z wierzycielem hipotecznym, zawierający określenie wierzytelności pieniężnej, którą hipoteka ma zabezpieczać, oraz dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 26. Wniosek opatruje się podpisem lub kwalifikowanym podpisem elektronicznym wnioskodawcy.

§ 2. O kolejności wniosku o wpis o ustanowieniu hipoteki morskiej do rejestru okrętowego rozstrzyga chwila wpływu tego wniosku do organu rejestrowego. Za chwilę wpływu wniosku uważa się godzinę, minutę i sekundę, w której w danym dniu wniosek wpłynął do organu rejestrowego. Za chwilę wpływu wniosku złożonego za pośrednictwem systemu teleinformatycznego uważa się godzinę, minutę i sekundę złożenia wniosku za pośrednictwem systemu teleinformatycznego wskazaną w urzędowym poświadczeniu przedłożenia.

§ 3. Wnioski o wpis o ustanowieniu hipoteki morskiej do rejestru okrętowego, które wpłynęły w tej samej chwili, będą uważane za złożone równocześnie.

§ 4. Jeżeli wniosek o wpis o ustanowieniu hipoteki morskiej do rejestru okrętowego jest składany w postaci papierowej, składa się go w urzędzie obsługującym organ rejestrowy. Niezwłocznie po złożeniu wniosku następuje jego rejestracja w systemie teleinformatycznym, z odnotowaniem chwili wpływu wniosku oznaczonej jako dzień, godzina, minuta i sekunda, i opatrzenie go kolejnym numerem. Wnioskodawcy wydaje się potwierdzenie wpływu wniosku, zawierające informację o chwili wpływu wniosku oznaczonej jako dzień, godzina, minuta i sekunda.

§ 5. Jeżeli wniosek o wpis o ustanowieniu hipoteki morskiej do rejestru okrętowego w postępowaniu został złożony za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, w chwili wpływu wniosku następuje jego rejestracja w systemie teleinformatycznym, z odnotowaniem chwili wpływu wniosku oznaczonej jako dzień, godzina, minuta i sekunda,

i opatrzenie go kolejnym numerem. Wnioskodawcy dostarcza się w postaci elektronicznej potwierdzenie złożenia wniosku, zawierające informację o chwili wpływu wniosku oznaczonej jako dzień, godzina, minuta i sekunda.

§ 6. Niezwłocznie po zarejestrowaniu wniosku o wpis o ustanowieniu hipoteki morskiej do rejestru okrętowego organ rejestrowy wpisuje w rejestrze okrętowym wzmiankę o tym wniosku i o chwili jego wpływu.

§ 7. Wzmiankę o wniosku o wpis o ustanowieniu hipoteki morskiej do rejestru okrętowego wykreśla się z urzędu niezwłocznie po rozstrzygnięciu sprawy.

Art. 77b. § 1. Załatwienie sprawy dotyczącej wpisu o ustanowieniu albo wykreśleniu hipoteki morskiej albo wpisu o zmianie danych w rejestrze okrętowym dotyczących hipoteki morskiej następuje w terminie 1 dnia roboczego od dnia otrzymania wniosku o ten wpis.

§ 2. W przypadku hipoteki ustanowionej oświadczeniem woli właściciela, o której mowa w art. 77, decyzja o wpisie o ustanowieniu albo wykreśleniu hipoteki morskiej albo wpisie o zmianie danych w rejestrze okrętowym dotyczących hipoteki morskiej jest na wniosek właściciela skuteczna i wykonalna z chwilą jej wydania.

§ 3. W przypadku hipoteki ustanowionej na podstawie umowy zawartej między właścicielem statku a wierzycielem o ustanowieniu hipoteki morskiej, o której mowa w art. 84, na zgodny wniosek obu stron decyzja o wpisie o ustanowieniu albo wykreśleniu hipoteki morskiej albo wpisie o zmianie danych w rejestrze okrętowym dotyczących hipoteki morskiej jest skuteczna i wykonalna z chwilą jej wydania.

§ 4. Umowa zawarta między właścicielem statku a wierzycielem o ustanowieniu hipoteki morskiej, o której mowa w art. 84, może przewidywać, że wniesienie odwołania nie wstrzymuje wykonania decyzji w przedmiocie wpisu o ustanowieniu hipoteki morskiej do rejestru okrętowego.”;

44) w art. 79 w § 1 w pkt 4 po wyrazach „dzierżawę statku” dodaje się wyrazy „lub czarter bez załogi (*bare-boat*)”;

45) art. 80 otrzymuje brzmienie:

„Art. 80. Jeżeli wskutek umowy o przeniesienie własności statku obciążonego hipoteką morską statek przestanie być statkiem stanowiącym polską własność lub uważanym za polską własność, o którym mowa w art. 73, lub statkiem, o którym mowa w art. 10 § 1 pkt 2a, umowa taka wymaga uprzedniej zgody wierzyciela hipotecznego wyrażonej na piśmie z podpisem notarialnie poświadczonym.”;

46) w art. 85:

a) w § 3 po wyrazach „zawiadomienia właściciela statku” dodaje się wyrazy „i organu rejestrowego”,

b) w § 4 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Do wniosku należy dołączyć odpis umowy, o której mowa w art. 84 § 1, oraz sporządzoną przez notariusza ocenę zgodności, o której mowa w art. 85a, stwierdzającą, że oświadczenie, o którym mowa w § 2, jest zgodne z treścią umowy, o której mowa w art. 84 § 1.”;

47) po art. 85 dodaje się art. 85a w brzmieniu:

„Art. 85a. § 1. Na wniosek wierzyciela hipotecznego notariusz sporządza ocenę zgodności oświadczenia, o którym mowa w art. 85 § 2, z treścią umowy, o której mowa w art. 84 § 1, zwaną dalej „oceną zgodności”.

§ 2. Ocena zgodności zawiera:

1) dzień, miesiąc i rok oraz miejsce jej sporządzenia;

2) imię, nazwisko i siedzibę kancelarii notariusza, a jeżeli akt sporządziła osoba wyznaczona do zastępstwa notariusza lub upoważniona do dokonywania czynności notarialnych – także imię i nazwisko tej osoby;

3) dane identyfikujące wierzyciela hipotecznego;

4) dane identyfikujące statek;

5) treść oświadczenia, o którym mowa w art. 85 § 2;

6) ocenę stwierdzającą, że oświadczenie, o którym mowa w art. 85 § 2, jest zgodne z treścią umowy, o której mowa w art. 84 § 1, albo stwierdzającą, że oświadczenie to nie jest zgodne z treścią tej umowy.

§ 3. Za dokonanie czynności, o której mowa w § 1, notariuszowi przysługuje wynagrodzenie określone na podstawie umowy z wierzycielem hipotecznym, niewyższe niż maksymalna stawka taksy notarialnej za sporządzenie protokołu dziedziczenia.”;

48) w art. 87:

a) po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

„§ 1a. Organ rejestrowy wpisuje w rejestrze okrętowym wzmiankę o prawidłowym zawiadomieniu, o którym mowa w § 1.”,

b) w § 2 uchyla się zdanie drugie,

c) w § 3 wyrazy „wymaga ujawnienia” zastępuje się wyrazami „jest niezwłocznie ujawniane”,

d) po § 3 dodaje się § 3a–3g w brzmieniu:

„§ 3a. Jeżeli właściciel statku nie zaspokoi wierzyciela hipotecznego w terminie 14 dni od dnia otrzymania zawiadomienia, o którym mowa w § 1, a wierzyciel przystąpi do wykonywania swoich uprawnień względem statku, właściciel statku w terminie 5 dni od dnia przystąpienia do wykonywania uprawnień przez wierzyciela może zażądać od wierzyciela hipotecznego udzielenia zabezpieczenia finansowego w formie gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej, w wysokości nieprzekraczającej wartości statku ustalonej w umowie, o której mowa w art. 84 § 1, na wypadek gdyby egzekwowana wierzytelność nie istniała lub nie była wymagalna w całości lub w części.

§ 3b. Właściciel statku niezwłocznie, niepóźniej niż po upływie 1 dnia roboczego od przedstawienia żądania, o którym mowa w § 3a, zawiadamia organ rejestrowy o przedstawieniu żądania pod rygorem nieskuteczności żądania. Prawidłowe zawiadomienie jest ujawniane w rejestrze okrętowym.

§ 3c. Żądanie udzielenia zabezpieczenia finansowego powoduje zawieszenie prawa wierzyciela hipotecznego do zaspokojenia się zgodnie z art. 85 § 1 lub art. 86 § 1 do czasu ustanowienia żądanego zabezpieczenia.

§ 3d. Wierzyciel przedstawia właścicielowi statku i organowi rejestrowemu dowody udzielenia zabezpieczenia finansowego zgodnego z żądaniem, o którym mowa w § 3a, w formie gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej lub odmawia udzielenia tego zabezpieczenia. Dowód udzielenia zabezpieczenia finansowego określa datę sporządzonego dokumentu, formę udzielonego zabezpieczenia, jego kwotę zgodną z żądaniem, a także zawiera oznaczenie statku, którego dotyczą uprawnienia wykonywane przez wierzyciela, wraz z odwołaniem do umowy, na podstawie której została ustanowiona hipoteka, i określenie podmiotu udzielającego gwarancji oraz podpis osoby udzielającej gwarancji w imieniu tego podmiotu wraz z oświadczeniem, że osoba ta jest umocowana do składania oświadczeń woli w imieniu tego podmiotu. Jeżeli właściciel statku nie potwierdził pisemnie zgodności zabezpieczenia z żądaniem, organ rejestrowy dokonuje weryfikacji, czy dowód spełnia warunki formalne, o których mowa w zdaniu pierwszym i drugim, oraz czy podmiot udzielający gwarancji istnieje.

§ 3e. Organ rejestrowy stwierdza w drodze postanowienia upadek zawieszenia prawa wierzyciela, o którym mowa w § 3c, jeżeli:

1) dowód zabezpieczenia finansowego spełnia warunki formalne określone w § 3d zdanie pierwsze i drugie oraz organ rejestrowy pozytywnie zweryfikował istnienie podmiotu udzielającego gwarancji lub
2) właściciel statku pisemnie potwierdził zgodność zabezpieczenia finansowego z żądaniem.

§ 3f. W przypadku niespełnienia warunków, o których mowa w § 3e pkt 1 lub 2, organ rejestrowy w drodze postanowienia stwierdza, że przedstawiony dowód zabezpieczenia finansowego jest niewystarczający.

§ 3g. W przypadku odmowy udzielenia zabezpieczenia finansowego lub stwierdzenia na podstawie § 3f, że przedstawiony dowód tego zabezpieczenia jest niewystarczający, lub sporu co do zgodności udzielonego zabezpieczenia finansowego z żądaniem każda ze stron może żądać odpowiednio rozstrzygnięcia sporu lub udzielenia zabezpieczenia finansowego w trybie określonym w art. 730–757 Kodeksu postępowania cywilnego.”;

49) po art. 88 dodaje się art. 88a w brzmieniu:

„Art. 88a. § 1. Jeżeli dłużnik ogłosił upadłość w Rzeczypospolitej Polskiej lub za granicą, statek, w odniesieniu do którego wierzyciel złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 85 § 2, nie wchodzi do masy upadłości w okresie roku od złożenia oświadczenia, pod warunkiem że oświadczenie zostało złożone przed złożeniem przez dłużnika wniosku o ogłoszenie upadłości.

§ 2. Wierzyciel hipoteczny ma prawo złożyć wniosek o ogłoszenie upadłości dłużnika, jeżeli wierzytelność zabezpieczona hipoteką morską nie została zaspokojona w trybie niniejszego działu.”;

50) w art. 102c w § 3 w pkt 1 wyrazy „numer identyfikacyjny nadany przez Międzynarodową Organizację Morską (numer IMO)” zastępuje się wyrazami „numer IMO”;

51) w art. 228:
   a) w § 2 w pkt 4 skreśla się wyrazy „izby morskiej,”,
   b) po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu:

„§ 2a. Czynności określonych w § 1 i 2 dyrektor urzędu morskiego dokonuje w drodze decyzji.”;

52) w art. 262 w § 2 wyrazy „izbą morską” zastępuje się wyrazem „sądem”;

53) w art. 271b:
   a) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Certyfikat wydaje lub poświadcza, na wniosek właściciela statku, dyrektor urzędu morskiego wykonujący zadania inspekcji państwa bandery. Wzór certyfikatu określa załącznik do załącznika do Konwencji bunkrowej.”,

b) po § 2 dodaje się § 2a i 2b w brzmieniu:

„§ 2a. We wniosku o wydanie certyfikatu wskazuje się:

1) nazwę statku, jego port macierzysty oraz oznaczenie organu prowadzącego rejestr;
2) oznaczenie właściciela statku i jego siedziby;
3) sygnał wywoławczy;
4) numer IMO;
5) rodzaj zabezpieczenia finansowego;
6) nazwę i siedzibę podmiotu udzielającego zabezpieczenia finansowego, a także, gdy jest to uzasadnione, miejsce ustanowienia zabezpieczenia;
7) okres, na jaki ma być wydany certyfikat.

§ 2b. Warunkiem wydania certyfikatu jest dołączenie do wniosku, o którym mowa w § 2a, dokumentu stwierdzającego posiadanie odpowiedniego dla danego statku zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności wystawionego przez podmiot udzielający zabezpieczenia albo uwierzytelnionej kopii tego dokumentu.”,

c) po § 3 dodaje się § 3a w brzmieniu:

„§ 3a. Certyfikat jest wydawany w formie elektronicznej i jest opatrzony podpisem kwalifikowanym. Na wniosek właściciela jest wydawany odpis certyfikatu w postaci papierowej. Odpis taki zawiera rozwiązania techniczne pozwalające na weryfikację ważności certyfikatu.”,

d) dodaje się § 8 w brzmieniu

„§ 8. Dyrektor urzędu morskiego, o którym mowa w § 2, umieszcza informację o wydanym certyfikacie w rejestrze okrętowym oraz prowadzi w systemie teleinformatycznym rejestru okrętowego ewidencję certyfikatów wydanych na podstawie art. 271f, w której wykazuje się informacje o nazwie i numerze identyfikacyjnym statku, rodzaju i przeznaczeniu statku oraz jego przynależności państwowej, a także przetwarza się dane osobowe wskazane we wzorze, o którym mowa w § 2, oraz dane osobowe wskazane we wniosku o wydanie certyfikatu.”;

54) uchyla się art. 271g;

55) w art. 273:

a) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Certyfikat wydaje lub poświadcza, na wniosek właściciela statku, dyrektor urzędu morskiego wykonujący zadania inspekcji państwa bandery. Wzór certyfikatu określa załącznik do Konwencji o odpowiedzialności cywilnej.”,

b) po § 2 dodaje się § 2a i 2b w brzmieniu:

„§ 2a. We wniosku o wydanie certyfikatu wskazuje się:

1) nazwę statku, jego port macierzysty oraz oznaczenie organu prowadzącego rejestr;
2) oznaczenie właściciela statku i jego siedziby;
3) sygnał wywoławczy;
4) numer IMO;
5) rodzaj zabezpieczenia finansowego;
6) nazwę i siedzibę podmiotu udzielającego zabezpieczenia finansowego, a także, gdy jest to uzasadnione, miejsce ustanowienia tego zabezpieczenia;
7) okres, na jaki ma być wydany certyfikat.

§ 2b. Warunkiem wydania certyfikatu jest dołączenie do wniosku, o którym mowa w § 2a, dokumentu stwierdzającego posiadanie odpowiedniego dla danego statku zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności wystawionego przez podmiot udzielający zabezpieczenia albo uwierzytelnionej kopii tego dokumentu.”,

c) po § 3 dodaje się § 3a w brzmieniu:

„§ 3a. Certyfikat jest wydawany w formie elektronicznej i jest opatrzony podpisem kwalifikowanym. Na wniosek właściciela jest wydawany odpis certyfikatu w postaci papierowej. Odpis taki zawiera rozwiązania techniczne pozwalające na weryfikację ważności certyfikatu.”,

d) dodaje się § 8 w brzmieniu:

„§ 8. Dyrektor urzędu morskiego, o którym mowa w § 2, umieszcza informację o wydanym certyfikacie w rejestrze okrętowym oraz prowadzi w systemie teleinformatycznym rejestru okrętowego ewidencję certyfikatów wydanych na podstawie art. 276, w której wykazuje się informacje o nazwie i numerze identyfikacyjnym statku, rodzaju i przeznaczeniu statku oraz jego przynależności państwowej, a także przetwarza się dane osobowe wskazane we wzorze, o którym mowa w § 2, oraz dane osobowe wskazane we wniosku o wydanie certyfikatu.”;

56) uchyla się art. 277;

57) w art. 280 w § 4 skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2023 r. poz. 960)”.

Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2026 r. poz. 1305) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 40 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może wyznaczyć, w drodze rozporządzenia, dyrektora urzędu morskiego właściwego do wykonywania niektórych zadań administracji morskiej, które mogą być wykonywane na terytorium całego kraju lub w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej albo ich części, niezależnie od terytorialnego zasięgu jego działania, uwzględniając potrzebę właściwej organizacji administracji morskiej oraz mając na względzie sprawne i efektywne wykonywanie jej zadań.”;

2) w art. 42 w ust. 2:

a) uchyla się pkt 18,

b) po pkt 18 dodaje się pkt 18a w brzmieniu:

„18a) rejestracji statków morskich, z wyłączeniem statków morskich, o których mowa w ustawie z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. z 2024 r. poz. 1536);”;

3) w art. 55 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Karze, o której mowa w ust. 1, podlega:

1) kto wznosi lub wykorzystuje sztuczne wyspy, konstrukcje, urządzenia albo układa lub utrzymuje kable lub rurociągi bez uzyskania pozwolenia, o którym mowa odpowiednio w art. 23 ust. 1 i art. 26 ust. 1, albo uzgodnienia, o którym mowa w art. 27 ust. 1, albo niezgodnie z warunkami określonymi w tych decyzjach;

2) kto bez zezwolenia wykonuje przewóz lub usługi, o których mowa w art. 9 § 3 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309 oraz z 2026 r. poz. 1004), zwanej dalej „Kodeksem morskim”, z wykorzystaniem statków podnoszących banderę państwa innego niż państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;

3) kto eksploatuje statek mimo obowiązywania w odniesieniu do tego statku decyzji o zakazie eksploatacji statku i wstrzymaniu operacji wydanej na podstawie art. 10a § 7, art. 26 § 7 pkt 1 lub art. 31 § 2c Kodeksu morskiego;

4) właściciel, armator lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (Kodeks ISM), określonego w rozdziale IX Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r., zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz Protokołem przyjętym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 869 i 2029, z 2017 r. poz. 142 oraz z 2024 r. poz. 1778), którzy nie posiadają konta użytkownika, o którym mowa w art. 22b Kodeksu morskiego, jeżeli statek wypływa poza polskie obszary morskie.”;

4) w art. 60ca pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) wbrew przepisom art. 51 § 1 Kodeksu morskiego uprawia żeglugę jachtem, nie posiadając na nim karty bezpieczeństwa wydanej na podstawie art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim,

2) uprawia żeglugę jachtem nieoznaczonym zgodnie z przepisami art. 12 § 1 i 2a Kodeksu morskiego albo art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 18) oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 21 ust. 3 tej ustawy,”.

Art. 3. W ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2026 r. poz. 622, z późn. zm.[2)]) w art. 35 w § 3 wyrazy „właściwa izba morska” zastępuje się wyrazami „właściwy dyrektor urzędu morskiego”.

Art. 4. W ustawie z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2026 r. poz. 1226) w art. 10 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje nadzór nad Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni (SAR), Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną, Uniwersytetem Morskim w Gdyni oraz Politechniką Morską w Szczecinie na zasadach określonych w przepisach szczególnych.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym (Dz. U. z 2026 r. poz. 1061) w art. 4 w ust. 3 skreśla się wyrazy „izbie morskiej,”.

[2)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2026 r. poz. 825, 846, 875, 1098, 1154 i 1206.

Art. 6. W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2026 r. poz. 529) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 8:
   a) w ust. 1 po wyrazach „statki rybackie o długości do 24 m” dodaje się wyrazy „ , a także przeprowadzania oceny stanu technicznego, o której mowa w art. 28”,
   b) w ust. 8 w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:
      „a) zatwierdza opracowany przez dyrektora urzędu morskiego pełniącego funkcję organu inspekcyjnego, wskazanego w przepisach wydanych na podstawie art. 18 ust. 12 program nadzoru państwa bandery nad działalnością upoważnionych uznanych organizacji zgodnie z przepisami rezolucji IMO MSC.349(92) Kodeks dla uznanych organizacji (Kodeks RO),”;
2) w art. 18:
   a) w ust. 1 wyrazy „organy inspekcyjne” zastępuje się wyrazami „organ inspekcyjny”,
   b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
      „2. Organem inspekcyjnym, o którym mowa w ust. 1, jest dyrektor urzędu morskiego określony w przepisach wydanych na podstawie ust. 12.”,
   c) w ust. 5 wyrazy „Organy inspekcyjne mogą” zastępuje się wyrazami „Organ inspekcyjny może”,
   d) w ust. 6 wyrazy „Organy inspekcyjne, o których mowa w ust. 2, mogą” zastępuje się wyrazami „Organ inspekcyjny, o którym mowa w ust. 2, może”,
   e) dodaje się ust. 12 w brzmieniu:
      „12. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, dyrektora urzędu morskiego właściwego do pełnienia funkcji organu inspekcyjnego, biorąc pod uwagę siedziby armatorów.”;
3) po art. 18a dodaje się art. 18b w brzmieniu:

„Art. 18b. Do zadań dyrektora urzędu morskiego pełniącego funkcje organu inspekcyjnego, określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 18 ust. 12, należy również podejmowanie działań operacyjnych w celu wypełnienia zadań i obowiązków państwa bandery w rozumieniu rezolucji IMO A.1070(28) Kodeks wdrażania instrumentów prawnych IMO oraz przepisów Unii Europejskiej dotyczących zgodności z wymaganiami państwa bandery, w szczególności:

1) udzielanie wyjaśnień dotyczących procedury dotyczącej rejestracji statków w rejestrze okrętowym i przeprowadzania inspekcji państwa bandery w języku polskim i angielskim;
2) publikacja informacji o działalności inspekcji państwa bandery oraz rejestru okrętowego w języku polskim i angielskim;
3) prowadzenie konsultacji z właściwymi władzami państw obcych i organizacjami w sprawach związanych z inspekcją państwa bandery oraz rejestracją statków;
4) przygotowanie i aktualizacja programu nadzoru państwa bandery nad działalnością upoważnionych uznanych organizacji zgodnie z przepisami rezolucji IMO MSC.349(92) Kodeks dla uznanych organizacji (Kodeks RO);
5) monitorowanie stosowania przepisów dotyczących inspekcji państwa bandery, rejestracji statków i programu, o którym mowa w pkt 4, oraz przedstawianie ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej w terminie do dnia 31 marca rocznych pisemnych sprawozdań w tym zakresie dotyczących roku poprzedzającego, zawierających w szczególności analizę potrzeby dokonania zmian praktyki lub przepisów krajowych lub międzynarodowych, a w razie potrzeby opracowywanie projektów aktów prawnych wynikających z przeprowadzonych analiz;
6) monitorowanie zmian przepisów międzynarodowych, w szczególności IMO oraz Unii Europejskiej, dotyczących funkcjonowania inspekcji państwa bandery i rejestracji statków oraz przedstawianie ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej analiz dotyczących potrzeby zmian praktyki lub przepisów krajowych wraz z projektami aktów prawnych lub braku potrzeby zmian;
7) przegląd przepisów międzynarodowych i europejskich w zakresie, w jakim nakładają one na państwa obowiązek przyjęcia krajowych regulacji prawnych, i opracowywanie wykazu takich przepisów oraz przedstawianie ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej propozycji tych krajowych regulacji prawnych.”;

4) w art. 28:
   a) w ust. 1:
      – wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
      „W przypadku zmiany przynależności statku, z wyjątkiem statku rejestrowanego w rejestrze, o którym mowa w art. 4 ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r.

o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. z 2024 r. poz. 1536), z obcej na polską, w tym w przypadku złożenia wniosku o uzyskanie polskiej przynależności na czas oznaczony, dyrektor urzędu morskiego:”,

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) zapewnia, aby statek odpowiadał wymaganiom obowiązujących i odnoszących się do niego przepisów krajowych i międzynarodowych, w szczególności przeprowadza ocenę stanu technicznego statku, weryfikując usunięcie uchybień stwierdzonych przez poprzednią administrację.”,

b) po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu:

„1b. W przypadku gdy ocenę stanu technicznego przeprowadza uznana organizacja, dochód budżetu państwa stanowi 10 % opłaty ustalonej w załączniku do ustawy.”,

c) uchyla się ust. 3,

d) ust. 3a otrzymuje brzmienie:

„3a. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio przed wpisaniem do polskiego rejestru okrętowego statku, uprzednio zarejestrowanego w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej.”,

e) po ust. 3a dodaje się ust. 3b w brzmieniu:

„3b. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się w przypadku zmiany przynależności statku, którego budowa zakończyła się mniej niż 10 lat przed dniem złożenia wniosku o dokonanie wpisu, jeżeli statek posiada świadectwo klasy wydane przez uznaną organizację upoważnioną do wykonywania zadań administracji morskiej.”;

5) w art. 67:

a) w ust. 1 wyrazy „dyplomu lub świadectwa” zastępuje się wyrazami „dokumentu kwalifikacyjnego”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Potwierdzenie uznania wydaje się w przypadku dokumentu kwalifikacyjnego wydanego przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa trzeciego, które zostało uznane przez Komisję Europejską w zakresie szkolenia marynarzy i wydawania im dokumentów kwalifikacyjnych oraz

z którym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zawarł porozumienie dotyczące uznawania dokumentów kwalifikacyjnych wydanych przez to państwo.”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W uzasadnionych przypadkach osoby posiadające dokumenty kwalifikacyjne wydane przez właściwy organ państwa trzeciego uznanego przez Komisję Europejską, z którym nie zawarto porozumienia, o którym mowa w ust. 2, lub osoby posiadające dokumenty kwalifikacyjne wydane przez właściwy organ państwa trzeciego nieuznanego przez Komisję Europejską mogą uzyskać potwierdzenie uznania tych dokumentów na okres niedłuższy niż 3 miesiące, z uwzględnieniem ust. 6.”,

d) dodaje się ust. 6–8 w brzmieniu:

„6. Osoby posiadające dokument kwalifikacyjny wydany przez właściwy organ państwa trzeciego nieuznanego przez Komisję Europejską mogą uzyskać potwierdzenie uznania tego dokumentu wyłącznie w przypadku, gdy do Komisji Europejskiej został złożony uzasadniony wniosek, o którym mowa w ust. 5.

7. W uzasadnionych przypadkach osoby, wobec których wszczęto postępowanie o wydanie potwierdzenia uznania zagranicznego dokumentu kwalifikacyjnego mogą zajmować stanowiska na statkach o polskiej przynależności przez okres niedłuższy niż 3 miesiące na podstawie potwierdzenia złożenia wniosku o uznanie zagranicznego dokumentu kwalifikacyjnego, wydanego przez dyrektora urzędu morskiego, z uwzględnieniem ust. 8.

8. Potwierdzenie złożenia wniosku o uznanie zagranicznego dokumentu kwalifikacyjnego i potwierdzenie uznania zagranicznego dokumentu kwalifikacyjnego wydaje się po pozytywnej weryfikacji autentyczności dokumentu kwalifikacyjnego, który podlega uznaniu.”;

6) w art. 68:

a) w pkt 2 wyrazy „dyplomy lub świadectwa” zastępuje się wyrazami „dokumenty kwalifikacyjne”,

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) wzory zaświadczeń o pełnieniu wachty nawigacyjnej lub maszynowej, wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 3, wzory zaświadczeń potwierdzających odbycie lub zaliczenie praktyki pływania, wzór potwierdzenia złożenia wniosku o uznanie zagranicznego

dokumentu kwalifikacyjnego oraz wzory potwierdzenia uznania zagranicznego dokumentu kwalifikacyjnego,”;

7) w art. 69 uchyla się ust. 1a i 1b;

8) w art. 72:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Jeżeli członek załogi statku lub pilot, posiadający dokument kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 63 pkt 1 i 2, art. 70 ust. 1 pkt 1 i 2 lub art. 107 ust. 1, wykazał brak koniecznych umiejętności niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi morskiej, swoim działaniem lub zaniechaniem spowodował powstanie zagrożenia dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających lub środowiska morskiego lub przyczynił się do powstania tego zagrożenia, lub przez rażące zaniedbania spowodował wypadek morski lub przyczynił się do jego powstania, a nie jest wobec niego prowadzone postępowanie przed sądem, dyrektor urzędu morskiego, który wydał dokument kwalifikacyjny, może zawiesić określone w nim uprawnienia w częściowym lub pełnym zakresie na okres od 1 roku do 5 lat, mając na uwadze stopień powstałego zagrożenia lub skalę zdarzenia.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku wszczęcia postępowania przez sąd, postępowanie administracyjne w sprawie zawieszenia uprawnień zawiesza się na czas trwania postępowania przed sądem.”,

c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a–3c w brzmieniu:

„3a. Dyrektor urzędu morskiego może zdecydować o zawieszeniu uprawnień określonych w dokumencie kwalifikacyjnym do czasu ostatecznego zakończenia postępowania, jeżeli uzasadniają to względy bezpieczeństwa żeglugi.

3b. Dyrektor urzędu morskiego może w decyzji, o której mowa w ust. 3, uzależnić przywrócenie uprawnień określonych w dokumencie kwalifikacyjnym od spełnienia przez członka załogi statku lub pilota co najmniej jednego z następujących warunków:

1) zajmowania przez czas oznaczony stanowisk niższych niż stanowiska określone w zawieszanych uprawnieniach;

2) zdania egzaminu kwalifikacyjnego na dokument kwalifikacyjny, w którym zawieszono uprawnienia, przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną;

3) odbycia w częściowym lub pełnym wymiarze praktyki pływania, która była wymagana do uzyskania dokumentu kwalifikacyjnego, w którym zawieszono uprawnienia.

3c. Decyzja o zawieszeniu uprawnień podlega natychmiastowemu wykonaniu.”,

d) uchyla się ust. 4,

e) w ust. 4a skreśla się wyrazy „izby morskiej lub”,

f) w ust. 7 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Lista osób, których uprawnienia zostały zawieszone lub w sprawie których sąd wydał prawomocne orzeczenie, jest zamieszczana na stronie internetowej organu wydającego dokument kwalifikacyjny.”;

9) w art. 104a ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku zagrożenia bezpieczeństwa statku lub osób na nim przebywających informacje, o których mowa w art. 103 ust. 2, mogą być udostępnione innym podmiotom biorącym udział w akcji poszukiwawczej lub ratowniczej, a także Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich badającej przyczyny wypadku morskiego.”;

10) w załączniku do ustawy:

a) w części „I. Opłaty za przeprowadzenie inspekcji i wystawienie certyfikatów” pkt 18.29 otrzymuje brzmienie:

„18.29. Za przeprowadzenie oceny stanu technicznego statku przed wpisaniem do polskiego rejestru:

– 6000 PLN – dla statków o długości przekraczającej 24 m, w przypadku gdy jest wymagana weryfikacja stanu technicznego,

– 4000 PLN – dla statków o długości do 24 m, w przypadku gdy jest wymagana weryfikacja stanu technicznego,

– 2000 PLN – dla statków o długości przekraczającej 24 m, w przypadku gdy nie jest wymagana weryfikacja stanu technicznego,

– 1500 PLN – dla statków o długości do 24 m, w przypadku gdy nie jest wymagana weryfikacja stanu technicznego”,

b) w części „II. Opłaty za wystawianie dokumentów kwalifikacyjnych” w pkt 1 po pkt 1.5 dodaje się pkt 1.5a w brzmieniu:

„1.5a. Potwierdzenie złożenia wniosku o uznanie – 30 PLN”.

Art. 7. W ustawie z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2019 r. poz. 1374 oraz z 2026 r. poz. 1079) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 29 w ust. 1 w pkt 10 skreśla się wyrazy „ , izby morskiej”;
2) w art. 32 w ust. 2 wyrazy „ , sądowo-administracyjnego lub postępowania przed izbą morską” zastępuje się wyrazami „lub sądowo-administracyjnego”;
3) w art. 33 w ust. 1 skreśla się wyrazy „izby morskiej,”.

Art. 8. W ustawie z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 590) w art. 14 w ust. 5 w pkt 2:

1) lit. b otrzymuje brzmienie:
   „b) certyfikat okrętowy albo decyzja dyrektora urzędu morskiego w sprawach rejestrowych, albo dokument rejestracyjny statku;”;
2) uchyla się lit. c.

Art. 9. 1. W okresie do dnia wejścia w życie art. 1 pkt 20 lit. b wniosek o:

1) wpis do rejestru i wydanie certyfikatu okrętowego,
2) wpis o zmianie danych w rejestrze okrętowym,
3) wydanie odpisu lub wyciągu z rejestru okrętowego,
4) wpis o ustanowieniu lub wykreśleniu hipoteki morskiej,
5) wpis ograniczeń w rozporządzaniu statkiem lub ich wykreśleniu

– podlega opłacie, która nie podlega zwrotowi.

2. Opłatę, o której mowa w ust. 1, uiszcza się na rachunek bankowy izby morskiej, a dowód uiszczenia opłaty dołącza się do wniosku.

3. Jeżeli do wniosku nie dołączono dowodu uiszczenia opłaty, izba morska wzywa wnioskodawcę do dołączenia dowodu uiszczenia opłaty w terminie 7 dni od dnia doręczenia wezwania, pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpoznania.

4. Właściciel, statku wpisanego do rejestru okrętowego, a w przypadku statku o polskiej przynależności na czas oznaczony – armator, uiszcza opłatę roczną do dnia 30 kwietnia każdego roku za rok poprzedni. Opłaty rocznej nie uiszcza się za rok, w którym dokonano wpisu do rejestru okrętowego.

5. Opłaty, o których mowa w ust. 1, 4, 13 i 14, pobiera izba morska.

6. Jeżeli opłata roczna, o której mowa w ust. 4, nie zostanie uiszczona w terminie, izba morska dokonuje w księdze rejestrowej statku wzmianki o nieuiszczonej opłacie.

7. Podstawowa wysokość opłaty za czynności, o których mowa w ust. 1:

1) pkt 1 – wynosi 2000 zł;
2) pkt 2 – wynosi 500 zł;
3) pkt 3, za stronę – wynosi 20 zł;
4) pkt 4 i 5 – wynosi 1000 zł.

8. Podstawowa wysokość opłaty, o której mowa w ust. 4, wynosi 1000 zł.

9. W przypadku statku, który został wpisany do rejestru na podstawie dotychczasowych przepisów, pobiera się opłatę roczną, o której mowa w ust. 4, w wysokości obniżonej o 50 % w stosunku do wysokości określonej w ust. 8.

10. Jeżeli czynności, o których mowa w ust. 1, są dokonywane na wniosek organu administracji publicznej, sądu lub prokuratora, rozpatrzenie wniosku nie podlega opłacie.

11. Opłaty, o których mowa w ust. 1, 4, 13 i 14, stanowią dochód budżetu państwa.

12. Opłaty, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 2 i 4 i ust. 4, wynoszą dla statków o pojemności brutto (GT):

1) do 100 jednostek oraz statków, których pomiar nie został przeprowadzony – 100 %,
2) powyżej 100 jednostek do 1000 jednostek – 200 %,
3) powyżej 1000 jednostek do 10 000 jednostek – 300 %,
4) powyżej 10 000 jednostek do 50 000 jednostek – 400 %,
5) powyżej 50 000 jednostek – 500 %

– podstawowej wysokości opłaty określonej w ust. 7 i 8.

13. W postępowaniu rejestrowym pobiera się opłatę stałą w wysokości 100 zł od wniosków innych niż wskazane w ust. 1.

14. W postępowaniu rejestrowym pobiera się opłatę kancelaryjną od wydania zaświadczeń, odpisów i dokumentów innych niż odpis lub wyciąg z rejestru okrętowego. Opłata kancelaryjna wynosi 15 zł za jedną stronicę wydanego dokumentu. Jeżeli dla dokumentu nie ma ustalonego formularza, 25 wierszy tekstu liczy się za stronicę. Każdą rozpoczętą stronicę liczy się za całą stronicę.

15. Od wniosków o dokonanie czynności, o których mowa w ust. 1, złożonych przed dniem wejścia w życie art. 1 pkt 20 lit. a ustawy zmienianej w art. 1, pobiera się opłaty określone na podstawie dotychczasowych przepisów.

16. Od wniosków o dokonanie czynności, o których mowa w ust. 1, i wniosków, o których mowa w ust. 13, złożonych przed dniem wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych

na podstawie art. 26 § 17 ustawy zmienianej w art. 1, pobiera się opłaty w wysokości określonej w niniejszym artykule.

Art. 10. 1. W okresie do dnia wejścia w życie art. 1 pkt 31, podmiot, który dokonał rejestracji statku, o której mowa w art. 39 § 1 ustawy zmienianej w art. 1, do dnia 30 kwietnia każdego roku uiszcza opłatę roczną za rok bieżący w wysokości 150 zł.

2. W okresie, o którym mowa w ust. 1, po bezskutecznym upływie terminu, o którym mowa w ust. 1, dyrektor urzędu morskiego wzywa do uiszczenia opłaty w terminie 3 miesięcy od dnia doręczenia wezwania. Dokonując wezwania, dyrektor urzędu morskiego poucza, że w przypadku dwukrotnego nieuiszczenia w terminie opłaty rocznej statek zostanie wykreślony z rejestru.

3. Nieuiszczonej opłaty nie dochodzi się.

4. W okresie, o którym mowa w ust. 1, po bezskutecznym upływie terminu 3 miesięcy od dnia doręczenia wezwania, o którym mowa w ust. 2, dyrektor urzędu morskiego wpisuje do rejestru wzmiankę o nieuiszczeniu opłaty.

5. W okresie, o którym mowa w ust. 1, jeżeli opłata roczna nie została uiszczona w dwóch kolejno następujących po sobie latach, dyrektor urzędu morskiego wydaje decyzję o wykreśleniu statku z rejestru.

Art. 11. W okresie do dnia wejścia w życie art. 6 pkt 4 przepisów art. 28 ust. 1–3 ustawy zmienianej w art. 6 nie stosuje się w przypadku zmiany przynależności statku, którego budowa zakończyła się mniej niż 10 lat przed dniem złożenia wniosku o dokonanie wpisu, jeżeli uznana organizacja, o której mowa w art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2026 r. poz. 529), której powierzono wykonywanie zadań administracji morskiej, sprawuje nad nim nadzór techniczny.

Art. 12. W przypadku statku, który został wpisany do rejestru okrętowego lub rejestru, o którym mowa w art. 39 § 1 ustawy zmienianej w art. 1, na podstawie dotychczasowych przepisów, w okresie 10 lat od dnia wejścia w życie art. 26 § 3–17 ustawy zmienianej w art. 1, pobiera się opłatę roczną w wysokości obniżonej o 50 % w stosunku do wysokości określonej zgodnie z tymi przepisami.

Art. 13. 1. Jeżeli statek ma więcej niż jednego armatora, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie art. 7 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą właściciel albo współwłaściciele zgodnie wskazują jeden podmiot jako armatora.

2. Jeżeli w terminie określonym w ust. 1 właściciel albo współwłaściciele nie wskażą jednego podmiotu jako armatora, organ prowadzący rejestr, w którym jest wpisany statek, wzywa właściciela albo współwłaścicieli do wskazania jednego armatora w terminie 3 miesięcy od dnia doręczenia wezwania.

3. Jeżeli w terminie określonym w ust. 2 właściciel albo współwłaściciele nie wskazali jednego armatora, organ prowadzący rejestr nakłada na właściciela albo współwłaścicieli karę pieniężną w wysokości 1000 zł oraz wzywa do wskazania jednego armatora, z pouczeniem, że będą nakładane kolejne kary pieniężne w tej samej kwocie w razie niewskazania jednego armatora w ciągu 2 miesięcy. Czynności, o których mowa w zdaniu pierwszym, dyrektor urzędu morskiego prowadzący rejestr statków, o którym mowa w art. 39 ustawy zmienianej w art. 1, dokonuje w drodze decyzji, a izba morska prowadząca rejestr okrętowy dokonuje ich w drodze postanowienia.

4. Organ prowadzący rejestr nakłada karę pieniężną, o której mowa w ust. 3, po każdych kolejnych 2 miesiącach, w których nie został wykonany obowiązek wskazania jednego armatora.

Art. 14. 1. Do spraw, o których mowa w art. 9 § 3 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych do dnia wejścia w życie art. 1 pkt 5 lit. a niniejszej ustawy w odniesieniu do rodzaju działalności, którego dotyczy sprawa, stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że sprawy te toczą się przed organem, który przejął zadania i kompetencje na podstawie niniejszej ustawy.

2. Do spraw, o których mowa w art. 13, art. 17, art. 19, art. 21, art. 23, art. 24, art. 28, art. 31, art. 33 i art. 37 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych do dnia wejścia w życie odpowiednio art. 1 pkt 10–12, 14, 16 lit. a–j, lit. k w zakresie dodawanych § 5d i 5e oraz lit. l, 17, 22, 25, 26 i 29 niniejszej ustawy, stosuje się przepisy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, a sprawy te toczą się przed organem, który przejął zadania i kompetencje na podstawie niniejszej ustawy.

3. Do spraw, o których mowa w:

1) art. 39 § 1 ustawy zmienianej w art. 1,

2) art. 85 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym

– wszczętych i niezakończonych do dnia wejścia w życie art. 1 pkt 31 i 46 niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

4. Do spraw, o których mowa w art. 87 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych do dnia wejścia w życie art. 1 pkt 48 niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

5. Postępowania dotyczące zatwierdzenia nazwy statku, o których mowa w art. 12 § 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, wszczęte i niezakończone do dnia wejścia w życie art. 1 pkt 8 niniejszej ustawy, umarza się.

6. Zezwolenia, o których mowa w art. 9 § 3 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

7. Statki, które uzyskały polską przynależność na czas oznaczony na podstawie art. 13 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, zachowują polską przynależność przez okres wskazany w postanowieniu stwierdzającym polską przynależność na czas oznaczony.

8. Jachty rekreacyjne w rozumieniu art. 5 pkt 8 ustawy zmienianej w art. 6 wpisane do rejestru okrętowego przed dniem wejścia w życie art. 23 § 4 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1 nie są wykreślane z rejestru okrętowego.

Art. 15. Do spraw, o których mowa w art. 35 § 3 ustawy zmienianej w art. 3, wszczętych i niezakończonych do dnia wejścia w życie art. 3 niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że sprawy te toczą się przed organem, który przejął zadania i kompetencje na podstawie niniejszej ustawy.

Art. 16. 1. Do spraw, o których mowa w art. 67 ustawy zmienianej w art. 6 w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych do dnia wejścia w życie art. 6 pkt 5 niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. W pierwszym roku obowiązywania przepisu art. 18b pkt 5 ustawy zmienianej w art. 6 dyrektor urzędu morskiego pełniący funkcję organu inspekcyjnego wskazany w przepisach wydanych na podstawie art. 18 ust. 12 ustawy zmienianej w art. 6 nie składa sprawozdania, o którym mowa w art. 18b pkt 5 ustawy zmienianej w art. 6, dotyczącego roku poprzedzającego.

Art. 17. Postępowania w sprawach z wypadków morskich prowadzone na podstawie ustawy uchylanej w art. 32 wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy umarza się.

Art. 18. 1. Dokumenty rejestracyjne wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność przez okres 24 miesięcy od dnia określonego w komunikacie wydanym na podstawie art. 26.

2. Właściciel lub armator statku lub statku w budowie, który był wpisany do ksiąg rejestrowych, o których mowa w art. 25 ustawy zmienianej w art. 1, zwanych dalej „dotychczasowymi księgami rejestrowymi”, lub był zarejestrowany w urzędzie morskim przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, może złożyć wniosek o wydanie certyfikatu okrętowego lub certyfikatu statku w budowie, o którym mowa w art. 36 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

3. Wniosek o wydanie certyfikatu, o którym mowa w ust. 2, zawiera:

1) dane identyfikacyjne wnioskodawcy;
2) siedzibę i adres wnioskodawcy;
3) dane identyfikacyjne statku lub statku w budowie, dla którego ma zostać wydany odpowiedni certyfikat, wpisanego do rejestru okrętowego.

4. Wniosek o wydanie certyfikatu, o którym mowa w ust. 2, podlega opłacie w wysokości 300 zł.

5. Opłatę, o której mowa w ust. 4, uiszcza się na rachunek bankowy organu rejestrowego, a dowód uiszczenia opłaty dołącza się do wniosku.

6. Jeżeli do wniosku nie dołączono dowodu uiszczenia opłaty, organ rejestrowy wzywa wnioskodawcę do dołączenia dowodu uiszczenia opłaty w terminie 7 dni od dnia doręczenia wezwania, pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpoznania.

Art. 19. 1. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 52 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym tracą moc z dniem wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 52 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak niepóźniej niż po upływie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie art. 1 pkt 35 niniejszej ustawy, i mogą być zmieniane.

2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 68 ustawy zmienianej w art. 6 w brzmieniu dotychczasowym tracą moc z dniem wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 68 ustawy zmienianej w art. 6 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak niepóźniej niż po upływie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie art. 6 pkt 6 niniejszej ustawy, i mogą być zmieniane.

Art. 20. 1. Likwiduje się Izbę Morską przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie, Izbę Morską przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni i Odwoławczą Izbę Morską przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni.

2. Pod warunkiem spełniania wymagań określonych w art. 4 i art. 4a ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej (Dz. U. z 2026 r. poz. 590) po upływie roku od dnia określonego w komunikacie wydanym na podstawie art. 26 pracownicy zatrudnieni w izbach morskich na stanowiskach urzędniczych stają się pracownikami służby cywilnej zatrudnionymi w urzędzie morskim obsługującym organ rejestrowy, który staje się stroną w dotychczasowych stosunkach pracy, z uwzględnieniem ust. 6. Pracownicy wykonują zadania w miejscowości, w której znajdowało się ich dotychczasowe miejsce pracy.

3. Pod warunkiem spełniania wymagań określonych w art. 3 ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1459 oraz z 2026 r. poz. 26 i 160) po upływie roku od dnia określonego w komunikacie wydanym na podstawie art. 26 pracownicy zatrudnieni w izbach morskich na stanowiskach niebędących stanowiskami urzędniczymi stają się pracownikami zatrudnionymi w urzędzie morskim obsługującym organ rejestrowy, który staje się stroną w dotychczasowych stosunkach pracy, z uwzględnieniem ust. 6. Pracownicy wykonują zadania w miejscowości, w której znajdowało się ich dotychczasowe miejsce pracy.

4. Organ rejestrowy składa pracownikom, o których mowa w ust. 2 i 3, w terminie do dnia przypadającego 6 miesięcy po dniu określonym w komunikacie wydanym na podstawie art. 26, pisemną propozycję określającą nowe warunki pracy i płacy, która uwzględnia posiadane kwalifikacje i przebieg dotychczasowej pracy, a także ich dotychczasowe miejsce zamieszkania.

5. Pracownik, któremu przedstawiono propozycję zatrudnienia, o której mowa w ust. 4, składa w terminie 2 miesięcy od dnia jej otrzymania oświadczenie o przyjęciu propozycji zatrudnienia albo o odmowie przyjęcia propozycji zatrudnienia. Niezłożenie oświadczenia w tym terminie jest równoznaczne ze złożeniem oświadczenia o odmowie przyjęcia propozycji zatrudnienia.

6. Stosunki pracy pracowników, którzy odmówili przyjęcia propozycji zatrudnienia, o której mowa w ust. 4, wygasają po upływie 3 miesięcy, licząc od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym pracownik złożył oświadczenie o odmowie przyjęcia propozycji zatrudnienia, jednak niewcześniej niż w dniu likwidacji izb morskich.

7. W przypadku odmowy przyjęcia propozycji zatrudnienia, o której mowa w ust. 4, pracownikom przysługują świadczenia należne w związku ze zniesieniem jednostki organizacyjnej.

8. Przepisu ust. 7 nie stosuje się do pracowników, którzy nabyli prawo do odprawy przysługującej w związku z przejściem na emeryturę lub rentę z tytułu niezdolności do pracy. Świadczenia socjalne za rok, w którym nastąpiła likwidacja izby morskiej, są przyznawane przez dyrektora urzędu morskiego.

9. Osoby odbywające staż urzędniczy, o którym mowa w art. 3 ustawy z dnia 18 grudnia 1998 r. o pracownikach sądów i prokuratury (Dz. U. z 2025 r. poz. 1332), zwany dalej „stażem urzędniczym", podchodzą do egzaminu zgodnie z przepisami tej ustawy, a po odbyciu stażu urzędniczego stają się, pod warunkiem spełniania wymagań określonych w art. 4 i art. 4a ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej, pracownikami służby cywilnej zatrudnionymi w urzędzie morskim obsługującym organ rejestrowy. Stosunek pracy nawiązuje się z nimi na podstawie umowy o pracę na czas określony, o której mowa w art. 35 ust. 3 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej.

10. Wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie ustawy postępowania kwalifikacyjne do izb morskich, w tym dotyczące naboru kandydatów na staż urzędniczy, zakończą się najpóźniej do dnia 31 maja 2029 r. Przepisy o postępowaniach kwalifikacyjnych stosuje się odpowiednio.

Art. 21. 1. Akta spraw, rejestry, ewidencje, listy i bazy danych, prowadzone przed dniem wejścia w życie ustawy przez izbę morską, przejmuje dyrektor urzędu morskiego właściwy do prowadzenia rejestru okrętowego, z wyjątkiem akt spraw dotyczących orzekania w sprawach z wypadków morskich, które podlegają archiwizacji.

2. Izba morska przekazuje niezwłocznie dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu do prowadzenia rejestru okrętowego dokumentację związaną z wykonywaniem przejętych zadań i kompetencji, w tym także w postaci informatycznych nośników danych.

3. Sporządza się protokół czynności, o których mowa w ust. 1 i 2.

4. Dotychczasowe pieczęcie, stemple i inne znaki stosowane przy wykonywaniu zadań przez izby morskie tracą ważność z dniem przejęcia prowadzenia rejestru okrętowego przez dyrektorów urzędów morskich.

Art. 22. 1. Z dniem wejścia w życie ustawy mienie stanowiące własność Skarbu Państwa, będące w dyspozycji izb morskich oraz nieruchomości znajdujące się w trwałym zarządzie izb morskich użytkowane przez te izby stają się mieniem będącym w dyspozycji dyrektora urzędu morskiego właściwego do prowadzenia rejestru okrętowego lub w trwałym zarządzie urzędu morskiego obsługującego tego dyrektora urzędu morskiego.

2. Należności i zobowiązania izb morskich w sprawach organizacyjno-finansowych oraz z zakresu pracy, a także w sprawach dotychczasowego stosunku służbowego sędziego stają się z dniem wejścia w życie ustawy należnościami i zobowiązaniami urzędu morskiego, o którym mowa w ust. 1.

3. Stroną porozumień oraz umów zawartych przez izby morskie z innymi podmiotami staje się z dniem wejścia w życie ustawy dyrektor urzędu morskiego, o którym mowa w ust. 1.

4. W odniesieniu do należności powstałych i niewygasłych przed dniem wejścia w życie ustawy, których wierzycielem była izba morska, z dniem wejścia w życie ustawy wierzycielem staje się dyrektor urzędu morskiego, o którym mowa w ust. 1.

5. Przewodniczący izb morskich sporządzą bilans zamknięcia na dzień poprzedzający dzień wejścia w życie ustawy i niezwłocznie przekażą odpowiednio:

1) dyrektorowi urzędu morskiego, o którym mowa w ust. 1 – rejestr okrętowy i akta rejestru okrętowego oraz akta osobowe pracowników izb morskich;
2) Prezesowi Sądu Okręgowego w Gdańsku i Prezesowi Sądu Okręgowego w Szczecinie – akta prowadzonych spraw z wypadków morskich oraz akta osobowe sędziów izb morskich.

6. Dyrektor urzędu morskiego, o którym mowa w ust. 1, staje się administratorem danych osobowych, których administratorami były izby morskie.

Art. 23. Z dniem rozpoczęcia stosowania art. 18 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 6 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą pracownicy inspektoratu państwa bandery zatrudnieni w urzędzie obsługującym dyrektora urzędu morskiego, który nie jest organem inspekcyjnym inspekcji państwa bandery wskazanym na podstawie przepisów wydanych na podstawie art. 18 ust. 12 ustawy zmienianej w art. 6, na zasadach określonych w art. $23^{[1]}$ ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2026 r. poz. 1245), stają się pracownikami zatrudnionymi w urzędzie morskim obsługującym organ inspekcyjny, który staje się stroną w dotychczasowych stosunkach pracy. Pracownicy wykonują zadania w miejscowości, w której znajdowało się ich dotychczasowe miejsce pracy. Do urzędników służby cywilnej nie stosuje się art. $23^{[1]}$ § 5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy.

Art. 24. Tworzy się system teleinformatyczny na potrzeby prowadzenia rejestru okrętowego, o którym mowa w art. 22a ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 25. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, dyrektora urzędu morskiego właściwego do wykonania zadania polegającego

na budowie i wdrożeniu systemu teleinformatycznego na potrzeby prowadzenia rejestru okrętowego, mając na uwadze lokalizację siedzib armatorów.

2. Dyrektor urzędu morskiego określony w przepisach wydanych na podstawie ust. 1, wykonując zadanie określone w tym przepisie, przeprowadza w odniesieniu do systemu teleinformatycznego rejestru okrętowego ocenę interoperacyjności transgranicznej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/903 z dnia 13 marca 2024 r. w sprawie ustanowienia środków na rzecz wysokiego poziomu interoperacyjności sektora publicznego na terytorium Unii (akt w sprawie interoperacyjnej Europy) (Dz. Urz. UE L 2024/903 z 22.03.2024).

3. Dyrektor urzędu morskiego określony w przepisach wydanych na podstawie ust. 1, wykonując zadanie określone w tym przepisie, zapewnia interoperacyjność systemu teleinformatycznego rejestru okrętowego z Krajowym Pojedynczym Punktem Kontaktowym, o którym mowa w art. 91 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, w zakresie dostępu do danych o statkach.

Art. 26. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ogłosi w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” komunikat określający dzień wdrożenia systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 24. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 14 dni przed dniem wdrożenia systemu teleinformatycznego określonym w tym komunikacie.

Art. 27. 1. Treść dotychczasowych ksiąg rejestrowych, z wyjątkiem ksiąg statków wykreślonych z rejestru, zostaje przeniesiona do struktury ksiąg rejestrowych prowadzonych w systemie teleinformatycznym. Przeniesienia treści dotychczasowej księgi rejestrowej dokonuje izba morska prowadząca właściwy rejestr okrętowy.

2. Jeżeli treść dotychczasowych ksiąg rejestrowych, z wyjątkiem ksiąg statków wykreślonych z rejestru, nie została przeniesiona do dnia likwidacji izb morskich, przeniesienia pozostałej treści ksiąg rejestrowych dokonuje dyrektor urzędu morskiego właściwy do prowadzenia rejestru okrętowego oraz administrowania systemem teleinformatycznym służącym do prowadzenia rejestru okrętowego.

3. Dane statków zarejestrowanych w urzędzie morskim, o których mowa w art. 39 ustawy zmienianej w art. 1, z wyjątkiem danych statków wykreślonych z rejestru, zostają przeniesione do struktury ksiąg rejestrowych prowadzonych w systemie teleinformatycznym. Przeniesienia danych tych statków dokonuje dyrektor urzędu morskiego, w którym jest zarejestrowany statek.

4. W przypadku stwierdzenia nieczytelności treści księgi rejestrowej mającej podlegać przeniesieniu izba morska podejmuje czynności wyjaśniające, które mają na celu doprowadzenie do określenia treści księgi rejestrowej podlegającej przeniesieniu, w szczególności sprawdza treść właściwych dokumentów.

5. Po przeprowadzeniu czynności, o których mowa w ust. 4, izba morska wskazuje sposób umieszczenia odczytanej treści dotychczasowej księgi rejestrowej w strukturze księgi rejestrowej prowadzonej w systemie teleinformatycznym.

6. Jeżeli w wyniku prowadzonych czynności wyjaśniających nie doszło do określenia treści księgi rejestrowej, sędzia niezwłocznie podejmuje z urzędu czynności zmierzające do ustalenia treści dotychczasowej księgi rejestrowej, a w razie ich bezskuteczności księgę zamyka.

7. Jeżeli w ramach czynności wyjaśniających nie jest możliwe odczytanie treści dotychczasowej księgi rejestrowej, izba morska sporządza protokół, w którym wskazuje zakres i miejsce nieczytelności. Protokół ten jest załączany do akt rejestrowych.

8. Przepisy ust. 4–7 stosuje się odpowiednio do czynności podejmowanych przez dyrektora urzędu morskiego w przypadku stwierdzenia nieczytelności danych statku zarejestrowanego w urzędzie morskim mających podlegać przeniesieniu, z tym że zamknięcia księgi, o którym mowa w ust. 6, dyrektor urzędu morskiego dokonuje w drodze decyzji.

9. Z wyjątkiem zamknięcia księgi rejestrowej, o którym mowa w ust. 6, przeniesienie treści dotychczasowej księgi rejestrowej do struktury księgi rejestrowej prowadzonej w systemie teleinformatycznym nie jest orzeczeniem i nie podlega zaskarżeniu. Przepis stosuje się odpowiednio do przeniesienia danych statku zarejestrowanego w urzędzie morskim.

10. Sprostowania błędów powstałych podczas przenoszenia ksiąg rejestrowych lub danych statków zarejestrowanych w urzędzie morskim dokonuje się z urzędu albo na wniosek zainteresowanego. Postępowanie w przedmiocie sprostowania błędów jest wolne od opłat.

11. W przypadku stwierdzenia, że dla tego samego statku prowadzi się dwie lub więcej ksiąg rejestrowych lub dla statku zarejestrowanego w urzędzie morskim prowadzi się jednocześnie księgę rejestrową, lub że statek jest zarejestrowany w dwóch lub więcej urzędach morskich, do czasu wyjaśnienia stanu prawnego wstrzymuje się przenoszenie treści tych ksiąg lub danych do struktury ksiąg rejestrowych prowadzonych w systemie teleinformatycznym. Treść ksiąg lub dane są przenoszone do specjalnych folderów roboczych, tak aby po wyjaśnieniu stanu prawnego było możliwe ich sprawne wprowadzenie do struktury ksiąg

rejestrowych prowadzonych w systemie teleinformatycznym. Dane zawarte w tych folderach nie są jawne.

12. W przypadku, o którym mowa w ust. 11, sporządza się protokół, w którym zamieszcza się informację o prowadzeniu dwóch albo więcej ksiąg rejestrowych dla tego samego statku, oraz podejmuje się czynności zmierzające do wyjaśnienia stanu prawnego.

13. Jeżeli w wyniku prowadzonych czynności, o których mowa w ust. 12, nie doszło do wyjaśnienia stanu prawnego, wznawia się przenoszenie treści ksiąg lub danych, o których mowa w ust. 11, do struktury ksiąg rejestrowych prowadzonych w systemie teleinformatycznym, z tym że w przypadku sprzeczności wpisów przenosi się jedynie wpis późniejszy, z wyjątkiem wpisów dotyczących hipoteki morskiej, które zostają przeniesione w całości.

14. Po dokonaniu przeniesienia treści księgi, po wejściu w życie art. 22b ustawy zmienianej w art. 1, organ rejestrowy informuje właściciela i armatora statku o możliwości utworzenia konta użytkownika, o którym mowa w art. 22b ustawy zmienianej w art. 1, a także o obowiązku określonym w art. 22b § 2 ustawy zmienianej w art. 1 i o konsekwencjach jego niedochowania.

Art. 28. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób wykonywania zadań, o których mowa w art. 27, mając na względzie precyzję i rzetelność w wiernym odzwierciedlaniu treści dotychczasowych ksiąg rejestrowych oraz danych statków, a także określi harmonogram wykonywania tych zadań, mając na uwadze, że wykonywanie zadań musi zostać zakończone do dnia przypadającego 9 miesięcy po dniu określonym w komunikacie wydanym na podstawie art. 26.

Art. 29. 1. Przenoszenie treści dotychczasowych ksiąg rejestrowych rozpoczyna się z dniem określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 26.

2. Dotychczasowe księgi rejestrowe można przeglądać oraz wydawać ich odpisy do dnia wejścia w życie art. 22a ustawy zmienianej w art. 1.

3. Jeżeli treść dotychczasowej księgi rejestrowej została przeniesiona do systemu teleinformatycznego, izba morska, dokonując nowego wpisu do tej księgi, niezwłocznie, niepóźniej niż w tym samym dniu roboczym, odzwierciedla treść nowego wpisu w systemie teleinformatycznym.

4. Po wejściu w życie art. 22a ustawy zmienianej w art. 1, z chwilą przeniesienia treści dotychczasowej księgi rejestrowej do struktury ksiąg rejestrowych prowadzonych w systemie teleinformatycznym, dotychczasowa księga rejestrowa staje się częścią akt księgi rejestrowej.

Art. 30. 1. Dyrektor urzędu morskiego po przejęciu zadań organu rejestrowego informuje właścicieli, armatorów statków i przedsiębiorstwa odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (Kodeks ISM), określonego w rozdziale IX Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r., zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz Protokołem przyjętym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 869 i 2029, z 2017 r. poz. 142 oraz z 2024 r. poz. 1778), o obowiązku, o którym mowa w art. 22b § 2 ustawy zmienianej w art. 1, dla statków wpisanych do rejestru okrętowego, oraz o konsekwencjach niewykonania tego obowiązku i o terminie na założenie konta użytkownika, o którym mowa w ust. 2.

2. Właściciel i armator statku wypływającego poza polskie obszary morskie i przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację takiego statku w rozumieniu Kodeksu ISM mają obowiązek dokonać zgłoszenia potrzeby utworzenia konta użytkownika w terminie 4 miesięcy od dnia doręczenia informacji, o której mowa w ust. 1. W okresie biegu terminu, o którym mowa w zdaniu pierwszym, przepisów art. 22b § 2 zdanie drugie ustawy zmienianej w art. 1 i art. 55 ust. 2 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 2 nie stosuje się.

Art. 31. Przepis art. 8 ust. 8 pkt 1 lit. a i art. 18 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 6 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą oraz art. 18b ustawy zmienianej w art. 6 stosuje się po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy.

Art. 32. Traci moc ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. z 2020 r. poz. 159).

Art. 33. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 lat od dnia ogłoszenia ustawy, z tym że:

1) art. 1 pkt 1–3 i pkt 5, z wyjątkiem zakresu określonego w pkt 3 niniejszego artykułu, oraz art. 1 pkt 16 lit. k w zakresie dodawanego § 5c, art. 1 pkt 44 i 49, art. 2 pkt 1 i pkt 3 w zakresie zmienianego ust. 2 pkt 2, art. 6 pkt 1–3, 5–7 i 10, art. 10, art. 11, art. 13–16, art. 19 ust. 2, art. 20 ust. 2–10 oraz art. 23–31 wchodzą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy;

2) art. 1 pkt 20 lit. a, art. 9 i art. 12 wchodzą w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia ustawy;

3) art. 1 pkt 5 w odniesieniu do:

   a) stałego przewozu lub wykonywania usług związanych z posadawianiem i wykorzystywaniem morskiej farmy wiatrowej lub zespołu urządzeń służących do wyprowadzenia mocy w rozumieniu ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych (Dz. U. z 2025 r. poz. 498 i 1535 oraz z 2026 r. poz. 516) – wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy,

   b) statków, z wykorzystaniem których przewozy i usługi, o których mowa w art. 9 § 3 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, były wykonywane przed dniem ogłoszenia ustawy – wchodzi w życie w dniu wejścia w życie ustawy;

4) art. 1 pkt 34 i 35 oraz art. 19 ust. 1 wchodzą w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy.

UZASADNIENIE

Cel wprowadzenia przepisów

Projektowana regulacja przewiduje nowelizację ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks Morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309, z późn. zm.), zwanej dalej „Kodeksem morskim", uchylenie ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. z 2020 r. poz. 159), a także – w zakresie koniecznym w celu dostosowania ich do tych zmian – merytoryczną nowelizację ustaw: ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2026 r. poz. 1305), zwanej dalej „ustawą o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej" i ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2026 r. poz. 529), zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim". Dodatkowo zmian o charakterze wynikowym (w efekcie zmiany właściwości organów – przeniesienia kompetencji z izb morskich na dyrektorów urzędów morskich) wymagają ustawy: ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2026 r. poz. 622, z późn. zm.), ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2026 r. poz. 1226), ustawa z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym (Dz. U. z 2026 r. poz. 1061), ustawa z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2019 r. poz. 1374, z późn. zm.) oraz ustawa z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 590).

Głównym celem projektu ustawy jest kompleksowe podniesienie atrakcyjności rejestracji statków w polskim rejestrze okrętowym (w tym deregulacja przepisów o rejestracji statków pod polską banderą), co powinno poskutkować zwiększeniem liczby zarejestrowanych w Polsce statków. Osiągnięcie tego efektu jest istotne, ponieważ obecnie w polskim rejestrze zarejestrowana jest niewielka część polskich statków. Przykładowo, nośność statków zarejestrowanych w polskim rejestrze stanowi zaledwie 0,6 % sumarycznej nośności statków będących własnością lub współwłasnością polskich podmiotów. Ten stan rzeczy odbija się negatywnie np. na wysokości wpływów budżetowych czy na możliwości wykorzystania statków floty handlowej w celach obronnych, jak również obniża pozycję Polski w organizacjach międzynarodowych w zakresie negocjacji dotyczących transportu morskiego. Wprowadzając zmiany zmierzające do większej konkurencyjności polskich przepisów, nowelizacja służy jednocześnie cyfryzacji procesów administracyjnych i dostosowaniu przepisów do standardów międzynarodowych, tym samym odpowiadając na wymagania otoczenia konkurencyjnego i przyczyniając się do realizacji strategii cyfryzacji administracji.

Dodatkowymi celami wprowadzenia proponowanych zmian w zakresie zapewniania dogodnych warunków prowadzenia działalności gospodarczej w sektorze transportu morskiego są: zmniejszenie kosztów finansowania działalności (dzięki dostosowaniu przepisów o hipotece morskiej do międzynarodowych standardów, co umożliwi zaciąganie kredytów zabezpieczanych tą hipoteką w dotychczas niechętnych polskiej hipotece bankach zagranicznych) oraz usprawnienie obsługi administracyjnej tej działalności. Proponuje się też szereg zmian zapewniających jednoznaczność przepisów i usprawniających działanie administracji morskiej.

Rejestr statków: cyfrowy, sprawny, jawny, aktualny

W odniesieniu do rejestru okrętowego proponuje się wprowadzenie jednolitego, jawnego rejestru okrętowego prowadzonego przez określonego w rozporządzeniu dyrektora urzędu morskiego (a nie jak dotąd przez izby morskie, które jako organy w strukturze sądów powszechnych nie były w stanie działać tak szybko, jak tego wymaga obrót prawny w międzynarodowej branży transportu morskiego) w systemie teleinformatycznym, z możliwością składania dokumentów rejestrowych w języku angielskim (art. 8b i 22a–24 Kodeksu morskiego oraz przepisy regulujące związane z tym zadania dyrektora urzędu morskiego: art. 40 i art. 42 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej). Należy mieć na uwadze, że elektronizacja rejestru nie tylko wpisuje się w strategię cyfryzacji, ale jest również międzynarodowym standardem. Niedostosowanie się do tego wymagania otoczenia konkurencyjnego oznaczałoby relatywne obniżanie konkurencyjności polskiego rejestru wobec stopniowej modernizacji w innych krajach, co stałoby w sprzeczności z ogólnie relatywnie wysokim stopniem cyfryzacji polskiej administracji i utrudniałoby czerpanie korzyści z tej przewagi konkurencyjnej obecnie charakteryzującej Polskę. Realizacja cyfryzacji byłaby zaś korzystna nie tylko dla przedsiębiorców, ale również dla organów administracji. Podobnie międzynarodowym standardem w umiędzynarodowionej branży transportu morskiego jest posługiwanie się językiem angielskim, a konieczność przedstawiania dokumentów w języku polskim stanowi barierę dla rejestracji.

W związku z powyższym proponowany art. 8b Kodeksu morskiego wprowadza szeroką możliwość składania dokumentów w języku angielskim, co jest istotne zwłaszcza w odniesieniu do obszernej dokumentacji technicznej statków. Ponadto w odniesieniu do wniosków o wydanie poświadczonych wyciągów i odpisów z rejestru wprowadza się możliwość ich składania w języku angielskim. Proponowana możliwość dołączania dokumentów w języku angielskim dotyczy spraw w zakresie: zezwolenia na wykonywanie usług z wykorzystaniem nieunijnego

statku obcego (art. 9 § 3 Kodeksu morskiego), rezerwacji nazwy dla statku (art. 12a Kodeksu morskiego), uzyskania dla statku polskiej przynależności na czas oznaczony (art. 13 § 1 Kodeksu morskiego), zawieszenia polskiej przynależności (art. 19 § 1 Kodeksu morskiego), ustania zawieszenia polskiej przynależności (art. 21 § 1 Kodeksu morskiego), dokonywanego na wniosek wpisu do rejestru statku podlegającego (art. 23 § 5, art. 24b § 1, art. 27 Kodeksu morskiego) lub niepodlegającego (art. 23 § 4 i § 5, art. 24b § 1, art. 27 Kodeksu morskiego) obowiązkowi wpisu do rejestru, wpisu o zmianie danych w rejestrze (art. 30, art. 26 § 3, art. 24b § 1 Kodeksu morskiego), wydania odpisu lub wyciągu z rejestru (art. 28, art. 26 § 3 Kodeksu morskiego), wpisu do rejestru ograniczeń w rozporządzaniu statkiem lub o ich wykreśleniu (art. 24a § 2, 26 § 3 Kodeksu morskiego), wpisu do rejestru o ustanowieniu lub wykreśleniu hipoteki morskiej (art. 26 § 3, art. 77a Kodeksu morskiego), zgody wierzyciela hipotecznego na wykreślenie statku i statku w budowie z rejestru (art. 31 § 2 i 4 Kodeksu morskiego), pomiaru statku (art. 43 Kodeksu morskiego), certyfikatów: ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera (art. 182a § 3 Kodeksu morskiego) i zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (art. 271b § 2 Kodeksu morskiego) oraz olejami (art. 273 § 2 Kodeksu morskiego).

W art. 8c Kodeksu morskiego proponuje się zaś regulację umożliwiającą wnoszenie szeregu wniosków, zgód i zawiadomień w postaci elektronicznej na adres do doręczeń elektronicznych (dotyczy to tego samego zakresu spraw, jak wskazany wyżej dla dokumentów w języku angielskim) bądź bezpośrednio w systemie teleinformatycznym rejestru okrętowego za pomocą konta użytkownika, o którym mowa w art. 22b. W takim przypadku proponuje się umożliwienie dołączania dokumentów w postaci odwzorowania cyfrowego w odpowiednich formatach danych, jeśli wnioskodawca posiada załączniki jedynie w postaci papierowej. W takim przypadku konieczne będzie poświadczenie ich zgodności z oryginałem przez notariusza lub występującego w sprawie pełnomocnika będącego adwokatem lub radcą prawnym (regulacja wzorowana na przepisach Kodeksu postępowania cywilnego o postępowaniu rejestrowym). Sprawy zainicjowane w postaci elektronicznej mają być prowadzone i załatwiane na piśmie utrwalonym w postaci elektronicznej, opatrzonym kwalifikowanym podpisem elektronicznym lub kwalifikowaną pieczęcią elektroniczną organu administracji ze wskazaniem w treści pisma osoby opatrującej pismo. W przypadku postępowania rejestrowego czynności mają zaś być utrwalane wyłącznie w systemie teleinformatycznym rejestru. W związku z regulacją postępowania elektronicznego proponuje się również określić sposób doręczania pism w sposób zgodny z właściwymi przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego (§ 4). Określa się przy tym,

że w niektórych sprawach w przypadku podmiotów posiadających konto użytkownika, o którym mowa w art. 22b, pisma w postaci elektronicznej doręcza się na to konto, a na podany adres poczty elektronicznej wskazany dla tego konta przesyła się powiadomienie o doręczeniu pisma. Możliwość ta ma dotyczyć spraw, o których mowa w Kodeksie morskim w tytule II działach II (rejestr okrętowy), III (pomiar statku) i IV (dokumenty statku), tytule IV dziale II (zastaw na statku), a także w art. 10a § 7–14 (postępowanie w przypadku braku wymaganego pełnomocnika), art. 12–13 (określenie i rezerwacja nazwy statku, uzyskanie polskiej przynależności na czas oznaczony), art. 17–19 (utrata polskiej przynależności na czas oznaczony, zawieszenie polskiej przynależności), art. 102d, art. 102e, art. 102g (certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie), art. 182–182b (ubezpieczenie od odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera), art. 271b–271f (certyfikat bunkrowy) i art. 273–276 (certyfikat zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejowym). Proponuje się też określić, że pisma są dostarczane wnioskodawcy w postaci elektronicznej, o ile nie zaznaczył, że żąda doręczenia pisma w postaci papierowej (§ 5), a także umożliwić uzyskanie odpisów w postaci papierowej (§ 6).

W art. 8a Kodeksu morskiego wskazuje się, że organem rejestrowym, jest dyrektor urzędu morskiego wskazany w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej wydanym na podstawie proponowanego art. 22a § 5 Kodeksu morskiego. Wprowadzenie tego przepisu ma na celu zapewnienie klarowności tekstu ustawy; pojęcie organu rejestrowego pojawia się bowiem w przepisach poprzedzających art. 22a Kodeksu morskiego. W wytycznych upoważnienia ustawowego do wydania ww. rozporządzenia określono, że wskazując dyrektora urzędu morskiego wykonującego te zadania minister bierze pod uwagę siedziby armatorów. Za pożądane uznano bowiem, by lokalizacja organu rejestrowego umożliwiała sprawny kontakt z przedstawicielami branży transportu morskiego.

Proponowany art. 22a Kodeksu morskiego określa, że rejestr okrętowy jest prowadzony w systemie teleinformatycznym. Rejestr ma być prowadzony przez dyrektora urzędu morskiego wskazanego w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Reguluje się także zasady uwierzytelnienia użytkownika w systemie, obowiązki organu rejestrowego w zakresie zapewniania bezpieczeństwa systemu teleinformatycznego oraz współpracy z Szefem Krajowego Centrum Informacji Kryminalnych. Szczegółowe aspekty funkcjonowania rejestru okrętowego i systemu teleinformatycznego rejestru będzie określało rozporządzenie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, wydawane na podstawie proponowanego art. 22a § 4 pkt 1.

Zasady tworzenia konta użytkownika, zakres obowiązku jego posiadania oraz jego funkcje określa się w art. 22b Kodeksu morskiego. Przy tym ze względu na konieczność ochrony danych osobowych, a jednocześnie zachowania informacji o prowadzonych sprawach dotyczących statków, w § 5 określa się, że dane konta zostają usunięte po upływie 3 lat od usunięcia konta, z tym że pisma, żądania i inne wiadomości wysłane do systemu z użyciem konta oraz dane pozwalające zidentyfikować podmiot, który je wysłał, przechowywane są w systemie teleinformatycznym również po tym terminie. Proponuje się także doprecyzować, że przesłanie pisma na konto użytkownika wywołuje skutki doręczenia, co ma na celu zapewnienie jednoznacznej podstawy do wykorzystywania tego kanału komunikacji w celu skutecznego doręczania pism. W przypadku statków wypływających poza polskie obszary morskie konto użytkownika jest niezbędnym środkiem umożliwiającym komunikację z właścicielem, armatorem i przedsiębiorstwem odpowiedzialnym za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM, zatem w odniesieniu do takich statków proponuje się wprowadzić obowiązek posiadania konta przez te podmioty i sankcjonować go karą określoną w art. 55 ustawy o obszarach morskich. W związku z tym proponuje się określić w art. 30 projektowanej ustawy, że organ rejestrowy informuje właścicieli, armatorów i przedsiębiorstwa odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM statków wpisanych do rejestru okrętowego o tym obowiązku, a w okresie 4 miesięcy od doręczenia tym podmiotom tej informacji obowiązek posiadania konta nie powstaje, i co za tym idzie nie stosuje się ww. przepisu karnego z art. 55 ustawy o obszarach morskich. Sposób dokonywania czynności dotyczących funkcjonowania konta użytkownika (co obejmuje przykładowo szczegółowy sposób uwierzytelniania użytkownika, uprawnienia uzyskiwane z chwilą założenia konta, zmianę nazwy i hasła dotyczących konta) oraz zawartość zgłoszenia potrzeby utworzenia konta użytkownika proponuje się określić w rozporządzeniu wydawanym na podstawie art. 22a § 4 Kodeksu morskiego. Ponadto w art. 22b § 6–8 Kodeksu morskiego reguluje się zasady udzielania dostępu do systemu teleinformatycznego podmiotom, jeżeli uzasadnia to zakres ich zadań związanych z potrzebami administracji morskiej lub bezpieczeństwem, obronnością lub innym ważnym interesem publicznym.

Strukturę rejestru oraz ksiąg rejestrowych i prowadzenie akt rejestrowych reguluje się w art. 22c Kodeksu morskiego. W związku z tym proponuje się uchylić art. 25 Kodeksu morskiego, który dotychczas w ograniczonym stopniu określał strukturę rejestru. Zakres informacji wpisywanych do rejestru określa zaś art. 29 Kodeksu morskiego. Proponuje się uporządkować i uzupełnić przepisy art. 29 Kodeksu morskiego, w szczególności uwzględnić w rejestrze informacje o współwłasności łącznej (dotychczas w przypadku współwłasności wymagano określenia

udziałów we współwłasności), danych przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM, danych pełnomocników do doręczeń, informacji o ogłoszeniu upadłości, o wszczęciu egzekucji, o wykonaniu uprawnień dłużnika i wierzyciela hipotecznego, o wydanych certyfikatach i odpisach, o zachodzeniu przesłanek wykreślenia statku z rejestru, o wydanej decyzji o zakazie eksploatacji statku i wstrzymaniu operacji oraz o karach pieniężnych i nieuiszczonych opłatach. Dodatkowo proponuje się uregulować zagadnienia wpisu ostrzeżeń i wzmianek, sprostowywania omyłek i nieprawidłowości oraz ostrzegania o niezgodności stanu prawnego ujawnionego w księdze rejestrowej z rzeczywistym stanem prawnym. Proponowane uzupełnienia, a także doprecyzowanie zakresu wpisywanych danych o hipotece, mają na celu stworzenie jednoznacznej podstawy ustawowej do umieszczania w rejestrze wszystkich niezbędnych danych oraz podejmowania niezbędnych działań zapewniających ich poprawność.

W art. 23 Kodeksu morskiego proponuje się szereg doprecyzowań w odniesieniu do treści dotychczasowej, m.in. wskazanie, że obowiązkowi wpisu do rejestru podlega statek będący własnością Skarbu Państwa (§ 1a), a nie podlegają temu obowiązkowi statki o długości 7,5 m i mniejszej i napędzie mechanicznym o mocy 15 kW i mniejszej, o ile nie uprawiają żeglugi poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz nie są wykorzystywane do działalności gospodarczej (§ 2a). Określa się również, że statkiem, który nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego, a może być wpisany do rejestru okrętowego, jest tylko statek o polskiej przynależności oraz statek stanowiący własność obywatela Unii Europejskiej lub obywatela państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu. W § 4a proponuje się uregulować zobowiązanie właściciela statku, o którym mowa w art. 10 § 1 pkt 2a, że statek będzie miał armatora lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM, których siedziba lub adres zamieszkania znajdują się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Obowiązek, którego realizacji dotyczy zobowiązanie, jest uregulowany w proponowanym art. 10a § 1. Ponadto określa się, że statek w budowie wpisany do rejestru może uprawiać żeglugę jedynie w celu odbycia prób morskich, bez wychodzenia poza polskie obszary morskie (§ 4b), a statek, który uzyskał polską przynależność na czas oznaczony, może być wpisany tylko do księgi rejestru tymczasowego (§ 4c). Proponowane zmiany dotyczą również dostosowania brzmienia przepisu do docelowej zmiany organu rejestrowego.

W proponowanej zmianie art. 36 Kodeksu morskiego, dotyczącego certyfikatu okrętowego, w związku z cyfryzacją rejestru określa się, że podstawową formą certyfikatu jest certyfikat w formie elektronicznej, a odpis w postaci papierowej jest wydawany na wniosek, jak również że certyfikaty takie zawierają rozwiązania techniczne pozwalające na weryfikację autentyczności

certyfikatu oraz sprawdzenie bieżących danych w rejestrze okrętowym. Dodatkowo w art. 36 § 4 proponuje się uregulować utratę ważności certyfikatu, a w § 5 – wpisywanie w rejestrze wzmianki o utracie ważności certyfikatu. W § 6–8 proponuje się zaś uregulować obowiązek fizycznego anulowania odpisu certyfikatu w postaci papierowej, złożenia oświadczenia o jego anulowaniu, oraz kar za niewykonanie obowiązków.

Sprawność rejestru wymaga dodatkowych gwarancji dwóch jego istotnych cech: jawności i aktualności. W zakresie jawności rejestru proponuje się w art. 28 Kodeksu morskiego:

- sprecyzować zasady i terminy wydawania odpisów i wyciągów;
- określić zasadę bezpłatnego udostępniania informacji zawartych w rejestrze oraz dostępu do informacji dla każdej osoby znającej numer rejestrowy statku;
- określić zasadę udostępniania interfejsu systemu, oznaczenia rodzaju księgi rejestrowej i nazw elementów jej struktury, oraz informacji o współwłasności łącznej, rodzaju hipoteki i niektórych danych w językach polskim i angielskim, a pozostałych wpisów w języku polskim;
- zrównać moc wydruków komputerowych informacji zawartych w rejestrze samodzielnie pobranych przez uprawnione do tego podmioty, jeżeli wydruki te posiadają cechy umożliwiające ich weryfikację z danymi zawartymi w rejestrze, z mocą odpisów i wyciągów;
- umożliwić uzyskanie zaświadczenia, że nie złożono zgłoszenia lub wniosku o wpis lub że określonych wpisów w rejestrze nie ma albo nie zostały złożone określone dokumenty;
- uregulować zasady przeglądania akt rejestrowych oraz uzyskiwania odpisów znajdujących się w nich dokumentów.

Dla zapewnienia aktualności proponuje się zaś skrócenie terminu zgłaszania okoliczności podlegających wpisowi do rejestru (art. 33 Kodeksu morskiego). Zważywszy na postęp, jaki w ostatnich dekadach dokonał się w zakresie dostępności i szybkości technik komunikacji, taka zmiana w obowiązującej od ćwierćwiecza ustawie wydaje się być zasadna i nie stanowić nadmiernego obciążenia przedsiębiorcy obowiązkiem informacyjnym, który wszakże służy zapewnieniu sprawnej obsługi administracyjnej przedsiębiorców z przedmiotowej branży. Dodatkowo w art. 33 Kodeksu morskiego proponuje się określić procedurę wzywania obowiązanego do dokonania zgłoszenia i nakładania kary administracyjnej dopiero w wyniku uchybienia terminowi określonemu w wezwaniu. Usprawnieniu działania rejestru i gwarancji aktualności danych ma też służyć wprowadzenie możliwości zgłaszania zmian podlegających wpisowi w rejestrze przez armatora (za zgodą właściciela), a nie jedynie przez właściciela (art.

30 § 2 Kodeksu morskiego). Ze względu na modele biznesowe stosowane w branży transportu morskiego wymaganie zgłaszania każdej zmiany przez właściciela wiąże się z tworzeniem dodatkowych obciążeń oraz opóźnień. W art. 30 § 4 Kodeksu morskiego proponuje się zaś nałożyć na sądy, organy administracji rządowej i jednostek samorządu terytorialnego, a także notariuszy sporządzających akty poświadczenia dziedziczenia, obowiązek niezwłocznego informowania organu rejestrowego o zmianie właściciela statku, dla którego jest prowadzona księga rejestrowa. Pozwoli to na sprawne wpisywanie ostrzeżeń o niezgodności stanu prawnego ujawnionego w księdze z rzeczywistym stanem prawnym. Dodatkowo w art. 30 § 3 proponuje się określić, że obowiązany do zgłoszenia zmian podlegających wpisowi ponosi odpowiedzialność za szkodę powstałą na skutek niewykonania obowiązku zgłoszenia. Dzięki temu osoby trzecie nie będą ponosić negatywnych konsekwencji nieaktualności danych w rejestrze.

Ponadto zapewnieniu aktualności danych rejestrowych służy proponowany przepis epizodyczny wprowadzany w art. 10 projektu ustawy. W przepisie tym wprowadza się obowiązek uiszczania niskiej opłaty rocznej za statki wpisane do rejestru, procedurę wezwania do uiszczenia opłaty oraz procedurę wykreślenia statku z tego rejestru w drodze decyzji w przypadku nieuiszczenia opłaty w dwóch kolejno następujących po sobie latach. Przepis ten umożliwi wykreślenie takich statków z rejestru i zapewni, że ich dane nie zostaną przeniesione do nowego rejestru okrętowego. Ze względu na niewielkie szanse wyegzekwowania nieuiszczonej mimo wezwania opłaty, a także na fakt, że taka egzekucja może się wiązać ze znacznymi kosztami, zaś egzekwowana kwota 150 zł jest niska, a także ze względu na cel wprowadzenia przepisu, proponuje się określić w ust. 3, że nieuiszczonej opłaty nie dochodzi się. Analogiczna regulacja nie jest możliwa w przypadku rejestru prowadzonego przez izby morskie ze względu na konsekwencje wykreślenia takiego statku w żegludze międzynarodowej i w sferze prawa rzeczowego. Przy tym wskazać należy, że opłata roczna nie jest opłatą rejestrową, o której mowa w upoważnieniu ustawowym do wydania rozporządzenia zawartym w art. 39 § 4 Kodeksu morskiego, gdyż nie jest opłatą za dokonanie rejestracji statku, lecz tymczasowym narzędziem wynikającym z konieczności wykonania dodatkowych zadań związanych z przeniesieniem danych z rejestru do systemu teleinformatycznego nowego rejestru okrętowego.

Rejestr statków prowadzony w formie teleinformatycznej zapewni również stały dostęp służb ratowniczych, organów ścigania i organów administracji do danych dotyczących statków. Powstanie rejestru jest więc istotne również dla realizacji zadań administracji oraz dla zapewniania bezpieczeństwa na morzu, w tym w związku z ochroną życia ludzkiego i

zwalczaniem przestępczości. Jednocześnie, aby całość dokumentów miała formę elektroniczną, niezbędną częścią systemu będzie moduł inspekcyjny właściwy do wprowadzania dokumentów z inspekcji statków i odpowiednie jego powiązanie z bazami danych uznanych organizacji. W związku z tym w art. 22a § 8 proponuje się określić, że w odniesieniu do statków wpisanych do rejestru okrętowego, w systemie teleinformatycznym rejestru okrętowego prowadzi się bazę danych o statkach o polskiej przynależności, o której mowa w art. 7 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Przeniesienie zadań związanych z rejestrem okrętowym z izb morskich do urzędów morskich oraz wynikająca z tego likwidacja izb morskich ma wiązać się z przeniesieniem pracowników izb do urzędów morskich, co zapewni ciągłość wykonywania zadań oraz przeniesienie kompetencji i doświadczeń koniecznych do wykonywania tych zadań przez nowy podmiot.

Z utworzeniem systemu teleinformatycznego na potrzeby prowadzenia rejestru wiążą się przepisy dostosowujące proponowane w art. 24–29. W art. 24 proponuje się regulację utworzenia systemu teleinformatycznego na potrzeby prowadzenia rejestru okrętowego. Zadanie utworzenia systemu teleinformatycznego na potrzeby prowadzenia rejestru ma zostać powierzone dyrektorowi urzędu morskiego określonemu w rozporządzeniu wydanym na podstawie proponowanego art. 25, który ma również, wykonując to zadanie, przeprowadzić ocenę operacyjności transgranicznej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/903 z dnia 13 marca 2024 r. w sprawie ustanowienia środków na rzecz wysokiego poziomu interoperacyjności sektora publicznego na terytorium Unii (Dz. Urz. UE L 2024/903 z 22.03.2024), oraz zapewnić interoperacyjność systemu teleinformatycznego rejestru okrętowego z Krajowym Pojedynczym Punktem Kontaktowym. W celu określenia terminów niektórych zdarzeń art. 26 określa, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ogłosi w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” komunikat określający dzień wdrożenia systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 24. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 14 dni przed dniem wdrożenia systemu teleinformatycznego określonym w tym komunikacie. Proponowany art. 27 nakłada na organy dotychczas prowadzące rejestry (dotychczasowe księgi rejestrowe w izbach morskich oraz dane statków zarejestrowanych w urzędzie morskim) zadanie przeniesienia danych do struktury ksiąg rejestrowych prowadzonych w systemie teleinformatycznym, z tym, że jeżeli treść ksiąg rejestrowych nie zostanie przeniesiona do dnia likwidacji izb morskich, przeniesienia pozostałej treści ksiąg rejestrowych dokonuje dyrektor urzędu morskiego będący organem rejestrowym. Sposób wykonywania tych zadań ma zostać określony w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 28, a zadania mają być

wykonywane zgodnie z harmonogramem określonym w rozporządzeniu – z tym, że sposób postępowania w przypadku nieczytelności księgi rejestrowej oraz w przypadku ustalenia, że dany statek jest wpisany jednocześnie w więcej niż jednym miejscu, a także procedurę informowania o możliwości i obowiązku utworzenia konta użytkownika, określono na poziomie ustawowym w art. 27. Art. 29 określa możliwość przeglądania dotychczasowych ksiąg rejestrowych i wydawania ich odpisów oraz zapewnia kompletność transferu danych dzięki określeniu, że do struktury ksiąg rejestrowych prowadzonych w systemie teleinformatycznym przenoszone mają być również nowo dokonane wpisy.

W odniesieniu do statków proponuje się ponadto wprowadzić zmiany w art. 10 i art. 73 Kodeksu morskiego, dotyczącej polskiej przynależności statków i polskiej własności statków. W art. 10 Kodeksu morskiego proponuje się wskazać, że statek stanowiący polską własność jest statkiem o polskiej przynależności o ile nie jest wpisany do innego rejestru. Dookreślenie to eliminuje niejednoznaczność przepisu. Ponadto wskazuje się, że statki stanowiące własność obywateli UE lub państw EFTA są statkami o polskiej przynależności, jeśli są wpisane do rejestru okrętowego.

W art. 73 Kodeksu morskiego proponuje się zaś ujednoznacznić przepisy o polskiej własności statku oraz dostosować je do realiów obrotu gospodarczego. Przede wszystkim proponuje się określić, że statkiem uważanym za stanowiący polską własność jest również statek, który w co najmniej 50 % jest własnością spółki osobowej wpisanej do polskiego rejestru przedsiębiorców, jeżeli statek, na wniosek wszystkich współwłaścicieli, został wpisany do polskiego rejestru okrętowego w księdze rejestru stałego. Dotychczas minimalna wielkość udziału kapitałowego nie była określona, co umożliwiało uzyskanie tego statusu mimo iluzorycznego związku własnościowego z Rzecząpospolitą Polską. Wymagano natomiast, aby armator tego statku miał w Rzeczypospolitej Polskiej miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału, co staje się bezzasadne w kontekście wprowadzenia doprecyzowanego wymagania dotyczącego własności. Ponadto proponuje się uniezależnić możliwość uzyskania statusu statku uważanego za polską własność od lokalizacji działalności armatora. Dodatkowo proponuje się określić, że statkiem stanowiącym polską własność jest statek wchodzący w skład majątku nie tylko spółki osobowej wpisanej do polskiego rejestru przedsiębiorców, ale każdej jednostki organizacyjnej nieposiadającej osobowości prawnej, której ustawa przyznaje zdolność prawną, jeśli jednostka ta ma siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej. W odniesieniu do statusu statków ze względu na uchylenie art. 24 § 2 Kodeksu morskiego proponuje się wynikowe uchylenie art. 73a Kodeksu morskiego. W związku ze zmianami w art. 10 i 73 Kodeksu morskiego proponuje się także określić w art. 80 Kodeksu morskiego, że wymaganie uprzedniej zgody wierzyciela

hipotecznego wyrażonej na piśmie dotyczy tych umów o przeniesienie własności statku obciążonego hipoteką morską, wskutek których statek przestanie być statkiem stanowiącym polską własność lub uważanym za polską własność w rozumieniu art. 73 Kodeksu morskiego lub statkiem, o którym mowa w art. 10 § 1 pkt 2a Kodeksu morskiego.

Rejestracja statków: szybka, konkurencyjna, zderegulowana

Przepisy o rejestracji statków wymagają uproszczenia i uporządkowania, tak aby nie tworzyły one barier utrwalających obecny stan niechęci przedsiębiorców do rejestracji statków w polskim rejestrze. Uproszczeniu procesu rejestracji służy przede wszystkim zgodne z postulatami środowiska armatorskiego stosowanie do tej procedury przepisów o postępowaniu administracyjnym (art. 24 § 13 Kodeksu morskiego), a nie jak dotąd o postępowaniu cywilnym, co wiąże się z przeniesieniem procedury z izb morskich do urzędów morskich. Kluczowe znaczenie mają też proponowane przepisy art. 8b i 8c Kodeksu morskiego, wprowadzające cyfryzację procedur oraz możliwość składania dokumentów w języku angielskim.

W art. 24 Kodeksu morskiego proponuje się uregulować ogólne zasady postępowań dotyczących rejestru okrętowego. Określa się, że wpisy do rejestru są dokonywane w drodze decyzji organu rejestrowego, a w decyzji o wpisie ustala się treść wpisu, oraz że wpisem jest również wykreślenie. Określa się też, że decyzje organy rejestrowego w przedmiocie wpisów do rejestru są natychmiast wykonalne, z wyjątkami wskazanymi w § 7, oraz określa się sposób postępowania w przypadku wydania decyzji, która nie jest natychmiast wykonalna, a także określa się decyzje, które nie wymagają uzasadnienia, oraz reguluje się zagadnienie doręczenia decyzji. W § 12 reguluje się możliwość zwrócenia się przez organ o udzielenie niezbędnych wyjaśnień oraz udostępnienie posiadanych dokumentów dotyczących sprawy, oraz obowiązuje się wnioskodawcę do udzielenia niezbędnych wyjaśnień i udostępnienia dokumentów dotyczących sprawy toczącej się na jego wniosek. Ma to na celu zapewnienie sprawności postępowania rejestrowego. Ponadto w art. 24a Kodeksu morskiego proponuje się uregulować dalsze wymagające regulacji ustawowej zagadnienia dotyczące wpisów do rejestru – warunki dokonywania wpisu potrzebnego do usunięcia niezgodności między treścią księgi rejestrowej a rzeczywistym stanem prawnym, wpisu ograniczenia w rozporządzaniu oraz wpisania właściciela.

W art. 24b Kodeksu morskiego proponuje się wprowadzić regulację postępowania rejestrowego, dostosowaną do warunków cyfryzacji oraz uwzględniającą postulowane przez przedstawicieli branży transportu morskiego zmiany przyspieszające postępowanie: określenie terminu załatwienia sprawy (w terminie 3 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku przez organ rejestrowy i od przeprowadzenia czynności weryfikacyjnych i dotyczących oceny stanu

technicznego; załatwienie sprawy w takim terminie jest możliwe, biorąc pod uwagę, że dniem otrzymania wniosku jest dzień otrzymania poprawnego formalnie i kompletnego wniosku, zgodnie z zasadami ogólnymi), wprowadzenie możliwości zrzeczenia się prawa do wniesienia odwołania przez stronę postępowania, a także zasadę skuteczności i wykonalności decyzji w przedmiocie wpisu z chwilą ich wydania. Ponadto w celu usprawnienia procedury uzyskania pozwolenia radiowego w służbie radiokomunikacyjnej morskiej pozwalającego na używanie urządzenia radiowego na statku wprowadza się możliwość dołączenia do wniosku o wpis statku do rejestru właściwego wniosku o wydanie pozwolenia radiowego; wniosek taki ma być niezwłocznie po dokonaniu wpisu przekazywany do Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej, który ma wydać decyzję w sprawie w przyspieszonym terminie 3 dni roboczych. Związane z tym jest również dookreślenie w art. 29 Kodeksu morskiego, że międzynarodowy sygnał wywoławczy statku jest wpisywany do rejestru dopiero wtedy, gdy został nadany. Dzięki temu możliwe ma być wpisanie do rejestru statku, któremu Urząd Komunikacji Elektronicznej nie nadał jeszcze tego sygnału – w przeciwnym razie powstawała sprzeczność pragmatyczna, bowiem wpisanie do rejestru wymagało uprzedniego nadania sygnału, a nadanie sygnału wymagało uprzedniego wpisu do rejestru. Podobne doprecyzowania dotyczą również wpisywania do rejestru numeru identyfikacyjnego nadanego przez Międzynarodową Organizację Morską oraz wymiarów głównych i pojemności – mają one być wpisywane jedynie, jeśli zostały odpowiednio nadane lub pomierzone, gdyż obowiązki posiadania numeru i dokonania pomiaru nie dotyczą wszystkich statków. Proponuje się również określić w art. 29 Kodeksu morskiego, że informacje dotyczące międzynarodowego sygnału wywoławczego może wpisywać do rejestru Prezes Urzędu Komunikacji Elektronicznej. W odniesieniu do sprawności postępowania rejestrowego proponuje się ponadto wskazać w art. 23 Kodeksu morskiego regulację weryfikacji, czy zgłoszony do rejestracji statek o długości do 24 m lub silnik takiego statku nie został skradziony, przywłaszczony, utracony lub nie jest poszukiwany jako dowód w postępowaniu karnym lub postępowaniu karnym skarbowym (§ 5d) oraz weryfikacji, czy statek nie jest wpisany do innego polskiego rejestru statków, oraz czy statek nie był wcześniej wpisany do rejestru okrętowego i czy uiszczono wszystkie należne opłaty oraz kary finansowe (§ 5e).

W art. 24c Kodeksu morskiego proponuje się zaś jednoznaczne określenie przesłanek odmowy wpisu. Konsekwencje podania w postępowaniu rejestrowym nieprawdziwych informacji proponuje się zaś określić w proponowanym art. 39a Kodeksu morskiego.

W celu przyspieszenia postępowań rejestrowych proponuje się wprowadzić w art. 24d Kodeksu morskiego możliwość wcześniejszego przedstawienia części wymaganych do rejestracji danych

oraz dokumentów lub ich kopii lub odpisów, aby organ rejestrowy dokonał wcześniejszej analizy ich treści i wskazał na ich braki, a także w związku z tym możliwość zawnioskowania o dokonanie oceny stanu technicznego statku. W takim przypadku jednocześnie składany byłby wniosek o rezerwację nazwy, uregulowany w art. 12a Kodeksu morskiego, co umożliwiałoby również uzyskanie decyzji zawierającej przyszły numer rejestrowy statku oraz wniesienie o pozwolenie radiowe. W przypadku zastosowania tej procedury, jeżeli w ustawowym terminie zostanie następnie złożony poprawny formalnie i kompletny wniosek o wpis do rejestru okrętowego, w postępowaniu rejestrowym organ rejestrowy dokonuje czynności na podstawie oceny stanu technicznego dokonanej na podstawie wniosku o promesę wpisu, a w zakresie danych, dokumentów, kopii i odpisów zamieszczonych lub załączonych do wstępnego wniosku dokonuje oceny aktualności danych i treści dokumentów oraz zgodności treści załączonych dokumentów z kopiami lub odpisami załączonymi do wstępnego wniosku. Procedura taka ma zatem na celu ułatwienie dokonania wpisu statku do rejestru, a także umożliwienie rozpoczęcia czynności dotyczących tego wpisu przed ostatecznym wszczęciem postępowania rejestrowego.

Ponadto dla ułatwienia dokonywania korzystnego dla Polski transferu statków do polskiego rejestru proponuje się wprowadzenie instytucji wpisu warunkowego na podstawie promesy wykreślenia (wystawienia przyrzeczenia wykreślenia z rejestru zagranicznego przez właściwy organ tego rejestru). Wpis taki ma stać się skuteczny po doręczeniu dyrektorowi urzędu morskiego dowodu wykreślenia (art. 27 Kodeksu Morskiego). Tym samym skróceniu uległaby procedura transferu, ponieważ możliwe byłoby zrealizowanie procedury w polskich urzędach bez potrzeby oczekiwania na zakończenie procedury zagranicznej. Czas trwania procedury jest istotnym czynnikiem branym pod uwagę przy porównywaniu procedur przez zainteresowane rejestracją podmioty, zwłaszcza w przypadku rejestracji w księdze rejestru tymczasowego. Odpowiednio sprawna procedura umożliwia także dodatkowe zwiększenie liczby rejestracji dzięki zachęceniu do dokonywania próbnych rejestracji pozwalających przekonać się o atrakcyjności polskiego rejestru, a zapewniane przez niniejszy projekt korzystne warunki powinny skłaniać do utrwalania związku tak zarejestrowanego statku z Polską. Proponuje się również określić termin na dostarczenie dowodu wykreślenia statku albo zawieszenia jego przynależności, po którego nieskutecznym upływie warunkowy wpis do rejestru zostawałby wykreślany. W związku z wprowadzeniem instytucji wpisu warunkowego proponuje się zmianę w art. 74 Kodeksu morskiego, określającą, że wymagania dotyczące formy umowy o przeniesienie własności statku odnoszą się także do statków, w odniesieniu do których toczy się postępowanie rejestrowe w sprawie wpisu do polskiego rejestru okrętowego.

Ułatwieniu przenoszenia statków z rejestrów zagranicznych i administracyjnego rejestru statków śródlądowych do rejestru okrętowego służy też proponowany art. 23 § 5c Kodeksu morskiego, zwalniający statki nie starsze niż 10 lat posiadające świadectwo klasy wydane przez uznaną organizację, której zgodnie z art. 8 ustawy o bezpieczeństwie morskim powierzono wykonywanie zadań administracji morskiej, z obowiązku przejścia procedury weryfikacji stanu technicznego przed wpisem do rejestru. Wiąże się to z koniecznością dodania w ustawie o bezpieczeństwie morskim w art. 28, regulującym procedurę weryfikacji stanu technicznego, ust. 3b, zwalniającego te statki z tej procedury. Ze względu na wejście w życie przepisu art. 23 § 5c Kodeksu morskiego przed likwidacją izb morskich, konieczne jest również dodanie przepisu epizodycznego określonego w art. 11 projektowanej ustawy, który zapewni stosowanie zwolnienia również w ramach procedury obejmującej izby morskie. W związku ze zmianą organu rejestrowego proponuje się w art. 23 Kodeksu morskiego również zmiany w odniesieniu do procedury weryfikacji stanu technicznego, uwzględniające możliwość dokonania oceny przez uznaną organizację (na podstawie proponowanej treści art. 8 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim).

W odniesieniu do niekonkurencyjnej obecnie wysokości opłat rejestrowych w projekcie proponuje się obniżenie opłat rejestrowych przez wprowadzenie ich dynamicznych górnych granic uzależnionych od wysokości przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej oraz przez wskazanie czynników, na jakie minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powinien mieć wzgląd, określając wysokość opłat (mieszczącą się we wskazanych ściśle określonych granicach) (art. 26 Kodeksu morskiego). Takie rozwiązanie eliminuje niepewność związaną z możliwością arbitralnego określania wysokości opłat przez organ władzy publicznej. Proponuje się także dookreślić, że opłata od wniosków wpłacana jest na rachunek bankowy organu rejestrowego, a w przypadku nieuiszczenia opłaty mimo wezwania wniosek pozostawia się bez rozpoznania. Ponadto proponuje się uregulować na poziomie ustawowym pobieranie opłaty stałej od wniosków innych, niż wskazane w § 3, oraz opłaty kancelaryjnej od wydania zaświadczeń, odpisów i dokumentów innych, niż odpis lub wyciąg z rejestru okrętowego. Dodatkowo nowy system opłat opierałby się nie tak jak dotąd na jednorazowej wysokiej opłacie za rejestrację, ale na niskich opłatach corocznych, tym samym eliminując istotną barierę dla rejestracji – związaną zarówno z czynnikami płynnościowymi, jak i ze wspomnianymi rejestracjami próbnymi (przedsiębiorca, który nie jest pewny, czy Polska istotnie gwarantuje atrakcyjne warunki, nie byłby skłonny do sprawdzania tego w systemie wysokiej jednorazowej opłaty). Należy mieć przy tym na uwadze, że obecnie ze względu

na nieatrakcyjność rejestracji w polskim rejestrze okrętowym rejestracje statków są zdarzeniem bardzo rzadkim. Wprowadzenie opłat rocznych wymaga określenia sankcji za ich nieuiszczenie. W art. 26 § 7 Kodeksu morskiego proponuje się zatem określić, że w przypadku nieuiszczenia opłaty organ rejestrowy wzywa do jej uiszczenia, a w razie uchybienia terminowi wykreśla statek wpisany do księgi rejestru tymczasowego lub księgi statku w budowie, a w odniesieniu do statku wpisanego do księgi rejestru stałego wydaje decyzję o zakazie eksploatacji statku i wstrzymaniu operacji. Proponuje się również doprecyzować, że jeśli czynności są dokonywane na wniosek organu administracji publicznej, sądu lub prokuratora, rozpatrzenie wniosku nie podlega opłacie, oraz że opłata roczna od statków stanowiących własność Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego nie jest pobierana. Ponadto w § 15 reguluje się niskie (maksymalna wysokość tych opłat nie może przekroczyć 5 % przeciętnego wynagrodzenia) opłaty stałe od wniosków innych niż wskazane w § 3 (co obejmuje zwłaszcza dodatkowe wnioski dotyczące m.in. skuteczności i wykonalności decyzji z chwilą wydania (art. 77b Kodeksu morskiego) czy natychmiastowej wykonalności decyzji (art. 24 Kodeksu morskiego)) i od środków odwoławczych, a także opłaty kancelaryjne od wydania zaświadczeń, odpisów i dokumentów innych, niż odpis lub wyciąg z rejestru okrętowego. Wysokość opłat ma zostać określona w rozporządzeniu wydawanym na podstawie art. 26 § 17 Kodeksu morskiego, a proponowane wytyczne określają, że minister, wydając rozporządzenie, uwzględnia miejsce budowy statku (co ma na celu umożliwienie zapewnienia preferencyjnych opłat dla statków wybudowanych na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, a zatem uwzględniania potrzeby wsparcia przemysłu stoczniowego Unii Europejskiej, zgodnie z kierunkiem wyznaczonym w Komunikacie Komisji (Europejskiej) do Parlamentu Europejskiego, Rady (Unii Europejskiej), Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w sprawie strategii UE na rzecz przemysłu morskiego z dnia 4.3.2026 r. (COM(2026) 111 final)), jego wielkość i sposób eksploatacji (przykładowo w celach gospodarczych lub naukowo-badawczych).

W celu zapewnienia szybkiego wejścia w życie przepisów dotyczących opłat w terminie niezależnym od terminu zmiany organu rejestrowego oraz utworzenia systemu teleinformatycznego cyfrowego rejestru okrętowego, w art. 9 projektowanej ustawy proponuje się wprowadzić przepis epizodyczny, regulujący system opłat rejestrowych w okresie, w którym organem rejestrowym będą izby morskie. System opłat w tym okresie będzie ukształtowany w sposób analogiczny do wyżej opisanego, z tym że opłaty będą pobierane przez izbę morską, a ich wysokość będzie określona bezpośrednio w ustawie. W związku z

wprowadzeniem opłat rocznych projektodawca uznaje za konieczne określenie w art. 12 projektowanej ustawy, że w 10-letnim okresie od dnia wejścia w życie ustawy opłata roczna od statków wpisanych na podstawie dotychczasowych przepisów pobiera się opłatę roczną w wysokości obniżonej o 50 % (analogiczne rozwiązanie przewiduje też art. 9, ustanawiający przejściowy system opłat pobieranych przez izby morskie, w swoim ust. 9). W przypadku tych statków bowiem uiszczone zostały wysokie jednorazowe opłaty stosunkowe za rejestrację statku, co powinno zostać w ten sposób skompensowane.

Uproszczeniu procedury rejestracji ma służyć również odejście od administracyjnego trybu zatwierdzania nazwy statku – procedury dotychczas regulowanej dodatkowo rozporządzeniem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej (art. 12 Kodeksu morskiego). Zamiast dotychczasowych rozwiązań, proponowana regulacja określa podstawowe warunki i wymagania, jakie musi spełnić nazwa statku morskiego, a także sposób postępowania w przypadku wskazania we wniosku nazwy niespełniającej warunków. Eliminacja zbędnej procedury oznacza zmniejszenie obciążeń administracyjnych oraz przyspieszenie realizacji rejestracji. Aktualnie listy nazw statków są prowadzone odrębnie przez urzędy morskie, co wymaga kooperacji między urzędami i potwierdzenia, że dana nazwa statku nie została jeszcze zatwierdzona. Cyfryzacja i unifikacja rejestru okrętowego eliminuje zatem potrzebę istnienia takiej procedury.

Ponadto proponuje się w art. 12a Kodeksu morskiego wprowadzić procedurę rezerwacji nazwy dla statku na okres 6 miesięcy. Zarezerwowana nazwa nie mogłaby zostać nadana w tym czasie innemu statkowi. Dzięki temu właściciel statku mógłby już przed złożeniem wniosku o wpis statku do rejestru zabezpieczyć możliwość nadania statkowi danej nazwy. Co więcej, proponuje się, aby w decyzji o rezerwacji nazwy określany był również przyszły numer rejestrowy statku, i by numer ten pozwalał właścicielowi statku na uzyskanie pozwolenia radiowego w służbie radiokomunikacyjnej morskiej (art. 12a § 5 i 6 Kodeksu morskiego).

Ponadto proponuje się uchylić art. 20 Kodeksu morskiego, ograniczający możliwość zmiany nazwy statku. Główną cechą określającą statek jest obecnie numer Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), zatem nawet w wypadku zmiany nazwy pozostaje zagwarantowana ciągłość określenia statku. Dodatkowo, dopuszczenie wskazania przystani morskiej jako portu macierzystego statku (art. 12 Kodeksu morskiego) umożliwi wskazywanie ich w przypadku mniejszych jednostek, które w nich stacjonują.

Ponadto proponuje się doprecyzować i zmienić przepisy dotyczące uzyskania polskiej przynależności na czas oznaczony przez statek wpisany do rejestru zagranicznego. Proponuje

się doprecyzować, że jej uzyskanie ma miejsce na wniosek armatora, jak również że wnioskodawcą może być również niebędąca osobą prawną jednostką organizacyjną posiadającą zdolność prawną mającą w Rzeczypospolitej Polskiej siedzibę lub oddział (dotąd wymieniono tylko osoby prawne oraz fizyczne). W art. 13 § 1 pkt 2 Kodeksu morskiego wprowadza się ponadto wymaganie zobowiązania do prowadzenia działalności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, co ma na celu zapewnienie, by przynależność statku na czas oznaczony pozytywnie wpływała na rozwój działalności gospodarczej w Polsce; z zobowiązaniem tym jest powiązany obowiązek posiadania siedziby lub oddziału na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, określony w art. 10a § 4 Kodeksu morskiego. W art. 13 § 3 Kodeksu morskiego proponuje się doprecyzować, które wymagania muszą być spełniane przez cały okres polskiej przynależności statku. W art. 17 Kodeksu morskiego proponuje się doprecyzować regulację utraty polskiej przynależności państwowej statku na czas oznaczony. W art. 19 i 21 Kodeksu morskiego dostosowuje się zaś regulację zawieszenia polskiej przynależności statku do zmian instytucjonalnych proponowanych w nowelizacji (likwidacji izb morskich). W art. 13, 17, 19 i 21 Kodeksu morskiego reguluje się również obowiązek przekazania decyzji wydanych przez organ rejestrowy właściwym organom prowadzącym rejestr stały lub rejestr tymczasowy statku.

Sprawniejsza administracja morska

Niejednoznaczności i niedomówienia w sformułowaniach niektórych przepisów zmienianych ustaw mogły utrudniać działania urzędów morskich zmierzające do zapewnienia dogodnych i bezpiecznych warunków prowadzenia działalności w branży transportu morskiego bądź pozostawiać wątpliwości co do istnienia podstaw do wykonywania niezbędnych czynności. Dotychczasowe przepisy są także niewystarczająco dostosowane do możliwości zapewnianych przez cyfrowe technologie komunikacji. Dla zaradzenia tym wadom przepisów proponuje się liczne szczegółowe zmiany.

W art. 7 Kodeksu morskiego proponuje się wskazać, że statek ma jednego armatora. Dotychczas wynikało to pośrednio z definicji armatora, jednakże brak jednoznacznego rozstrzygnięcia tej sprawy skutkował w praktyce możliwością wpisania w rejestrze więcej niż jednego armatora. W związku z tym proponuje się wprowadzić w art. 13 projektowanej ustawy przepis przejściowy, nakładający na właścicieli statków, które mają więcej niż jednego armatora, obowiązek wskazania jednego armatora, jak również regulujący procedurę wezwania do dokonania takiego wskazania oraz nakładania w celu przymuszenia do wykonania obowiązku kary pieniężnej w wysokości 1000 zł, której nakładanie ma być ponawiane po każdych kolejnych 2 miesiącach, w

których obowiązek nie zostaje wykonany. Analogicznie dla uniknięcia rozbieżności interpretacyjnych proponuje się również wskazać w art. 10b Kodeksu morskiego, że statek o polskiej przynależności jest wpisany do jednego rejestru, uwzględniając sytuacje, w których statek uzyskujący przynależność na czas oznaczony lub statek, którego przynależność jest zawieszana, w krótkim okresie jest przejściowo wpisany do dwóch rejestrów, oraz uwzględniając okoliczność, że statki wpisane do rejestru statków rybackich, o którym mowa w art. 13 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim, muszą być wpisane również do innego rejestru. Ma to na celu w szczególności uniknięcie sytuacji, w której statek jest wpisany jednocześnie do rejestru okrętowego oraz do rejestru jachtów lub rejestru statków śródlądowych. W związku z tym w art. 27 § 5 Kodeksu morskiego proponuje się określić, że statek wpisany do innego rejestru w kraju może być wpisany do rejestru okrętowego dopiero po wykreśleniu z innego rejestru.

Projekt przewiduje również usprawnienie komunikacji urzędowej z właścicielem statku lub przedsiębiorcą wykonującym działalność gospodarczą z użyciem statku. W tym celu proponuje się regulację składania pism w urzędzie morskim i informowania o tym drogą elektroniczną, co oznacza również stworzenie podstawy prawnej dla wykorzystania współczesnych powszechnie stosowanych technologii komunikacji (art. 7a § 2–4 Kodeksu morskiego). Przepisy te określają również okres przechowywania pisma, możliwość jego wydania adresatowi lub osobie upoważnionej, a także zwrot pisma do nadawcy i pozostawienie go w aktach sprawy ze skutkiem doręczenia. Dodatkowo w celu zapewnienia sprawności komunikacji projekt przewiduje upoważnienie kapitana statku o obcej przynależności do odbioru pism skierowanych do właścicieli i armatorów (art. 7a § 1 Kodeksu morskiego), eliminując tym samym możliwe trudności z kontaktowaniem się z takimi zagranicznymi podmiotami.

Ze względu na nieodzowność możliwości komunikacji z właścicielem statku, jego armatorem oraz przedsiębiorstwem odpowiedzialnym za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM proponuje się wprowadzić szereg obowiązków w art. 10a Kodeksu Morskiego. Proponowane przepisy określają, że jeśli armator lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu ISM nie mają siedziby lub oddziału na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, to muszą mieć na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pełnomocnika do doręczeń (art. 10a § 3 Kodeksu Morskiego), przy czym w przypadku statków o polskiej przynależności, których właściciel jest obywatelem UE lub państwa EFTA, oraz statków, które uzyskały polską przynależność na czas oznaczony, co najmniej jeden z tych podmiotów musi mieć siedzibę lub oddział na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (art. 10a § 4 Kodeksu Morskiego); podobny obowiązek posiadania siedziby, oddziału lub pełnomocnika do doręczeń na terytorium

Rzeczypospolitej Polskiej odnosi się również do właściciela statku będącego obywatelem UE lub państwa EFTA (art. 10a § 1 Kodeksu Morskiego) oraz do niepolskich współwłaścicieli statku (art. 10a § 2 Kodeksu Morskiego). W przypadku niespełnienia tych wymagań konieczne jest wydanie decyzji o zakazie eksploatacji statku i wstrzymaniu operacji, ponieważ nieodzowne jest, by istniały pewne drogi kontaktu administracji z ww. podmiotami, jeśli statek jest eksploatowany. Proponuje się, aby zakaz taki był wydawany w formie decyzji, wraz z jednoczesnym nałożeniem kary finansowej, ponownie periodycznie nakładanej do momentu spełnienia wymagań (art. 10a § 7 i 10 Kodeksu Morskiego), i by był niezwłocznie uchylany po spełnieniu wymagań. Ze względu na brak możliwości efektywnego doręczenia decyzji w przypadku braku siedziby, oddziału i pełnomocnika do doręczeń na terytorium Rzeczypospolitej, decyzje takie proponuje się doręczać na konto użytkownika, wprowadzone przepisami art. 22b Kodeksu Morskiego, a jeśli dany podmiot nie ma konta użytkownika – ogłaszać na tablicy ogłoszeń organu rejestrowego oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej organu rejestrowego; decyzje podlegać mają natychmiastowemu wykonaniu z dniem doręczenia (czyli z dniem przekazania na konto użytkownika lub po 3 dni roboczych od dnia ogłoszenia) i być przekazywane do wiadomości pozostałych podmiotów oraz na konto użytkownika i na podany dla tego konta adres poczty elektronicznej (art. 10a § 8 i 9 Kodeksu Morskiego). Wyjątki stanowi: niespełnienie wymagań przez niepolskich współwłaścicieli, w wypadku którego proponuje się jedynie sankcję fikcji doręczenia (art. 10a § 2 Kodeksu Morskiego), oraz statki, które uzyskały polską przynależność na czas oznaczony, w przypadku których niespełnienie wymagań skutkuje pozbawieniem ich polskiej przynależności (art. 10a § 11 Kodeksu Morskiego). Ponadto proponuje się wprowadzić obowiązek informowania organu rejestrowego o wygaśnięciu pełnomocnictwa do doręczeń (art. 10a § 5 Kodeksu Morskiego) oraz reguluje się postępowanie w przypadku powzięcia wiadomości o niezrealizowaniu tego obowiązku (art. 10a § 13–14 Kodeksu Morskiego).

W projektowanym art. 8d proponuje się jednoznacznie wskazać, że do postępowań, o których mowa w Kodeksie morskim prowadzonych na podstawie art. 9 (zezwolenie na kabotaż), art. 10a (dotyczące kar za niespełnianie wymagań w zakresie przedstawiciela do doręczeń), art. 12a (rezerwacja nazwy statku), art. 13 (uzyskanie przynależności na czas oznaczony), art. 17–19 (utrata polskiej przynależności na czas oznaczony, zawieszenie polskiej przynależności), art. 21 (ustanie okresu zawieszenia), art. 77b (wpis hipoteki morskiej do rejestru), art. 102e (nakaz opuszczenia portu), art. 228 (wpis na listę pilotów), art. 229 (tworzenie i likwidacja stacji pilotowych), certyfikatów: ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu

pasażera (art. 182a § 3 Kodeksu morskiego), art. 271b (certyfikat zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi), art. 273 (certyfikat zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejami), art. 280 (kara pieniężna za niedopełnienie obowiązków w zakresie przekazania danych o otrzymanym oleju), art. 282 (wydobycie mienia zatopionego) oraz przepisów tytułu II działu II (sprawy rejestrowe), w zakresie nieunormowanym w Kodeksie morskim mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego. Zapewni to jednoznaczność co do stosowania tych przepisów.

W zakresie zadań administracyjnych związanych z prowadzeniem rejestru okrętowego nowelizacja przewiduje doprecyzowanie przepisów o odmowie wpisu do rejestru oraz o wykreśleniu statku z rejestru. W odniesieniu do odmowy wpisu proponuje się, by w ustawie wymienić *explicite* przesłanki odmowy wpisu do rejestru. Przesłankami takimi powinny być: niezgodność danych zawartych we wniosku ze stanem faktycznym lub prawnym, uzyskanie informacji o nielegalnym nabyciu statku lub jego silnika lub o ich poszukiwaniu jako dowodu w postępowaniu karnym, niespełnianie warunków technicznych wpisu, niespełnianie warunków wpisu określonych przepisami prawa, a także przesłanka względów bezpieczeństwa, obronności lub innego ważnego interesu publicznego (art. 24c Kodeksu morskiego). Takie doprecyzowanie przepisów wyeliminuje niepewność po stronie przedsiębiorców, jednocześnie wzmacniając ochronę bezpieczeństwa technicznego transportu morskiego i bezpieczeństwa prawnego w branży, a także zapewni możliwość ochrony interesu publicznego. Przesłanka względów bezpieczeństwa, obronności lub innego ważnego interesu publicznego będzie miała zastosowanie nie tylko w związku z sytuacją bezpieczeństwa na Morzu Bałtyckim (w zakresie bezpieczeństwa i obronności), ale także w związku z wykorzystywaniem tych statków do działalności przestępczej, w tym do przemytu narkotyków poza polskimi obszarami morskimi. W odniesieniu do przesłanek wykreślenia statku z rejestru proponuje się wprowadzenie dodatkowych przesłanek wykreślenia (art. 31 Kodeksu morskiego). Po pierwsze, proponuje się sprecyzować, że zaprzestanie spełniania wymagań umożliwiających rejestrację stanowi przesłankę wykreślenia statku z rejestru. Jest to szczególnie istotne w kontekście wprowadzenia zachęt do rejestrowania statków w celu prowadzenia w Polsce działalności gospodarczej: prawne i techniczne bezpieczeństwo żeglugi wymaga, by właściwe organy miały jednoznaczną podstawę prawną do wykreślania takich statków z rejestru zwłaszcza w kontekście spodziewanego przyrostu liczby statków w polskim rejestrze. Po drugie, projekt przewiduje wprowadzenie możliwości wykreślenia z rejestru statku w przypadku, gdy jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa,

obronności lub innym ważnym interesem publicznym. Wskazanie takiej możliwości *explicite* wydaje się zasadne w kontekście obecnej międzynarodowej sytuacji bezpieczeństwa i jej przełożenia na sytuację na Morzu Bałtyckim. Dodatkowo przesłanka ta będzie miała zastosowanie również m.in. w związku z wykorzystywaniem statków do działalności przestępczej, w tym do przemytu narkotyków poza polskimi obszarami morskimi. Po trzecie doprecyzowuje się, że wykreśla się statek, w odniesieniu do którego właściciel złożył wniosek o wykreślenie z rejestru, o ile statek nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru, w szczególności jeżeli statek zmienia przynależność i organ rejestrowy został zawiadomiony o uzyskaniu obcej przynależności, a także statek, który przestał spełniać wymagania umożliwiające jego wpis do rejestru. Wprowadza się też odwołanie do innych przepisów określających podstawy wykreślenia statku z rejestru. Proponuje się także dookreślić, że statek w budowie jest wykreślany z rejestru statków w budowie nie tylko w przypadku zaniechania jego budowy, ale także jej zakończenia.

W celu zapewnienia sprawnego wykonywania zadań inspekcji państwa bandery proponuje się, aby organem inspekcyjnym był jeden organ – dyrektor urzędu morskiego wyznaczany w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. W celu implementacji przepisów *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/3100 z dnia 27 listopada 2024 r. w sprawie zmiany dyrektywy 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery*, w art. 18b ustawy o bezpieczeństwie morskim proponuje się nałożyć na organ inspekcyjny szereg obowiązków dotyczących: udzielania wyjaśnień w odniesieniu do procedury rejestrowej, publikacji informacji o działalności inspekcji, prowadzenia konsultacji, przygotowania programu nadzoru państwa bandery nad działalnością upoważnionych uznanych organizacji, monitorowania stosowania przepisów i przedstawiania ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej rocznych pisemnych sprawozdań w tym zakresie dotyczących roku poprzedzającego, oraz monitorowania zmian przepisów międzynarodowych. Przy tym zatwierdzanie programu nadzoru nad działalnością upoważnionych organizacji zostaje powierzone ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej (art. 18 ust. 2 i 12 ustawy o bezpieczeństwie morskim), a w odniesieniu do sprawozdania o stosowaniu przepisów w art. 16 ust. 2 ustawy nowelizującej proponuje się wprowadzenie przepisu przejściowego określającego, że w pierwszym roku obowiązywania przepisu nie przedstawia się sprawozdania dotyczącego roku poprzedzającego.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa transportu morskiego projekt przewiduje umożliwienie wydania decyzji o zakazie eksploatacji statku i wstrzymaniu operacji, który spełnia przesłanki pozwalające na wykreślenie z rejestru, ale jego wykreślenie jest niemożliwe ze względu na

sprzeciw wierzyciela hipotecznego (art. 31 Kodeksu morskiego). Ochrona praw wierzyciela hipotecznego wymaga zachowania wpisu statku w rejestrze, ponieważ istnienie tego wpisu wraz z wpisem obciążenia hipotecznego jest warunkiem istnienia ograniczonego prawa rzeczowego przysługującego wierzycielowi. Taka sytuacja nie powinna jednak prowadzić do zachowania możliwości uprawiania żeglugi z użyciem danego statku, jeśli zachodzą przemawiające przeciw temu okoliczności. Celom bezpieczeństwa służy także propozycja sprecyzowania, że wpisane do rejestru statki w budowie mogą uprawiać żeglugę jedynie w celu odbycia prób morskich (art. 23 § 4b Kodeksu morskiego).

Dla zapewnienia optymalnego podziału zadań między organy terenowe proponuje się umożliwić wyznaczenie w drodze rozporządzenia dyrektora urzędu morskiego do wykonywania niektórych zadań administracji morskiej, które mogą być wykonywane na obszarze całego kraju lub jego części, niezależnie od terytorialnego zasięgu jego działania (proponowana zmiana w art. 40 ustawy o obszarach morskich).

W celu uproszczenia procedury zgłaszania protestu morskiego i zapewnienia jej lepszej dostępności proponuje się określić w art. 64 Kodeksu morskiego, że protest taki w kraju zgłasza się sądowi rejonowemu lub notariuszowi, jak również uregulować przysługujące notariuszowi wynagrodzenie za dokonanie tej czynności. W związku z wprowadzeniem możliwości zgłoszenia protestu morskiego notariuszowi konieczne jest także określenie procedury przyjmowania protestu przez notariusza, który w miejsce zeznań przyjmuje oświadczenia – w tym składania oświadczeń przed notariuszem pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

Uporządkowaniu przepisów służy propozycja przeniesienia przepisów dotyczących weryfikacji, czy statek długości do 24 m lub jego silnik nie został skradziony, do art. 23 Kodeksu morskiego (procedura weryfikacji) i art. 24c Kodeksu morskiego (przesłanka odmowy wpisu).

Ponadto w związku z rolą języka angielskiego w międzynarodowej branży transportu morskiego oraz z postępem technologicznym proponuje się określić w art. 50 Kodeksu morskiego, że statki uprawiające żeglugę międzynarodową mogą posiadać dokumenty zawierające oznaczenia jedynie w języku angielskim, a dzienniki i dokumenty wymagane na statku mogą mieć postać papierową lub elektroniczną. Wiąże się to z koniecznością wprowadzenia zmian w art. 52 Kodeksu morskiego, zawierającym upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia dotyczącego dzienników i dokumentów – w szczególności w zakresie określenia wymaganej zawartości dzienników w formie elektronicznej. W upoważnieniu ustawowym proponuje się także wskazać, że minister może określić w rozporządzeniu kategorie statków, do których nie

stosuje się przepisów Kodeksu morskiego w zakresie obowiązku posiadania dokumentów i prowadzenia dzienników oraz ich ewidencji, i zakres wyłączenia stosowania tych przepisów dla poszczególnych kategorii statków.

Do art. 50 Kodeksu morskiego proponuje się również przenieść część regulacji dotychczas znajdujących się w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 52 Kodeksu morskiego, co do których stwierdzono, że pożądane jest ich przeniesienie na poziom ustawowy; dotyczą one zwolnienia niektórych kategorii statków ze stosowania niektórych przepisów Kodeksu morskiego (w zakresie obowiązku posiadania dokumentów i prowadzenia dzienników oraz w zakresie prowadzenia ewidencji dzienników oraz innych dokumentów), a także prowadzenia zapisów z podróży morskiej na statkach bezpokładowych podmiotów uprawnionych do dokonywania wpisów do dzienników, obowiązku udostępniania dzienników tym podmiotom, zasad przekazywania zakończonych dzienników armatorom i przechowywania ich przez armatorów, ewidencji dzienników i dokumentów oraz obowiązku przedstawiania dzienników, dokumentów i ewidencji do kontroli. Nie przenosi się natomiast przepisów dotyczących poświadczania dzienników, ponieważ procedura ta została uznana za zbędną.

Wskutek likwidacji izb morskich pojawia się ponadto konieczność zmian w regulacji procedury zawieszenia uprawnień członka załogi statku lub pilota morskiego, tak aby przepisy art. 72 ustawy o bezpieczeństwie morskim jednoznacznie określały kompetencje dyrektorów urzędów morskich w tym względzie we wszystkich przypadkach. W ust. 1 proponuje się zatem rozszerzyć katalog przesłanek umożliwiających zawieszenie uprawnień tak, aby obejmował również sytuacje dotychczas wskazane w ustawie z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (art. 35 ust. 1), a także wskazać okres, na jaki mogą być zawieszone uprawnienia, oraz wskazać, że mogą być zawieszone również w częściowym zakresie. Wyjaśnienia wymaga ponadto, że zawarte w katalogu przesłanek spowodowanie zagrożenia lub przyczynienie się do jego powstania obejmuje kategorię incydentu morskiego, w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich w zakresie, w jakim spełnia on przesłanki określone w tym przepisie.

W ust. 3a proponuje się umożliwić zawieszenie uprawnień do czasu ostatecznego zakończenia postępowania, jeżeli uzasadniają to względy bezpieczeństwa żeglugi (odpowiednik art. 35 ust. 2 ust. 3 ustawy o izbach morskich), a w ust. 3b umożliwić uzależnienie przywrócenia uprawnień od spełnienia warunków (odpowiednik art. 35 ust. 2 ust. 2 ustawy o izbach morskich). Ponadto w ust. 3c proponuje się określić, że decyzja o zawieszeniu uprawnień podlega natychmiastowemu

wykonaniu – co jest zgodne z celem przepisów, służących zapewnieniu, że dana osoba nie będzie wykonywała zadań objętych uprawnieniami.

Dodatkowo proponuje się umożliwić wydawanie certyfikatów o zabezpieczeniu finansowym odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (art. 271b Kodeksu morskiego) i olejami (art. 273 Kodeksu morskiego) w formie elektronicznej (z rozwiązaniami technicznymi pozwalającymi na weryfikację autentyczności certyfikatu) oraz uregulować zamieszczanie w rejestrze okrętowym informacji o wydanych certyfikatach i prowadzenie ewidencji certyfikatów wydanych statkom niebędącym statkami o polskiej przynależności, którym certyfikaty są wydawane na podstawie art. 271f i art. 276 Kodeksu morskiego. W związku z prowadzeniem tych ewidencji określenia wymagało, że w ewidencji przetwarza się dane osobowe wskazane we wzorach certyfikatów oraz dane osobowe wskazane we wnioskach o wydanie certyfikatu. Ponadto proponuje się określić w przepisach Kodeksu morskiego treść wniosków o wydanie tych certyfikatów i warunki ich wydawania, a także wskazać, że wzory certyfikatów określają załączniki do właściwych konwencji, a tym samym zrezygnować z regulacji tych kwestii w drodze rozporządzeń (czyli uchylić art. 271g i art. 277 Kodeksu morskiego).

W związku z wprowadzeniem przepisów dotyczących decyzji o zakazie eksploatacji statku i wstrzymaniu operacji (art. 10a § 5, art. 26 § 7 lit. a oraz art. 31 § 2c Kodeksu morskiego), proponuje się w art. 55 ust. 2 pkt 3 ustawy o obszarach morskich uregulować karę za eksploatowanie statku mimo obowiązywania w odniesieniu do tego statku takiej decyzji.

Sprawna, akceptowalna dla instytucji finansowych hipoteka morska

Hipoteka morska stanowi istotne narzędzie zabezpieczenia wierzytelności instytucji kredytujących podmioty gospodarcze w branży transportu morskiego. Obecnie korzystanie z niej jest dla polskich przedsiębiorców utrudnione, przez co mogą oni być zmuszeni do korzystania z alternatywnych, mniej korzystnych narzędzi zabezpieczania kredytu i źródeł finansowania. Wynika to przede wszystkim z tego, że czas trwania procedur związanych z wpisem hipoteki oraz brak ich cyfryzacji są niezgodne ze standardami międzynarodowymi i wymaganiami zagranicznych instytucji finansowych, przez co odmawiają one korzystania z tej formy zabezpieczenia wierzytelności. W celu zaradzenia tej sytuacji proponuje się dostosowanie procedur do wskazanych standardów i wymagań. Projekt nowelizacji przewiduje w związku z tym cyfryzację tych procedur oraz ich przeniesienie do urzędów morskich, co powinno przyspieszyć postępowania w tych sprawach.

W proponowanym art. 77a Kodeksu morskiego wprowadza się regulację składania i przyjmowania wniosku o wpis hipoteki morskiej do rejestru okrętowego. Procedurę inicjuje złożenie wniosku na urzędowym formularzu, co ma usprawnić przedstawianie obowiązkowych danych i dokumentów. Wprowadza się zasadę, że o kolejności wniosku o wpis rozstrzyga chwila wpływu wniosku do organu rejestrowego. Określa się również, że wniosek składany w postaci papierowej musi być złożony w urzędzie obsługującym organ rejestrowy, czyli w siedzibie urzędu lub w oddziale zamiejscowym. Ma to na celu zapewnienie jednoznacznego określenia momentu wpływu wniosku; w przypadku przekazywania wniosków drogą pocztową chwila wpływu wniosku zależałaby od sprawności wykonywania usług pocztowych. Reguluje się również tryb rejestracji wniosku w systemie rejestru i wydania potwierdzenia złożenia wniosku (istotne ze względu na kwestie pierwszeństwa hipoteki). W proponowanym art. 77b dodatkowo reguluje się zaś postępowanie w przedmiocie wpisu o ustanowieniu hipoteki morskiej lub o jej wykreśleniu lub o zmianie danych w rejestrze okrętowym dotyczących hipoteki morskiej: termin załatwienia sprawy, fakultatywną (na wniosek) skuteczność i wykonalność decyzji o wpisie hipoteki morskiej do rejestru okrętowego z chwilą wydania decyzji oraz fakultatywne (na podstawie umowy między właścicielem statku a wierzycielem) wyłączenie wstrzymania wykonania decyzji w przedmiocie wpisu hipoteki wskutek wniesienia odwołania. Ta szczególna regulacja ma na celu zapewnienie sprawności i szybkości postępowania, umożliwiając jednocześnie właścicielowi lub stronom umowy hipoteki dodatkowe opcje przyspieszenia uzyskania wpisu. Ogólną regulację postępowania rejestrowego zaproponowano jednak w art. 24 i art. 24b Kodeksu morskiego, a postępowania w formie elektronicznej – w art. 8c Kodeksu morskiego. Ponadto w art. 76 Kodeksu morskiego proponuje się określić, że wpis hipoteki w księdze rejestrowej ma moc wsteczną od chwili złożenia wniosku o dokonanie wpisu, a w przypadku dokonania wpisu z urzędu – od chwili wszczęcia postępowania dotyczącego wpisu.

W związku z likwidacją izb morskich, w art. 85 Kodeksu morskiego proponuje się określić, że za ocenę zgodności oświadczenia wierzyciela hipotecznego hipoteki typu *mortgage* o przejęciu posiadania statku z treścią umożliwiającej to umowy (określonej w art. 84 Kodeksu morskiego, dotyczącym hipoteki typu *mortgage*) odpowiada notariusz. W proponowanym art. 85a Kodeksu morskiego reguluje się procedurę sporządzenia przez notariusza takiej oceny, w tym wynagrodzenia notariusza za dokonanie takiej czynności.

Niezbędne dostosowania regulacji hipoteki typu *mortgage* do istoty tej instytucji proponuje się w art. 87 Kodeksu morskiego. Kluczowe jest tu zapewnienie, by wniesienie powództwa o

ustalenie, że zabezpieczona tą hipoteką wierzytelność nie istnieje lub nie jest wymagalna, nie zawieszało prawa wierzyciela hipotecznego do zaspokojenia (zmiana brzmienia § 2). W związku z tym w proponowanych § 3a–3g proponuje się regulację instytucji zabezpieczenia finansowego ustanawianego na żądanie właściciela statku w formie gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej, w wysokości nieprzekraczającej wartości statku – instytucja ta ma stanowić gwarancję praw właściciela statku zastępującą dotychczasowy skutek zawieszający powództwa, o którym była mowa w zmienianym przepisie § 2. Analogiczny skutek zawieszający będzie teraz miało żądanie ustanowienia tego zabezpieczenia – do czasu jego ustanowienia. Gwarancji pewności służy również proponowany § 1a, regulujący obowiązek wpisania w rejestrze okrętowym wzmianki o otrzymaniu zawiadomienia o zamierzonym podjęciu działań zmierzających do zaspokojenia wierzyciela tej hipoteki.

Dodatkowo zwiększeniu dostępności hipoteki służyć ma obniżenie wysokości opłat hipotecznych określanych rozporządzeniem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej – obecnie obowiązujące wysokie opłaty stosunkowe stanowią istotny dodatkowy koszt administracyjny finansowania.

Wzmocnieniu instytucji hipoteki morskiej służy również zmiana w art. 31 § 2 i 4 Kodeksu morskiego, zapewniająca, że wykreślenie statku lub statku w budowie z rejestru wymaga zgody wszystkich wierzycieli hipotecznych wyrażonej na piśmie. W związku z tym w § 2a–2c proponuje się uregulować procedurę wezwania wierzycieli hipotecznych do złożenia oświadczeń, czy wyrażają zgodę na wykreślenie statku z rejestru, oraz sposób postępowania w przypadku braku zgody.

Ponadto za pożądane uznano doprecyzowanie, że statek nie wchodzi do masy upadłości w okresie roku od złożenia oświadczenia dotyczącego wykonania uprawnień wierzyciela hipotecznego w zakresie przejęcia posiadania statku, o ile oświadczenie to zostało złożone przed złożeniem przez dłużnika wniosku o ogłoszenie upadłości (art. 88a Kodeksu morskiego). Wprowadzenie tego doprecyzowania jest niezbędne ze względu na istotę instytucji hipoteki. Ponadto proponuje się nadać wierzycielowi hipotecznemu prawo złożenia wniosku o ogłoszenie upadłości dłużnika, jeśli wierzytelność zabezpieczona hipoteką morską nie została zaspokojona; ma to na celu ochronę praw wierzyciela.

Dodatkowo w związku z powstaniem nowych modeli biznesowych proponuje się określić, że hipoteka morska obciąża również wierzytelności właściciela statku z tytułu czarteru bez załogi (art. 79 Kodeksu morskiego). W art. 77 Kodeksu morskiego proponuje się zaś wykreślić zbędne odwołanie do art. 84 Kodeksu morskiego.

Obsługa obiektów infrastruktury na morzu

Intensywnie rozbudowywana w ostatnich latach infrastruktura na morzu, zwłaszcza ważne dla realizacji transformacji energetycznej morskie farmy wiatrowe, wymaga obsługi bieżącej oraz remontów, a zatem sprawnego dokonywania przewozów. Ze względu na konieczność prawidłowego i terminowego dokonywania przewozów pożądane jest, by w miarę potrzeby do ich dokonywania dopuszczano wszystkie dostępne spełniające odpowiednie warunki jednostki. Dlatego za właściwe uznano wprowadzenie możliwości wykonywania na podstawie zezwolenia regularnych przewozów przez statek o przynależności innej niż przynależność państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu nie tylko jak dotychczas między polskimi portami, ale także w ich granicach oraz między tymi portami a sztucznymi wyspami, konstrukcjami, urządzeniami, kablami oraz rurociągami położonymi w polskich obszarach morskich (art. 9 § 3–10 Kodeksu morskiego). Ponadto zezwolenie dotyczy również wykonywania przez taki statek regularnych usług na morskich wodach wewnętrznych lub na morzu terytorialnym. Możliwość wykonywania usług przez statki o przynależności państwa członkowskiego Unii Europejskiej wynika z przepisów Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski) (Dz. Urz. UE L 364, z 12.12.1992 r., str. 7, z późn. zm; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 6, t. 2, str. 10).

Ze względu na konieczność uzyskania zezwolenia takie rozwiązanie nie powinno wpływać negatywnie na polskich przedsiębiorców żeglugowych, a jak wskazano jest ono potrzebne dla zapewnienia adekwatnej obsługi obiektów istotnych dla gospodarki narodowej. Zezwolenie takie ma być wydawane na czas oznaczony, w formie decyzji dyrektora urzędu morskiego, po przekazaniu przez Ministra Obrony Narodowej, komendanta właściwego terytorialnie oddziału Straży Granicznej, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Szefa Agencji Wywiadu informacji dotyczącej dopuszczalności wykonywania w Rzeczypospolitej Polskiej działalności stanowiącej przedmiot wniosku; jeśli informacja ta nie zostanie przekazana w terminie 30 dni od dnia zwrócenia się przez dyrektora urzędu morskiego o przekazanie informacji, proponuje się, by dyrektor urzędu morskiego wydawał decyzję mimo nieprzekazania informacji. Taka konstrukcja została wypracowana w uzgodnieniach z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji. Ponadto w celu zapewnienia bezpieczeństwa proponuje się, by minister właściwy do spraw gospodarki morskiej na wniosek Ministra Obrony Narodowej, komendanta morskiego oddziału Straży Granicznej, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego lub Szefa Agencji Wywiadu

wydawał decyzję uchylającą powyżej omówioną decyzję o zezwoleniu wobec właściciela statku, wobec którego istnieje obawa, że wykonywanie przez niego przedmiotowej działalności może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwa publicznego, w szczególności bezpieczeństwa energetycznego, transportowego, łączności lub sieci teleinformatycznych Rzeczypospolitej Polskiej, oraz bezpieczeństwa fizycznego elementów infrastruktury krytycznej systemów zaopatrzenia w energię, surowce energetyczne i paliwa, łączności oraz sieci teleinformatycznych. Zapewnia się także możliwość odstąpienia od uzasadnienia decyzji, jeśli informacje, na podstawie których podjęto decyzję, mają charakter informacji niejawnych. Ponadto w § 6 określa się dłuższy 2 miesięczny termin na załatwienie sprawy dotyczącej przedmiotowej zgody, co jest konieczne ze względu na miesięczny termin oczekiwania na informację. W związku z powyższym proponuje się odpowiednią zmianę w art. 55 ust. 2 pkt 2 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, określającą administracyjną karę pieniężną grożącą za wykonywanie przewozów lub usług, o których mowa w art. 9 § 3 Kodeksu morskiego, przez statki podnoszące banderę państwa innego niż państwo członkowskie Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu bez zezwolenia.

Propozycja uwzględnia konieczność podjęcia przez uczestników obrotu działań w celu dostosowania się do nowych przepisów. W art. 32 ustawy proponuje się wobec tego zapewnić, że przepisy te wejdą w życie w odniesieniu do:

– stałego przewozu lub wykonywania usług związanych z posadawianiem i wykorzystywaniem morskiej farmy wiatrowej lub zespołu urządzeń służących do wyprowadzenia mocy – po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy,
– statków, z wykorzystaniem których przewozy i usługi, o których mowa w art. 9 § 3 Kodeksu morskiego były wykonywane przed dniem ogłoszenia ustawy – w dniu wejścia w życie ustawy, czyli po upływie 3 lat od dnia jej ogłoszenia.

Uelastycznienie możliwości zajmowania stanowisk przez osoby posiadające dokumenty kwalifikacyjne wydane za granicą

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom armatorów w zakresie uelastycznienia możliwości zajmowania na statkach pod polską banderą stanowisk przez osoby posiadające dokumenty kwalifikacyjne wydane zagranicą, w projekcie proponuje się zmiany w procedurze uznawania dokumentów wydawanych przez państwa trzecie.

Procedura uznawania dokumentów kwalifikacyjnych marynarzy, określona w art. 67 ustawy o bezpieczeństwie morskim, wynika z Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie

wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (1978) sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201, z późn. zm.), zwanej dalej „Konwencją STCW", oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2022/993 z dnia 8 czerwca 2022 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 169 z 27.06.2022 r., str. 45), zwanej dalej „dyrektywą 2022/993". Konwencja STCW nakłada obowiązek zawarcia z państwem, którego dokumenty kwalifikacyjne mają podlegać uznawaniu, stosownego porozumienia. Dyrektywa 2022/993 precyzuje natomiast, że nie ma potrzeby zawierania porozumień między państwami UE (dokumenty są uznawane wprost), natomiast w przypadku zamiaru uznawania dokumentów wydawanych w państwie trzecim konieczne jest zawarcie porozumienia. Dodatkowo, porozumienie może być zawarte wyłącznie z państwami trzecimi uznanymi przez Komisję Europejską. Dyrektywa 2022/993 stanowi również, że w przypadku, gdy dane państwo członkowskie zamierza uznawać dyplomy wydane przez państwo trzecie nieuznane przez Komisję Europejską, jest ono zobowiązane złożyć do Komisji wniosek o uznanie tego państwa trzeciego. W przypadku przyjęcia pozytywnej decyzji o rozpoczęciu procedury uznania Komisja Europejska, wspomagana przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego, dokonuje oceny systemów szkolenia i wydawania świadectw w państwie trzecim, o którego uznanie wpłynął wniosek, w celu sprawdzenia, że dane państwo trzecie spełnia wszystkie wymogi Konwencji STCW. Jest to procedura długotrwała, tym niemniej gdy do Komisji Europejskiej wpłynie wniosek o uznanie państwa trzeciego, dyrektywa dopuszcza możliwość, już na tym etapie, jednostronnego uznawania przez państwo wnioskujące dyplomów marynarzy wydanych przez państwo trzecie. Do tej pory w polskim ustawodawstwie nie wprowadzono możliwości uznania dokumentów kwalifikacyjnych wydanych przez państwa spoza listy państw uznanych przez KE. Mając na uwadze potrzeby armatorów w zakresie możliwości obsadzania statków załogą o odpowiednich kwalifikacjach, zasadne wydaje się być wprowadzenie możliwości uznawania dokumentów kwalifikacyjnych wydanych w państwie trzecim w czasie oczekiwania na stosowną decyzję Komisji Europejskiej. Proponuje się zatem wprowadzenie zmian w art. 67 ust. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim, umożliwiających uznanie dokumentów kwalifikacyjnych wydanych przez właściwy organ państwa trzeciego nieuznanego przez Komisję Europejską. Uzyskanie uznania dokumentu byłoby możliwe tylko w sytuacji, gdy do Komisji Europejskiej został złożony stosowny wniosek o uznanie tego państwa trzeciego (projektowany nowy art. 67 ust. 6 ustawy o bezpieczeństwie morskim).

Procedura wydania potwierdzenia uznania zagranicznego dyplomu lub świadectwa wymaga od dyrektora urzędu morskiego wykonania szeregu czynności administracyjnych (np. upewnienie

się co do znajomości przepisów z zakresu polskiego prawa morskiego przez osoby ubiegające się o potwierdzenie dokumentu na poziomie zarządzania) i z reguły trwa kilka dni. Mając na uwadze fakt, że mogą zdarzyć się sytuacje losowe, wymagające szybkiego zastąpienia członka załogi osobą nieposiadającą jeszcze potwierdzenia uznania obcego dokumentu, w projekcie przewiduje się możliwość zajmowania na statkach pod polską banderą stanowisk już w momencie uzyskania od dyrektora urzędu morskiego potwierdzenia przyjęcia wniosku o wydanie potwierdzenia uznania dokumentu. Potwierdzenie przyjęcia wniosku o uznanie zagranicznego dyplomu lub świadectwa mogłoby zostać wydane po weryfikacji autentyczności dokumentu, który ma podlegać uznaniu i upoważniałoby do zajmowania stanowiska na statku przez okres nieprzekraczający trzech miesięcy (projektowane nowe ust. 7–9 art. 67 ustawy o bezpieczeństwie morskim). Rozwiązanie takie jest również przewidziane w dyrektywie 2022/993, nie było jednak do tej pory zaimplementowane do polskiego porządku prawnego. Dyrektywa 2022/993, jeśli okoliczności tego wymagają, dopuszcza wykonywanie służby na statku przez marynarza z obcym dyplomem, który nie posiada jeszcze potwierdzenia dyplomu wydanego przez państwo bandery. Okres takiego warunkowego dopuszczenia do służby nie może jednak przekraczać trzech miesięcy. Aktualnie polskie przepisy dopuszczają jedynie możliwość zajmowania na statku stanowisk przez osoby już posiadające potwierdzenia uznania dyplomu, zasadna jest więc zmiana rozwiązań w tym zakresie. Ponieważ wydanie przez dyrektora urzędu morskiego potwierdzenia przyjęcia wniosku o uznanie zagranicznego dyplomu lub świadectwa będzie czynnością administracyjną, podobnie jak wydanie potwierdzenia uznania, proponuje się wprowadzenie stosownej opłaty (zmiana w załączniku do ustawy o bezpieczeństwie morskim). Proponuje się także ustanowenie wzoru takiego dokumentu w przepisach wykonawczych wydawanych na podstawie art. 68 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Ponadto, na podstawie doświadczeń zdobytych przy ustalaniu wzorów i zasad wydawania przez inne państwo lub z upoważnienia innego państwa dokumentów kwalifikacyjnych potwierdzających posiadane kwalifikacje do uprawiania żeglugi na jachtach komercyjnych, proponuje się uchylenie w art. 69 ust. 1a i 1b ustawy o bezpieczeństwie morskim. Podjęte działania na szczeblu stałych przedstawicieli państw członkowskich UE nie przyniosły zakładanego efektu, którym miało być opublikowanie na stronie internetowej ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej listy państw i wykazu dokumentów kwalifikacyjnych wydawanych przez te państwa uznanych za równoważne polskim dokumentom kwalifikacyjnym niezbędnym do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych zarejestrowanych pod polską banderą, ze wskazaniem zakresu uznania, ewentualnych ograniczeń oraz dodatkowych kryteriów

do uznania tych dokumentów za równoważne. Zgodnie z uzasadnieniem do ustawy z dnia 13 stycznia 2023 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 261), wprowadzającej proponowane do uchylenia przepisy, „kwalifikacje na jachty komercyjne do 200 GT nie będą uznawane jednostkowo a ogólnie (na podstawie listy prowadzonej przez Ministra), dlatego konieczne będzie podpisanie porozumienia albo formalne uznanie kwalifikacji przez poszczególne administracje". Zarówno podpisanie porozumienia, jak i formalne uznanie dokumentów kwalifikacyjnych wydawanych przez poszczególne kraje, uprawniających do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych, okazało się istotnym ograniczeniem. Jak wynika z zebranych informacji, poszczególne kraje nie posiadają uregulowań w zakresie kwalifikacji na jachty komercyjne. Uwzględniając powyższe, należy przyjąć, że ww. rozwiązania noszą znamiona regulacji nadmiarowej, która w związku ze wskazanymi problemami powoduje niepotrzebne utrudnienia w procedowaniu wniosków armatorów o uznanie zagranicznych dokumentów kwalifikacyjnych.

Okres przejściowy przed likwidacją izb morskich

Przejęcie zadań rejestrowych przez dyrektorów urzędów morskich, likwidacja izb morskich oraz utworzenie systemu teleinformatycznego na potrzeby cyfrowego rejestru to zadania wymagające wiele czasu. Z tego względu wejście w życie kluczowych rozwiązań ustawy będzie możliwe w terminie kilkudziesięciu miesięcy od jej opublikowania. Jednakże możliwe jest wprowadzenie niektórych rozwiązań usprawniających już we wcześniejszym terminie.

Jak omówiono poniżej, w art. 32 oraz na gruncie przepisów epizodycznych art. 9–13 projektowanej ustawy proponuje się, by część jej przepisów weszła w życie już w terminie 14 dni od jej ogłoszenia. W zakresie Kodeksu morskiego dotyczy to zmian dotyczących:

– modyfikacji systemu opłat rejestrowych (przepis epizodyczny art. 9 projektowanej ustawy, regulujący zagadnienia odpowiadające przedmiotowi regulacji art. 26 Kodeksu morskiego i określający, że uregulowany w nim nowy przejściowy system opłat obowiązuje od dnia 1 stycznia 2027 r. W związku z tym konieczne jest również wejście w życie art. 1 ust. 20 lit. a projektowanej ustawy, uchylającego art. 26 ust. 1 Kodeksu Morskiego regulujący dotychczasowy system opłat, w dniu odpowiadającym dniowi określonemu w art. 9 projektowanej ustawy, czyli 1 stycznia 2027 r.),
– częściowo – hipoteki morskiej (uwzględnienia opłat za czarter bare-boat jako obciążonych hipoteką – art. 79 Kodeksu morskiego) w tym hipoteki typu *mortgage* (skutki upadłości dłużnika – nowy art. 88a Kodeksu morskiego),
– zezwolenia na wykonywanie kabotażu (art. 9 Kodeksu morskiego),

– zwolnienia z obowiązku dokonania weryfikacji stanu technicznego przed przerejestrowaniem statków, których budowa zakończyła się mniej niż 10 lat przed dniem złożenia wniosku o dokonanie wpisu, jeżeli statek posiada świadectwo klasy wydane przez uznaną organizację, której zgodnie z art. 8 ustawy o bezpieczeństwie morskim powierzono wykonywanie zadań administracji morskiej (art. 23 § 5c Kodeksu morskiego),
– zmian dotyczących dzienników okrętowych i wymaganych dokumentów, w szczególności w odniesieniu do dopuszczenia formy elektronicznej i języka angielskiego (art. 50 i art. 52 Kodeksu morskiego),
– doprecyzowania definicji armatora (art. 7 Kodeksu morskiego),
– komunikacji z kapitanem statku (art. 7a Kodeksu morskiego),

jak również przepisów dostosowujących. W okresie po ogłoszeniu ustawy i przed likwidacją izb morskich, organem rejestrowym będą izby morskie, a rejestr będzie funkcjonował w dotychczasowej formie, z uwzględnieniem wyżej wskazanych zmian. Po ogłoszeniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej komunikatu określającego dzień wdrożenia systemu teleinformatycznego, zgodnie z proponowanym art. 26, izby morskie i dyrektorzy urzędów morskich rozpoczną zgodnie z proponowanym art. 27 oraz z harmonogramem określonym na podstawie art. 28 wykonywanie zadań dotyczących przenoszenia do struktury ksiąg rejestrowych prowadzonych w systemie teleinformatycznym odpowiednio treści dotychczasowych ksiąg rejestrowych oraz danych statków zarejestrowanych w urzędzie morskim.

Dopiero po likwidacji izb morskich administracja morska ma przejąć zadania związane z rejestracją statków, a także z zawieszaniem uprawnień w żegludze morskiej (art. 72 ustawy o bezpieczeństwie morskim).

Poza zakresem Kodeksu morskiego wcześniejszy termin wejścia w życie przepisów ma dotyczyć również m.in.:
– zmiany w art. 40 ustawy o obszarach morskich, umożliwiającej podział niektórych zadań między dyrektorów urzędów morskich niezależnie od ich właściwości terytorialnej,
– zmian dotyczących wymagań kwalifikacyjnych (art. 67 i art. 69 ustawy o bezpieczeństwie morskim).

Spodziewany efekt zwiększenia atrakcyjności polskiego rejestru okrętowego

Jak wskazano, projektowane zmiany zwiększające atrakcyjność rejestracji statków w Polsce mają służyć celowi „odbudowy polskiej bandery", a zatem zwiększeniu liczby nowych rejestracji

statków i zwiększeniu liczby statków zarejestrowanych w Polsce (po początkowym spadku wynikającym z wyrejestrowania nieeksploatowanych statków ze względu na stworzenie bodźca do wykreślania ich z rejestru w postaci opłat periodycznych). W kontekście występowania nasilonych zagrożeń dla bezpieczeństwa państwa w związku z niepewną sytuacją międzynarodową o potencjalnie trwałym charakterze należy podkreślić korzyści dla bezpieczeństwa państwa, jakie mogą wynikać ze zwiększenia polskiej floty handlowej. Statki zarejestrowane pod polską banderą mogą być łatwiejsze do zmobilizowania do celów obronnych, niż statki, które są zarejestrowane pod obcą banderą, mimo że stanowią własność lub współwłasność polskich armatorów i operatorów. Dzięki temu większe będą szanse ich wykorzystania w celach transportu wojskowego czy transportu zaopatrzenia.

Wskutek tego należy spodziewać się również zwiększenia wpływów do budżetu państwa z tytułu podatków żeglugowych, to znaczy podatku tonażowego oraz podatku dochodowego od osób prawnych (wykonujących działalność gospodarczą w obszarze transportu morskiego). Dotychczas w czasie funkcjonowania podatku tonażowego ze względu na niewielkie rozmiary floty handlowej zarejestrowanej pod polską banderą wpływy budżetowe z tego źródła były bardzo nieznaczne, mimo zawartych w konstrukcji tego podatku zachęt dla armatorów. Wzrost wpływów budżetowych w wyniku przyjęcia omawianych propozycji legislacyjnych wynikałby również ze zwiększenia wpływów z tytułu opłat rejestrowych, które są wnoszone przy rejestracji każdego statku pod polską banderą. Podkreślić należy, że w obecnym stanie prawnym nowe rejestracje są rzadkością i nie zapewniają regularnych wpływów, a dodatkowo obniżenie opłat polega na zastąpieniu wysokiej jednorazowej opłaty niskimi opłatami rocznymi, które w szacowanym 30 letnim okresie trwania statku w rejestrze powinny sumarycznie osiągać wysokość podobną do wysokości opłaty jednorazowej.

Proponowane zmiany powinny również wzmocnić wizerunek Rzeczypospolitej Polskiej jako państwa morskiego, ze względu na poprawę jej pozycji względem innych państw w kategoriach wielkości floty handlowej. Powinno to pociągać za sobą poprawę pozycji Rzeczypospolitej Polskiej w organizacjach międzynarodowych: w kwestiach związanych z transportem morskim – w Unii Europejskiej, a ogólnie np. w Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). To skutkowałoby ułatwieniem negocjacji toczących się na forum takich organizacji. Wzmocnienie tego wizerunku miałoby także skutki prestiżowe, w efekcie ułatwiając przyciąganie do Polski również zagranicznych armatorów i operatorów zainteresowanych rejestracją statków w rejestrze państwa członkowskiego Unii Europejskiej i rozważających różne państwa jako opcje pozwalające na realizację tego celu.

Przepisy przejściowe oraz wejście w życie ustawy

Dodatkowo ze względu na planowaną likwidację izb morskich i przekazanie dyrektorom urzędów morskich ich zadań w zakresie rejestracji statków, proponuje się przepisy przejściowe i dostosowujące.

Art. 14 ust. 6 określa, że ważność zachowają zezwolenia na wykonywanie przez czas oznaczony stałego przewozu między portami polskimi przez statek podnoszący banderę państwa innego niż państwo członkowskie Unii Europejskiej wydane na podstawie przepisów dotychczasowych. Podobnie zgodnie z art. 14 ust. 7 polską przynależność na czas oznaczony zachowają statki, które uzyskały ją na podstawie przepisów dotychczasowych, a zgodnie z art. 14 ust. 8 jachty rekreacyjne, które są już wpisane do rejestru okrętowego, nie zostaną z niego wykreślone mimo braku możliwości nowych rejestracji jachtów rekreacyjnych. Ponadto, art. 14–16 określają, że do wszczętych i niezakończonych do dnia wejścia w życie właściwych proponowanych przepisów spraw dotyczących: wydawania zezwoleń na wykonywanie przez czas oznaczony stałego przewozu między portami polskimi przez statek podnoszący banderę państwa innego niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, przejęcia posiadania statku obciążonego hipoteką morską, zaspokojenia wierzyciela hipotecznego, wpisu hipoteki przymusowej oraz potwierdzenia uznania zagranicznego dyplomu lub świadectwa – stosować się będzie przepisy dotychczasowe, z tym że sprawy będą prowadzone przez właściwego dyrektora urzędu morskiego. Sprawy dotyczące zatwierdzania nazwy statku zostają zaś umorzone w związku z likwidacją procedury zatwierdzania nazwy statku. Do spraw dotyczących uzyskania polskiej przynależności statku na czas oznaczony, zawieszenia polskiej przynależności statku i ustania zawieszenia, wpisu statku do rejestru okrętowego, poświadczonych wyciągów i odpisów z rejestru, wykreślenia statku z rejestru, nałożenia kary grzywny oraz zwrócenia certyfikatu okrętowego statku muszą być zaś stosowane przepisy w brzmieniu nadanym ustawą, ponieważ nie istnieje możliwość stosowania przez organ administracji przepisów dostosowanych do tzw. „organu quasi-sądowego” (izby morskiej) i procedury cywilnej; zostało to uregulowane w art. 14 ust. 2 projektowanej ustawy.

Art. 17 określa, że postępowania w sprawach z wypadków morskich, wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, ulegają umorzeniu. Wraz z utworzeniem Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich specyficzna regulacja postępowania w sprawach z wypadków morskich, w tym w związku z identyfikacją środków zmierzających do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i zapobiegania wypadkom morskim, straciła rację bytu. Postępowania cywilne i karne wynikające z wypadków morskich są prowadzone przed sądami

powszechnymi. Izby morskie zapewniały jedynie ustalenia, które w praktyce były stosowane jako opinie biegłego w ramach postępowania przed sądem powszechnym.

Unifikacja rejestru oraz przeniesienie rejestru do urzędu morskiego wiążą się z rezygnacją z odrębnej rejestracji statków w urzędach morskich (uchylenie art. 39 Kodeksu morskiego) oraz z uchyleniem ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (art. 32 ustawy). Należy wyjaśnić, że dotychczas zadaniami izb morskich było: wykonywanie zadań związanych z rejestracją statków, określonych w Kodeksie morskim (co nie odpowiada standardom międzynarodowym rejestracji administracyjnej oraz wiąże się ze stosowaniem skomplikowanej procedury cywilnej) oraz orzekanie w sprawach wypadków morskich. W odniesieniu do wypadków morskich należy wyjaśnić, że obecnie postępowania w tych sprawach prowadzą trzy rodzaje organów:

– izby morskie; sentencja orzeczenia izby morskiej zawiera przy tym (art. 36 ustawy o izbach morskich): ustalenie czasu, miejsca i rodzaju wypadku morskiego; dokładne ustalenie przyczyn wypadku ze wskazaniem – o ile to możliwe – statku i osób, których wina spowodowała wypadek, oraz z określeniem stopnia, w jakim przyczyniły się do wypadku, albo stwierdzenie uzasadnionych wątpliwości co do przyczyny wypadku bądź stwierdzenie niemożności jej ustalenia; wskazanie ujawnionych wad i braków w budowie statku, jego wyposażeniu, załadowaniu lub obsadzeniu załogą, w stanie toru wodnego lub urządzeniach oznakowania nawigacyjnego oraz uchybień w działalności i wad w organizacji instytucji służących bezpieczeństwu żeglugi morskiej; ocenę prawidłowości zachowania się statku po wypadku oraz w razie potrzeby prawidłowości czynności ratowniczych. Art. 46a ustawy o izbach morskich określa, że wykonaniu podlega orzeczenie w części dotyczącej prawa wykonywania uprawnień członka załogi lub pilota statku. W tym zakresie zadania izb morskich zostają na podstawie projektowanych przepisów przejęte przez dyrektorów urzędów morskich;
– sądy powszechne prowadzą na zasadach ogólnych postępowania cywilne i karne; przy czym sądy samodzielnie dochodzą do ustaleń faktycznych (art. 7 i 8 Kodeksu postępowania karnego, art. 233 Kodeksu postępowania cywilnego), a zatem wyżej wskazane orzeczenia izb morskich nie są dla nich wiążące, a postępowanie wymaga samodzielnej oceny dowodów przez sąd;
– Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich – przy czym nie rozstrzyga ona o winie i odpowiedzialności, a jej celem jest ustalenie okoliczności i przyczyn jego wystąpienia dla zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości oraz poprawy stanu bezpieczeństwa morskiego (art. 16 i art. 17 ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich). Art. 36 ww. ustawy określa zaś, że raport końcowy

Komisji zawiera m.in.: zestawienie podstawowych faktów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego, w tym informacje o rannych, ofiarach śmiertelnych lub zanieczyszczeniu środowiska; informacje dotyczące uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim statków, ich wymiary i moc maszyn, a także informacje dotyczące członków załogi, w szczególności zakres ich obowiązków oraz okres zaokrętowania; opis okoliczności wypadku lub incydentu morskiego; analizę i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku lub incydentu morskiego, w tym czynników mechanicznych, ludzkich lub organizacyjnych; opis wyników przeprowadzonego badania, w tym identyfikację kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania; zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.

Co wynika z powyższego, w zakresie ustalenia winy i odpowiedzialności ustalenia sentencji orzeczenia izby morskiej nie mają bezpośredniego przełożenia na rozstrzygnięcie spraw cywilnych i karnych wynikających z wypadku morskiego, a w pozostałym zakresie ustalenia tej sentencji zostają skonsumowane przez ustalenia raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. Wobec powyższego oraz w kontekście powierzenia zadań w zakresie pozbawienia lub zawieszenia prawa wykonywania uprawnień członka załogi lub pilota statku dyrektorom urzędów morskich, w opinii projektodawcy utrzymanie trzeciego rodzaju postępowań w sprawach wynikających z wypadków morskich – postępowań przed izbami morskimi – jest niecelowe. Co więcej, szczególna regulacja postępowania w sprawach wypadków, określona w uchylanej ustawie, nie ma bezpośredniego przełożenia na postępowania zmierzające do rozstrzygnięcia spraw cywilnych i karnych wynikających z wypadków morskich, które toczą się przed sądami na zasadach ogólnych. Dodatkowego podkreślenia wymaga, że izby morskie, funkcjonujące na podstawie ustawy z 1961 r., są organami o niejasnej pozycji ustrojowej na gruncie Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z 1997 r.; Konstytucja nie przewiduje istnienia tzw. „organów quasi-sądowych", niebędących sądami ani organami administracji.

Ze względu na wprowadzenie w art. 68 ustawy zmienianej w art. 6 niniejszej ustawy zmian prowadzących do zmiany brzmienia upoważnienia ustawowego do wydania rozporządzenia, proponuje się określić w art. 19, że akty wykonawcze wydane na podstawie zmienianego przepisu tracą moc z dniem wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 68 ustawy zmienianej w art. 6, w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą, jednak nie później niż po upływie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie art. 6 pkt 5 niniejszej ustawy, i mogą być zmieniane na podstawie tych przepisów. Rozwiązanie takie zapewni elastyczność w zakresie możliwości dostosowania dotychczas obowiązującego aktu do nowelizacji. Analogiczne

rozwiązanie zastosowano w odniesieniu do przepisów wydanych na podstawie art. 52 Kodeksu morskiego (przepisy te dotyczą dzienników i dokumentów wymaganych na statkach i będą wymagały zmian ze względu na dopuszczenie dzienników i dokumentów w formie elektronicznej). W odniesieniu do przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 23 § 2 Kodeksu morskiego (rozporządzenie określające rodzaje statków niepodlegających obowiązkowi wpisu do rejestru) nie ma potrzeby ich utrzymania, z uwagi że przepis stanowiący podstawę ich wydania ma zostać uchylony i zastąpiony regulacjami na poziomie ustawowym.

W odniesieniu do zmiany brzmienia upoważnienia ustawowego do wydania rozporządzenia zawartego dotychczas w art. 38 ustawy zmienianej w art. 1 i przeniesionego do art. 22a i art. 26 tej ustawy należy wskazać, że zakłada się, że w dniu wejścia w życie tego przepisu w brzmieniu proponowanym w uzasadnianym projekcie ustawy będą istniały gotowe przepisy aktów wykonawczych, które wejdą w życie z dniem wejścia w życie ww. przepisu. Ze względu na kluczową rolę tych aktów wykonawczych dla funkcjonowania projektowanego elektronicznego rejestru statków powiązanie daty wejścia w życie rozporządzeń z datą wejścia w życie przepisów ustawowych jest nieodzowne. Ze względu na uzasadniony poniżej odległy termin wejścia w życie przedmiotowych przepisów ustawowych przygotowanie w tym czasie rozporządzeń jest możliwe.

W odniesieniu do uchylenia art. 39 § 4 ustawy zmienianej w art. 1, zawierającego upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia dotyczącego rejestracji statków w urzędach morskich, nie ma potrzeby utrzymania przepisów wykonawczych wydanych na jego podstawie, gdyż przepisy te utracą wówczas swój przedmiot. Sposób postępowania z danymi statków dotychczas zarejestrowanych w urzędach morskich określa zaś art. 27.

Artykuł 18 określa termin ważności dokumentów rejestracyjnych wydanych na podstawie przepisów dotychczasowych. Określa się również tryb składania wniosku o wydanie nowego certyfikatu okrętowego dla statku lub statku w budowie, który był wpisany do dotychczasowych ksiąg rejestrowych lub był zarejestrowany w urzędzie morskim.

Art. 20 ustawy nowelizującej reguluje status personelu izb morskich. Pod warunkiem spełnienia wymagań określonych we właściwych przepisach o pracownikach urzędów państwowych i o służbie cywilnej, pracownicy izb morskich mają zostać pracownikami właściwego urzędu morskiego z zachowaniem ciągłości pracy, po przedstawieniu im przez dyrektora urzędu morskiego propozycji określających nowe warunki zatrudnienia. W ust. 9 analogiczne rozwiązania zaproponowano zaś w odniesieniu do osób odbywających staż urzędniczy. Takie rozwiązanie pozwoli na ochronę pracowników izb morskich, jak również zapewni ciągłość pracy

i transfer kompetencji niezbędnych do wykonywania nowych zadań urzędów morskich. Pracownicy będą wykonywali zadania w miejscowości, w której znajdowało się dotychczasowe miejsce pracy. Rozwiązania organizacyjne związane z wykonywaniem pracy zostaną przyjęte w ramach porozumienia między właściwymi dyrektorami urzędów morskich. W odniesieniu do pracowników, którzy odmówią przyjęcia propozycji zatrudnienia w urzędzie morskim, zaproponowano, by stosunki zatrudnienia wygasały po upływie 3 miesięcy, licząc od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym pracownik złożył oświadczenie o odmowie przyjęcia propozycji zatrudnienia, jednak nie wcześniej niż w dniu, w którym likwiduje się izby morskie; ma to na celu zapewnienie ciągłości wykonywania zadań w izbach morskich,

W art. 21 reguluje się zaś będące skutkiem likwidacji izb morskich przejęcie dokumentacji i rejestrów prowadzonych przez izby morskie przez dyrektora urzędu morskiego.

Art. 22 dotyczy przekazania mienia Skarbu Państwa będącego w dyspozycji lub trwałym zarządzie likwidowanych izb morskich do dyspozycji dyrektora urzędu morskiego właściwego do prowadzenia rejestru okrętowego lub do trwałego zarządu urzędu morskiego obsługującego tego dyrektora. Art. 22 reguluje także sporządzenie bilansów zamknięcia izb morskich i ich przekazanie dyrektorowi urzędu morskiego właściwego do prowadzenia rejestru okrętowego. Art. 22 ust. 6 dotyczy zaś przejęcia przez dyrektora urzędu morskiego właściwego do prowadzenia rejestru okrętowego zadań administratora danych, których administratorem był dotychczas przewodniczący izby morskiej.

W art. 23 w związku z wprowadzeniem jednego organu inspekcyjnego inspekcji państwa bandery reguluje się przejście pracowników inspektoratu państwa bandery zatrudnionych w urzędzie obsługującym dyrektora urzędu morskiego, który nie jest organem inspekcyjnym inspekcji państwa bandery, do urzędu obsługującego organ inspekcyjny, z zachowaniem dotychczasowych warunków pracy. Pracownicy będą wykonywali zadania w miejscowości, w której znajdowało się dotychczasowe miejsce pracy. Rozwiązania organizacyjne związane z wykonywaniem pracy zostaną przyjęte w ramach porozumienia między właściwymi dyrektorami urzędów morskich,

Zgodnie z art. 33, ustawa wchodzi w życie po upływie 3 lat od dnia ogłoszenia ustawy, z wyjątkiem art. 1 pkt 1–3 i pkt 5, z wyjątkiem zakresu określonego w pkt 3 niniejszego artykułu, oraz art. 1 pkt 16 lit. k w zakresie dodawanego § 5c, art. 1 pkt 44 i 49, art. 2 pkt 1 i pkt 3 w zakresie zmienianego ust. 2 pkt 2, art. 6 pkt 1–3, 5–7 i 10, art. 10, art. 11, art. 13–16, art. 19 ust. 2, art. 20 ust. 2–10 oraz art. 23–31, które wchodzą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy, a także art. 1 pkt 20 lit. a, art. 9 i art. 12, które wchodzą w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia ustawy, oraz art. 1 pkt 34 i 35 oraz art. 19 ust. 1, które wchodzą w życie po

upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy. Ponadto określa się, że: art. 1 pkt 5 w odniesieniu do niektórych statków wchodzi w życie w odrębnych terminach, co zostało omówione poniżej.

Ze względu na potrzebę przygotowania systemu teleinformatycznego rejestru (przygotowanie i przeprowadzenie zamówienia publicznego, budowa i przetestowanie systemu przez wykonawcę), proponuje się, by zgodnie z przepisem art. 33 przepisy ustawy odnoszące się do rejestru weszły w życie po upływie 3 lat od dnia ogłoszenia ustawy. Mowa tu o art. 1 pkt 4 (regulacje dotyczące organu rejestrowego, stosowania języka angielskiego oraz wniosków złożonych w postaci elektronicznej), art. 1 pkt 6–14 oraz 16–18, 20, 21, 25, 26, 32, 38–40 i art. 6 pkt 4 (regulacje postępowania rejestrowego i z nim związane), art. 1 pkt 15, 19, 22–24, 28 i 31 (regulacja rejestru prowadzonego w systemie teleinformatycznym), art. 1 pkt 41–43, 45, 48 (postępowanie w sprawie wpisu hipoteki oraz regulacja hipoteki w zakresie ściśle związanym ze zmianami dotyczącymi rejestru i organu rejestrowego). Likwidacja izb morskich oraz przejęcie nowych zadań przez dyrektorów urzędów morskich jest ściśle związana z wprowadzeniem nowego elektronicznego rejestru okrętowego, zatem proponuje się również, by po upływie 3 lat od dnia ogłoszenia ustawy weszły w życie także pozostałe przepisy związane z likwidacją izb morskich (w tym art. 20 ust. 1 ustawy nowelizującej, dotyczący samej likwidacji izb morskich) i jej konsekwencjami w zakresie postępowań rejestrowych, w tym hipoteki morskiej (art. 1 pkt 27, 29, 30, 36, 37, 46, 47, 50, 51, art. 3–5, art. 6 pkt 8 i 9, art. 7, art. 8) oraz przepisy odnoszące się do dyrektorów urzędów morskich (art. 2 pkt 2). Jak wskazano w części uzasadnienia dotyczącego okresu przejściowego przed likwidacją izb morskich, pozostałe przepisy, niepozostające w ścisłym związku z nowym systemem teleinformatycznym na potrzeby prowadzenia rejestru okrętowego i zmianami instytucjonalnymi związanymi z jego utworzeniem, mogą wejść w życie w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy. Art. 10, 11 i 13 wprowadzają przepisy epizodyczne dotyczące opłat w rejestrze administracyjnym statków, zwolnienia z procedury oceny stanu technicznego oraz postępowania w przypadku, gdy statek ma wpisanego więcej niż jednego armatora – przepisy te muszą wejść w życie w szybszym terminie. Art. 14–16 wprowadzają przepisy przejściowe, których zastosowanie w praktyce zależeć będzie od dnia zmiany właściwych przepisów stanowiących podstawę poszczególnych postępowań. Art. 17 i art. 21 i art. 22 wprowadzają przepisy przejściowe dotyczące likwidacji izb morskich i wprowadzenia nowego rejestru okrętowego, zatem powinny wejść w życie wraz z tymi zmianami. W art. 20 ust. 2–10 regulują sytuację pracowników izb morskich, aby umożliwić podjęcie wobec tych osób określonych w przepisach działań zmierzających do ich zatrudnienia przez organ

rejestrowy, zatem ww. przepisy muszą wejść w życie w szybkim terminie. Natomiast art. 24–30 dotyczą przygotowania nowego rejestru i systemu teleinformatycznego tego rejestru, zatem konieczne jest ich szybkie wejście w życie.

W odniesieniu do przepisów odnoszących się do opłat konieczne jest zapewnienie nieco dłuższego, 30-dniowego terminu wejścia w życie, ze względu na potrzebę dostosowania się do nowego systemu opłat. Dotyczy to art. 1 pkt 20 lit. (uchylającego dotyczący dotychczasowych opłat art. 26 § 1 Kodeksu morskiego) oraz przepisów epizodycznych art. 9 i art. 12 projektowanej ustawy, ustanawiających przejściowy system opłat.

W odniesieniu do art. 1 pkt 34 i 35 proponuje się wejście ich w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy. Przepisy te dotyczą dzienników i dokumentów statków; potrzeba wydłużonego *vacatio legis* wiąże się z koniecznością opracowania wzorów nowych dzienników statków. Art. 18 ust. 1 dotyczy utraty mocy przepisów wykonawczych wydanych na podstawie przepisu zmienianego w art. 1 pkt 35. Zatem konieczne jest jego wejście w życie w tym samym terminie.

Ponadto w odniesieniu do art. 1 pkt 5, dotyczącego zmian w art. 9 Kodeksu morskiego dotyczących zezwolenia na wykonywanie regularnych usług i regularnych przewozów z wykorzystaniem statków nieunijnych, konieczne jest zapewnienie okresu, w którym przedsiębiorstwa żeglugowe oraz korzystające z ich usług przedsiębiorstwa w branży *offshore* będą mogły dostosować się do nowych przepisów. Z tego względu proponuje się, by:

– w odniesieniu do statków, z wykorzystaniem których przewozy i usługi, o których mowa w art. 9 § 3 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, były wykonywane przed dniem ogłoszenia ustawy – wchodzi w życie w dniu wejścia w życie ustawy, czyli po upływie 3 lat od dnia jej ogłoszenia. Nie jest bowiem dopuszczalne nagłe uniemożliwienie kontynuacji wykonywania przewozów i usług z użyciem dotychczas stosowanej floty, zwłaszcza, że jej odpowiednio szybkie zastąpienie innymi statkami i usługodawcami mogłoby być niemożliwe. Konieczne jest zatem zapewnienie czasu na zmianę przynależności tych statków;
– w odniesieniu do stałego przewozu lub wykonywania usług związanych z posadawianiem i wykorzystywaniem morskiej farmy wiatrowej lub zespołu urządzeń służących do wyprowadzenia mocy w rozumieniu ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych – przepis wszedł w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy. W okresie najbliższych lat większość projektów morskich farm wiatrowych w ramach tzw. pierwszej fazy rozwoju polskiego

sektora offshore będzie bowiem w trakcie budowy, obejmującej instalację kluczowych komponentów infrastrukturalnych na morzu, co będzie związane ze zwiększonym natężeniem pracy statków. Kontraktowanie statków realizujących prace związane z budową infrastruktury morskiej w takiej skali jak morskie farmy wiatrowe jest najczęściej realizowane z wieloletnim wyprzedzeniem w stosunku do terminu realizacji danej instalacji. Ze względu na strategiczne znaczenie tej branży konieczne jest zatem zapewnienie, poza wyżej wskazaną możliwością wykorzystywania statków dotychczas wykorzystywanych do tych przewozów i usług, również możliwości korzystania w krótkim okresie przejściowym z innych statków nieunijnych.

Szybkie wejście w życie, po 14 dniach, jest konieczne również w przypadku art. 23 ustawy nowelizującej, który dotyczy zmiany pracodawcy pracowników inspektoratu państwa bandery zatrudnionych w urzędzie obsługującym dyrektora urzędu morskiego, który nie jest organem inspekcyjnym inspekcji państwa bandery. U podstaw konieczności natychmiastowego wejścia w życie przepisu leży potrzeba podjęcia przygotowań w związku ze zmianą pracodawcy części pracowników urzędów morskich. W związku z tym konieczne jest również odpowiednie wejście w życie przepisu art. 6 pkt 2 ustawy nowelizującej, na podstawie którego będzie wydane rozporządzenie określające dyrektora urzędu morskiego właściwego do pełnienia funkcji organu inspekcyjnego. Jednakże pełnienie tych funkcji przez określonego w ww. rozporządzeniu dyrektora urzędu morskiego stanie się możliwe dopiero po dokonaniu odpowiednich przygotowań, w szczególności związanych z przejściem pracowników inspektoratu państwa bandery do nowego pracodawcy. Z tego względu w art. 31 ustawy nowelizującej proponuje się określić, że przepisy odnoszące się do pełnienia funkcji inspektoratu państwa bandery przez jednego dyrektora urzędu morskiego stosuje się po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy.

Zaproponowany termin wejścia w życie projektowanej ustawy jest wystarczający dla jej adresatów do zapoznania się z jej treścią i wykonania jej przepisów.

Podsumowanie

Proponowane zmiany dotyczą: po pierwsze – utworzenia nowego, cyfrowego, sprawnego systemu teleinformatycznego na potrzeby prowadzenia rejestru okrętowego prowadzonego przez urzędy morskie, ze wzmocnionymi gwarancjami aktualności i jawności; po drugie – deregulacji procedury rejestracji statków, tak aby była ona szybka, konkurencyjna i atrakcyjna; po trzecie – poprawy sprawności administracji morskiej, tak aby mogła one efektywnie zapewniać warunki prowadzenia działalności gospodarczej oraz bezpieczeństwo na morzu, w tym wykorzystując

cyfrowe techniki komunikacji; po czwarte – udoskonalenia instytucji hipoteki morskiej, tak aby faktycznie była ona efektywnym narzędziem ułatwiającym uzyskiwanie finansowania działalności gospodarczej. Zmiany te powinny stworzyć zachęty do wykonywania w Polsce działalności gospodarczej w zakresie transportu morskiego i do rejestracji statków w Polsce, umożliwiając zaradzenie obecnej niekorzystnej sytuacji, w której jedynie pomijalna część tonażu statków handlowych będących własnością lub współwłasnością polskich podmiotów jest zarejestrowana w Polsce. Spodziewany przyrost liczby statków zarejestrowanych w Polsce, którego rozmiarów niestety nie sposób oszacować, przyniósłby korzyści w wielu obszarach: obronności, finansów publicznych, pozycji międzynarodowej Polski. Realizacja wskazanego celu wiąże się oczywiście z wydatkami, w szczególności na utworzenie i utrzymanie systemu teleinformatycznego nowego rejestru. Należy jednak mieć na uwadze, że cyfryzacja administracji należy do strategicznych celów Polski oraz staje się międzynarodowym standardem nie tylko w krajach rozwiniętych, a zatem poniesienie tych wydatków jest niezbędne niezależnie od realizacji celu odbudowy polskiej bandery. Podobnie zmiany dotyczące eliminacji niejednoznaczności przepisów stosowanych przez administrację morską, niewiążące się z istotnymi kosztami, są niezbędne nie tylko w świetle zasadniczego celu nowelizacji, ale także dla zagwarantowania właściwego wykonywania zadań urzędów morskich i możliwości stosowania przez nie powszechnie wykorzystywanych technologii cyfrowych. Zapewnienie administracji jednoznacznych, odpowiadających na współczesne potrzeby podstaw prawnych do podejmowania niezbędnych działań w połączeniu z utworzeniem systemu teleinformatycznego na potrzeby prowadzenia rejestru, który zapewni stały dostęp służb ratowniczych, organów ścigania i organów administracji do danych dotyczących statków (tym samym eliminując istniejące dotychczas trudności związane z dostępem do danych) istotnie poprawi efektywność działań państwa, w tym w zakresie ochrony życia ludzkiego, ochrony środowiska naturalnego, zwalczania przestępczości i zapewniania bezpieczeństwa na morzu. Dodatkowo, niniejszy projekt ustawy przewiduje umożliwienie obsługi polskich obiektów infrastruktury na morzu przez statki o obcej przynależności, o ile właściwy organ na to zezwoli. Jest to istotne dla zagwarantowania, że statki potrzebne do wykonywania takich zadań – dotyczących również obiektów kluczowych dla bezpieczeństwa energetycznego Polski – będą w razie potrzeby szybko dostępne.

Z uwagi na specyfikę i przedmiot projektowanych regulacji, nie jest możliwe wprowadzenie koniecznych zmian przy pomocy działań pozalegislacyjnych, a jedynym skutecznym narzędziem interwencji w tym zakresie jest projektowana ustawa.

Skutki finansowe wynikające z wejścia w życie projektowanych przepisów, opisane w Ocenie Skutków Regulacji, zostaną sfinansowane w ramach limitu wydatków w ramach części 21 – gospodarka morska.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), ponieważ nie zawiera przepisów technicznych.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404). W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), projekt ustawy nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt ustawy nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców, o których należy powiadomić za pośrednictwem Systemu Wymiany Informacji na Rynku Wewnętrznym IMI, w zakresie określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylającego decyzję Komisji 2008/49/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936), projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Projekt ustawy nie będzie miał negatywnych skutków społeczno-gospodarczych, ani nie będzie wywierał wpływu na działanie mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Regulacja jest zgodna z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2026 r. poz. 1484). W odniesieniu do wpływu projektu ustawy na dużych przedsiębiorców (armatorów) należy podkreślić, że wpływ ten będzie pozytywny, ponieważ projekt ustawy zmniejsza obciążenia administracyjne.

Projekt ustawy nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy został ujęty w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod poz. UDER84.

Nazwa projektu Ustawa o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Minister Infrastruktury **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Arkadiusz Marchewka – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu** Paweł Krężel – Dyrektor, Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury, tel. +48 22 522 58 10, e-mail: pawel.krezel@mi.gov.pl Grzegorz Bryl – Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury, tel. +48 22 522 55 38, e-mail: Grzegorz.Bryl@mi.gov.pl	**Data sporządzenia** 2026-11-06 **Źródło: deregulacja** **Nr w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów** UDER84

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowana regulacja przewiduje nowelizację ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks Morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309, z późn. zm.), zwanej dalej „Kodeksem morskim", uchylenie ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. z 2020 r. poz. 159), a także – w zakresie koniecznym w celu dostosowania do ww. zmian – nowelizację ustaw: ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2026 r. poz. 1305), zwanej dalej „ustawą o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej", ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2026 r. poz. 622, z późn. zm.), ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2026 r. poz. 1226), ustawy z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym (Dz. U. z 2026 r. poz. 1061), ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2026 r. poz. 529), zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim", ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2019 r. poz. 1374, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 590). Projekt ustawy został przygotowany w celu:

1) cyfryzacji i unifikacji rejestru okrętowego oraz zapewnienia jego przystępności dla podmiotów zagranicznych i dostosowania do współczesnych potrzeb obrotu międzynarodowego (obecnie rejestry prowadzone przez poszczególne izby morskie nie są elektroniczne, są prowadzone wyłącznie w języku polskim i jest wymagane tłumaczenie na ten język składanych dokumentów rejestrowych, niewystarczające są gwarancje jawności i aktualności; sytuacja ta utrudnia uzyskiwanie rejestracji i administracyjną obsługę transportu morskiego, a jej zmiany wymaga zarówno strategia cyfryzacji administracji, jak i zmieniające się standardy międzynarodowe, szczególnie istotne w branży transportu morskiego); system teleinformatyczny zapewni również stały dostęp służb ratowniczych, organów ścigania i organów administracji do danych dotyczących statków, tym samym zwiększając efektywność ich działania i eliminując istniejące dotychczas trudności związane z dostępem do danych;

2) uproszczenia i uporządkowania przepisów w zakresie rejestracji statków, w tym zmniejszenia obciążeń administracyjnych i racjonalizacji rozkładu czasowego obciążeń finansowych (obecnie postępowanie rejestrowe jest prowadzone na podstawie przepisów o postępowaniu cywilnym, a przejście na przepisy o postępowaniu administracyjnym jest postulowane przez przedstawicieli branży transportu morskiego; istnieją też zbędne w kontekście cyfryzacji rejestru procedury, np. administracyjny tryb zatwierdzania nazwy statku, jak również niepotrzebne ograniczenia swobody właścicieli i armatorów oraz nieścisłości dotyczące np. przesłanek odmowy wpisu i przesłanek wykreślenia statku z rejestru – a inne przepisy mogą zniechęcać do rejestracji statków wskutek przedłużania procedur zbędnego w obecnych uwarunkowaniach technologicznych komunikacji);

3) wprowadzenia zachęt do rejestracji statków w polskim rejestrze i do prowadzenia działalności gospodarczej polegającej na eksploatacji statków w Rzeczypospolitej Polskiej (obecnie nieznaczna część statków stanowiących własność lub współwłasność polskich podmiotów jest zarejestrowana w polskim rejestrze, co odbija się negatywnie np. na wysokości wpływów budżetowych czy na możliwości wykorzystania statków floty handlowej w celach obronnych, jak również obniża pozycję Rzeczypospolitej Polskiej w organizacjach międzynarodowych w zakresie negocjacji dotyczących transportu morskiego);

4) poprawy sprawności działania administracji morskiej przez eliminację niejednoznaczności w przepisach, zapewnienie wyraźnych podstaw do podejmowania niektórych niezbędnych działań, wprowadzenie rozwiązań zapewniających faktyczną możliwość komunikacji z podmiotami zaangażowanymi w gospodarowanie statkiem;

5) dostosowania regulacji hipoteki morskiej i hipoteki typu *mortgage* do istoty tych instytucji i międzynarodowych standardów, poprawy sprawności obsługi administracyjnej hipoteki morskiej oraz poprawy ochrony wierzycieli hipotecznych w związku z hipoteką morską – co powinno ułatwić przedsiębiorcom zaciąganie zobowiązań zabezpieczonych hipoteką, a zatem finansowanie swojej działalności (obecnie zwłaszcza warunki i czas wpisu polskiej hipoteki morskiej sprawiają, że zagraniczne instytucje finansowe nie są zainteresowane takim zabezpieczeniem wierzytelności, co utrudnia finansowanie działalności gospodarczej polskim podmiotom);

6) uelastycznienia możliwości zajmowania na statkach pod polską banderą stanowisk przez osoby posiadające dokumenty kwalifikacyjne wydane zagranicą w zakresie dopuszczanym przez przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2022/993 z dnia 8 czerwca 2022 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 169 z 27.06.2022, str. 45), zwanej dalej „dyrektywą 2022/993" (do tej pory w polskim ustawodawstwie nie wprowadzono możliwości uznania dokumentów kwalifikacyjnych wydanych przez państwa spoza listy państw uznanych przez Komisję Europejską mimo dopuszczenia takiej możliwości przez dyrektywę 2022/993);

7) dostosowania regulacji wydawania zezwoleń na uprawianie żeglugi na polskich obszarach morskich z użyciem statków o przynależności pozaunijnej, do dynamicznego rozwoju infrastruktury morskiej, zwłaszcza energetyki wiatrowej; względy bezpieczeństwa (konieczność kontroli na tym, jakie obce statki utrzymują intensywną obecność na polskich wodach oraz obsługują obiekty infrastruktury istotne dla polskiej gospodarki) i względy gospodarcze (zapewnienie udziału europejskiego local content w sektorze, w którym korzystanie z obcych bander nie może być uzasadnione międzynarodową presją konkurencyjną) przemawiają za wprowadzeniem procedury wydawania zezwoleń na wykonywanie przewozów przez statek o innej niż unijna przynależności nie tylko jak dotychczas między polskimi portami, ale także między tymi portami a sztucznymi wyspami, konstrukcjami, urządzeniami, kablami oraz rurociągami położonymi w polskich obszarach morskich. Ze względu na bieżące ograniczone możliwości zapewnienia pełnej obsługi ww. obiektów z użyciem statków unijnych, wprowadzenie bezwzględnego zakazu używania statków pozaunijnych byłoby niepożądane.

Wspólnym problemem leżącym u podstawy potrzeby realizacji powyższych celów szczegółowych jest zatem niedopasowanie przepisów zmienianych ustaw do wyzwań współczesności, wymogów konkurencji międzynarodowej oraz do dostępności nowoczesnych technologii cyfrowych i komunikacji, jak również umiędzynarodowienia marynarskiego rynku pracy, a w drugiej kolejności nieścisłość niektórych przepisów. Niewielka liczba statków zarejestrowanych w polskich rejestrach jest najbardziej wyrazistą konsekwencją niedoskonałości i nienowoczesności wymagających zmiany przepisów. Rozwiązanie wskazanych problemów powinno skutkować zwłaszcza podniesieniem atrakcyjności rejestracji statków w polskim rejestrze okrętowym.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Ad. 1) W związku z unowocześnieniem i usprawnieniem rejestru okrętowego planuje się:

a) wprowadzenie jednolitego, jawnego rejestru okrętowego prowadzonego przez dyrektora urzędu morskiego (a nie jak dotąd przez izby morskie, które jako organy w strukturze sądów powszechnych nie były w stanie działać tak szybko, jak tego wymaga obrót prawny w międzynarodowej branży transportu morskiego) w systemie teleinformatycznym, z możliwością składania dokumentów załączonych do wniosku w języku angielskim (art. 8a, art. 22a, art. 22b i art. 24a Kodeksu morskiego; w związku z wynikającymi z tego zadaniami dyrektora urzędu morskiego: art. 40 i art. 42 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, art. 8 i art. 28 ustawy o bezpieczeństwie morskim); przy tym w art. 22a określa się zasady prowadzenia rejestru, w art. 22c strukturę rejestru, w art. 23 dokonuje się zmian dostosowujących dotyczących obowiązkowej i fakultatywnej rejestracji statku, a w art. 24a reguluje się zasady dokonywania niektórych wpisów w rejestrze,

b) zagwarantowanie jawności rejestru przez wprowadzenie zasady bezpłatnego udostępniania informacji, doprecyzowanie zasad i terminów wydawania odpisów i wyciągów, zapewnienie częściowego udostępniania rejestru w języku angielskim, zrównanie mocy spełniających wymagania wydruków komputerowych z systemu rejestru z mocą odpisów i wyciągów oraz inne zmiany (art. 28 Kodeksu morskiego),

c) zapewnienie aktualności rejestru przez skrócenie terminu zgłaszania okoliczności podlegających wpisowi do rejestru (co jest zasadne zważywszy na postęp w technikach komunikacji) i wprowadzenie zasady nakładania kary administracyjnej dopiero po uchybieniu również terminowi wskazanemu w dodatkowym wezwaniu, a także przez wprowadzenie obowiązku przekazywania przez właściwe podmioty informacji o zmianie właściciela statku (art. 30

i art. 33 Kodeksu morskiego), przy czym dodatkowo proponuje się określić, że obowiązany do zgłoszenia zmian podlegających wpisowi ponosi odpowiedzialność za szkodę powstałą na skutek niewykonania obowiązku zgłoszenia (art. 30 Kodeksu morskiego),

d) wprowadzenie certyfikatów okrętowych w formie elektronicznej (art. 36 Kodeksu morskiego; art. 19 ustawy w zakresie wymiany certyfikatów).

Utworzenie systemu teleinformatycznego rejestru wymaga regulacji w przepisach dostosowujących (proponowane art. 24–30 ustawy).

Ad. 2) Dla uproszczenia i uporządkowania przepisów w zakresie rejestracji statków proponuje się:

a) stosowanie do tej procedury przepisów o postępowaniu administracyjnym (art. 24 § 13 Kodeksu morskiego),
b) regulację postępowania inicjowanego wnioskiem w formie elektronicznej oraz składania dokumentów w języku angielskim (zwłaszcza art. 8b i art. 8c Kodeksu morskiego),
c) regulację postępowania rejestrowego dostosowaną do warunków cyfryzacji i uwzględniającą postulaty branży służące jego przyspieszeniu, w tym możliwość zrzeczenia się prawa do odwołania (art. 24 i art. 24b Kodeksu morskiego), oraz jednoznaczne określenie przesłanek odmowy wpisu (art. 24c Kodeksu morskiego, a w odniesieniu do uzyskania polskiej przynależności na czas oznaczony – art. 13 § 3 Kodeksu morskiego),
d) umożliwienie dokonania przed złożeniem wniosku o wpis statku do rejestru rezerwacji nazwy statku na okres 6 miesięcy oraz uzyskania w tym trybie przyszłego numeru rejestrowego statku (art. 12a Kodeksu morskiego),
e) umożliwienie dokonania wpisu statku do rejestru mimo braku pozwolenia radiowego w służbie radiokomunikacyjnej morskiej pozwalającego na używanie urządzenia radiowego na statku, a także uproszczenie procedury uzyskania zezwolenia i umożliwienie uzyskania go na podstawie decyzji o przyszłym numerze rejestrowym statku (art. 12a i art. 24b Kodeksu morskiego; dotychczas w przepisach występowała sprzeczność, ponieważ dla wpisu statku niezbędne było posiadanie pozwolenia, a uzyskanie pozwolenia było uwarunkowane wpisem statku do rejestru),
f) wprowadzenie instytucji wpisu warunkowego na podstawie promesy wykreślenia (wystawienia przyrzeczenia wykreślenia z rejestru zagranicznego przez właściwy organ tego rejestru); wpis taki ma stać się skuteczny po doręczeniu dyrektorowi urzędu morskiego dowodu wykreślenia (art. 27 Kodeksu morskiego),
g) umożliwienie zgłaszania zmian podlegających wpisowi w rejestrze przez armatora (za zgodą właściciela), a nie jedynie przez właściciela (art. 30 Kodeksu morskiego),
h) odejście od administracyjnego trybu zatwierdzania nazwy statku – procedury dotychczas regulowanej dodatkowo rozporządzeniem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej; zamiast dotychczasowych rozwiązań proponowana regulacja określa podstawowe warunki i wymagania, jakie musi spełnić nazwa statku morskiego (art. 12 Kodeksu morskiego),
i) dopuszczenie wskazania przystani morskiej jako portu macierzystego statku (art. 12 Kodeksu morskiego),
j) umożliwienie dokonywania oceny stanu technicznego statku przez uznane organizacje, co w szczególności ułatwi dokonywanie oceny poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej (art. 8 ustawy o bezpieczeństwie morskim),
k) zwolnienie statków przenoszonych do rejestru okrętowego, które są niestarsze niż 10 lat i są w nadzorze technicznym uznanej organizacji, z obowiązkowej weryfikacji stanu technicznego (art. 23 Kodeksu morskiego).

Ad. 3) Poza powyższymi rozwiązaniami zachęcie do rejestracji statków w polskim rejestrze i prowadzenia w Rzeczypospolitej Polskiej działalności żeglugowej ma służyć również:

a) wprowadzenie górnych granic opłat rejestrowych uzależnionych od wysokości przeciętnego wynagrodzenia za pracę, jak również wskazanie czynników, na jakie minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powinien mieć wzgląd, określając wysokość opłat (mieszczącą się we wskazanych ściśle określonych granicach) – co eliminuje niepewność związaną z możliwością – w obecnym stanie prawnym – arbitralnego określania wysokości opłat przez organ władzy publicznej (art. 26 Kodeksu morskiego; art. 9 i art. 12 ustawy w zakresie przepisów epizodycznych),
b) dostosowanie definicji statku stanowiącego polską własność i uznawanego za polską własność (art. 73 Kodeksu morskiego) oraz statku o polskiej przynależności (art. 10 Kodeksu morskiego) do realiów obrotu,
c) doprecyzowanie przepisów o uzyskaniu i utracie polskiej przynależności statku na czas oznaczony (art. 13 i art. 17 Kodeksu morskiego) oraz o zawieszeniu polskiej przynależności statku (art. 19 i art. 21 Kodeksu morskiego),
d) doprecyzowanie wymagań dotyczących prowadzenia działalności gospodarczej w Rzeczypospolitej Polskiej w celu uzyskania polskiej przynależności statku (art. 10a i art. 13 Kodeksu morskiego),
e) umożliwienie posiadania przez statki uprawniające żeglugę międzynarodową dokumentów zawierających oznaczenia jedynie w języku angielskim oraz dopuszczenie w odniesieniu do wymaganych dokumentów i dzienników stosowania formy elektronicznej (art. 50 Kodeksu morskiego), a także dopuszczenie wydawania w formie elektronicznej certyfikatów o zabezpieczeniu finansowym odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejami i olejami bunkrowymi (art. 271b i art. 273 Kodeksu morskiego).

Podsumowując: w przeciwieństwie do dotychczasowej procedury rejestracji statków nowa procedura będzie możliwa do dokonania drogą elektroniczną, również z użyciem dokumentacji w języku angielskim, z obsługą sprawnie zapewnianą przez

urzędy morskie przejmujące zadania izb morskich. Dodatkowo przyspieszone zostanie dokonywanie przerejestrowania dzięki wprowadzeniu instytucji wpisu warunkowego na podstawie promesy wykreślenia. Ciężar finansowy opłaty rejestrowej zostanie rozłożony na wiele lat zamiast jednorazowego wydatku, co jest korzystne zarówno z perspektywy płynności przedsiębiorców, jak i budżetu państwa.

Dopuszczenie wskazania przystani morskiej jako portu macierzystego jest istotne w kontekście mniejszych jednostek, stacjonujących w przystaniach. Rejestracja nazwy statków w związku z wprowadzeniem rejestru statków w formie cyfrowej zostanie zautomatyzowana i zunifikowania. Aktualnie listy nazw statków są prowadzone odrębnie przez urzędy morskie, co wymaga kooperacji między urzędami i potwierdzenia, że dana nazwa statku nie została jeszcze zatwierdzona.

Ad. 4) Poprawie sprawności działania administracji morskiej, zwłaszcza przez zapewnienie wyraźnych podstaw prawnych dla niezbędnych działań, doprecyzowaniu przepisów i wykorzystaniu nowoczesnych technologii, ma służyć:

a) usprawnienie wykonywania zadań inspekcji państwa bandery przez wprowadzenie jednego organu inspekcyjnego oraz określenie jego dodatkowych zadań, również w celu implementacji przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/3100 z dnia 27 listopada 2024 r. w sprawie zmiany dyrektywy 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz. Urz. UE L 2024/3100 z 16.12.2024) (art. 18 i art. 18b ustawy o bezpieczeństwie morskim),
b) zmianą regulacji zawierającej definicję armatora tak, aby nie dochodziło do błędnego wpisywania kilku armatorów do rejestru (art. 7 Kodeksu morskiego),
c) usprawnienie komunikacji urzędowej z właścicielem statku lub przedsiębiorcą wykonującym działalność gospodarczą z użyciem statku przez upoważnienie kapitana statku o obcej przynależności do odbioru pism skierowanych do tych podmiotów oraz przez regulację składania pism w urzędzie morskim i informowania o tym drogą elektroniczną (art. 7a Kodeksu morskiego),
d) wprowadzenie rozwiązań zapewniających efektywną możliwość komunikacji z podmiotami gospodarującymi statkami o polskiej przynależności, niemającymi adresu, siedziby ani oddziału na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (zwłaszcza art. 10a Kodeksu morskiego),
e) wymienienie *explicite* przesłanek odmowy wpisu do rejestru (niezgodność danych zawartych we wniosku ze stanem faktycznym lub prawnym, uzyskanie informacji o nielegalnym nabyciu statku lub jego silnika lub o ich poszukiwaniu jako dowodu w postępowaniu karnym, niespełnianie warunków technicznych wpisu, przesłanka ważnego interesu publicznego) (art. 24c Kodeksu morskiego),
f) doprecyzowanie, że zaprzestanie spełniania wymagań umożliwiających rejestrację stanowi przesłankę wykreślenia statku z rejestru (co jest szczególnie istotne w kontekście wprowadzenia zachęt do rejestrowania statków w celu prowadzenia w Rzeczypospolitej Polskiej działalności gospodarczej i wynikającego z tego ryzyka zwiększenia się liczby statków, które przestały spełniać te wymagania); analogicznie w odniesieniu do zachodzenia przemawiających za wykreśleniem względów bezpieczeństwa, obronności i innego ważnego interesu publicznego (co szczególnie istotne w kontekście obecnej międzynarodowej sytuacji bezpieczeństwa i jej przełożenia na sytuację na Morzu Bałtyckim, a także w kontekście wykorzystywania statków do działalności przestępczej, w tym do przemytu narkotyków poza polskimi obszarami morskimi) (art. 31 Kodeksu morskiego),
g) umożliwienie wydania zakazu uprawiania żeglugi morskiej statkiem, który spełnia przesłanki pozwalające na wykreślenie z rejestru, gdy jego wykreślenie jest niemożliwe ze względu na sprzeciw wierzyciela hipotecznego (art. 31 Kodeksu morskiego),
h) wskazanie, że wpisane do rejestru na wniosek właściciela statki: w budowie i zwolnione z obowiązku wpisu do rejestru – mogą uprawiać żeglugę jedynie w celu odbycia prób morskich (art. 23 § 4b Kodeksu morskiego),
i) określenie, że protest morski składa się sądowi rejonowemu lub notariuszowi, co powinno uprościć tę procedurę i zapewnić jej lepszą dostępność (art. 64 § 1 Kodeksu morskiego),
j) doprecyzowanie zakresu spraw, do których stosuje się w braku regulacji Kodeksu morskiego przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691) (art. 8d Kodeksu morskiego).

Ad. 5) W celu usprawnienia instytucji hipoteki morskiej proponuje się:

a) cyfryzację procedur oraz ich przeniesienie do urzędów morskich, co powinno przyspieszyć procedurę wpisu oraz dostosować ją do standardów międzynarodowych i wymagań zagranicznych instytucji finansowych w odniesieniu do zabezpieczenia kredytu,
b) regulację procedury wpisu hipoteki morskiej do rejestru okrętowego (art. 77a Kodeksu morskiego), zapewniającą pewność co do chwili złożenia wniosku, możliwość prowadzenia postępowania w formie elektronicznej, określającą termin załatwienia sprawy oraz umożliwiającą stronom określenie, że decyzja o wpisie hipoteki będzie skuteczna i wykonalna z chwilą jej wydania, jak również umożliwiającą stronom wyłączenie wstrzymania wykonania decyzji wskutek wniesienia odwołania,
c) zapewnienie mocy wstecznej wpisu hipoteki morskiej (art. 76 Kodeksu morskiego),
d) dostosowanie regulacji hipoteki typu *mortgage*, uregulowanej w art. 84 Kodeksu morskiego, do istoty tej instytucji (art. 87 § 3a–3g Kodeksu morskiego),

e) zapewnienie, aby wykreślenie statku lub statku w budowie wymagało zgody wszystkich wierzycieli hipotecznych, i uregulowanie trybu postępowania dotyczącego tej zgody (art. 31 Kodeksu morskiego),
f) określenie, że statek nie wchodzi do masy upadłości w okresie roku od złożenia oświadczenia dotyczącego wykonania uprawnień wierzyciela hipotecznego w zakresie przejęcia posiadania statku, o ile oświadczenie to zostało złożone przed złożeniem przez dłużnika wniosku o ogłoszenie upadłości (art. 88a Kodeksu morskiego).

Ad. 6) Proponowane uelastycznienie możliwości zajmowania na statkach pod polską banderą stanowisk przez osoby posiadające dokumenty kwalifikacyjne wydane za granicą polega na wprowadzeniu możliwości uzyskania w uzasadnionych przypadkach potwierdzenia uznania dyplomu lub świadectwa (na okres nie dłuższy niż 3 miesiące) przez osoby posiadające dokumenty kwalifikacyjne wydane przez właściwy organ państwa trzeciego nieuznanego przez Komisję Europejską – pod warunkiem złożenia do Komisji Europejskiej właściwego wniosku, oraz na wprowadzeniu możliwości zajmowania w uzasadnionych przypadkach stanowisk na statkach o polskiej przynależności przez osoby nieposiadające potwierdzenia zagranicznego dyplomu lub świadectwa (przez okres nie dłuższy niż 3 miesiące; potwierdzeniem posiadania kwalifikacji będzie wtedy potwierdzenie złożenia wniosku o uznanie zagranicznego dyplomu lub świadectwa, wydane przez dyrektora urzędu morskiego). Wiąże się to również z określeniem wysokości opłaty za potwierdzenie wniosku o uznanie.

Ad. 7) Proponowane wprowadzenie procedury wydawania zezwoleń na wykonywanie przewozów przez statek o innej niż unijna przynależności nie tylko jak dotychczas między polskimi portami, ale także między tymi portami a sztucznymi wyspami, konstrukcjami, urządzeniami, kablami oraz rurociągami położonymi w polskich obszarach morskich, motywowane względami gospodarczymi i bezpieczeństwa, wymaga regulacji procedury wydawania zezwoleń (art. 9 § 3–7 Kodeksu morskiego), a także wprowadzenia jednoznacznego zakazu uprawiania kabotażu bez zezwolenia oraz właściwych przepisów karnych (art. 55 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej); uwzględniono konieczność zapewnienia w art. 33 pkt 1 i 3 ustawy odpowiedniego *vacatio legis*, uwzględniającego specyficzne uwarunkowania poszczególnych branż, tak aby zapewnić możliwość dostosowania do nowego otoczenia regulacyjnego i wyeliminować zagrożenie brakiem możliwości zapewnienia bieżącej obsługi infrastruktury morskiej. Proponowana regulacja została szczegółowo uzgodniona z Ministrem Obrony Narodowej i z organizacjami branżowymi.

Podstawowym mierzalnym efektem powyższych propozycji powinno być zwiększenie liczby i tonażu statków o polskiej przynależności, a co za tym idzie zwiększenie wpływów budżetowych z tytułu podatków i opłat oraz wpływów Funduszu Ubezpieczeń Społecznych.

Z uwagi na specyfikę i przedmiot projektowanych regulacji nie jest możliwe wprowadzenie koniecznych zmian przy pomocy działań pozalegislacyjnych, a jedynym skutecznym narzędziem interwencji w tym zakresie jest projektowana ustawa.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Spośród obszarów, w których niniejsza nowelizacja proponuje dokonać zmian przepisów, porównania z sytuacją w innych państwach wymagają zagadnienia cyfryzacji rejestru okrętowego jako wiążące się z nakładami finansowymi. Cyfryzacja rejestrów jest procesem ogólnoświatowym, który przyspieszył w czasie trwania pandemii COVID-19. Standardem w krajach Unii Europejskiej staje się dążenie do zapewnienia szybkiej, sprawnej obsługi czynności związanych z rejestrami statków oraz ich digitalizacja i dostosowanie do potrzeb międzynarodowego obrotu, w tym w zakresie językowym. Maltański rejestr statków zapewnia anglojęzyczną obsługę całodobową, jest w trakcie procesu digitalizacji. W Irlandii scentralizowany elektroniczny rejestr statków został wprowadzony ustawą z 2014 r. Podobne rozwiązanie stosuje m.in. Dania, a digitalizacji również certyfikatów rejestracyjnych dokonano w francuskim rejestrze międzynarodowym. Składanie dokumentów w języku angielskim jest możliwe również w procedurze rejestracyjnej w Republice Cypryjskiej, a nawet we Francji (nie tylko w rejestrze międzynarodowym, ale też w procedurze rejestracji w rejestrze dla Francji metropolitarnej i departamentów zamorskich). Portugalia w celu tworzenia zachęt dla rejestracji statków zagranicznych prowadzi rejestr obsługiwany całodobowo w języku angielskim. Podobne rozwiązania stosuje szereg krajów. Unifikacji rejestrów miejscowych nie dokonano w pełni m.in. w Niemczech, co jednak wiąże się z federalnym ustrojem tego państwa. W bezpośrednim sąsiedztwie Unii Europejskiej rejestr cyfrowy i możliwość dokonania rejestracji statku drogą elektroniczną istnieją także między innymi w Turcji i w Zjednoczonym Królestwie.

Również państwa niebędące członkami Unii Europejskiej posiadające największe na świecie rejestry statków cyfryzują swoje rejestry. Cyfrowa obsługa rejestru dostępna jest na Bahamach, które zapewniają również możliwość dokonywania procedury rejestracji w biurach w różnych częściach świata. W Liberii dodatkowo możliwe jest dokonanie rejestracji statku w cyfrowym rejestrze drogą internetową, podobnie jest w przypadku rejestru okrętowego Wysp Marshalla, a Panama rozwija System Elektronicznej Rejestracji Statków. Wskazane rejestry cyfrowe państw niebędących członkami Unii Europejskiej stopniowo oferują coraz więcej usług drogą elektroniczną, a jak pokazuje przykład Panamy uzyskanie w pełni sprawnego systemu elektronicznego zajmuje wiele lat – zatem opóźnienia w rozpoczęciu takiego projektu mogą mieć trwałe negatywne konsekwencje. Spośród największych gospodarek świata Indie zaczęły prace nad cyfryzacją rejestru w 2020 r., Chiny mają

częściowo cyfrowy rejestr, a w chińskim rejestrze w Hong Kongu jest możliwa również rejestracja drogą elektroniczną, podobnie jak w Stanach Zjednoczonych.

W odniesieniu do procedur rejestrowych należy przykładowo wyjaśnić, że w Republice Cypryjskiej rejestracji dokonuje się w organie administracji, w procedurze objętej przymusem adwokackim, na podstawie dokumentów sporządzonych w języku urzędowym Republiki Cypryjskiej lub innym języku zrozumiałym dla urzędników, przy czym weryfikacji technicznej dokonuje się, jeżeli administracja morska uzna to za niezbędne. Szczegółowe wymagania dla poszczególnych kategorii statków określa cyrkularz nr 6/2022 „Government Policy on the Registration of Ships". Statki w Republice Cypryjskiej mogą zostać wpisane do rejestru stałego, tymczasowego lub rejestru równoległego dla statków w czarterze bareboat. Na uwadze należy mieć, że różnice między procedurami rejestrowymi w poszczególnych państwach wynikają z różnic między systemami prawnymi i instytucjonalnymi państw i są pochodną ogólnych rozwiązań proceduralnych. Wskazać należy, że określenie faktycznego czasu trwania procedur rejestrowych na podstawie regulacji prawnej mogłoby być nieadekwatne. Co istotne w kontekście porównania międzynarodowego, zaproponowane w projekcie rozwiązania w odniesieniu do procedur rejestrowych mają na celu rozwiązanie problemów pojawiających się w praktyce na gruncie prawa polskiego. Rozwiązanie tych problemów jest możliwe jedynie z wykorzystaniem instytucji prawa polskiego i na gruncie polskich kodyfikacji proceduralnych. Zamierzonym efektem jest zapewnienie możliwie najsprawniejszej i najszybszej rejestracji statków gwarantującej jednocześnie zachowanie niezbędnych standardów, takich jak pewność co do stanu prawnego czy weryfikacja techniczna.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Właściciele i armatorzy statków pod polską banderą	151 statków	Urzędy morskie, izby morskie	Poprawa warunków prowadzenia działalności, zwiększenie pewności prawnej, poprawa obsługi administracyjnej transportu morskiego
Właściciele i armatorzy statków pod obcą banderą, które mogłyby zostać zarejestrowane w Polsce	Niemożliwe do oszacowania ze względu na unikalny charakter przewidywanego procesu	brak	Uproszczenie procedur rejestracji i rozszerzenie katalogu statków, których rejestracja w polskim rejestrze okrętowym jest możliwa; zachęta do rejestracji statków w polskim rejestrze; poprawa warunków prowadzenia działalności, zwiększenie pewności prawnej, poprawa obsługi administracyjnej transportu morskiego, obowiązek posiadania konta użytkownika w przypadku statków wypływających poza polskie obszary morskie
Dyrektor urzędu morskiego określony w przepisach wydanych na podstawie art. 18 ust. 12 ustawy o bezpieczeństwie morskim	1	Ministerstwo Infrastruktury	Prowadzenie rejestru statków
Dyrektor urzędu morskiego określony w przepisach wydanych na podstawie art. 18 ust. 12 ustawy o bezpieczeństwie morskim	1	Ministerstwo Infrastruktury	Przyjęcie nowych obowiązków związanych z wykonywaniem zadań organu inspekcyjnego inspekcji państwa bandery i odpowiadające temu zwiększenie wydatków
Dyrektorzy urzędów morskich inni niż określony w przepisach wydanych na podstawie art. 18 ust. 12 ustawy o bezpieczeństwie morskim	2	Ministerstwo Infrastruktury	Utrata obowiązków w zakresie inspekcji państwa bandery, przeniesienie pracowników inspekcji państwa bandery do organu inspekcyjnego

Izby morskie	2	Ministerstwo Infrastruktury	Likwidacja (z możliwością przeniesienia pracowników do urzędów morskich)
Notariusze	Około 4500	Krajowa Rada Notarialna	Nowe zadania związane z poświadczaniem zgodności oświadczenia o wejściu w posiadanie statku z treścią umowy hipotecznej oraz z przyjmowaniem protestów morskich

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Jednocześnie stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Ponadto projekt ustawy został przekazany do opinii organizacji pracowników (reprezentatywne organizacje związkowe), do opinii organizacji pracodawców (reprezentatywne organizacje pracodawców oraz pracodawcy niezrzeszeni) oraz do opinii Rady Dialogu Społecznego z 30-dniowym terminem na zgłaszanie uwag.

W związku z tym projekt ustawy został przekazany do następujących podmiotów:
1. Business Centre Club;
2. Dalekomorskiej Organizacja Producentów Ryb sp. z o.o.;
3. Federacji Przedsiębiorców Polskich;
4. Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
5. Forum Związków Zawodowych;
6. Konfederacji Lewiatan;
7. Krajowej Izby Gospodarki Morskiej;
8. Krajowej Izby Radców Prawnych;
9. Krajowej Rady Notarialnej;
10. Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
11. Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa;
12. Naczelnej Rady Adwokackiej;
13. Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”;
14. Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych;
15. Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy;
16. Polskiej Izby Morskiej Energetyki Wiatrowej;
17. Polskiego Stowarzyszenia Energetyki Wiatrowej;
18. Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego;
19. Polskiego Towarzystwa Gospodarczego;
20. Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych;
21. Pracodawców Rzeczpospolitej Polskiej;
22. Związku Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych (APMAR);
23. Związku Armatorów Polskich;
24. Związku Banków Polskich;
25. Związku Przedsiębiorców i Pracodawców;
26. Związku Rzemiosła Polskiego;
27. Żeglugi Gdańskiej Sp. z o.o.

Konsultacje publiczne odbywały się dwukrotnie, w terminach 19 września – 19 października 2025 r. oraz 14 maja – 14 czerwca 2026 r. Na pierwszym etapie konsultacji uwagi do projektu przekazali: Dalekomorska Organizacja Producentów Ryb, Związek Armatorów Polskich, Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego, Krajowa Izba Morska oraz Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych. W ramach drugiej tury konsultacji uwagi do projektu przekazali: Dalekomorska Organizacja Producentów Ryb, Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej, Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego, Związek Armatorów Polskich oraz Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych. Co do zasady uwzględniono zgłoszone uwagi lub wyjaśniono przedstawiane wątpliwości.

Na pierwszym etapie konsultacji uwagi Dalekomorskiej Organizacji Producentów Ryb zostały w większości uwzględnione. Dotyczyły one uwzględnienia praw obywateli państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu, regulacji przeniesienia danych z rejestru dotychczasowego do rejestru tymczasowego oraz korekt szczegółowych. Uwagi Krajowej Izby Gospodarki Morskiej dotyczące poprawek redakcyjnych oraz uzupełnienia nowelizacji w zakresie hipoteki morskiej zostały uzupełnione, ponadto udzielono odpowiedzi na zadane pytania. W przypadku uwag Polskiego Związku Przedsiębiorstw Żeglugowych wyjaśniono przedstawione wątpliwości, wprowadzono sugerowane doprecyzowania i poprawki redakcyjne, a także wyjaśniono konieczność utrzymania przepisów pozwalających na ochronę bezpieczeństwa i uwzględnianie względów obronności. Wyjaśniono również, że zakresem przedmiotowej nowelizacji nie są objęte przepisy Kodeksu postępowania cywilnego dotyczące egzekucji. Wyjaśniono także wątpliwości przedstawione przez Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego, w szczególności w odniesieniu do likwidacji izb morskich i stosowania języka angielskiego, przy jednoczesnym uwzględnieniu uwag dotyczących usprawnienia procedur. W projekcie naniesiono także korekty zaproponowane przez Związek Armatorów Polskich.

Na drugim etapie konsultacji Uwagi Dalekomorskiej Organizacji Producentów Ryb dotyczące zwłaszcza procedury wymiany dokumentów rejestrowych oraz obniżenia opłat rocznych od statków zarejestrowanych w rejestrze dotychczasowym, a także doprecyzowujących korekt redakcyjnych zostały uwzględnione. Uwzględniono także uwagi Polskiego Stowarzyszenia Energetyki Wiatrowej dotyczące korekty redakcyjnej przepisu dotyczącego zakazu wykonywania przewozów lub usług z użyciem statków nieunijnych bez zezwolenia oraz terminu wejścia w życie przepisów dotyczących tego zezwolenia i zakazu. Wyjaśniono wątpliwości przedstawione przez Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego, a także uwzględniono uwagi dotyczące przeredagowania przepisów, zmian w odniesieniu do dokumentów składanych w języku angielskim, wydawania dokumentów w postaci papierowej, natychmiastowej wykonalności decyzji dotyczącej wykreślenia hipoteki morskiej oraz zmian w przepisach o hipotece morskiej. Postulaty dotyczące procedury apostille nie mogły być uwzględnione ze względu na wykraczanie poza zakres nowelizacji oraz wyłączną właściwość Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Postulat dotyczący rejestracji wstępnej, zgłoszony również przez Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych, nie mógł zostać uwzględniony ze względu na brak konkretnych propozycji ani określenia problemów, jakie ta procedura miałaby rozwiązać. Uwzględniono również większość uwag Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych, w znacznej części tożsamych z uwagami Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego. Wyjaśniono także nieporozumienia odnoszące się do proponowanych przepisów. Uwzględniono także uwagi Związku Armatorów Polskich dotyczące korekt przepisów, a także zapewnienia możliwości uzyskania pozwolenia radiowego w służbie radiokomunikacyjnej morskiej przed rejestracją statku. Ponadto wyjaśniono również zgłaszane wątpliwości.

Szczegółowe informacje w tym zakresie znajdują się w raporcie z konsultacji publicznych.

Związek Banków Polskich poinformował o pozytywnej ocenie proponowanych zmian i braku uwag do projektu ustawy.

Ponadto projekt ustawy został w dniach 19 września 2025 r. i 14 maja 2026 r. przekazany do opinii Rady Dialogu Społecznego. Rada Dialogu Społecznego nie przekazała uwag do projektu.

Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z …… r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	*Łącznie (0–10)*
Dochody ogółem	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
budżet państwa	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
JST	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
pozostałe jednostki (oddzielnie)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Wydatki ogółem	–	10,4	6	7,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	24,9
budżet państwa	–	10,4	6	7,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	24,9
JST	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
pozostałe jednostki (oddzielnie)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Saldo ogółem	–	-10,4	-6	-7,1	-0,2	-0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 24,9
budżet państwa	–	-10,4	-6	-7,1	-0,2	-0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 24,9

JST	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
pozostałe jednostki (oddzielnie)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Źródła finansowania	Skutki finansowe wynikające z wejścia w życie projektowanych przepisów zostaną sfinansowane w ramach części 21 – gospodarka morska.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Mając na uwadze brak możliwości przewidzenia liczby statków, których właściciele lub armatorzy zdecydują się na rejestrację w polskim rejestrze okrętowym wskutek zwiększenia atrakcyjności Rzeczypospolitej Polskiej jako kraju przynależności statku, nie jest możliwe oszacowanie skutków finansowych w zakresie pozytywnego wpływu na wysokość wpływów podatkowych, wpływów z tytułu składek ubezpieczenia społecznego i wpływów z tytułu opłat. <u>Oszacowanie wysokości skutków finansowych związanych z budową i utrzymaniem systemu teleinformatycznego (Urząd Morski w Szczecinie) oraz z kosztami osobowymi etatów:</u> Od przedstawionych poniżej kosztów odjęto oszczędności związane z likwidacją izb morskich. Według danych przekazanych na potrzeby przygotowania budżetu państwa, wydatki izb morskich, które mogą zostać zaoszczędzone w efekcie wprowadzenia projektowanej regulacji (czyli wydatki izb morskich pomniejszone o koszty osobowe), na 2025 r. wynoszą 552 tys. zł. Uwzględniając średnioroczną dynamikę cen towarów i usług konsumpcyjnych określoną w *Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw*, zaktualizowanych w maju 2026 r. przyjęto zatem, że w latach, w których oszczędności zaistnieją, wyniosą one: 1) 2030 – 621 tys. zł, 2) 2031 – 637 tys. zł, 3) 2032 – 653 tys. zł, 4) 2033 – 669 tys. zł, 5) 2034 – 686 tys. zł, 6) 2035 – 703 tys. zł, 7) 2036 – 721 tys. zł – czyli sumarycznie 4,690 mln zł. Wydatki izb morskich na wynagrodzenia muszą zostać natomiast przeniesione do urzędów morskich. Projekt ustawy określa bowiem, że pracownicy izb morskich stają się pracownikami organu rejestrowego. Takie rozwiązanie zapewni ciągłość wykonywania zadań oraz przeniesienie kompetencji i doświadczeń koniecznych do wykonywania tych zadań przez nowy podmiot. Jednocześnie przeniesienie pracowników do nowej instytucji po likwidacji instytucji, w której dotychczas byli zatrudnieni, w oczywisty sposób musi się wiązać z przeniesieniem do nowej instytucji całości wydatków związanych z ich wynagrodzeniami. Jednocześnie zauważa się, że koszty etatów tych pracowników są porównywalne z wynagrodzeniami obowiązującymi w urzędach morskich. Przeciętne zatrudnienie w 2025 r. wynosiło: w Izbie Morskiej w Gdyni – 4,25 etatu (średnie wynagrodzenie zasadnicze: 9 383 zł), w Izbie Morskiej w Szczecinie – 4,25 etatu (średnie wynagrodzenie zasadnicze: 9 393 zł), a w Odwoławczej Izbie Morskiej – 5,35 etatu (średnie wynagrodzenie zasadnicze: 10 403 zł). Koszty tych etatów są zatem porównywalne z wynagrodzeniami obowiązującymi w urzędach morskich. Szacunkowy koszt wdrożenia i utrzymania systemu (wraz z kosztami osobowymi) w okresie 10-letnim wyniesie łącznie ok. 29 598 555 zł, jak wynika z poniższych informacji. Niemniej po uwzględnieniu wyżej wskazanych oszczędności koszt ten wyniesie ok. 24 907 865 zł. <u>Koszty opracowania dokumentacji oraz wytworzenia oprogramowania</u> Wstępnie szacuje się, że koszty budowy i wdrażania systemu w ciągu 3 lat (2027–2029) wyniosą ok. 23 409 662 zł, na co składa się kwota: 1) 16 080 649 zł – koszt opracowania dokumentacji oraz wytworzenia oprogramowania; 2) 4 000 000 zł – koszt zakupu infrastruktury oraz niezbędnych licencji; 3) 3 329 013 zł – koszty osobowe związane z przygotowaniem dokumentacji oraz przeprowadzeniem postępowania w sprawie udzielenia zamówienia publicznego na budowę teleinformatycznego systemu rejestracji statków morskich oraz jego wdrożenia. Planowane jest poniesienie kosztów zakupu infrastruktury oraz niezbędnych licencji w całości w 2027 r. (4 mln zł).

	Planowane koszty opracowania dokumentacji oraz wytworzenia oprogramowania wynoszą: w 2027 r. – 5,326 mln zł, w 2028 r. – 4,849 mln zł, a w 2029 r. – 5,905 mln zł. Koszty osobowe związane z przygotowaniem dokumentacji oraz przeprowadzeniem postępowania w sprawie udzielenia zamówienia publicznego na budowę teleinformatycznego systemu rejestracji statków morskich oraz jego wdrożenia oszacowano na podstawie doświadczeń z budową systemu REJA24 – rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, przyjmując koszty osobowe dla 2027 r. w wysokości 1 083 460 zł. Z uwzględnieniem współczynników inflacji określonych dla lat 2027–2029 w ww. *Wytycznych* w latach 2027–2029 koszty te oszacowano na 3 329 013 zł. <u>Koszty utrzymania systemu teleinformatycznego</u> Koszty utrzymania oraz modernizacji systemu teleinformatycznego po wdrożeniu szacuje się na kwotę 820 000 zł w pierwszym roku funkcjonowania systemu teleinformatycznego, co łącznie przez kolejne 7 lat wyniesie 6 188 893 zł (przyjmując zgodnie z *Wytycznymi Ministra Finansów dotyczącymi wskaźników makroekonomicznych*, zaktualizowanymi w lipcu 2025 r., oraz dołączonymi do nich tabelami wskaźnik inflacji średniorocznej 1,025 dla wszystkich lat zaczynając od 2029 r.). <u>Podsumowanie – koszty</u> W załączonej do Oceny Skutków Regulacji tabeli przedstawiono szczegółowe dane na temat poszczególnych kategorii wydatków szacowanych dla poszczególnych lat.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	*Łącznie (0–10)*
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2027 r.)	duże przedsiębiorstwa	–	–	–	–	–	–	–
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	–	–	–	–	–	–	–
	rodzina, obywatele, osoby niepełnosprawne, osoby starsze oraz gospodarstwa domowe	–						–
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Poprawa konkurencyjności Rzeczypospolitej Polskiej jako państwa przynależności statków (obniżenie kosztów prowadzenia działalności z użyciem statków zarejestrowanych w Polsce, zmniejszenie obciążeń administracyjnych, poprawa obsługi administracyjnej transportu morskiego, eliminacja zbędnych procedur i ograniczeń swobody decyzji, eliminacja zapóźnienia w zakresie wykorzystania technologii cyfrowych) będzie sprzyjała prowadzeniu działalności gospodarczej w branży transportu morskiego. Zmiany w zakresie hipoteki morskiej ułatwią pozyskiwanie finansowania tej działalności.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele, osoby niepełnosprawne, osoby starsze oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy.						
Niemierzalne		Nie dotyczy.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
☒ zmniejszenie liczby dokumentów ☒ zmniejszenie liczby procedur ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy

Projektowana ustawa o charakterze deregulacyjnym przewiduje całościową reformę rejestru okrętowego upraszczającą procedurę rejestracji statków i dokonywania dalszych czynności rejestrowych, likwidację zbędnej w kontekście cyfryzacji rejestru procedury zatwierdzania nazwy statku oraz skrócenie czasu na załatwianie spraw w zakresie jawności rejestru okrętowego. Nie przewiduje się wydłużenia czasu załatwiania spraw. Elektronizacja stanowi jeden z filarów przedmiotowego projektu i nie ma wpływu na obciążenia przedsiębiorców.

Niemniej przewiduje się obciążenia odpowiednio dla urzędów morskich i izb morskich w zakresie utworzenia, prowadzenia, utrzymania systemu teleinformatycznego rejestru, przeprowadzenia szkoleń pracowników i przeniesienia danych do nowego rejestru.

Zmiany obciążeń administracyjnych będą obejmowały:

1) zapewnienie przedsiębiorcom większej elastyczności czasowej dzięki zwiększeniu dostępności czasowej organu rejestrowego, co wraz z określeniem terminów załatwienia sprawy oraz dalszymi zmianami regulacji procedur rejestrowych skróci czas załatwiania spraw;
2) umożliwienie składania wniosków w formie elektronicznej bez konieczności stawiennictwa w urzędzie czy korzystania z usług pocztowych, a także umożliwienie szerokiego stosowania komunikacji elektronicznej;
3) wyeliminowanie konieczności tłumaczenia załączanych dokumentów z języka angielskiego na polski;
4) uproszczenie procedury rejestrowej dzięki stosowaniu przepisów o postępowaniu administracyjnym;
5) umożliwienie składania wstępnych wniosków o wpis statku do rejestru, bez konieczności składania pełnej dokumentacji;
6) umożliwienie dokonywania oceny stanu technicznego statku przez uznane organizacje, w tym poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej;
7) wprowadzenie systemu opłat rejestrowych opartych na niskich opłatach rocznych oraz ustawowe określenie górnych granic opłat;
8) eliminację ryzyk prawnych dzięki doprecyzowaniu niejasnych przepisów;
9) likwidację procedury zatwierdzenia nazwy statku.

Skrócenie procedur rejestrowych będzie wynikało m.in. z:

1) zapewnienia większej dostępności czasowej organu rejestrowego;
2) określenia terminów załatwienia sprawy;
3) uproszczenia procedury rejestrowej dzięki stosowaniu przepisów o postępowaniu administracyjnym;
4) umożliwienia prowadzenia postępowania w formie elektronicznej;
5) wyeliminowania konieczności przedstawiania tłumaczenia załączanych dokumentów w języku angielskim;
6) regulacji natychmiastowej wykonalności decyzji w postępowaniu rejestrowym, w tym możliwości złożenia wniosku o natychmiastową wykonalność decyzji oraz możliwości zrzeczenia się doręczenia;
7) umożliwienia składania wniosków wstępnych pozwalających na zainicjowanie niektórych czynności w postępowaniu rejestrowym przed złożeniem pełnej dokumentacji;
8) umożliwienia składania wniosków o rezerwację nazwy i określenia przyszłego numeru rejestrowego statku, wskutek czego ułatwione i przyspieszone będzie także uzyskanie właściwego pozwolenia radiowego;
9) umożliwienia dokonania wpisu warunkowego na podstawie odpowiedniej promesy.

9. Wpływ na rynek pracy

Potencjalnym kanałem wpływu proponowanych zmian na rynek pracy jest przewidywane zwiększenie liczby statków o polskiej przynależności i powiększenie polskiego sektora transportu morskiego. Potencjalne oddziaływanie proponowanych zmian na rynek pracy nie mogłoby być negatywne pod żadnym z poddanych rozwadze względów (poziom zatrudnienia, wysokość wynagrodzeń, jakość zatrudnienia, bezpieczeństwo i higiena pracy, stabilność zatrudnienia, czas

poszukiwania pracy, bezpieczeństwo socjalne pracowników, kwalifikacje i kapitał ludzki). Ze względu na globalny charakter marynarskiego rynku pracy (polscy marynarze licznie pracują na statkach o obcej przynależności) pozytywny wpływ na poziom zatrudnienia może nie zaistnieć, jednakże nawet w takim przypadku przerejestrowanie statku o obcej przynależności do polskiego rejestru powinno pozytywnie wpłynąć m.in. na poziom bezpieczeństwa socjalnego polskich marynarzy, którzy już wcześniej pracowali na danym statku.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☒ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☒ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	Informatyzacja w zakresie rejestru okrętowego należy do najważniejszych założeń przedstawianego projektu. Modernizacja rejestru okrętowego i dostosowanie go do standardów międzynarodowych jest nie tylko środkiem służącym odbudowie polskiej bandery, ale i dodatkowym samoistnym celem realizowanym przez ten projekt. Planowany system teleinformatyczny ma wykorzystywać dane z dotychczas istniejących rejestrów, wprowadza zasadę dwujęzyczności rejestru i możliwość posługiwania się w toku procedur rejestrowych językiem angielskim (powszechnie stosowanym w obrocie w branży transportu morskiego) oraz rozszerza zakres stosowania komunikacji elektronicznej. W odniesieniu do sądownictwa projekt przewiduje przeniesienie zadań w zakresie prowadzenia rejestru okrętowego z organów systemu sądów powszechnych, jakimi są izby morskie, do organów administracji publicznej. W związku z tym przewiduje się likwidację izb morskich. Skutki finansowe projektu dla systemu sądów powszechnych są zatem pozytywne (zmniejszenie wydatków w związku z wyłączeniem szeregu spraw z kognicji sądów). Zmiany precyzujące przesłanki odmowy wpisu statku do rejestru i przesłanki wykreślenia z rejestru, jak również umożliwiające wydanie zakazu uprawiania żeglugi morskiej statkiem, który spełnia przesłanki pozwalające na wykreślenie z rejestru, oraz usprawniające korespondencję urzędową ze statkiem, mogą mieć pozytywny wpływ na bezpieczeństwo na morzu oraz na stan morskiego środowiska naturalnego.

11.Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

W art. 33 projektu proponuje się, aby ustawa weszła w życie po upływie 3 lat od dnia ogłoszenia ustawy, z wyjątkiem przepisów wskazanych w projektowanej ustawie, co do których określono inny termin wejścia w życie. W uzasadnieniu przedstawiono racje stojące za wprowadzeniem odrębnych terminów wejścia w życie niektórych przepisów, wskazanych w art. 33 pkt 1–4 projektowanej ustawy, oraz odmiennego terminu rozpoczęcia stosowania niektórych przepisów, wskazanych w art. 31 projektowanej ustawy.

Tak określone *vacatio legis* pozwoli na przygotowanie systemu teleinformatycznego (przygotowanie i przeprowadzenie zamówienia publicznego, budowę i przetestowanie systemu) – funkcjonowanie wielu proponowanych przepisów wymaga istnienia systemu teleinformatycznego nowego cyfrowego rejestru okrętowego.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Mierzalnymi efektami projektu będą w szczególności:

1) stworzenie systemu teleinformatycznego rejestru okrętowego (w zakresie realizacji celu związanego ze strategią cyfryzacji administracji);
2) przyrost liczby statków o polskiej przynależności państwowej (w stosunku do stanu po początkowym wykreśleniu z rejestru statków, które w dotychczasowym stanie prawnym mimo spełniania przesłanek nie były wykreślane ze względu na brak bodźców do zgłaszania takich okoliczności przez właścicieli).

Charakter proponowanych zmian nie wymaga dokonywania ich ewaluacji ex-post. Przyrost liczby nowych rejestracji będzie monitorowany na bieżąco przez dyrektorów urzędów morskich. Ewentualne kwestie wymagające dalszych rozwiązań będą mogły zostać podniesione w ramach Rad Koordynacyjnych Dyrektorów Urzędów Morskich i Służby Poszukiwania i Ratownictwa Morskiego.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)
Tabela – Szacunki skutków finansowych ustawy (w zł)

ZAŁĄCZNIK DO OCENY SKUTKÓW REGULACJI - SZACUNKI SKUTKÓW FINANSOWYCH USTAWY (w zł)											
	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	suma
koszt opracowania dokumentacji	5 325 966	4 849 275	5 905 408								16 080 649
koszt zakupu infrastruktury oraz niezbędnych licencji	4 000 000										4 000 000
koszty osobowe - oprogramowanie	1 083 460	1 109 463	1 136 090								3 329 013
koszty utrzymania systemu				820 000	840 500	861 513	883 050	905 127	927 755	950 949	6 188 893
Wydatki roczne	10 409 426	5 958 738	7 041 498	820 000	840 500	861 513	883 050	905 127	927 755	950 949	29 598 555
oszczędności (izby morskie)				621 495	637 032	652 958	669 282	686 014	703 165	720 744	4 690 690
Wynik	10 409 426	5 958 738	7 041 498	198 505	203 468	208 555	213 768	219 113	224 590	230 205	24 907 865

Raport z konsultacji publicznych

projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw dotyczących rejestracji statków pod polską banderą

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936), projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Stosowanie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania

W dniu 19 września 2025 r. projekt ustawy otrzymali do konsultacji następujący partnerzy:

1) Business Centre Club;
2) Dalekomorska Organizacja Producentów Ryb sp. z o.o.;
3) Federacja Przedsiębiorców Polskich;
4) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
5) Forum Związków Zawodowych;
6) Konfederacja Lewiatan;
7) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
8) Krajowa Izba Radców Prawnych;
9) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
10) Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa;
11) Naczelna Rada Adwokacka;
12) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
13) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
14) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
15) Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego;
16) Polskie Towarzystwo Gospodarcze;
17) Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych;
18) Pracodawcy Rzeczpospolitej Polskiej;
19) Związek Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych (APMAR);
20) Związek Armatorów Polskich;
21) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
22) Związek Rzemiosła Polskiego;
23) Żegluga Gdańska Sp. z o.o.

Konsultacje prowadzone były w dniach 19 września – 19 października 2025 r.

W dniu 14 maja 2026 r. projekt ponownie przekazano do konsultacji ww. partnerom, a ponadto: Krajowej Radzie Notarialnej, Polskiemu Stowarzyszeniu Energetyki Wiatrowej, Związkowi Banków

Polskich oraz Polskiej Izbie Morskiej Energetyki Wiatrowej. Konsultacje prowadzone były w dniach 14 maja – 14 czerwca 2026 r., a uwagi przyjmowano również po upływie terminu.

Na pierwszym etapie konsultacji uwagi do projektu przekazali: Dalekomorska Organizacja Producentów Ryb, Związek Armatorów Polskich, Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego, Krajowa Izba Morska oraz Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych.

Uwagi Dalekomorskiej Organizacji Producentów Ryb zostały w większości uwzględnione. Dotyczyły one uwzględnienia praw obywateli państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu, regulacji przeniesienia danych z rejestru dotychczasowego do rejestru tymczasowego oraz korekt szczegółowych. Uwagi Krajowej Izby Gospodarki Morskiej dotyczące poprawek redakcyjnych oraz uzupełnienia nowelizacji w zakresie hipoteki morskiej zostały uzupełnione, ponadto udzielono odpowiedzi na zadane pytania. W przypadku uwag Polskiego Związku Przedsiębiorstw Żeglugowych wyjaśniono przedstawione wątpliwości, wprowadzono sugerowane doprecyzowania i poprawki redakcyjne, a także wyjaśniono konieczność utrzymania przepisów pozwalających na ochronę bezpieczeństwa i uwzględnianie względów obronności. Wyjaśniono również, że zakresem przedmiotowej nowelizacji nie są objęte przepisy Kodeksu postępowania cywilnego dotyczące egzekucji. Wyjaśniono także wątpliwości przedstawione przez Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego, w szczególności w odniesieniu do likwidacji izb morskich i stosowania języka angielskiego, przy jednoczesnym uwzględnieniu uwag dotyczących usprawnienia procedur. W projekcie naniesiono także korekty zaproponowane przez Związek Armatorów Polskich.

W ramach drugiej tury konsultacji uwagi do projektu przekazali: Dalekomorska Organizacja Producentów Ryb, Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej, Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego, Związek Armatorów Polskich oraz Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych.

Uwagi Dalekomorskiej Organizacji Producentów Ryb dotyczące zwłaszcza procedury wymiany dokumentów rejestrowych oraz obniżenia opłat rocznych od statków zarejestrowanych w rejestrze dotychczasowym, a także doprecyzowujących korekt redakcyjnych zostały uwzględnione. Uwzględniono także uwagi Polskiego Stowarzyszenia Energetyki Wiatrowej dotyczące korekty redakcyjnej przepisu dotyczącego zakazu wykonywania przewozów lub usług z użyciem statków nieunijnych bez zezwolenia oraz terminu wejścia w życie przepisów dotyczących tego zezwolenia i zakazu.

Wyjaśniono wątpliwości przedstawione przez Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego, a także uwzględniono uwagi dotyczące przeredagowania przepisów, zmian w odniesieniu do dokumentów składanych w języki angielskim, wydawania dokumentów w postaci papierowej, natychmiastowej wykonalności decyzji dotyczącej wykreślenia hipoteki morskiej oraz zmian w przepisach o hipotece morskiej. Postulaty dotyczące procedury apostille nie mogły być uwzględnione ze względu na wykraczanie poza zakres nowelizacji oraz wyłączną właściwość Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Postulat dotyczący rejestracji wstępnej, zgłoszony również przez Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych, nie mógł zostać uwzględniony ze względu na brak konkretnych propozycji ani określenia problemów, jakie ta procedura miałaby rozwiązać. Uwzględniono również większość uwag Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych, w znacznej części tożsamych z uwagami Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego. Wyjaśniono także nieporozumienia odnoszące się do proponowanych przepisów.

Uwzględniono także uwagi Związku Armatorów Polskich dotyczące korekt przepisów, a także zapewnienia możliwości uzyskania pozwolenia radiowego w służbie radiokomunikacyjnej morskiej przed rejestracją statku. Ponadto wyjaśniono również zgłaszane wątpliwości.

Pozostali partnerzy nie zgłosili uwag.

Pismem z dnia 4 sierpnia 2026 r. Związek Banków Polskich poinformował o pozytywnej ocenie proponowanych zmian i braku uwag do projektu ustawy.

Ponadto projekt ustawy został w dniach 19 września 2025 r. i 14 maja 2026 r. przekazany do opinii Rady Dialogu Społecznego. Rada Dialogu Społecznego nie przekazała uwag do projektu.

Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym

Projekt ustawy nie wymagał przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia

Wskazanie podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa, wraz ze wskazaniem kolejności dokonania zgłoszeń albo informacja o ich braku

Żaden z podmiotów podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt

R O Z P O R Z Ą D Z E N I E

M I N I S T R A I N F R A S T R U K T U R Y [1)]

z dnia

w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestrowego

Na podstawie art. 22a § 4 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309, z 2026 r. poz. 1004 i …) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa sposób prowadzenia rejestru okrętowego i tryb postępowania rejestrowego, a także sposób dokonywania czynności w rejestrze, sposób dokonywania czynności dotyczących funkcjonowania konta użytkownika oraz zawartość zgłoszenia potrzeby utworzenia konta użytkownika, funkcjonalności systemu teleinformatycznego rejestru okrętowego i czynności związane z ich zapewnieniem, wzory wniosków o wpis statku do rejestru okrętowego w poszczególnych rodzajach ksiąg rejestrowych wskazanych w art. 22c § 1 Kodeksu morskiego i wydanie właściwego certyfikatu oraz wniosku o wpis hipoteki morskiej w języku polskim i angielskim, wzór certyfikatu okrętowego i certyfikatu statku w budowie w języku polskim i angielskim.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

1) dotychczasowa księga rejestrowa – księga rejestrowa prowadzona na podstawie przepisów dotychczasowych, której treść została przeniesiona do struktury księgi rejestrowej prowadzonej w systemie teleinformatycznym;
2) Kodeks morski – ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski;
3) księga rejestrowa – księga rejestrowa prowadzona w systemie teleinformatycznym;

[1)] Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

4) akta rejestrowe – dokumenty stanowiące podstawę wpisów do rejestru okrętowego i inne dokumenty dotyczące wpisów, wzmianek, ostrzeżeń oraz zarządzenia, decyzje i postanowienia.

Rozdział 2

Sposób prowadzenia rejestru okrętowego

§ 3. 1. Księga rejestrowa zawiera oznaczenie księgi rejestrowej oraz działy, podzielone na rubryki i pola.

2. Pole księgi rejestrowej oznacza się niepowtarzalnym numerem składającym się z trzech części określających odpowiednio: dział księgi rejestrowej, rubrykę, i numer kolejny pola w ramach rubryk.

3. Oznaczenie księgi rejestrowe i jej działy mają oznaczenia:

1) Oznaczenie księgi – 0;
2) Dział pierwszy – I;
3) Dział drugi – II;
4) Dział trzeci – III.

4. W przypadku gdy zachodzi potrzeba wpisania w pojedynczym polu więcej niż jednego elementu wpisu, pole to powtarza się w strukturze księgi rejestrowej tyle razy, ile jest elementów wpisu, tak aby każdy z tych elementów został wpisany w osobnym polu. W przypadku powtarzania pól, w ich oznaczeniu dodaje się kropkę i kolejne liczby.

§ 4. 1. Założenia księgi rejestrowej dokonuje się, gdy następuje wpis statku lub statku w budowie do rejestru okrętowego na wniosek lub z urzędu, a także gdy dokonuje się przeniesienia treści dotychczasowej księgi rejestrowej do księgi rejestrowej.

2. Zamknięcie księgi rejestrowej następuje w przypadku wykreślenia statku z rejestru.

3. W przypadku ponownego wpisu statku do rejestru, w polu 0.2.1 zamieszcza się wzmiankę o poprzedniej księdze rejestrowej statku. W przypadku wpisu do rejestru statku, który wcześniej był statkiem w budowie wpisanym do rejestru, w polu 0.2.1 zamieszcza się wzmiankę o księdze rejestrowej statku w budowie.

§ 5. 1. Zmiany wpisu dokonuje się przez przekreślenie wpisu w danym polu i dokonanie nowego wpisu w polu powtórzonym zgodnie z przepisem § 3 ust. 4.

2. Jeśli przepisy Kodeksu morskiego wymagają wprowadzenia wzmianki o wniosku lub o ostrzeżeniu, wzmiankę lub ostrzeżenie zamieszcza się w polach, których dotyczy treść

wniosku lub ostrzeżenia. Jeżeli wniosek zawiera więcej niż jedno żądanie, zamieszcza się tyle wzmianek lub ostrzeżeń i ich opisów, ile żądań zawiera wniosek.

3. Organ rejestrowy w drodze adnotacji wykonuje rozstrzygnięcie uchylające w całości lub w części zaskarżony wpis:

a) niebędący wykreśleniem – przez wykreślenie treści ujawnionych w odpowiednich polach,

b) będący wykreśleniem – przez przywrócenie treści ujawnionych w tych polach, które zostały wykreślone zaskarżonym wpisem.

§ 6. 1. Oznaczenie księgi rejestrowej jest podzielone na rubryki: (0.1) – informacje podstawowe, (0.2) – dane o założeniu i zamknięciu księgi rejestrowej oraz o zmianach.

2. Rubryka (0.1) „informacje podstawowe” obejmuje następujące pola:

1) 0.1.1 „numer rejestrowy księgi” – numer rejestrowy księgi, stanowiący równocześnie numer rejestrowy statku lub statku w budowie;
2) 0.1.2 „rodzaj księgi rejestrowej ” – oznaczenie rodzaju księgi rejestrowej (księga rejestru stałego, księga rejestru tymczasowego , księga statku w budowie);
3) 0.1.3 „organ właściwy” – oznaczenie dyrektora urzędu morskiego właściwego do prowadzenia księgi;
4) 0.1.4 „oznaczenie statku” – nazwę statku albo oznaczenie identyfikacyjne statku w budowie.

3. Rubryka (0.2) – „dane o założeniu i zamknięciu księgi rejestrowej oraz o zmianach” obejmuje następujące pola:

1) 0.2.1 „stan w czasie założenia” – wskazanie, że założenie księgi rejestrowej następuje:
   a) dla statku lub statku w budowie, dla którego nie była prowadzona dotychczasowa księga rejestrowa,
   b) dla statku lub statku w budowie, dla którego prowadzona była dotychczasowa księga rejestrowa dołączona do akt rejestrowych, wraz z numerem dotychczasowej księgi,
   c) dla statku lub statku w budowie, dla którego prowadzona była dotychczasowa księga rejestrowa, która zaginęła lub uległa zniszczeniu, wraz z numerem dotychczasowej księgi,
   d) dla statku lub statku w budowie, dla którego prowadzona była księga rejestrowa w systemie teleinformatycznym, wraz z numerem tej księgi;

2) 0.2.2 „chwila zapisania księgi” – data, godzina i minuta pierwszego zapisu księgi rejestrowej w urządzeniach systemu teleinformatycznego;
3) 0.2.3 „data założenia dotychczasowej księgi rejestrowej” – data założenia księgi rejestrowej, której treść została przeniesiona z dotychczas ustalonych wzorów do struktury księgi rejestrowej prowadzonej w systemie teleinformatycznym.
4) 0.2.4 „chwila zamknięcia księgi” – data, godzina i minuta zapisu zamknięcia księgi rejestrowej;
5) 0.2.5 „podstawa zamknięcia księgi” – przyczyna zamknięcia księgi rejestrowej;
6) 0.2.6 „podstawa zmiany” – pole przeznaczone na wskazanie przyczyny dokonania zmiany w polach odpowiednio 0.1.2, 0.1.3, 0.1.4.

§ 7. 1. Dział pierwszy księgi rejestrowej – „statek” jest podzielony na rubryki:

1) I.1 „nazwa statku lub statku w budowie” – nazwa statku lub statku w budowie lub inne przewidziane odrębnymi przepisami oznaczenie identyfikacyjne statku lub statku w budowie w czasie wpisu, poprzednie nazwy lub oznaczenie statku oraz zmiany następujące po wpisie;
2) I.2 „numer identyfikacyjny IMO” – numer identyfikacyjny Międzynarodowej Organizacji Morskiej;
3) I.3 „sygnał nadawczy” – obejmuje pola:
   a) I.3.1 „sygnał nadawczy statku” – sygnał nadawczy statku, w tym poprzednie sygnały nadawcze statku oraz zmiany następujące po wpisie, z tym, że w przypadku wpisu statku do rejestru wpisuje się tylko ostatni poprzedni sygnał nadawczy,
   b) I.3.2 „pozwolenie radiowe” – informacja o pozwoleniu radiowym i o jego okresie ważności, w tym o poprzednich pozwoleniach oraz zmianach następujących po wpisie,;
4) I.4 „port macierzysty” – port macierzysty statku oraz jego zmiany;
5) I.5 „dane budowy” – rok i miejsce budowy oraz nazwa stoczni, w której statek został zbudowany, o ile dane te są znane;
6) I.6 „materiał kadłuba i napęd” – obejmuje pola:
   a) I.6.1 „materiał kadłuba” – określenie głównego materiału kadłuba statku.
   b) I.6.2 „napęd” – informacja o rodzaju napędu statku,
   c) I.6.3 „typ silnika” – informacja o typie silnika,
   d) I.6.4 „numer silnika” – numer silnika,
   e) I.6.5 „moc silnika” – informacja o mocy silnika,

f) I.6.6 „producent silnika” – oznaczenie producenta silnika;

7) I.7 „rodzaj i przeznaczenie statku” – obejmuje pola:
   a) I.7.1 „rodzaj statku” – określenie rodzaju statku,
   b) I.7.2 „przeznaczenie statku” – określenie przeznaczenia statku,
8) 1.8 „wymiary i pojemność” – informacje o wymiarach i pojemności określonych zgodnie z wymaganiami Kodeksu morskiego oraz o świadectwie pomiarowym, obejmuje pola:
   a) I.8.1 „długość”,
   b) I.8.2 „szerokość”,
   c) I.8.3 „wysokość boczna”,
   d) I.8.4 „pojemność netto”,
   e) I.8.5 „pojemność brutto”,
   f) I.8.6 „świadectwo pomiarowe” – oznaczenie świadectwa pomiarowego ze wskazaniem numeru świadectwa, daty wystawienia i organu, który je wystawił;
9) I.9 „poprzedni rejestr” – obejmuje pola:
   a) I.9.1 „rejestr” – oznaczenie poprzedniego rejestru,
   b) I.9.2 „data wykreślenia” – informacja o dacie wykreślenia z tego rejestru;
10) 1.10 „certyfikaty i odpisy” – obejmuje pola:
   a) I.10.1 „certyfikat okrętowy” – informacja o wydanych certyfikatach okrętowych i datach ich wydania,
   b) I.10.2 „utrata ważności certyfikatu” – informacja o utracie ważności certyfikatów, wpisanych w polu I.10.1,
   c) I.10.3 „odpis certyfikatu” – informacja o wydanych odpisach certyfikatów okrętowych i datach ich wydania,
   d) I.10.4 „świadectwo o banderze” – informacja o wydanym świadectwie o banderze, z oznaczeniem daty wydania i organu, który wydał świadectwo,
   e) I.10.5 „okres ważności świadectwa o banderze” – informacja o dacie, w której się kończy najdłuższy dopuszczalny okres ważności świadectwa o banderze,
   f) I.10.6 „inne certyfikaty” – informacja o innych certyfikatach wpisywanych na podstawie przepisów do rejestru, obejmująca podstawę prawną wydania, organ wydający, datę wydania i informację o okresie ważności świadectwa;
11) I.11 „status statku” – obejmuje pola:
   a) I.11.1 „status statku” – informacja określającą bieżący status statku wskazując, że dopuszczalna jest eksploatacja danego statku, albo że wydano ważną decyzję o

zakazie eksploatacji statku i wstrzymaniu operacji, przy czym po uchyleniu zakazu informacja o zakazie jest wykreślana z pola I.11.1,

b) I.11.2 „data wydania decyzji o zakazie eksploatacji statku i wstrzymaniu operacji" – informacja o dacie wydania decyzji o zakazie eksploatacji statku i wstrzymaniu operacji, w tym uchylonych decyzji,

c) I.11.3 „podstawa wydania decyzji" – oznaczenie podstawy prawnej wydania decyzji, w tym uchylonych decyzji.

d) I.11.4 „uchylenie decyzji" – informacja o dacie uchylenia uchylonych decyzji,;

12) I.12 „kary pieniężne i nieuiszczone opłaty" – obejmuje pola:

a) I.12.1 „kwota kary pieniężnej" – informacja określająca kwotę dotyczącej statku kary pieniężnej, określoną w decyzji właściwego organu,

b) I.12.2 „data nałożenia kary" – oznaczenie daty nałożenia kary,

c) I.12.3 „organ nakładający karę" – oznaczenie organu, który nałożył karę,

d) I.12.4 „podstawa nałożenia kary" – oznaczenie podstawy prawnej nałożonej kary,

d) I.12.5 „uiszczenie kary" – oznaczenie daty uiszczenia kary,

e) I.12.6 „nieuiszczona opłata" – oznaczenie okresu, za który nie uiszczono opłaty.

f) I.12.7 „uiszczenie opłat" – oznaczenie daty, w której uiszczono opłatę wykazaną w polu I.12.6.;

13) I.13 „wpis tymczasowy" – obejmuje następujące pola:

a) I.13.1 „rejestr stały" – rejestr stały statku, nazwa i siedziba organu, który go prowadzi, oraz zmiany tych danych;

b) I.13.2 „poprzednia przynależność" – poprzednia przynależność statku oraz zmiany tych danych;

c) I.13.3 „zawieszenie poprzedniej przynależności" – data zawieszenia poprzedniej przynależności oraz zmiany tych danych;

d) I.13.4 „stwierdzenie czasowej polskiej przynależności" – stwierdzenie czasowej polskiej przynależności statku,

e) I.13.5 „data uzyskania czasowej polskiej przynależności" – oznaczenie daty uzyskania polskiej przynależności statku,

f) I.13.6 „podstawa uzyskania polskiej przynależności" – oznaczenie decyzji urzędu morskiego lub postanowienia izby morskiej o nadaniu statkowi czasowej polskiej przynależności, z podaniem daty ich wydania i sygnatury akt,

g) I.13.7 „okres czasowej polskiej przynależności” – wskazanie okresu, na jaki statek uzyskał czasową polską przynależność, oraz informacja o zmianie okresu,

h) I.13.8 „zgoda władz państwa stałego rejestru” – oznaczenia dokumentów zawierających zgodę właściwych władz państwa stałego rejestru statku, właściciela statku i wszystkich wierzycieli hipotecznych na nadanie statkowi czasowej polskiej przynależności oraz zapewnienie właściwych władz państwa stałego rejestru, że w czasie trwania polskiej przynależności statek nie będzie uprawniony do podnoszenia bandery tego państwa;

14) I.14 „przynależność” – obejmuje pola:

a) I.14.1 „stwierdzenie polskiej przynależności”,

b) I.14.2 „data wpisania statku do rejestru”,

c) I.14.3 „stwierdzenie zawieszenia przynależności” – data zawieszenia poprzedniej przynależności oraz zmiany tych danych,

d) I.14.4 „data zawieszenia przynależności”;

15) I.15 „wykreślenie statku” – wykreślenie statku z rejestru, z podaniem przyczyny, podstawy i daty wykreślenia;

16) I.16 „przesłanki do wykreślenia statku” – informację o zachodzeniu przesłanek do wykreślenia statku z rejestru, wraz ze wskazaniem podstawy prawnej, i o braku zgody wierzycieli hipotecznych na wykreślenie statku z rejestru;

17) I.17 „budowa statku” – obejmuje pola:

a) I.17.1 „położenie stępki” – data położenia stępki lub wykonania równorzędnej pracy konstrukcyjnej w miejscu wodowania,

b) I.17.2 „numer budowy” – numer budowy,

c) I.17.3 „stocznia” – stocznia, w której statek jest budowany, oraz zmiany, które nastąpiły po wpisaniu statku do rejestru,

d) I.17.4 „umowa” – oznaczenie umowy o budowę statku z podaniem daty jej zawarcia i terminu wykonania oraz zmiany, które nastąpiły po wpisaniu statku do rejestru.

2. Wpisów w rubryce I.13 dokonuje się jedynie w przypadku księgi rejestru tymczasowego. W przypadku księgi rejestru tymczasowego nie dokonuje się wpisów w rubrykach I.11, I.14 i I.16.

3. W przypadku księgi statku w budowie wpisów w dziale pierwszym dokonuje się jedynie w rubrykach I.1, I.12, I.14, I.15, I.16 i I.17. Wpisów w rubryce I.17 dokonuje się jedynie w wypadku rejestracji statku w budowie.

4. W przypadku księgi statku w budowie dział pierwszy ma tytuł „statek w budowie”.

§ 8. 1. Dział drugi księgi rejestrowej - „właściciel, armator i przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku”, jest podzielony na rubryki:

1) II.1 „właściciel” – oznaczenie i adres właściciela lub wszystkich współwłaścicieli statku lub statku w budowie oraz zmiany w tym zakresie, które nastąpiły po wpisaniu statku lub statku w budowie do rejestru; wpisuje się je, wymieniając:
   a) w odniesieniu do osób prawnych nazwę i siedzibę osoby prawnej oraz położoną w Rzeczypospolitej Polskiej siedzibę zakładu głównego lub oddziału armatora, z podaniem rejestru, w którym osoba ta została wpisana, i organu, który ten rejestr prowadzi,
   b) w odniesieniu do spółek osobowych – nazwę (firmę), siedzibę spółki, imiona, nazwiska, miejsce zamieszkania i adres wszystkich wspólników oraz numer spółki w rejestrze przedsiębiorców,
   c) w odniesieniu do jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej, którym ustawa przyznaje zdolność prawną, innych, niż wymienione w lit. b – nazwę i siedzibę jednostki,
   d) w odniesieniu do osób fizycznych – imię, nazwisko, miejsce zamieszkania, adres i obywatelstwo, a także PESEL albo datę i wskazanie miejsca urodzenia, jeżeli numer PESEL nie został nadany,
   e) w odniesieniu do przedsiębiorców numer odpowiedniego rejestru i organ rejestrowy oraz nadany numer identyfikacji statystycznej (REGON);
2) II.2 „udziały” – wielkość udziału we współwłasności w częściach ułamkowych lub informacja o współwłasności łącznej;
3) II.3. „podstawa nabycia własności” – podstawa nabycia własności lub udziału we współwłasności z notarialnie poświadczonymi podpisami na umowie;
4) II.4 „wzmianki i ostrzeżenia” – wzmianki i ostrzeżenia dotyczące własności i ograniczeń w jej rozporządzaniu;
5) II.5 „armator” – oznaczenie i adres armatora wpisane w sposób określony w pkt 1, oraz zmiany, które nastąpiły po wpisaniu statku do rejestru;
6) II.6 „pełnomocnik do doręczeń armatora” – oznaczenie i adres pełnomocnika do doręczeń armatora oraz zmiany, które nastąpiły po wpisaniu statku do rejestru;
7) II.7 „przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku” – oznaczenie i adres przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za eksploatację statku w rozumieniu

Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (Kodeks ISM), określonego w rozdziale IX Konwencji SOLAS, wpisane w sposób określony w pkt 1, oraz zmiany, które nastąpiły po wpisaniu statku do rejestru;

8) II.8 „pełnomocnik do doręczeń przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za eksploatację statku” – oznaczenie i adres pełnomocnika do doręczeń przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za eksploatację statku, o którym mowa w pkt 7, oraz zmiany, które nastąpiły po wpisaniu statku do rejestru;
9) II.9 „upadłość” – informacja o ogłoszeniu upadłości przez właściciela, współwłaściciela, armatora lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku, o którym mowa w pkt 7.

2. W przypadku księgi statku w budowie w dziale drugim nie dokonuje się wpisów w rubrykach II.5-II.8.

3. W przypadku księgi statku w budowie dział drugi ma tytuł „właściciel”.

§ 9. 1. Dział trzeci księgi rejestrowej – „hipoteka i ograniczenia w rozporządzaniu”, jest podzielony na rubryki:

1) III.1 „hipoteka morska i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem” – treść wpisanego prawa (hipoteka morska, użytkowanie i inne ograniczenia w rozporządzaniu statkiem lub statkiem w budowie), data wpisu oraz zmiany tych danych;
2) III.2 „kwota hipoteki” – kwota hipoteki morskiej w cyfrach, rodzaj waluty lub jednostki obliczeniowe, określone w art. 101 § 2 Kodeksu morskiego, oraz zmiany tych danych;
3) III.3. „rodzaj hipoteki” – wskazanie rodzaju hipoteki (ustanowiona na podstawie oświadczenia woli, o którym mowa w art. 77 Kodeksu morskiego; ustanowiona na podstawie umowy, o której mowa w art. 84 Kodeksu morskiego; przymusowa);
4) III.4. „odsetki” – określenie rodzaju i wysokości odsetek;
5) III.5 „termin zapłaty” – termin zapłaty zabezpieczonej wierzytelności;
6) III.6 „wierzyciel lub uprawniony” – oznaczenie i adres wierzyciela hipotecznego lub podmiotu uprawnionego z tytułu ograniczeń w rozporządzaniu statkiem lub statkiem w budowie wpisane w sposób określony w § 10 pkt 1, oraz zmiany, które nastąpiły po wpisaniu hipoteki lub ograniczenia;
7) III.7 „upadłość” – informacja o ogłoszeniu upadłości przez wierzyciela hipotecznego;
8) III.8 „wykonanie uprawnień wierzyciela” – informacje o wykonaniu uprawnień wierzyciela hipotecznego, z podaniem podstawy prawnej;

9) III.9 „egzekucja” – informacja o wszczęciu egzekucji ze statku lub statku w budowie;
10) III.10 „wykonanie uprawnień dłużnika” – informacje o wykonaniu uprawnień dłużnika hipotecznego, z podaniem podstawy prawnej;

2. W przypadku księgi rejestru tymczasowego wpisów w dziale trzecim nie dokonuje się.

§ 10. W przypadku przelewu jednej z kilku wierzytelności zabezpieczonych hipoteką morską wykreśla się częściowo kwotę hipoteki morskiej, wpisując w polu III.3.2 „kwota hipoteki” kwotę hipoteki morskiej pozostałą po odliczeniu kwoty podlegającej wykreśleniu.

§ 11. System teleinformatyczny rejestru ma rozwiązania techniczne pozwalające na wyszukiwanie statków według kryteriów stanowiących przedmiot wpisów w poszczególnych polach i rubrykach.

§ 12. 1. System teleinformatyczny rejestru ma rozwiązania techniczne pozwalające na uwierzytelnianie użytkowników.

2. System teleinformatyczny ma rozwiązania techniczne umożliwiające identyfikację użytkownika, który dokonał danej czynności w rejestrze, oraz daty i czasu jej wykonania.

§ 13. System teleinformatyczny umożliwia Prezesowi Urzędu Komunikacji Elektronicznej wprowadzanie danych w rubryce I.3 księgi rejestrowej.

Rozdział 3

Postępowanie w sprawach rejestrowych. Zgłoszenia i wnioski

§ 14. 1. Wniosek o wpis statku do rejestru i wydanie certyfikatu okrętowego składany w postaci papierowej jest opatrzony czytelnym podpisem właściciela, współwłaścicieli, pełnomocnika właściciela lub współwłaścicieli, przedstawiciela ustawowego właściciela lub współwłaścicieli albo osoby uprawnionej do reprezentowania właściciela lub współwłaścicieli statku.

2. Wniosek o wpis do rejestru i wydanie certyfikatu okrętowego składany w postaci elektronicznej jest opatrzony:

1) podpisem zaufanym albo
2) kwalifikowanym podpisem elektronicznym, albo
3) podpisem osobistym

– osoby, o której mowa w ust. 1.

3. Wzór wniosku o wpis do rejestru w księdze rejestru stałego i wydanie certyfikatu okrętowego określa załącznik nr. 1 do rozporządzenia. Wzór wniosku o wpis do rejestru w księdze rejestru tymczasowego i wydanie certyfikatu okrętowego określa załącznik nr. 2 do rozporządzenia. Wzór wniosku o wpis do rejestru w księdze statku w budowie i wydanie certyfikatu statku w budowie określa załącznik nr. 3 do rozporządzenia.

§ 15. 1. W zgłoszeniu i we wniosku o wpis statku do rejestru należy podać:

1) oznaczenie rodzaju wniosku (wniosek o wpis w księdze rejestru stałego, wniosek o wpis w księdze rejestru tymczasowego, wniosek o wpis statku w budowie);
2) wskazanie, czy niezbędne jest nadanie statkowi sygnału wywoławczego;
3) w przypadku rejestracji stałej lub tymczasowej – charakterystykę statku, wymieniając:
   a) nazwę statku oraz poprzednie jego nazwy, a w odniesieniu do statku, co do którego przepisy przewidują inne oznaczenie – to oznaczenie oraz numer identyfikacyjny Międzynarodowej Organizacji Morskiej,
   b) międzynarodowy sygnał wywoławczy statku, jeżeli został nadany,
   c) nazwę portu macierzystego statku,
   d) rok i miejsce budowy, nazwę stoczni, w której statek został zbudowany, o ile dane te są znane,
   e) materiał główny kadłuba, rodzaj napędu,
   f) rodzaj i przeznaczenie statku,
   g) wymiary główne i pojemność brutto i netto statku, jeżeli dokonano pomiaru,
   h) nazwę organu, który wystawił świadectwo pomiarowe, oraz numer i datę wystawienia tego świadectwa, jeżeli dokonano pomiaru,
   i) nazwę poprzedniego rejestru i datę wykreślenia statku z poprzedniego rejestru (jeśli dotyczy);
4) w wypadku rejestracji stałej lub tymczasowej - oznaczenie właściciela lub wszystkich współwłaścicieli i armatora statku, a także przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za eksploatację statku, w sposób określony w § 9 pkt 1, wymieniając również:
   a) jeżeli statek stanowi przedmiot współwłasności – rodzaj i podstawę współwłasności, a w przypadku współwłasności w częściach ułamkowych – wysokość udziałów wszystkich współwłaścicieli,
   b) podstawę nabycia lub udziału we współwłasności z notarialnie poświadczonymi podpisami na umowie,

c) jeżeli armator nie jest właścicielem statku – oznaczenie dokumentu zawierającego zgodę właściciela statku na uprawianie żeglugi przez armatora,

d) jeżeli dotyczy - podstawę przejęcia odpowiedzialności za eksploatację statku,

e) jeżeli dotyczy - oznaczenie i adres pełnomocnika do doręczeń armatora i pełnomocnika do doręczeń przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za eksploatację statku, wraz z podstawą pełnomocnictwa,

f) w przypadkach, gdy we wniosku zamieszcza się dane Skarbu Państwa, należy podać szczegółowe dane dotyczące organu lub jednostki organizacyjnej reprezentującej Skarb Państwa;

5) w przypadku rejestracji tymczasowej należy podać również:

a) rejestr stały statku oraz nazwę i siedzibę organu, który go prowadzi,

b) poprzednią przynależność statku i datę jej zawieszenia lub informację o promesie zawieszenia,

c) okres, na jaki statek uzyskał polską przynależność,

d) oznaczenie decyzji właściwych władz państwa stałego rejestru statku, zwalniającej statek czasowo z dotychczasowej przynależności, lub promesy, o której mowa w art. 27 Kodeksu morskiego,

e) oznaczenie i siedzibę przedstawicielstwa armatora w Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli takie zostało utworzone,

f) zapewnienie, że wnioskodawca będzie prowadził działalność armatorską lub działalność przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM w Rzeczypospolitej Polskiej oraz że kapitanem statku będzie obywatel polski,

6) w przypadku rejestracji statku w budowie – charakterystykę statku i budowy, wymieniając:

a) oznaczenie identyfikacyjne albo nazwę statku w budowie,

b) datę położenia stępki lub wykonania równorzędnej pracy konstrukcyjnej w miejscu wodowania oraz numer budowy,

c) nazwę i siedzibę stoczni lub budowniczego, który statek buduje,

d) oznaczenie umowy o budowę statku, z podaniem daty jej zawarcia, terminu wykonania i wysokości uzgodnionego wynagrodzenia,

e) oznaczenie właściciela lub wszystkich współwłaścicieli statku w sposób określony w § 9 pkt 1, z uwzględnieniem informacji, o których mowa w pkt 4 lit. a i b;

7) jeśli statek lub statek w budowie, którego dotyczy wniosek lub zgłoszenie, obciążony jest:
   a) hipoteką morską – treść hipoteki morskiej, z podaniem kwoty, rodzaju waluty lub jednostki obliczeniowej, określonej w art. 101 § 2 Kodeksu morskiego, a także wierzyciela hipotecznego i podstawy obciążenia,
   b) ograniczeniem w rozporządzaniu statkiem – informacje o tym ograniczeniu.

§ 16. 1. Do zgłoszenia lub wniosku o wpis statku do rejestru (księga rejestru stałego) należy dołączyć, w postaci papierowej, elektronicznej albo cyfrowego odwzorowania sporządzonego i poświadczonego zgodnie z art. 8b § 2 Kodeksu morskiego:

1) dokument zatwierdzający nazwę statku lub inne jego oznaczenie (jeśli został wydany) oraz, w miarę możności, dokumenty stwierdzające poprzednie nazwy lub oznaczenia statku;
2) dokument stwierdzający nadanie numeru identyfikacyjnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (jeśli został nadany);
3) dokument stwierdzający przydzielenie międzynarodowego sygnału nadawczego (jeśli został przydzielony);
4) oryginał świadectwa pomiarowego (jeśli dokonano pomiaru), wraz z odpisem tego świadectwa uwierzytelnionym przez organ, który świadectwo to wystawił;
5) dokument stwierdzający rok i miejsce budowy statku oraz stocznię, w której statek został zbudowany, jeżeli zgłaszający posiada taki dokument;
6) jeżeli przedsiębiorcą jest właściciel lub armator statku – wyciąg z rejestru przedsiębiorców lub ewidencji działalności gospodarczej zawierający:
   a) oznaczenie przedsiębiorcy, jego siedzibę lub siedzibę jego zakładu głównego albo oddziału w Rzeczypospolitej Polskiej, adres, datę i numer w rejestrze,
   b) zaświadczenie o nadaniu numeru identyfikacji statystycznej (REGON) lub podatkowej (NIP);
7) odpis dokumentu stanowiącego podstawę nabycia własności lub udziału we współwłasności statku;
8) jeżeli armator nie jest właścicielem statku – odpis dokumentu zawierającego zgodę właściciela statku na uprawianie żeglugi przez armatora;
9) jeżeli współwłaścicielem statku nie jest Skarb Państwa, osoba prawna mająca siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej ani obywatel polski zamieszkały w Rzeczypospolitej Polskiej – dowód potwierdzający miejsce zamieszkania armatora w Rzeczypospolitej Polskiej albo mieszczącą się w Rzeczypospolitej Polskiej siedzibę jego zakładu głównego lub oddziału;

10) jeżeli dotyczy – dokument stanowiący podstawę przejęcia odpowiedzialności za eksploatację statku;
11) jeżeli dotyczy – dokumenty stanowiące podstawy pełnomocnictw do doręczeń dla pełnomocników do doręczeń armatora i przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za eksploatację statku;
12) jeżeli statek był poprzednio wpisany do rejestru za granicą – dokument potwierdzający wykreślenie statku z rejestru zagranicznego lub promesę wykreślenia, o której mowa w art. 27 Kodeksu morskiego;
13) oryginał świadectwa o banderze, jeżeli świadectwo to wystawiono;
14) jeżeli przedmiotem wniosku o wpis jest hipoteka morska – pisemne oświadczenie woli właściciela o ustanowieniu na jego statku hipoteki morskiej, spełniające wymagania art. 77 Kodeksu morskiego, bądź umowę o ustanowieniu hipoteki morskiej, w rozumieniu art. 84 § 1 Kodeksu morskiego, zawierające określenie wierzytelności pieniężnej, którą hipoteka ma zabezpieczać, albo mający moc prawną i stwierdzający wierzytelność tytuł wykonawczy lub odpowiednie postanowienie zabezpieczające;
15) jeżeli przedmiotem wniosku o wpis jest zastaw niebędący hipoteką morską – dokument obejmujący oświadczenie właściciela o ustanowieniu tego prawa;
16) dowody wpłaty wymaganych opłat;
17) jeżeli dotyczy - oświadczenie, o którym mowa w art. 23 § 4a Kodeksu morskiego.

2. Łącznie ze zgłoszeniem lub wnioskiem o wpis statku (wpis w księdze rejestru stałego) stanowiącego przedmiot własności lub współwłasności osób fizycznych, osoby te obowiązane są przedstawić dowód osobisty lub inny dokument stwierdzający obywatelstwo polskie i miejsce zamieszkania. Jeżeli osoby te mieszkają za granicą, należy przedstawić dowód stwierdzający, że armator ma miejsce zamieszkania w Rzeczypospolitej Polskiej.

3. W przypadku wniosku o wpis statku do księgi rejestru tymczasowego, do wniosku, określającego okres czasowej przynależności oraz port macierzysty w Rzeczypospolitej Polskiej, należy dołączyć dokumenty wskazane w ust. 1 pkt 1-11 i 16 oraz:

1) urzędowo poświadczony odpis lub wyciąg ze stałego rejestru statków, zawierający opis statku, oznaczenie właściciela oraz inne dane z tego rejestru, a w szczególności wpisane prawa zastawu i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem;
2) odpis świadectwa pomiarowego, spełniającego wymagania art. 41 § 2 Kodeksu morskiego (jeżeli dokonanie pomiaru jest wymagane);

3) decyzję zawierającą pisemną zgodę właściwych władz państwa stałego rejestru, właściciela lub wszystkich współwłaścicieli statku i wszystkich wierzycieli hipotecznych na nadanie statkowi czasowej polskiej przynależności oraz zapewnienie właściwych władz państwa stałego rejestru, że w czasie trwania polskiej przynależności statek nie będzie uprawniony do podnoszenia bandery tego państwa, wraz ze wskazaniem danych kontaktowych pozwalających na przekazywanie informacji właściwym władzom państwa stałego rejestru;
4) decyzję właściwych władz państwa stałego rejestru, zwalniającą statek czasowo z dotychczasowej przynależności, lub promesę zawieszenia, o której mowa w art. 27 Kodeksu morskiego;
5) jeżeli armator statku jest osobą prawną – zaświadczenie organu prowadzącego odpowiedni rejestr osób prawnych, stwierdzające pełną jego nazwę i siedzibę lub siedzibę jego przedstawicielstwa w Rzeczypospolitej Polskiej, oraz datę i numer wpisania armatora do tego rejestru;
6) jeżeli armator jest osobą fizyczną – dowód stwierdzający miejsce jego siedziby lub zamieszkania w Rzeczypospolitej Polskiej albo miejsce siedziby lub zamieszkania w Rzeczypospolitej Polskiej jego przedstawiciela;
7) zobowiązanie, o którym mowa w art. 13 § 1 pkt 2 Kodeksu morskiego, oraz właściwą umowę;
8) dowody wpłaty wymaganych opłat.

4. W przypadku wpisu do rejestru statku w budowie do wniosku o wpis statku do rejestru należy dołączyć:

1) dokument stwierdzający oznaczenie identyfikacyjne albo nazwę statku w budowie, datę położenia stępki lub wykonania równorzędnej pracy konstrukcyjnej w miejscu wodowania oraz numer budowy;
2) odpis umowy o budowę statku;
3) jeżeli właściciel statku w budowie jest osobą prawną – zaświadczenie organu prowadzącego odpowiedni rejestr osób prawnych, stwierdzające pełną jego nazwę i siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej oraz datę i numer wpisania właściciela do tego rejestru;
4) jeżeli właściciel statku w budowie jest osobą fizyczną – dowód stwierdzający miejsce jego siedziby lub zamieszkania w Rzeczypospolitej Polskiej;

5) jeżeli przedmiotem wniosku o wpis jest hipoteka morska – pisemne oświadczenie woli właściciela o ustanowieniu na jego statku hipoteki morskiej, spełniające wymagania art. 77 Kodeksu morskiego, bądź umowę o ustanowieniu hipoteki morskiej, w rozumieniu art. 84 § 1 Kodeksu morskiego, zawierające określenie wierzytelności pieniężnej, którą hipoteka ma zabezpieczać, albo mający moc prawną i stwierdzający wierzytelność tytuł wykonawczy lub odpowiednie postanowienie zabezpieczające;
6) dowody wpłaty wymaganych opłat.

§ 17. W przypadku złożenia wniosku lub dokumentacji w postaci papierowej po zweryfikowaniu spełniania wymagań organ rejestrowy sporządza cyfrowe odwzorowania wniosku oraz załączników i wprowadza je do akt rejestrowych systemu teleinformatycznego.

§ 18. 1. Dokonując wpisu statku do rejestru, organ rejestrowy wprowadza do rejestru dane zawarte we wniosku lub zgłoszeniu.

2. W przypadku wydania pozwolenia radiowego na używanie urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej po dokonaniu wpisu statku do rejestru, a także w przypadku zmiany, cofnięcia albo wygaśnięcia tego pozwolenia, Prezes Urzędu Komunikacji Elektronicznej wprowadza do rejestru niezwłocznie, jednak nie później niż przed upływem 24 godzin od dnia wydania pozwolenia, jego zmiany, cofnięcia albo wygaśnięcia, właściwe dane w rubryce 1.3.

3. Wprowadzanie oraz aktualizacja danych w rejestrze następuje w sposób umożliwiający identyfikację użytkownika, który dokonał danej czynności, oraz daty i czasu jej wykonania.

§ 19. Jeżeli jakikolwiek z dokumentów wymagany w postępowaniu rejestrowym został przedstawiony organowi rejestrowemu w związku z inną sprawą rejestrową, obowiązany do przedstawienia tego dokumentu powinien wskazać tę sprawę.

§ 20. 1. Informacją o rodzaju napędu jest…

2. Informacją o rodzaju i przeznaczeniu statku jest….

§ 21. Wzór wniosku o wpis hipoteki morskiej określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

Rozdział 4

Dokumenty rejestrowe

§ 22. 1. Certyfikat okrętowy statku wpisanego do księgi rejestru stałego powinien zawierać treść wpisów w rubrykach i polach 1.1, 1.2, 1.3.1, 1.4-1.9, 2.1-2.5, 2.7 i 3.1-3.3 oraz stwierdzenie, że statek ma polską przynależność. Wzór certyfikatu okrętowego w księdze rejestru stałego określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

2. Certyfikat okrętowy statku wpisanego do księgi rejestru tymczasowego powinien zawierać treść wpisów w rubrykach i polach 1.1, 1.2, 1.3.1, 1.4-1.9, 1.13, 2.1-2.5 i 2.7 oraz stwierdzenie, że statek że statek uzyskał czasowo polską przynależność, z oznaczeniem okresu przynależności. Wzór certyfikatu okrętowego w księdze rejestru tymczasowego określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

3. Certyfikat statku w budowie powinien zawierać treść wpisów w rubrykach 1.1, 1.17, 2.1–2.4 i 3.1–3.3. Wzór certyfikatu statku w budowie określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

§ 23. Certyfikat okrętowy i odpis certyfikatu okrętowego w formie papierowej doręcza się właścicielowi statku albo armatorowi za potwierdzeniem doręczenia.

Rozdział 5

Konto użytkownika

§ 24. 1. Konto użytkownika zakłada w systemie teleinformatycznym organ rejestrowy po zgłoszeniu potrzeby posiadania konta przez zgłaszającego będącego podmiotem, o którym mowa w art. 22b § 1 Kodeksu morskiego.

2. Zgłoszenie zawiera:

1) nazwę zgłaszającego wpisanego do rejestru okrętowego;
2) wskazanie numerów rejestrowych statków wpisanych do rejestru okrętowego, w stosunku do których właścicielem, armatorem, przedsiębiorstwem odpowiedzialnym za eksploatację statku lub wierzycielem hipotecznym jest zgłaszający;
3) określenie nazwy użytkownika i adresu poczty elektronicznej do powiadomień.

3. Zgłoszenie jest składane po złożeniu podpisu zaufanego, kwalifikowanego podpisu elektronicznego, podpisu osobistego albo uwierzytelnieniu przez użycie środka identyfikacji elektronicznej wydanego w systemie identyfikacji elektronicznej przyłączonym do węzła krajowego identyfikacji elektronicznej.

4. Z chwilą założenia konta użytkownika podmiot, dla którego je założono, staje się administratorem konta i uprawnionym użytkownikiem oraz uzyskuje uprawnienie do składania wniosków za pomocą konta użytkownika oraz składania i odbioru innych pism, a także odbierania wiadomości przekazanych przez organ rejestrowy.

5. Identyfikator osoby fizycznej, imię lub imiona i nazwisko są ustalane na podstawie danych odpowiednio z kwalifikowanego podpisu elektronicznego, podpisu osobistego lub podpisu zaufanego albo na podstawie danych identyfikujących osobę fizyczną przekazanych za pomocą środka identyfikacji elektronicznej wydanego w systemie identyfikacji elektronicznej przyłączonym do węzła krajowego identyfikacji elektronicznej i zapisywane na koncie.

6. Zmiana hasła lub nazwy użytkownika wymaga potwierdzenia przez użytkownika konta podpisem zaufanym, kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem osobistym albo uwierzytelnienia przez użycie środka identyfikacji elektronicznej wydanego w systemie identyfikacji elektronicznej przyłączonym do węzła krajowego identyfikacji elektronicznej.

7. Zmiana lub dodanie imienia lub nazwiska lub dodanie identyfikatora osoby fizycznej wymaga ponownego potwierdzenia podpisem zaufanym, kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem osobistym albo uwierzytelnienia przez użycie środka identyfikacji elektronicznej wydanego w systemie identyfikacji elektronicznej przyłączonym do węzła krajowego identyfikacji elektronicznej.

8. Dodanie lub zmiana identyfikatora osoby fizycznej wymaga potwierdzenia, o którym mowa w ust. 7, umożliwiającego zweryfikowanie zgodności imienia i nazwiska z imieniem i nazwiskiem zapisanym na koncie.

9. Zmiana imienia lub nazwiska wymaga potwierdzenia, o którym mowa w ust. 7, umożliwiającego zweryfikowanie zgodności identyfikatora osoby fizycznej z identyfikatorem zapisanym na koncie.

10. W przypadku potrzeby dokonania zmiany, o której mowa w ust. 7 i braku możliwości jej potwierdzenia w sposób, o którym mowa w ust. 8 i 9, osoba fizyczna może zwrócić się z wnioskiem do organu rejestrowego, który po pozytywnej weryfikacji wniosku dokonuje zmian na koncie osoby fizycznej.

§ 25. 1. Osoba fizyczna może zostać uwierzytelniona w jeden z następujących sposobów:

1) przez wpisanie nazwy użytkownika i hasła;
2) przez użycie danych weryfikowanych za pomocą kwalifikowanego certyfikatu podpisu elektronicznego, który zawiera identyfikator zapisany na koncie;

3) przez użycie środka identyfikacji elektronicznej wydanego w systemie identyfikacji elektronicznej przyłączonym do węzła krajowego identyfikacji elektronicznej.

2. Po uwierzytelnieniu osobie fizycznej udostępnia się konto.

Rozdział 6

Przepis końcowy

§ 26. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem …

MINISTER INFRASTRUKTURY

WNIOSEK O DOKONANIE WPISU STATKU DO REJESTRU OKRĘTOWEGO W KSIĘDZE REJESTRU STAŁEGO/ APPLICATION FOR ENTRY OF A SHIP OR A SHIP UNDER CONSTRUCTION INTO THE SHIP REGISTER – PERMANENT REGISTER

……
Data/ Date

Imię i nazwisko lub nazwa osoby prawnej ……
Name or Company name ……
……

NIP ……

PESEL ……

Adres zamieszkania/siedziby ……
Address ……
……
……

Telefon kontaktowy / Phone number ……

Adres e-mail/ E-mail Address ……

Przedmiot wniosku/ subject of the request:

Na podstawie art. 24b § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski, proszę o zarejestrowanie statku morskiego o polskiej przynależności rejestrze okrętowym w księdze rejestru stałego.
Pursuant to the Article 24b § 1 of the Act of 18 September 2001 – Maritime Code, I hereby request the registration of a seagoing vessel of Polish nationality in the Ship Register (Permanent Register)

Rodzaj rejestracji (wybrać jedno)/ type of registration (choose one):

☐ ejestracja obowiązkowa (art. 23 § 1 Kodeksu morskiego) / Mandatory registration (Article 23 § 1 of the Maritime Code)

☐ ejestracja na wniosek – statek stanowiący własność obywatela Unii Europejskiej lub obywatela państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu lub podmiotu mającego siedzibę na terytorium Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (art. 23 § 4 pkt 1 Kodeksu morskiego) / Facultative registration – a ship owned by a citizen of the European Union or a citizen of a Member State of the European Free Trade Association or by an entity established in the territory of the European Union or in the territory of a Member State of the European Free Trade Association (Article 23 § 4 item 1 of the Maritime Code)

☐ ejestracja na wniosek – statek w budowie (art. 23 § 4 pkt 2 Kodeksu morskiego) / Facultative registration (Article 23 § 4 item 2 of the Maritime Code)

☐ ejestracja na wniosek – statek zwolniony z obowiązku wpisu do rejestru okrętowego (art. 23 § 4 pkt 3 Kodeksu morskiego) / Facultative registration – a ship exempt from the obligation to enter the ship register (Article 23 § 4 item 3 of the Maritime Code)

Czy wniosek dotyczy również wydania pozwolenia radiowego w służbie radiokomunikacji morskiej pozwalającego na używanie urządzenia radiowego na statku?/ Does the application also include an application for the issuance of a radio licence in the maritime radiocommunication service authorizing the use of radio equipment on board the vessel?

☐ ak/ Yes

☐ ie/ No

DANE STATKU/ SHIP DETAILS

1. Nazwa statku/ Name of the ship	
2. Poprzednia nazwa/ Previous name	
3. Poprzedni rejestr i data wykreślenia z tego rejestru/ Previous register and the date of deletion	
4. Numer IMO lub oznaczenie identyfikacyjne statku w budowie (jeśli został nadany)/ IMO number or identification of the ship under construction (if assigned):	
5. Sygnał wywoławczy (jeśli został nadany)/ Call sign (if assigned):	
4. Port macierzysty/ Home port:	
6. Rok i miejsce budowy (o ile znane)/ Year and place of construction (if known):	
7. Nazwa stoczni lub budowniczego (o ile znane)/ Name of shipyard or builder (if known):	
8. Rodzaj i przeznaczenie/ Type and purpose:	
9. Materiał główny/ Main material:	
10. Rodzaj napędu/ Propulsion type: Typ silnika/ Engine type: Moc napędu (kW)/ Propulsion power:	
11. Długość całkowita/ Overall length:	
12. Szerokość całkowita/Overall width:	
13. Pojemność statku/ Ship capacity	
14. Organ wystawiający świadectwo pomiarowe/ Authority Issuing the Tonnage Certificate	
15. Numer i data wystawienia świadectwa pomiarowego/ Authority Issuing the Tonnage Certificate, and the Number and Date of Issue of that Certificat	
16. Właściciel/ współwłaściciele (wraz z określeniem rodzaju współwłasności i udziałów we własności) i jego adres/ Owner/owners (including the type of joint ownership and ownership shares)and their address*:	

17. Podstawa nabycia własności statku/ Basis for the acquisition of vessel ownership:	
18. Armator i jego adres/ Shipowner and their address:	
19. Oznaczenie dokumentu zawierającego zgodę właściciela statku na uprawianie żeglugi przez armatora / Identification of the document containing the shipowner's consent for the operator to operate the vessel:	
20. Oznaczenie i adres pełnomocnika do doręczeń armatora/ Identification and address of the ship operator’s authorized representative for service of documents	
21. Przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku/ company responsible for the operation of the vessel	
22. Podstawa przejęcia odpowiedzialności za eksploatację statku/ Legal Basis for Assuming Responsibility for the Operation of the Vessel	
23. Oznaczenie i adres pełnomocnika do doręczeń podmiotu wskazanego w pkt. 21/ Identification and address of the representative for service of documents of the entity indicated in point 21	
24. Informacje o hipotece/ Mortgage information Kwota hipoteki/ Mortgage amount: Wierzyciel hipoteczny/ Mortgagee: Podstawa obciążenia/ Basis:	
25. Ograniczenia w rozporządzaniu statkiem/ Restrictions on Disposal of the Vessel Rodzaj ograniczenia/ Type of restriction: Podstawa/ Basis:	
26. Nazwa poprzedniego rejestru/ Name of the previous register: Data wykreślenia z poprzedniego rejestru/ Date of deletion from the previous register	

W razie potrzeby wpisania większej liczby danych, należy dodać wiersz (nie zmieniając numeracji)/
If you need to enter more data, add a row (without changing the numbering)

Dokumenty dołączone do wniosku potwierdzające dane zawarte w zgłoszeniu, w tym:
Documents attached to the application confirming the data provided in the application, including:
1. oryginał lub uwierzytelniony odpis dokumentu stwierdzającego nabycie własności lub współwłasności statku:
Original or a certified copy of the document confirming the acquisition of ownership or co-ownership of the vessel:

…….
2. dokument stwierdzający pełną nazwę i siedzibę osoby prawnej oraz wskazujący imiona i nazwiska osób upoważnionych do działania w imieniu tej osoby lub uwierzytelniony odpis z Krajowego Rejestru Sądowego:
Document confirming the full name and registered office of the legal entity and indicating the names and surnames of persons authorized to act on its behalf, or a certified copy of the National Court Register:

…….
3. dokument zatwierdzający nazwę statku lub statku w budowie lub inne jego oznaczenie oraz, w miarę możności, dokumenty stwierdzające poprzednie nazwy lub oznaczenia statku
a document approving the name of the ship or of the ship under construction or its other designation and, if possible, documents confirming the ship's previous names or designations

…….
4. dokument stwierdzający nadanie numeru identyfikacyjnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej/
a document confirming the assignment of an International Maritime Organization identification number

…….
5. dokument stwierdzający przydzielenie międzynarodowego sygnału wywoławczego / a document confirming the assignment of an international call sign

…….
6. świadectwo pomiarowe / measurement certificate

……
7. dokument stwierdzający rok i miejsce budowy statku oraz stocznię, w której statek został zbudowany, jeżeli zgłaszający posiada taki dokument
a document confirming the year and place of construction of the ship and the shipyard where the ship was built, if the applicant has such a document

……
8. oryginał lub uwierzytelniony odpis dokumentu uprawniającego armatora do żeglugi statkiem we własnym imieniu – jeżeli armator nie jest właścicielem statku:
Original or a certified copy of the document authorizing the shipowner to operate the vessel on their own behalf – if the shipowner is not the owner of the vessel

…….
9. dokument stanowiący podstawę przejęcia odpowiedzialności za eksploatację statku / document constituting the basis for assuming responsibility for the operation of the vessel:

……
10. dokumenty stanowiące podstawy pełnomocnictw do doręczeń dla pełnomocników do doręczeń armatora i przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za eksploatację statku/ Documents constituting the basis for the authorizations granted to the representatives for service of documents of the ship operator and the company responsible for the operation of the vessel

……

……
11. promesa wykreślenia a lub dowód wykreślenia – jeśli dotyczy :
Promise to cancel or suspend the registration or proof of cancellation or suspension – if applicable

…….

12. pisemne oświadczenie woli właściciela o ustanowieniu na jego statku hipoteki morskiej, spełniające wymagania art. 77 Kodeksu morskiego, bądź umowa o ustanowieniu hipoteki morskiej, w rozumieniu art. 84 § 1 Kodeksu morskiego, zawierające określenie wierzytelności pieniężnej, którą hipoteka ma zabezpieczać, albo mający moc prawną i stwierdzający wierzytelność tytuł wykonawczy lub odpowiednie postanowienie zabezpieczające – jeśli dotyczy
a written declaration of the owner's will to establish a maritime mortgage on his vessel, meeting the requirements of Article 77 of the Maritime Code, or an agreement on the establishment of a maritime mortgage, within the meaning of Article 84 § 1 of the Maritime Code, specifying the monetary claim that the mortgage is to secure, or a legally binding enforcement title confirming the claim or an appropriate security provision - if applicable

……

13. dokument obejmujący oświadczenie właściciela o ustanowieniu prawa zastawu lub ograniczeń w dysponowaniu statkiem – jeśli dotyczy
a document containing the owner's declaration of granting of a lien or a restriction on the disposal of the vessel - if applicable

……
14. Dowód uiszczenia opłaty rejestrowej / Proof of the payment of registration fees:

……
15. Świadectwo o banderze (jeśli je wydano) / Flag certificate (if issued):

……
16. Dowód potwierdzający miejsce zamieszkania armatora w Rzeczypospolitej Polskiej albo mieszczącą się w Rzeczypospolitej Polskiej siedzibę jego zakładu głównego lub oddziału / Proof confirming the place of residence of the ship operator in the Republic of Poland or the registered office of its principal establishment or branch located in the Republic of Poland:

……
17. Inne dokumenty/other documents:
……
……
……
……

……
Podpis / Signature

Załącznik 2

WNIOSEK O DOKONANIE WPISU STATKU DO REJESTRU OKRĘTOWEGO W KSIĘDZE REJESTRU TYMCZAOWEGO / APPLICATION FOR ENTRY OF A SHIP INTO THE SHIP REGISTER – TEMPORARY REGISTER

……

Data/ Date

Imię i nazwisko lub nazwa osoby prawnej ……
Name or Company name ……
……

NIP ……

PESEL ……

Adres zamieszkania/siedziby ……
Address ……
……
……

Telefon kontaktowy / Phone number ……

Adres e-mail/ E-mail Address ……

Przedmiot wniosku/ subject of the request:

Na podstawie art. 24b § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski, proszę o zarejestrowanie statku morskiego czasowej polskiej przynależności w rejestrze okrętowym w księdze rejestru tymczasowego.
Pursuant to the Article 24b § 1 of the Act of 18 September 2001 – Maritime Code, I hereby request the registration of a seagoing vessel of the seagoing vessel of temporary Polish nationality in the ship register, in the temporary register book.

Czy wniosek dotyczy również wydania pozwolenia radiowego w służbie razdiokomunikacji morskiej pozwalającego na używanie urządzenia radiowego na statku?/ Does the application also include an application for the issuance of a radio licence in the maritime radiocommunication service authorizing the use of radio equipment on board the vessel?

☐ ak/ Yes

☐ ie/ No

i

DANE STATKU/ SHIP DETAILS

1. Nazwa statku/ Name of the ship	
2. Poprzednia nazwa/ Previous name	
3. Poprzedni rejestr i data wykreślenia z tego rejestru/ Previous register and the date of deletion	

4. Numer IMO lub oznaczenie identyfikacyjne statku w budowie (jeśli został nadany)/ IMO number or identification of the ship under construction (if assigned):	
5. Sygnał wywoławczy/ Call sign:	
4. Port macierzysty/ Home port:	
6. Rok i miejsce budowy (o ile znane)/ Year and place of construction (if known):	
7. Nazwa stoczni lub budowniczego (o ile znane)/ Name of shipyard or builder (if known):	
8. Rodzaj i przeznaczenie/ Type and purpose:	
9. Materiał główny/ Main material:	
10. Rodzaj napędu/ Propulsion type: Typ silnika/ Engine type: Moc napędu (kW)/ Propulsion power:	
11. Długość całkowita/ Overall length:	
12. Szerokość całkowita/Overall width:	
13. Pojemność statku/ Ship capacity	
14. Organ wystawiający świadectwo pomiarowe/ Authority Issuing the Tonnage Certificate	
15. Numer i data wystawienia świadectwa pomiarowego/ Authority Issuing the Tonnage Certificate, and the Number and Date of Issue of that Certificat	
16. Właściciel/ współwłaściciele (wraz z określeniem rodzaju współwłasności i udziałów we własności) i jego adres/ Owner/owners (including the type of joint ownership and ownership shares)and their address*:	
17. Podstawa nabycia własności statku/ Basis for the acquisition of vessel ownership:	
18. Armator i jego adres/ Shipowner and their address:	
19. Oznaczenie dokumentu zawierającego zgodę właściciela statku na uprawianie żeglugi przez armatora / Identification of the document containing the shipowner's consent for the operator to operate the vessel:	
20. Oznaczenie i adres pełnomocnika do doręczeń armatora/ Identification and address of the ship operator’s authorized representative for service of documents	

21. Przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku/ company responsible for the operation of the vessel	
22. Podstawa przejęcia odpowiedzialności za eksploatację statku/ Legal Basis for Assuming Responsibility for the Operation of the Vessel	
23. Oznaczenie i adres pełnomocnika do doręczeń podmiotu wskazanego w pkt. 21/ Identification and address of the representative for service of documents of the entity indicated in point 21	
24. rejestr stały statku oraz nazwa i siedziba organu, który go prowadzi;/ the permanent register of the vessel and the name and registered office of the authority maintaining it	
25. Poprzednia przynależność statku i data jej zawieszenia/ the vessel's previous nationality and the date of its suspension	
26. Okres, na jaki statek uzyskał polską przynależność / the period for which the vessel obtained Polish nationality	
27. Oznaczenie decyzji właściwych władz państwa stałego rejestru statku, zwalniającej statek czasowo z dotychczasowej przynależności, lub promesy, o której mowa w art. 27 Kodeksu morskiego/ identification of the decision of the competent authorities of the state of the vessel's permanent registration releasing the vessel temporarily from its existing nationality, or of the undertaking referred to in Article 27 of the Maritime Code	
28. Oznaczenie i siedziba przedstawicielstwa armatora w Rzeczypospolitej Polskiej, (jeżeli zostało utworzone)/ the name and registered office of the ship operator's representative office in the Republic of Poland (if established)	

W razie potrzeby wpisania większej liczby danych, należy dodać wiersz (nie zmieniając numeracji)/
If you need to enter more data, add a row (without changing the numbering)

Dokumenty dołączone do wniosku potwierdzające dane zawarte w zgłoszeniu, w tym:
Documents attached to the application confirming the data provided in the application, including:
1. oryginał lub uwierzytelniony odpis dokumentu stwierdzającego nabycie własności lub współwłasności statku: Original or a certified copy of the document confirming the acquisition of ownership or co-ownership of the vessel:

…….
2. dokument stwierdzający pełną nazwę i siedzibę osoby prawnej oraz wskazujący imiona i nazwiska osób upoważnionych do działania w imieniu tej osoby lub uwierzytelniony odpis z Krajowego Rejestru Sądowego: Document confirming the full name and registered office of the legal entity and indicating the names and surnames of persons authorized to act on its behalf, or a certified copy of the National Court Register:

……

3. dokument zatwierdzający nazwę statku lub statku w budowie lub inne jego oznaczenie oraz, w miarę możności, dokumenty stwierdzające poprzednie nazwy lub oznaczenia statku
a document approving the name of the ship or of the ship under construction or its other designation and, if possible, documents confirming the ship's previous names or designations

……

4. dokument stwierdzający nadanie numeru identyfikacyjnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej/
a document confirming the assignment of an International Maritime Organization identification number

……

5. dokument stwierdzający przydzielenie międzynarodowego sygnału wywoławczego / a document confirming the assignment of an international call sign

……

6. świadectwo pomiarowe / measurement certificate

……

7. dokument stwierdzający rok i miejsce budowy statku oraz stocznię, w której statek został zbudowany, jeżeli zgłaszający posiada taki dokument
a document confirming the year and place of construction of the ship and the shipyard where the ship was built, if the applicant has such a document

……

8. oryginał lub uwierzytelniony odpis dokumentu uprawniającego armatora do żeglugi statkiem we własnym imieniu – jeżeli armator nie jest właścicielem statku:
Original or a certified copy of the document authorizing the shipowner to operate the vessel on their own behalf – if the shipowner is not the owner of the vessel

……

9. dokument stanowiący podstawę przejęcia odpowiedzialności za eksploatację statku / document constituting the basis for assuming responsibility for the operation of the vessel:

……

10. dokumenty stanowiące podstawy pełnomocnictw do doręczeń dla pełnomocników do doręczeń armatora i przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za eksploatację statku/ Documents constituting the basis for the authorizations granted to the representatives for service of documents of the ship operator and the company responsible for the operation of the vessel

……

……

11. promesa zawieszenia dotychczasowej przynależności lub dowód zawieszenia dotychczasowej przynależności
Promise to cancel or suspend the registration or proof of cancellation or suspension

……

12. odpis lub wyciąg ze stałego rejestru statku, zawierający opis statku, oznaczenie właściciela lub wszystkich współwłaścicieli oraz wpisane prawa zastawu i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem
an extract or copy from the ship's permanent register, containing a description of the ship, the name of the owner or all co-owners and the entered lien rights and restrictions on the disposal of the ship

……

13. decyzja zawierająca pisemną zgodę właściwych władz państwa stałego rejestru, właściciela lub wszystkich współwłaścicieli statku i wszystkich wierzycieli hipotecznych na nadanie statkowi czasowej polskiej przynależności oraz zapewnienie właściwych władz państwa stałego rejestru, że w czasie trwania polskiej przynależności statek nie

będzie uprawniony do podnoszenia bandery tego państwa, wraz ze wskazaniem danych kontaktowych pozwalających na przekazywanie informacji właściwym władzom państwa stałego rejestru/ a decision containing the written consent of the competent authorities of the state of the vessel's permanent registration, the owner or all co-owners of the vessel, and all mortgage creditors, to the assignment of temporary Polish nationality to the vessel, together with an assurance from the competent authorities of the state of the permanent registration that, during the period of the vessel's Polish nationality, the vessel will not be entitled to fly the flag of that state, including the contact details enabling information to be provided to the competent authorities of the state of permanent registration

……

14. zaświadczenie organu prowadzącego odpowiedni rejestr osób prawnych, stwierdzające pełną nazwę i siedzibę armatora lub siedzibę jego przedstawicielstwa w Rzeczypospolitej Polskiej, oraz datę i numer wpisania armatora do tego rejestru; albo dowód stwierdzający miejsce jego siedziby lub zamieszkania armatora w Rzeczypospolitej Polskiej

……

15. zobowiązanie do prowadzenia w Rzeczypospolitej Polskiej działalności, o której mowa w art. 13 § 1 pkt 2 Kodeksu morskiego

……

16. umowa, o której mowa w art. 13 § 1 pkt 2 Kodeksu morskiego

……

17. Dowód uiszczenia opłaty rejestrowej / Proof of the payment of registration fees:

……

18. Inne dokumenty/other documents:

……

……

……

……

……

Podpis / Signature

Załącznik 3

WNIOSEK O DOKONANIE WPISU STATKU W BUDOWIE DO REJESTRU OKRĘTOWEGO / APPLICATION FOR ENTRY OF A SHIP OR A SHIP UNDER CONSTRUCTION INTO THE SHIP REGISTER

……

Data/ Date

Imię i nazwisko lub nazwa osoby prawnej ……
Name or Company name ……
……

NIP ……

PESEL ……

Adres zamieszkania/siedziby ……
Address ……
……
……

Telefon kontaktowy / Phone number ……

Adres e-mail/ E-mail Address ……

Przedmiot wniosku/ subject of the request:

Na podstawie art. 24b § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski, proszę o zarejestrowanie statku w budowie w rejestrze okrętowym w księdze statku w budowie.
Pursuant to the Article 24b § 1 of the Act of 18 September 2001 – Maritime Code, I hereby request the registration of a vessel under construction in the ship register, in the vessel under construction register book.

Czy wniosek dotyczy również wydania pozwolenia radiowego w służbie radiokomunikacji morskiej pozwalającego na używanie urządzenia radiowego na statku?/ Does the application also include an application for the issuance of a radio licence in the maritime radiocommunication service authorizing the use of radio equipment on board the vessel?

☐ ak/ Yes

☐ ie/ No

DANE STATKU/ SHIP DETAILS

1. Oznaczenie identyfikacyjne statku w budowie/ identification of the vessel under construction	
2. Nazwa i siedziba stoczni lub budowniczego, który buduje statek/ name and registered office of the shipyard or builder constructing the vessel	
3. Oznaczenie umowy o budowę statku/ Shipbuilding contract designation:	

4. Data położenia stępki lub wykonania równorzędnej pracy konstrukcyjnej w miejscu wodowania / Date of keel laying or commencement of equivalent construction work at the launching site	
5. Numer budowy / Build number	
6. Właściciel/ współwłaściciele (wraz z określeniem rodzaju współwłasności i udziałów we własności) i jego adres/ Owner/owners (including the type of joint ownership and ownership shares)and their address*:	
7. Informacje o hipotece/ Mortgage information Kwota hipoteki/ Mortgage amount: Wierzyciel hipoteczny/ Mortgagee: Podstawa obciążenia/ Basis:	
8. Ograniczenia w rozporządzaniu statkiem/ Restrictions on Disposal of the Vessel Rodzaj ograniczenia/ Type of restriction: Podstawa/ Basis:	

W razie potrzeby wpisania większej liczby danych, należy dodać wiersz (nie zmieniając numeracji)/
If you need to enter more data, add a row (without changing the numbering)

Dokumenty dołączone do wniosku potwierdzające dane zawarte w zgłoszeniu, w tym:
Documents attached to the application confirming the data provided in the application, including:
1. dokument stwierdzający oznaczenie identyfikacyjne albo nazwę statku w budowie, datę położenia stępki lub wykonania równorzędnej pracy konstrukcyjnej w miejscu wodowania oraz numer budowy/
a document confirming the identification details or name of the vessel under construction, the date of keel laying or commencement of equivalent construction work at the launching site, and the build number::

…….
2. odpis umowy o budowę statku/
a copy of the shipbuilding contract:
…….

3. – zaświadczenie organu prowadzącego odpowiedni rejestr osób prawnych, stwierdzające pełną nazwę właściciela statku i jego siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej oraz datę i numer wpisania właściciela do tego rejestru, lub dowód stwierdzający miejsce siedziby lub zamieszkania właściciela w Rzeczypospolitej Polskiej. /
a certificate issued by the authority maintaining the relevant register of legal persons, confirming the full name of the vessel owner and its registered office in the Republic of Poland, as well as the date and number of entry of the owner in that register, or a document confirming the owner’s registered office or place of residence in the Republic of Poland.

…….
4. pisemne oświadczenie woli właściciela o ustanowieniu na jego statku w budowie hipoteki morskiej, spełniające wymagania art. 77 Kodeksu morskiego, bądź umowa o ustanowieniu hipoteki morskiej, w rozumieniu art. 84 § 1 Kodeksu morskiego, zawierające określenie wierzytelności pieniężnej, którą hipoteka ma zabezpieczać, albo mający

moc prawną i stwierdzający wierzytelność tytuł wykonawczy lub odpowiednie postanowienie zabezpieczające – jeśli dotyczy
a written declaration of the owner's will to establish a maritime mortgage on his vessel in construction, meeting the requirements of Article 77 of the Maritime Code, or an agreement on the establishment of a maritime mortgage, within the meaning of Article 84 § 1 of the Maritime Code, specifying the monetary claim that the mortgage is to secure, or a legally binding enforcement title confirming the claim or an appropriate security provision - if applicable

……
5. Dowód uiszczenia opłaty rejestrowej / Proof of the payment of registration fees:

……
6. Inne dokumenty/other documents:
……
……
……
……

……
Podpis / Signature

Załącznik 4

WNIOSEK O DOKONANIE WPISU HIPOTEKI MORSKIEJ /
APPLICATION FOR REGISTRATION OF A MARITIME MORTGAGE

……
Data/ Date

DANE WNIOSKODAWCY/ APPLICANT DETAILS

Nazwisko lub nazwa przedsiębiorstwa: ……
Name or name of the company: ……

Adres: ……
Address: ……

Unikalny numer identyfikacyjny, jeśli dotyczy: ……
Where applicable, the unique identification numer: ……

DANE STATKU/ SHIP DETAILS

Nazwa statku/ Vessel Name: ……

Numer rejestracyjny/ Registration Number: ……

DANE WIERZYCIELA HIPOTECZNEGO/MORTGAGE CREDITOR DETAILS

Nazwisko lub nazwa przedsiębiorstwa: ……
Name or name of the company: ……

Adres: ……
Address: ……

Unikalny numer identyfikacyjny, jeśli dotyczy: ……
Where applicable, the unique identification numer: ……

Przedmiot wniosku/ subject of the request:
Na podstawie art. 76 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski, proszę o dokonanie wpisu niżej określonej hipoteki morskiej do rejestru okrętowego.
Pursuant to Article 76 of the Act of 18 September 2001 – Maritime Code, I hereby request the entry of the maritime mortgage specified below into the ship register.

Kwota hipoteki/ amount of the mortgage: ……

Rodzaj hipoteki (wybrać jeden) / Type of mortgage (select one):

☐ stanowiona na podstawie oświadczenia woli, o którym mowa w art. 77 Kodeksu morskiego/
established on the basis of a declaration of intent referred to in Article 77 of the Maritime Code

☐ stanowiona na podstawie umowy, o której mowa w art. 84 Kodeksu morskiego/
established on the basis of an agreement referred to in Article 84 of the Maritime Code

☐ rzymusowa / statutory

Waluta/ currency: ……

Kwota gwarantowanego długu w kapitale/ ……
Amount of the guaranteed debt in principal: ……

Termin płatności/ Due Date: ……

Stopy procentowe/ Interest rates: ……

W przypadku należności przyszłych, elementy służące ……
do określenia kwoty należności, jej terminu płatności ……
i stopy procentowej / For future receivables, elements ……
used to determine the amount of the receivable, its ……
due date, and the interest rate: ……

Dokumenty dołączone do wniosku potwierdzające dane zawarte w zgłoszeniu, w tym:
Documents attached to the application confirming the data provided in the application, including:
1. Dokument rejestracyjny / registration document:

……
..

2. dokument, który ma stanowić podstawę wpisu hipoteki / Document constituting the basis for the registration of the mortgage

……
..

3. Umowa z wierzycielem hipotecznym, zawierająca określenie wierzytelności pieniężnej, którą hipoteka ma zabezpieczać / agreement with the mortgage creditor, specifying the monetary claim that the mortgage is to secure:

……
..

4. Dowód uiszczenia opłaty administracyjnej / Proof of the payment of the admnistrative fee:

……
..

5. Inne dokumenty/ other documents:

……
..

.....
..
.....
..

.....
Podpis / Signature

WZÓR

(strona 1)

RZECZPOSPOLITA POLSKA- REPUBLIC OF POLAND



CERTYFIKAT OKRĘTOWY W KSIĘDZE REJESTRU STAŁEGO
CERTIFICATE OF PERMANENT REGISTRY

Ważny do dnia/valid until ……..

Dyrektor Urzędu Morskiego w: ……..
Director of the Maritime Office in:

Zaświadcza, że dnia …….. Niżej opisany statek został wpisany do
Certifies that on: the ship described below was entered in

polskiego rejestru okrętowego pod nr……
Polish Permanent Register of Ships under No.

1. Nazwa statku …….. ……
   Name of ship
   poprzednie nazwy ……
   previous names (identifications)
2. Numer identyfikacyjny Międzynarodowej Organizacji Morskiej ……
   IMO identification number
3. Sygnał nadawczy……
   Call sign
4. Port macierzysty……
   Port of registry
5. Rok i miejsce budowy……
   Year and place of build
6. Nazwa stoczni, w której statek został zbudowany……
   Name of the shipyard in which the ship was built
7. Materiał główny……
   Main material
8. Rodzaj napędu……
   Propulsion
9. Rodzaj statku ……
   Type of the ship
10. Przeznaczenie statku……
    Purpose of the ship
11. Długość……
    Length
12. Szerokość……
    Breadth
13. Wysokość boczna na śródokręciu do górnego pokładu……
    Moulded depth amisdhips to upper deck
14. Pojemność brutto……
    Gross tonnage
15. Pojemność netto……
    Net tonnage
16. Świadectwo pomiarowe nr …… wystawione przez ……
    Tonnage Certificate No. issued by
    ……dnia ……
    on
17. Poprzedni rejestr i data wykreślenia ……..
    Previous registry and date of deletion

Statek ma polską przynależność i prawo do podnoszenia polskiej bandery
The ship has Polish nationality and is entitled to fly the Polish flag

Certyfikat niniejszy wydano na podstawie art. 36 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz.U. z 2023 r. poz. 1309)
This Certificate has been issued by virtue of art. 36 of the Maritime Code Act of the 18th September 2001
(Journal of Laws of 2023, item 1309)

Certyfikat niniejszy jest ważny do dnia ……
This Certificate is valid until

……dnia…… ……
dated (podpis – signature)

Pieczęć
seal

Właściciel

Owner

Numer bieżący Number of entrv	Właściciel, współwłaściciele (z oznaczeniem rodzaju współwłasności) Owner, co-owners (specifying the type of co-ownership)	Udziały we współwłasności Shares in the co--ownership
1	2	3

Podstawa nabycia własności lub udziału we współwłasności. Wzmianki i ostrzeżenia Title of ownership or of shares in co-ownership. Notes and registrations
4

Właściciel - Owner

Armator, przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku - Ship Operator, Company Responsible for the Operation of the Vessel

1. Oznaczenie i adres armatora …….. ……
   Name and address of the ship operator

2. Oznaczenie i adres przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za eksploatację statku ……
   Name and address of the company responsible for the operation of the vessel

Hipoteka - Mortgage

1. Rodzaj hipoteki i data wpisu ……. ……..
   Type of the mortgage and the date of registration

2. Kwota hipoteki ……
   Mortgage amount

3. Ograniczenie w rozporządzaniu statkiem, ……..
   treść ograniczenia, data wpisu ……
   Restriction on the disposal of the vessel, particulars
   of the restriction, and date of registration

WZÓR

(strona 1)

RZECZPOSPOLITA POLSKA- REPUBLIC OF POLAND



CERTYFIKAT OKRĘTOWY W KSIĘDZE REJESTRU TYMCZASOWEGO
CERTIFICATE OF TEMPORARY REGISTRY

Ważny do dnia/valid until ……

Dyrektor Urzędu Morskiego w: ……
Director of the Maritime Office in:

Zaświadcza, że dnia …… niżej opisany statek został wpisany do
Certifies that on: the ship as described below was entered on

polskiego rejestru okrętowego tymczasowego pod nr……
Polish Temporary Register of Ships under No.

1. Nazwa statku …… ……
   Name of ship
   poprzednie nazwy ……
   previous names (identifications)
2. Numer identyfikacyjny Międzynarodowej Organizacji Morskiej ……
   IMO identification number
3. Sygnał nadawczy……
   Call sign
4. Port macierzysty……
   Port of registry
5. Rok i miejsce budowy……
   Year and place of build
6. Nazwa stoczni, w której statek został zbudowany……
   Name of the shipyard in which the ship was built
7. Materiał główny……
   Main material
8. Rodzaj napędu……
   Propulsion
9. Rodzaj statku ……
   Type of the ship
10. Przeznaczenie statku……
    Purpose of the ship
11. Długość……
    Length
12. Szerokość……
    Breadth
13. Wysokość boczna na śródokręciu do górnego pokładu……
    Moulded depth amisdhips to upper deck
14. Pojemność brutto……
    Gross tonnage
15. Pojemność netto……
    Net tonnage
16. Świadectwo pomiarowe nr …… wystawione przez ……
    Tonnage Certificate No. issued by
    ……dnia ……
    on
17. Rejestr stały statku ……prowadzony przez……
    Permanent Register of Ships kept by

poprzednia przynależność statku……
Ship's previous nationality

i data jej zawieszenia……
and the date of its suspension

Statek uzyskał czasową polską przynależność od dnia…… do dnia ……
The ship has obtained temporary Polish nationality effective from to

i prawo do podnoszenia w tym czasie polskiej bandery
ad the right to fly Polish flag during that time

Certyfikat niniejszy wydano na podstawie art. 36 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz.U. z 2023 r. poz. 1309)
This Certificate has been issued by virtue of art. 36 of the Maritime Code Act of the 18th September 2001
(Journal of Laws of 2023, item 1309)

Certyfikat niniejszy jest ważny do dnia ……
This Certificate is valid until

……dnia…… ……
dated (podpis – signature)

Pieczęć
seal

Właściciel, armator

Owner, ship's operator

Numer bieżący Number of entry	Armator Ship's operator	Właściciel, współwłaściciele (z oznaczeniem rodzaju współwłasności oraz udziału) Owner, co-owner(s) (specifying the type of co-ownership and the ownership share of each co-owner)
1	2	3

Wzmianki i ostrzeżenia Notes and restrictions
4

Oznaczenie i adres przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za eksploatację statku ……

Name and address of the company responsible for the operation of the vessel

Decyzja o czasowej polskiej przynależności, wydane przez Dyrektora Urzędu Morskiego w……

Decision on the Grant of Temporary Polish Nationality, Issued by the Director of the Maritime Office in

Sygnatura aktu i data decyzji……

File No. And date of decision

WZÓR

(strona 1)

RZECZPOSPOLITA POLSKA- REPUBLIC OF POLAND



CERTYFIKAT STATKU W BUDOWIE

CERTIFICATE OF REGISTRY OF SHIP UNDER CONSTRUCTION

Ważny do dnia/valid until ……..

Dyrektor Urzędu Morskiego w: …….
Director of the Maritime Office in:

Zaświadcza, że dnia …….. Niżej opisany statek w budowie został
Certifies that on: the ship under construction as described below was

wpisany do polskiego rejestru okrętowego statków w budowie pod nr……..
entered on Polish Register of Ships under construction under No.

18. Oznaczenie identyfikacyjne statku w budowie (nazwa)……..
    Identification of the ship under construction (name)
19. Data położenia stępki lub wykonania równorzędnej pracy konstrukcyjnej……..
    Date on which the keel was laid, or date on which similar construction was made
    Nr budowy……
    Yard No.
20. Umowa o budowę……
    Building contract, date of signing
    data zawarcia ……..
    date of signing
21. Termin wykonania……
    Date of delivery
22. Stocznia……..
    Shipyard
    ……..
23. Właściciel lub współwłaściciele statku w budowie……
    Owner or co-owners of ship under construction
    ……
    ……

Certyfikat niniejszy wydano na podstawie art. 36 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz.U. z 2023 r. poz. 1309)
This Certificate has been issued by virtue of art. 36 of the Maritime Code Act of the 18th September 2001 (Journal of Laws of 2023, item 1309)

Certyfikat niniejszy jest ważny do dnia ……
This Certificate is valid until

…….dnia…… ……..
dated (podpis – signature)

Pieczęć
seal

Właściciel

Owner

Numer bieżący Number of entrv	Właściciel, współwłaściciele (z oznaczeniem rodzaju współwłasności) Owner, co-owners (specifying the type of co-ownership)	Udziały we współwłasności Shares in the co--ownership
1	2	3

Podstawa nabycia własności lub udziału we współwłasności. Wzmianki i ostrzeżenia Title of ownership or of shares in co-ownership. Notes and registrations
4

Hipoteka

Mortgage

4. Rodzaj hipoteki i data wpisu ……. ……..
   Type of the mortgage and the date of registration

5. Kwota hipoteki ……..
   Mortgage amount

6. Ograniczenie w rozporządzaniu statkiem, ……..
   treść ograniczenia, data wpisu ……
   Restriction on the disposal of the vessel, particulars
   of the restriction, and date of registration

Uzasadnienie

Potrzeba wydania projektowanego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestrowego wynika z art. 22a § 4 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309, z późn. zm.).

Rozdział 2 rozporządzenia – „sposób prowadzenia rejestru okrętowego" – szczegółowo reguluje strukturę rejestru i ksiąg rejestrowych w sposób zgodny przepisami ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski, w szczególności jego art. 22c oraz art. 29 określającego zakres danych wpisywanych do rejestru. Ponadto w dziale I dookreśla się sposób postępowania w zakresie wpisu w przypadku przelewu jednej z kilku wierzytelności zabezpieczonych hipoteką morską oraz wskazuje się niektóre funkcjonalności techniczne, które musi mieć system teleinformatyczny rejestru.

Rozdział 3 rozporządzenia – „postępowanie w sprawach rejestrowych. Zgłoszenia i wnioski" – określa treść wniosków: o wpis do rejestru i wydanie certyfikatu rejestrowego (wraz z załączaną dokumentacją) oraz o wpis hipoteki do rejestru. Wzory tych wniosków określają załączniki: 1 (w odniesieniu do wpisu do księgi rejestru stałego), 2 (wpis do księgi rejestru tymczasowego), 3 (wpis statku w budowie) i 4 (wpis hipoteki). Ponadto w dziale II uregulowano niektóre techniczne aspekty trybu postępowania rejestrowego, które co do zasady zostało uregulowane na poziomie kodeksowym. Określono sposób postępowania z wnioskiem i dokumentacją w formie papierowej, sposób postępowania w przypadku, gdy wymagany dokument został przedstawiony organowi rejestrowemu w związku z inną sprawą rejestrową, a także kwestie dokonywania wpisów.

Rozdział 4 rozporządzenia – „dokumenty rejestrowe" – określa zakres danych, jakie zawierają certyfikaty okrętowe. Wzór certyfikatu okrętowego w księdze rejestru stałego określa przy tym załącznik nr 5 do rozporządzenia, wzór certyfikatu okrętowego w księdze rejestru tymczasowego – załącznik nr 6, a wzór certyfikatu statku w budowie – załącznik nr 7.

Rozdział 5 rozporządzenia – „konto użytkownika" – określa sposób zakładania konta użytkownika.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. z 2002 r. poz. 2039, z późn. zm.), ponieważ nie stanowi przepisów technicznych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404). W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42

– Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), projekt rozporządzenia nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936) i stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania go do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Nie jest możliwe osiągnięcie postawionego przed projektem rozporządzenia celu polegającego na zapewnieniu aktualności obowiązujących przepisów przy użyciu innych środków, bowiem kwestia ta jest regulowana na poziomie aktu wykonawczego do ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski.

Projekt rozporządzenia nie będzie miał negatywnych skutków społeczno-gospodarczych, ani nie będzie wywierał wpływu na działanie mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Regulacja jest zgodna z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2025 r. poz. 1480, z późn. zm.).

Projekt nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców w zakresie określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylającego decyzję Komisji 2008/49/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1).

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Projekt rozporządzenia nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia został ujęty w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury pod poz. … .

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestrowego **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Infrastruktury **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Arkadiusz Marchewka – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu** Grzegorz Bryl, Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Ministerstwo Infrastruktury, e-mail: grzegorz.bryl@mi.gov.pl	**Data sporządzenia** **06.11.2026** **Źródło:** Upoważnienie ustawowe: art. 22a § 4 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309, z późn. zm.) **Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury:**

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba wydania nowego rozporządzenia wynika z przepisów znowelizowanej ustawą z dnia … o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą (Dz. U. …) ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski. Ww. ustawa o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą zmieniła bowiem zasady i tryb rejestracji statków w rejestrze okrętowym, w tym przeniosła procedurę rejestracji z izb morskich do urzędów morskich oraz zgodnie z którą ma zostać utworzony systemu teleinformatycznego, w którym będzie prowadzony w formie elektronicznej rejestr okrętowy.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projektowana regulacja przewiduje wydanie nowego rozporządzenia określającego sposób prowadzenia rejestru okrętowego i tryb postępowania rejestrowego, sposób zakładania konta użytkownika, wzór wniosku o wpis statku do rejestru oraz wniosku o wpis hipoteki morskiej, wzór certyfikatu okrętowego i certyfikatu statku w budowie. Rozporządzenie częściowo (z wyjątkiem zagadnień opłat rejestrowych, regulowanych na gruncie projektowanych przepisów kodeksowych innym rozporządzeniem) zastępuje merytorycznie dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestrowego z dnia 23 stycznia 2003 r. (Dz. U. poz. 400).

Rozdział 2 rozporządzenia – „sposób prowadzenia rejestru okrętowego” – szczegółowo reguluje strukturę rejestru i ksiąg rejestrowych w sposób zgodny z przepisami ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski , w szczególności jego art. 22b oraz art. 29 określającego zakres danych wpisywanych do rejestru. Ponadto w dziale I dookreśla się sposób postępowania w zakresie wpisu w przypadku przelewu jednej z kilku wierzytelności zabezpieczonych hipoteką morską oraz wskazuje się niektóre funkcjonalności techniczne, które musi mieć system teleinformatyczny rejestru.

Rozdział 3 rozporządzenia – „postępowanie w sprawach rejestrowych. Zgłoszenia i wnioski” – określa treść wniosków: o wpis do rejestru i wydanie certyfikatu rejestrowego (wraz z załączaną dokumentacją) oraz o wpis hipoteki do rejestru. Wzory tych wniosków określają załączniki: 1 (w odniesieniu do wpisu do księgi rejestru stałego), 2 (wpis do księgi rejestru tymczasowego), 3 (wpis statku w budowie) i 4 (wpis hipoteki). Ponadto w dziale II uregulowano niektóre techniczne aspekty trybu postępowania rejestrowego, które co do zasady zostało uregulowane na poziomie kodeksowym. Określono sposób postępowania z wnioskiem i dokumentacją w formie papierowej, sposób postępowania w przypadku, gdy wymagany dokument został przedstawiony organowi rejestrowemu w związku z inną sprawą rejestrową, a także kwestie dokonywania wpisów.

Rozdział 4 rozporządzenia – „dokumenty rejestrowe” – określa zakres danych, jakie zawierają certyfikaty okrętowe. Wzór certyfikatu okrętowego w księdze rejestru stałego określa przy tym załącznik nr 5 do rozporządzenia, wzór certyfikatu okrętowego w księdze rejestru tymczasowego – załącznik nr 6, a wzór certyfikatu statku w budowie – załącznik nr 7.

W rozdziale 5 rozporządzenia określa się sposób tworzenia konta użytkownika.

Nie jest możliwe osiągnięcie celów za pomocą innych środków, ze względu na obligatoryjne upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Proponowane przepisy są przepisami wykonawczymi w stosunku do ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski , a ich charakter wyklucza potrzebę dokonywania porównań międzynarodowych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Urząd morski będący organem rejestrowym	1	Ustawa o rejestracji statków pod polską banderą	Prowadzenie rejestru okrętowego o strukturze określonej w przepisach rozporządzenia, wydawanie dokumentów zgodnych z wzorami określonymi w rozporządzeniu.
Właściciele i armatorzy statków o polskiej przynależności	151 statków	Urzędy morskie, izby morskie	Składanie wniosków o strukturze określonej w rozporządzeniu i wzorach.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Stosowanie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404) projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany do opinii Rady Dialogu Społecznego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z …… r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	*Łącznie (0-10)*
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	-

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego. Koszty utworzenia i prowadzenia systemu teleinformatycznego rejestru oraz wykonywania zadań rejestrowych są skutkami finansowymi ustawy o rejestracji statków pod polską banderą i zostały wykazane we właściwej Ocenie Skutków Regulacji.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	*Łącznie (0-10)*
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z …… r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
	niepełnosprawni oraz osoby starsze	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu.						
	niepełnosprawni oraz osoby starsze	Brak wpływu.						
Niemierzalne		Brak wpływu.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Projekt rozporządzenia nie będzie oddziaływał na osoby niepełnosprawne i starsze. Projekt rozporządzenia nie reguluje warunków rozpoczynania, prowadzenia i zakończenia działalności gospodarczej.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: …	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: …
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy

Komentarz: Projekt rozporządzenia nie nakłada nowych obciążeń regulacyjnych. Projekt nie nakłada na przedsiębiorców nowych obciążeń administracyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐sądy administracyjne, powszechne lub wojskowe ☐ inne: …	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	Brak wpływu

11.Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projekt rozporządzenia wejdzie w życie z dniem …

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się ewaluacji projektu rozporządzenia.

13.Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

Projekt

R O Z P O R Z Ą D Z E N I E

M I N I S T R A I N F R A S T R U K T U R Y [1)]

z dnia

w sprawie określenia dyrektora urzędu morskiego właściwego do prowadzenia rejestru okrętowego oraz administrowania systemem teleinformatycznym służącym do prowadzenia rejestru okrętowego

Na podstawie art. 22a § 5 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309 oraz z 2026 r. poz. 1004 i …) zarządza się, co następuje:

§ 1. Dyrektorem urzędu morskiego właściwym do prowadzenia rejestru okrętowego oraz administrowania systemem teleinformatycznym służącym do prowadzenia rejestru okrętowego jest Dyrektor Urzędu Morskiego w …..

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ….

MINISTER INFRASTRUKTURY

[1)] Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

Uzasadnienie

Potrzeba wydania projektowanego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie określenia dyrektora urzędu morskiego właściwego do prowadzenia rejestru okrętowego oraz administrowania systemem teleinformatycznym służącym do prowadzenia rejestru okrętowego wynika z art. 22a § 5 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309, z późn. zm.).

Rozporządzenie określa, że organem rejestrowym w rozumieniu ww. ustawy jest Dyrektor Urzędu Morskiego w….

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. z 2002 r. poz. 2039, z późn. zm.), ponieważ nie stanowi przepisów technicznych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404). W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), projekt rozporządzenia nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936) i stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania go do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Nie jest możliwe osiągnięcie postawionego przed projektem rozporządzenia celu polegającego na zapewnieniu aktualności obowiązujących przepisów przy użyciu innych środków, bowiem kwestia ta jest regulowana na poziomie aktu wykonawczego do ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski.

Projekt rozporządzenia nie będzie miał negatywnych skutków społeczno-gospodarczych, ani nie będzie wywierał wpływu na działanie mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Regulacja jest zgodna z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2025 r. poz. 1480, z późn. zm.).

Projekt nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców w zakresie określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylającego decyzję Komisji 2008/49/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1).

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Projekt rozporządzenia nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia został ujęty w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury pod poz. … .

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie określenia dyrektora urzędu morskiego właściwego do prowadzenia rejestru okrętowego oraz administrowania systemem teleinformatycznym służącym do prowadzenia rejestru okrętowego **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Infrastruktury **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Arkadiusz Marchewka – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu** Grzegorz Bryl, Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Ministerstwo Infrastruktury, e-mail: grzegorz.bryl@mi.gov.pl	**Data sporządzenia** **06.11.2026** **Źródło:** Upoważnienie ustawowe: art. 22a § 5 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309, z późn. zm.) **Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury:**

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba określenia dyrektora urzędu morskiego, któremu powierzone zostanie prowadzenie rejestru okrętowego oraz administrowanie systemem teleinformatycznym służącym do prowadzenia rejestru okrętowego wynika z przepisów projektowanej ustawy o rejestracji statków pod polską banderą.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projektowana regulacja przewiduje określenie, że organem rejestrowym w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski jest Dyrektor Urzędu Morskiego w …..

Nie jest możliwe osiągnięcie celów za pomocą innych środków ze względu na obligatoryjne upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Proponowane przepisy są przepisami wykonawczymi w stosunku do ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski , a ich charakter wyklucza potrzebę dokonywania porównań międzynarodowych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Dyrektor Urzędu Morskiego w…	1	projekt rozporządzenia	Wykonywanie zadań organu rejestrowego
Właściciele i armatorzy statków o polskiej przynależności	151 statków	Urzędy morskie, izby morskie	

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Stosowanie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404) projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany do opinii Rady Dialogu Społecznego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z …… r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	*Łącznie (0-10)*
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	-
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego. Koszty utworzenia i prowadzenia systemu teleinformatycznego rejestru oraz wykonywania zadań rejestrowych są skutkami finansowymi ustawy o rejestracji statków pod polską banderą i zostały wykazane we właściwej Ocenie Skutków Regulacji.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	*Łącznie (0-10)*
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z …… r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
	niepełnosprawni oraz osoby starsze	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.						

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu.
	niepełnosprawni oraz osoby starsze	Brak wpływu.
Niemierzalne		Brak wpływu.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Projekt rozporządzenia nie będzie oddziaływał na osoby niepełnosprawne i starsze. Projekt rozporządzenia nie reguluje warunków rozpoczynania, prowadzenia i zakończenia działalności gospodarczej.	

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: …	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: …
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy

Komentarz: Projekt rozporządzenia nie nakłada nowych obciążeń regulacyjnych. Projekt nie nakłada na przedsiębiorców nowych obciążeń administracyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐sądy administracyjne, powszechne lub wojskowe ☐ inne: …	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	Brak wpływu

11.Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projekt rozporządzenia wchodzi w dniu…

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie jest planowana ewaluacja projektu rozporządzenia. Rozporządzenie to jest bowiem aktem jednorazowym dotyczącym wyznaczenia organu.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)
Brak.

Projekt

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY[1)]

z dnia

w sprawie wysokości opłat rejestrowych

Na podstawie art. 26 § 17 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309 oraz z 2026 r. poz. 1004 i …) zarządza się, co następuje:

§ 1. W postępowaniu rejestrowym pobiera się:

1) opłatę w podstawowej wysokości …. – od wniosku o wpis do rejestru okrętowego i wydanie certyfikatu okrętowego;
2) opłatę w podstawowej wysokości …. – od wniosku o wpis o zmianie danych w rejestrze okrętowym;
3) opłatę w wysokości …. za stronę odpisu lub wyciągu z rejestru okrętowego – od wniosku o wydanie odpisu lub wyciągu z rejestru okrętowego;
4) opłatę w podstawowej wysokości …. – od wniosku o wpis o ustanowieniu lub wykreśleniu hipoteki morskiej;
5) opłatę w podstawowej wysokości …. – od wniosku o wpis ograniczeń w rozporządzaniu statkiem lub o ich wykreśleniu;
6) opłatę w podstawowej wysokości …. – od wniosku o rezerwację nazwy dla statku;
7) opłatę stałą w wysokości …. – od rozpatrzenia innych niż wskazane w pkt 1-6 wniosków oraz od złożonych środków odwoławczych, z wyjątkiem tych, które dotyczą wymiaru opłaty;
8) opłatę kancelaryjną w wysokości…..– za jedną stronicę wydanego dokumentu. od wydania zaświadczeń, odpisów i dokumentów innych, niż odpis lub wyciąg z rejestru okrętowego.

§ 2. Opłatę stałą pobiera się od przyjęcia każdego zgłoszenia lub wniosku wszczynającego postępowanie albo samodzielną część postępowania, w tym od przyjęcia wniosku o wykreślenie statku z rejestru okrętowego.

§ 3. 1. W przypadku opłaty kancelaryjnej jeżeli dla dokumentu nie ma ustalonego formularza, 25 wierszy tekstu liczy się za stronicę. Każdą rozpoczętą stronicę liczy się za całą.

[1)] Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

2. Jeżeli dokument sporządzany jest w języku obcym albo zawiera tabelę, opłatę kancelaryjną pobiera się w podwójnej wysokości.

§ 4. Podstawowa wysokość opłaty rocznej, o której mowa w art. 26 § 6 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski , wynosi….

§ 5. Opłaty, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1–3, 5 i 6 oraz w § 4 wynoszą dla statków:
1) do 100 jednostek oraz statków, których pomiar nie został przeprowadzony – 100 %,
2) powyżej 100 jednostek do 1000 jednostek – 200 %,
3) powyżej 1000 jednostek do 10000 jednostek – 300 %,
4) powyżej 10000 jednostek do 50000 jednostek – 400 %,
5) powyżej 50000 jednostek – 500 %
– podstawowej wysokości określonej w § 1 i 5.

§ 6. Opłata od statków używanych wyłącznie do celów naukowo-badawczych wynosi 30 % opłaty ustalonej na podstawie przepisów § 1, 4 i 5.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie…..

MINISTER INFRASTRUKTURY

Uzasadnienie

Potrzeba wydania projektowanego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłat rejestrowych wynika z art. 26 § 17 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309, z późn. zm.).

Rozporządzenie w § 1 określa rodzaje opłat pobieranych w postępowaniu rejestrowym zgodnie z art. 26 Kodeksu morskiego, a także określa podstawową wysokość opłat od wniosków, a w przypadku wniosku o wydanie odpisu lub wyciągu z rejestru okrętowego - wysokość opłaty za stronę odpisu lub wyciągu z rejestru okrętowego. § 2 reguluje zaś opłatę stałą, a § 3 opłatę kancelaryjną. W § 4 określa się podstawową wysokość opłaty rocznej. Opłaty należne obliczane będą na podstawie § 5, który określa wysokość opłaty w zależności od wielkości statku, jako wielokrotności podstawowej wysokości opłat określonej w § 1 i 4. W § 6 określa się obniżone opłaty zależne od sposobu eksploatacji statku.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. z 2002 r. poz. 2039, z późn. zm.), ponieważ nie stanowi przepisów technicznych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404). W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), projekt rozporządzenia nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936) i stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania go do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Nie jest możliwe osiągnięcie postawionego przed projektem rozporządzenia celu polegającego na zapewnieniu aktualności obowiązujących przepisów przy użyciu innych środków, bowiem kwestia ta jest regulowana na poziomie aktu wykonawczego do ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski.

Projekt rozporządzenia nie będzie miał negatywnych skutków społeczno-gospodarczych, ani nie będzie wywierał wpływu na działanie mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Regulacja jest zgodna z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2025 r. poz. 1480, z późn. zm.).

Projekt nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców w zakresie określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października

2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylającego decyzję Komisji 2008/49/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1).

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Projekt rozporządzenia nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia został ujęty w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury pod poz. … .

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłat rejestrowych **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Infrastruktury **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Arkadiusz Marchewka – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu** Grzegorz Bryl, Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Ministerstwo Infrastruktury, e-mail: grzegorz.bryl@mi.gov.pl	**Data sporządzenia** **06.11.2026** **Źródło:** Upoważnienie ustawowe: art. 26 § 17 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309, z późn. zm.) **Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury:**

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba wydania nowego rozporządzenia wynika z przepisów ustawy z dnia …. o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą (Dz. U. ….), która zmienia system opłat rejestrowych w rejestrze okrętowym.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projektowana regulacja przewiduje wydanie nowego rozporządzenia określającego wysokość opłat rejestrowych. Rozporządzenie częściowo (w zakresie opłat rejestrowych) zastępuje merytorycznie dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestrowego z dnia 23 stycznia 2003 r. (Dz. U. poz. 400).

§ 1 określa wysokość poszczególnych rodzajów opłat pobieranych w postępowaniu rejestrowym, a także określa podstawową wysokość opłat od wniosków, a w przypadku wniosku o wydanie odpisu lub wyciągu z rejestru okrętowego - wysokość opłaty za stronę odpisu lub wyciągu z rejestru okrętowego. § 2 reguluje zaś opłatę stałą, a § 3 opłatę kancelaryjną.. W § 4 określa się podstawową wysokość opłaty rocznej. Opłaty należne obliczane będą na podstawie § 5, który określa wysokość opłaty w zależności od wielkości statku, jako wielokrotności podstawowej wysokości opłat określonej w § 1 i 4. W § 6 określa się obniżone opłaty zależne od sposobu eksploatacji statku – obniżoną opłatę używanych wyłącznie do celów naukowo-badawczych.

Nie jest możliwe osiągnięcie celów za pomocą innych środków, ze względu na obligatoryjne upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Proponowane przepisy są przepisami wykonawczymi w stosunku do Kodeksu morskiego, a ich charakter wyklucza potrzebę dokonywania porównań międzynarodowych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Dyrektor urzędu morskiego będący organem rejestrowym	1	Ustawa o rejestracji statków pod polską banderą	Pobieranie opłat w wysokości określonej w rozporządzeniu.

Właściciele i armatorzy statków o polskiej przynależności	151 statków	Urzędy morskie, izby morskie	Ponoszenie opłat w wysokości określonej w rozporządzeniu.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Stosowanie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404) projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany do opinii Rady Dialogu Społecznego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z …… r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	*Łącznie (0-10)*
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	-
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego. Koszty utworzenia i prowadzenia systemu teleinformatycznego rejestru oraz wykonywania zadań rejestrowych są skutkami finansowymi ustawy o rejestracji statków pod polską banderą i zostały wykazane we właściwej Ocenie Skutków Regulacji.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

	Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	*Łącznie (0-10)*
duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-

W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z …… r.)	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
	niepełnosprawni oraz osoby starsze	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu.						
	niepełnosprawni oraz osoby starsze	Brak wpływu.						
Niemierzalne		Brak wpływu.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Projekt rozporządzenia nie będzie oddziaływał na osoby niepełnosprawne i starsze. Projekt rozporządzenia nie reguluje warunków rozpoczynania, prowadzenia i zakończenia działalności gospodarczej.							

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: …	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: …
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy

Komentarz: Projekt rozporządzenia nie nakłada nowych obciążeń regulacyjnych. Projekt nie nakłada na przedsiębiorców nowych obciążeń administracyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐sądy administracyjne, powszechne lub wojskowe ☐ inne: …	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	Brak wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego
Projekt rozporządzenia wchodzi w życie po upływie…
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?
Nie jest planowana ewaluacja projektu rozporządzenia, ponieważ ma ono charakter wykonawczy w stosunku do merytorycznych przepisów ustawy.
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)
Brak.

Projekt

R O Z P O R Z Ą D Z E N I E

M I N I S T R A I N F R A S T R U K T U R Y [1)]

z dnia

w sprawie prowadzenia dzienników statku o polskiej przynależności

Na podstawie art. 52 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2026 r. poz. 1004 i …) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa rodzaje i sposób prowadzenia dzienników, wzory dzienników w formie papierowej i zawartość dzienników w formie elektronicznej, treść zapisów z podróży morskiej statku bezpokładowego oraz wymagania dotyczące sposobu ich prowadzenia, a także sposób przechowywania tych dokumentów.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o GMDSS należy przez to rozumieć Światowy Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa.

§ 3. 1. Na statkach, z zastrzeżeniem ust. 2–4 i § 5, prowadzi się dziennik:

1) pokładowy;
2) maszynowy;
3) GMDSS.

2. W żegludze krajowej:

1) na statkach rybackich o długości do 45 metrów,
2) na statkach pasażerskich o pojemności brutto poniżej 250 i mocy maszyn poniżej 400 kW

– prowadzi się dziennik pokładowo-maszynowy.

3. W żegludze międzynarodowej na statku rybackim o długości do 24 metrów prowadzi się dziennik, o którym mowa w ust. 2.

4. Na wniosek armatora dyrektor urzędu morskiego będący organem inspekcyjnym inspekcji państwa bandery, o którym mowa w art. 18 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U z 2026 r. poz. 529 i …) może wyrazić zgodę na

---

[1)] Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

prowadzenie dziennika pokładowo-maszynowego dla statków innych niż określone w ust. 2 i 3.

§ 4. 1. Wzór dziennika pokładowego prowadzonego w postaci papierowej określa załącznik nr 1 do rozporządzenia. Jeżeli dziennik prowadzony jest w postaci elektronicznej, musi on zawierać wszystkie dane wskazane we wzorze dziennika prowadzonego w formie papierowej.

2. Wzór dziennika maszynowego prowadzonego w postaci papierowej określa załącznik nr 2 do rozporządzenia. Jeżeli dziennik prowadzony jest w postaci elektronicznej, musi on zawierać wszystkie dane wskazane we wzorze dziennika prowadzonego w formie papierowej.

3. Wzór dziennika GMDSS prowadzonego w postaci papierowej określa załącznik nr 3 do rozporządzenia. Jeżeli dziennik prowadzony jest w postaci elektronicznej, musi on zawierać wszystkie dane wskazane we wzorze dziennika prowadzonego w formie papierowej.

4. Wzór dziennika pokładowo-maszynowego prowadzonego w postaci papierowej określa załącznik nr 4 do rozporządzenia. Jeżeli dziennik prowadzony jest w postaci elektronicznej, musi on zawierać wszystkie dane wskazane we wzorze dziennika prowadzonego w formie papierowej.

§ 5. Kierownik statku bezpokładowego sporządza zapisy z podróży w dowolnej formie, przy zachowaniu następujących wymagań:

1) zapisy dokonywane są przez kierownika jednostki niezwłocznie po każdej podróży morskiej;
2) zapisy obejmują informacje dotyczące w szczególności:
   a) daty i godziny wyjścia z portu oraz powrotu do portu,
   b) imiennego składu załogi,
   c) danych innych osób uczestniczących w podróży morskiej,
   d) czynności wykonywanych w trakcie podróży morskiej,
   e) istotnych zdarzeń w trakcie podróży morskiej;
3) zapisy są przechowywane na lądzie przez okres 2 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym odbyła się podróż morska;
4) zapisy w każdym czasie są dostępne dla organów inspekcyjnych i kontrolnych w trakcie prowadzonych czynności inspekcyjnych i kontrolnych w porcie.

§ 6. 1. Obowiązek prowadzenia dzienników powstaje z chwilą obsadzenia statku załogą, choćby w niepełnym składzie, niezależnie od stanu gotowości statku do eksploatacji.

2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy statku, którego przynależność została zawieszona na wniosek właściciela statku, w trakcie trwania zawieszenia.

§ 7. 1. Dzienniki pokładowe i pokładowo-maszynowe prowadzone są przez właściwego oficera wachtowego.

2. Dziennik maszynowy prowadzi osoba posiadająca dyplom oficera mechanika wachtowego.

3. Dziennik GMDSS prowadzi osoba posiadająca uprawnienia operatora GMDSS.

4. Jeżeli na statku nie ma wskazanej w ust. 1-3 osoby uprawnionej do prowadzenia odpowiednio dziennika:

1) pokładowego, GMDSS lub pokładowo-maszynowe – dzienniki te prowadzi kapitan statku;

2) maszynowego – dziennik ten prowadzi kierownik maszyn.

5. Kapitan statku ponosi odpowiedzialność za należyte prowadzenie i przechowywanie dzienników.

6. Jeżeli na statku prowadzi się brudnopisy dzienników, należy je przechowywać razem z dziennikami.

§ 8. Dokonywanie wpisów przez osoby lub organy inne niż osoby, o których mowa w § 7, oraz organy administracji morskiej i podmioty, którym składa się protest morski, jest dopuszczalne tylko na stronach dziennika zatytułowanych „Uwagi”.

§ 9. 1. Wpisów do dziennika dokonuje się codziennie od godz. 01^{00} do godz. 24^{00} w języku polskim. W przypadku dziennika prowadzonego w postaci papierowej wpisów dokonuje się starannie, drukowanymi literami, bez używania korekt, tuszem, atramentem lub innym nieusuwalnym środkiem piśmienniczym.

2. Pomyłki w dzienniku prowadzonym w postaci papierowej prostuje się przez przekreślenie błędnego tekstu w sposób pozwalający na jego odczytanie i wpisanie obok tekstu prawidłowego, poświadczonego podpisem uprawnionej osoby. W rubryce „uwagi” należy umieścić wzmiankę „poprawione (wpisać treść poprawki) uważać za prawdziwe”.

3. W przypadku skreślenia wpisu w dzienniku prowadzonym w postaci papierowej należy umieścić wzmiankę „skreślone (podać skreślone wyrazy) uważać za prawdziwe”. Wzmiankę powinien potwierdzić podpisem kapitan albo inna uprawniona osoba, w zależności od rodzaju dziennika, w którym jest umieszczona.

§ 10. 1. Na statku o długości całkowitej nieprzekraczającej 24 m i mocy silnika poniżej 400 kW ewidencja dzienników oraz innych dokumentów, które powinny być przechowywane na statku, nie musi być prowadzona.

2. Poszczególne rodzaje dzienników wpisuje się do ewidencji oddzielnie, nadając im odrębną numerację porządkową.

§ 11. 1. Z chwilą dokonania pierwszego wpisu dziennik uznaje się za rozpoczęty i do jego zakończenia jest przechowywany na statku.

2. W przypadku zatrzymania dziennika z powodu awarii statku lub innych przyczyn przez organy administracji morskiej lub przez izbę morską należy zatrzymany dziennik uznać za wycofany i zakończony z datą ostatniego dokonania wpisu i z tą samą datą należy rozpocząć prowadzenie nowego egzemplarza dziennika.

3. Dzienniki prowadzone w postaci papierowej należy przechowywać na statku w taki sposób, aby były zabezpieczone przed wszelkimi uszkodzeniami i zaginięciem. Dzienniki prowadzone w postaci elektronicznej należy prowadzić w taki sposób, by zapewniona była integralność danych.

§ 12. Dzienniki rozpoczęte i prowadzone na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie prowadzenia dzienników statku o polskiej przynależności z dnia 18 czerwca 2004 r. (Dz. U. poz. 1696 oraz z 2005 r. poz. 738) prowadzi się do ich zakończenia.

§ 13. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.[2)]

MINISTER INFRASTRUKTURY

[2)] Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie prowadzenia dzienników statku o polskiej przynależności z dnia 18 czerwca 2004 r. (Dz. U. poz. 1696 oraz z 2005 r. poz. 738), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 19 ust. 1 ustawy z dnia … o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą.

Załącznik nr 1

WZÓR

(Okładka koloru jasnoniebieskiego, twarda — typu brulion; wodoodporna z tłoczonym godłem i napisami w kolorze srebrnym. Format: w milimetrach — 210 x 297< A4>)



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DZIENNIK POKŁADOWY
DECK LOG-BOOK

(strona pierwsza)

Dziennik pokładowy zawiera 170 ponumerowanych stron, z których 15 ostatnich przeznaczonych jest na wpisy dodatkowe, poprawki, uwagi.
This Log Book contains 170 numbered pages, of which the last 15 pages should be used for additional notes, remarks e.t.c.

Język roboczy statku .....
Working language

Wpisy rozpoczęto dnia .....
Date of beginning of entries

Podpis Kapitana statku
Signature of the Master

Wpisy zakończono dnia .....
Date of termination of entries

Podpis Kapitana statku
Signature ofthe Master

Nazwa statku .....
Vessel 's name

Port macierzysty .....
Port of Registry

Sygnał nadawczy .....
Call sign

Numer identyfikacyjny IMO .....
IMO No.

Pojemność brutto .....
Gross Tonnage

Data położenia stępki .....
Date keel was laid

Nośność.....
Deadweight

Nazwa i adres armatora .....
Name and address of owner
.....

Telefon *Phone* .....

Fax .....

E-mail .....

(strona druga)

INSTRUKCJA PROWADZENIA DZIENNIKA POKLADOWEGO

Remarks regarding log book entries

1. Kąt drogi nad dnem KD liczy się tak jak kursy, w stopniach w systemie 360". Wpisuje się co godzinę. Wszelkie zapisy KD powinny zawsze składać się z liczby trzycyfrowej, np. KD 026°(COG) *is expressed (measured) in the same way as courses in degrees in 360 .COG entries are to be made every hour. All COG entries should always consist ofa three-digit number eg. COG 026.*
2. Kurs rzeczywisty to suma algebraiczna deklinacji magnetycznej, dewiacji oraz kursu kompasowego. *True Course is the algebraic sum of magnetic variation, compass deviation, and compass heading.*
3. Deklinację magnetyczną wpisuje się co godzinę. Wschodnia deklinacja magnetyczna ma znak dodatni (+), a zachodnie zboczenie magnetyczne ma znak ujemny (-). Deklinacja magnetyczna jest wyrażana w stopniach.
   Magnetic variation entries are to be made every hour. Eastern variation has a positive mark (+) and western variation has a negative mark (-)..
4. Dewiację wpisuje się co godzinę w stopniach. Jeżeli dewiacja jest wschodnia, wpisuje się ją ze znakiem dodatnim (+), jeżeli zachodnia ze znakiem ujemnym (-).
   Deviation entries are to be made every hour in degrees. Eastern deviation is to be recorded with the positive mark (+), western deviation is to be recorded with a negative mark (-).

Uwaga! Kiedy statek jest kierowany zgodnie z zaleceniami pilota, należy używać zapisu „kursy wg poleceń **kapitana** i zaleceń pilota" w kolumnach od 1 do 7 (kurs).

*Notice! When the **ship is** steered according to pilot's advice only the blank True Cour.se is to be **filled in.** In that case the letters CTMO&PA (Courses to Masier's Orders and Pilot's Advice) are to lee used) in columns 1-7 (course).*

5. (kolumny 5-7) Kurs kompasowy KK wpisuje się co godzinę z kompasu sterowego w systemie 360°. Zapis kursu powinien być zawsze w postaci trzycyfrowej, np. 327°, 090°, 005°.
   (Columns 5-7) Compass Course (CC) is to be recorded every hour according steering compass reading in 360 ° system. Course recorcl should alwa) s be a three-digit number eg. CC-327°, 090°, 005°.
8. Wpisy do dziennika odczytu logu powinny zawsze składać się z dwóch całkowitych liczb i liczby dziesiętnej po przecinku, np. 00,4; 97,9.
   Record of log reading should always consist of two-digit integer number and a decimal fraction after a comma eg. 00,4; 97,9
9. Kierunek i sitę rzeczywistego wiatru wpisuje się co godzinę. Kierunek powinien być podany z dokładnością do 1 rumba, a siła wiatru zgodnie ze skalą Beauforta. Kierunek i siła wiatru powinna być opisana za pomocą dwóch liczb przedzielonych myślnikiem, np. NW 7-8, tam gdzie to dotyczy.
   The direction and force of the true wind are to be recorded every hour. The direction should be with accuracy of one rhumb, force of the wind according to the Beauforte's scale. Gusted winds should be described by two digits divided by a hyphen e g. NW 7-8 if appliccible.
10. Stan morza wpisuje się przy końcu wachty lub w miarę potrzeby w razie zmian według niżej podanej tabeli — Stan morza.
    State of the sea is to be recorded towards the end of the watch or as i-equired in case ofany changes according the scale given below — State ofsea.

    Fale martwą wpisuje się przy końcu wachty lub w miarę potrzeby w razie zmian według niżej podanej tabeli — Fala martwa.

    Swell is to be recorded towards the end of the watch or cis required in case o[any changes according tlie sccile given below — Swell.

(strona trzecia)

Tabela - Skale stanu morza i fali martwej

table — Sea State and Swell scale — "Douglas Scale"

Stan morza *State of sea*	**Określenie**	***Description***	**Wysokość fal w metrach** *Wave height in meters*
0	Cisza	***Calm**-glassy*	
1	Zmarszczki	*Calm rippled*	0- 0,5
2	Bardzo łagodne	*Smooth wa velets*	0,5-1,0
3	Łagodne	*Sl!'8ht*	1,0-2,0
4	Umiarkowane	*Modet-ate*	2,0—3,0
5	Wzburzone	*Rough*	3,0-4,0
6	Bardzo wzburzone	*Very rough*	4,0-6,0
7	Wysokie	*High*	6,0-9,0
g	Bardzo wysokie	*Very high*	9,0-14,0
9	Niezwykle	*Phenomennl*	>14,0

Fala martwa *Swell*	**Określenie**	***Description***	**Szczegóły** — metry ***Specification** — metres*
0	Brak fali martwej	*No swell*	Fala krótka *Short wave* < 100
1	Bardzo niskie	*Very low (.short or low wave)*	Średnia fala *Average wave* 100-200
2	Niskie	*Low (long and low wave)*	
3	Lagodne	*Light (short and moderate wnve)*	Dluga fala *Long wnve* >200
4	Umiarkowane	*Moderate (average and moderate wnve!*	
5	Wzburzone	*Moderate rough (long and moderate wave)*	
6	Bardzo wzburzone	*Rough (short and henvy wave)*	Niska fala *Low' wave* <2
7	Wysokie	*High (a vei nge and heavy wnve1*	Umiarkowana fala *Moderate wave* 2-4
8	Bardzo wysokie	*Verv high (long nnd heovy wave)*	
9	Nieokreślone	*Confused*	Wysoka fala *Heavv wave* >4

Skala wiatru Beauforta
Table — Beauforte Scale

	Opis ogólny *General descriptio n*	Wiatr *Wind Velocity*			Maksymalne ciśnienie w kilogramach na m^2 *Max pressure in kg/m^2*	Opis wyglądu morza przy danej prędkości wiatru na otwartym morzu *Sea criterion*
		w metrach na sek *m/sec*	W kilo-metrach na godz. *Km/h*	W węzłach *knots*		
0	Cisza *Calm*	0,0 – 0,2	1	1	0	Morze gładkie jak lustro *Sea like a mirror.*
1.	Powiew *Light air*	0,3 – 1,5	1 - 5	1 - 3	0,02 - 0,3	Tworzą się zmarszczki o wyglądzie łusek i o grzbietach bez piany (0,1-0,2 m) *Ripples with the appearance of scales are fo med, byt without foam crests.*
2	Slaby wiatr *Light breeze*	1,6-3,3	6 - 1 1	4 - 6	0,35 – 1,3	Zupełnie małe, krótkie, lecz wyraźnie widoczne fale, niezałamujące się i nietworzące piany (tł,2-lJ,3 m) *Small wavelets, siill short btl more pronounced. Crests have a glassy appearance and do not break,*
3	Łagodny wiatr *Centle breeze*	3,4 – 5,4	12 —19	7 - 10	1,5 - 3,9	Małe i krótkie fale, grzbiety zaczynają się łamać, piana o szklistym wyglądzie, *m*iejscami *mogą* występować białe grzebienie (0,6-1,0m) *Large wavelets. Crests begin to break. Foam of glassy appearance. Perhaps glassy white horses*
4	Umiarkowany Wiatr *Moderate breeze*	5,5-7,9	20 - 28	11 - 16	4,0 – 8,4	Male fale zaczynają się wydłużać; sporo białych grzebieni (1 -1,5 m) *Small waves becoming longer fairly frequent white horses.*
5	Dość silny wiatr ***Fresh breeze***	8,0 – 10,7	29 - 38	I 7 - 2 I	8,45 - l5	Fale średniej wielkości wyraźnie się wydłużają, dużo białych grzebieni (niekiedy występują bryzgi) (2-2,3 m) *Moderate waves, taking more pronounced long form,' many white horses are formed. Chance of some spray.*
6	Silny wiatr *Strong breeze*	10,8 – 13,8	39 - 49	22 - 27	16 - 25	Zaczynają tworzyć się duże fale, białe pieniste grzebienie występują wszędzie w dużej ilości (na ogół występują bryzgi) (3-4 m) *Large waves begin to form, white foam crests are more extensive everywhere. Probablv same spray.*
7	Bardzo silny wiatr *Near gale*	13,9-17,1	50 - 61	28 - 33	26 - *38*	Morze piętrzy się, z załamujących się fal wiatr zaczyna zrywać białą pianę, która układa się w pasma wzdłuż kierunku wiatru (4-3,3 m) *Sea heaps up and white foam from breaking wayes begins to be blown in streaks.*
8	Wicher *Gale*	17,2-20,7	62 - 72	34 - 40	39 - 57	Dość wysokie fale o większej długości; wiatr zaczyna zrywać załamujące się wierzchołki grzbietów fal w postaci wirującego pyłu wolnego; piana układa się z wiatrem w wyraźnie zaznaczające się pasma (5,5-7,5 m) *Moderately high waves of greater length; edges of crests begin to beak into spindrift. The foam is hlown in streaks.*
9	Wiatr sztormowy *Strong gale*	20,8-24,4	73 - 88	4 1 - 47	58 - 80	Wysokie fale: gęste pasma piany wzdłuż kierunku wiatru; grzbiety fal nawisają, przewracają się i tłoczą. Pyl wodny może zmniejszyć widzialność (7-10 m) *High waves. Dense streok of foam. Crests of waves hegin to toppie tumble and roll over. Spray may affect visibility.*
I0	Sztorm *Storm*	24,5-28,4	89 - 102	48 - 55	8 1 - 106	Bardzo wysokie fale o długich zwisających grzbietach. Duże płaty piany układają się w gęste białe pasma wzdłuż kierunku wiatru. Cała powierzchnia morza wydaje się biała. Przewracanie się fal staje się ciężkie i jakby z uderzeniami. Widzialność zmniejszona (9-12,5 m) *Very high waves with long overhanging crests. Resulting foam is blown in dense white streaks. The surface takes on a white appearance. Visibility affected*
11.	Silny sztorm *Violent storm*	25,5—32,6	103 - 117	56 - 63	107 - 140	Wyjątkowo wysokie fale (mniejsze i średniej wielkości statki znikają na pewien czas wśród fal). Morze pokrywają całkowicie białe duże płaty piany układające się z wiatrem. Wszędzie wierzchołki grzbietów fal są zdmuchiwane i rozpylane. Widzialność zmniejszona (I 1,5-16 m) *Exceptionally high waves. The sea is completely covered with long white patches of foam. Everywhere the edges of wave crests are blown into froth. Visihility affected.*
12	Huragan *Hurricane*	> 32,7	> 118	> 64	> 140	Powietrze jest wypełnione pianą i pyłem wodnym. Morze zupełnie białe od pyłu wodnego pędzonego przez wiatr. Widzialność bardzo poważnie zmniejszona (14 m i ponad) *Air filled with foam and spray. Sea completely white with driving spray Visihility very severely affected.*

12. Zachmurzenie i opady atmosferyczne wpisuje się pod koniec wachty lub co godzinęw razie zmian zgodnie z następującą skalą:
0 — bez chmur lub niebo delikatnie zachmurzone Z
— wygląd nieba zmienny
1 — ¼ nieba zachmurzona
2 — ½ nieba zachmurzona
3 — ¾ nieba zachmurzone
X — niebo niewidoczne

Overcast and precipitation are to be recor‹:led according the following scale. 0 — no overcast or sky slightly overcastted
Z — the look of the sky variable
1 — ¼ of the sky is overcastted
2 — ½ of the sky is overcastted
3 —3/4 of the sky is overcastted
X — sky not visible

Obok stanu zachmurzenia wpisuje się za pomocą podanych niżej skrótów opady i zaobserwowane zjawiska atmosferyczne.

Besides the state of the sky precipitation and atmospheric phenomena are to be recorded with the use of the following symbols:

u — rainstorm/nawałnica (ulewa), kr —*sleet*/deszcz ze śniegiem, ob — *distant storm*/odległa burza, d — *rain*/deszcz, gd – *hail*/ grad, bl - *lightnings*/błyskawice, mż — *drizzle*/mżawka, r — *dew*/rosa grz— *thunders*/grzmoty, mg —fog/mgła, szk — *squall*/szkwał, śn — *snow*/śnieg, hs —*sun halo*/zjawisko halo wokól Słońca, szr —*hoar – frost*/szron, r — *refraction*/refrakcja, śd - *snow and rain*/śnieg i deszcz, wz — *very good air-transparency/*bardzo dobra przejrzystość powietrza, hk — *moon halo*/zjawisko halo wokół Księżyca

13. Skala widzialności/ *Visibility scale:*
a. — widzialność poniżej 50 m (gęsta mgła)
visibility less than 50 m (dense]og)
b. — widzialność 50 m (gęsta mgła)
visibility 50 m (thick fog)
c. — widzialność 200 m (mgła)
visibility 200 m (fog)
d. — widzialność 500 m (lekka mgła/zamglenie)
visibiliĘ 500 m (thin fog/mist)
e. — widzialność 0,5 mili morskiej (bardzo słaba widzialność)
visibility 0,5 nm (very poor visibility)
f. — widzialność I mila morska (slaba widzialność)
visibility 1 nm (poor visibility)
g. — widzialność 2 mile morskie (umiarkowana widzialność)
visibility 2 nm (moderate visibiliĘ)
h. — widzialność 5 mi1 morskich (dobra widzialność)
visibility 5 nm (good visibility)
i. — widzialność 10 mil morskich (bardzo dobra widzialność)
visibility 10 nm (very good visibility)

14. Ciśnienie atmosferyczne zapisuje się w hPa.
Atmospheric pressure is to be recorded in hPa.

15. Temperatury powietrza i wody zapisuje się w stopniach Celsjusza.
Air and water temperatures are to be recorded in Centigrade.

19. Dodatkowe informacje zapisywane przez oficera wachtowego:
Additional information recorded by the officer of the watch:

1. Pozycje uzyskane na podstawie namiarów, obserwacji astronawigacyjnych lub w inny sposób.
Position fixes obtained by bearings, celestial observation or in other ways.

2. Czas trawersów mijanych znaków nawigacyjnych. Odczyt logu, odległość od obiektu nawigacyjnego i burta statku, z której mijany jest obiekt. Powyższy zapis powinien wyglądać np. następująco: 0620/03,5s Lth HEL = 2,0 Mm.
Times of crossing the beams of seamarks. Log reading, distance from the seamark and ship's side, Oft *which the mark had been passed. The above record should look*
e.g. as follows: 0620/03,5 Lth HEL — 2,0 Mm.

3. Czas rozpoczęcia i zakończenia nadawania sygnałów mgłowych, podając, jakim środkiem są nadawane.
Beginnings and termination ofsounding fog signals and the means with which they had been sounded.

4. Przechył stały.
Constans list.

5. Czasy wywieszenia znaków lub zapalenia świateł wymaganych przez międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu.
Times of exhibiting the marks and signals required by COLREG.

6. Zachowywanie się statku i śrub napędowych na fali i w lodzie.
Ship's and propellers' behaviour on swell and in ice.

7. Zmiany czasu statkowego.
Changes of ship's time.

8. Czas przyjęcia pilota na burtę statku i zejścia pilota, razem z imieniem i nazwiskiem pilota, pozycją wejścia na statek i zejścia ze statku.
Times of pilot onboard and pilot's departure together with pilot's name and position of boarding or disembarking.

9. Czas wysokiej i niskiej wody.
Time of high and low waters, standard and secondary ports.

10. Na zakończenie wachty oficer wachtowy powinien zapisać pozycję statku za pomocą odpowiednich symboli: szerokości geograficznej, np. φ 07°20,5 N i długości geogr. λ 008₀04,3 E.
After the termination of the watch the officer of the watch should record the position coordinates under the relevant symbols latitude e.g. lat. 07 °20,5 N longitude e.g. long. 008 °04,3 E.

20. Używane symbole:
Symbols used:

NK — *compass bearing*/namiar kompasowy
NR — *true bearing*/namiar rzeczywisty

NRd — *radio bearing*/radionamiar
NBż — *leading lights or beacons*/nabieżnik
zliczona Mm — *nautical* mife/mila morska
Lth — *lighthouse/* latarnia morska

Ltv - *light vessel*/latarniowiec
— *abeam PS*/trawers LB

— *abeam SS*/trawers PB
X — *estimated position/* pozyy a
* —fix position/pozycja obserwowana
Smg —*fog signal* /sygnał mgłowy

Uwaga: Puste miejsca w dzienniku okrętowym, które nie są używane, powinny być ukośnie przekreślone. Zapisy dotyczące czasu powinny składać się z czterech cyfr, zgodnie z czasem uniwersalnym.

Notice: Blanks and places in the log book, which are not used, should be diagonally crossed. Recording of time should consist of four digits, according the Universal Time Coordinate(UTC).

Skreślenia, wykreślenia, zmiany w dzienniku pokładowym powinny być czytelnie poprawione, wraz z podpisem kapitana, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 czerwca 2004 r. w sprawie prowadzenia dzienników statku o **polskiej przynależności (Dz.** U. **Nr 162, poz. 1696,** z późn. zm.).
Every annotations and deletions should be corrected clearly and signed by master in accordance with Regulation of Minister of Infrastructure 18" Inne 2004 regarding log - bor›4 entries Polish flag vessels (Law Journal, NoI62, pos.1696).

(strona ósma i kolejne parzyste do strony 154)

Data i dzień tygodnia
Date and day of the week

GODZINY ***HOURE***	**KURS *COURSE***							Odczyt Log *Log Reading*	Kierunek i siła wiami *Wiiid dii-ection andfo\rce*	Stan morza *Sea* Sraie	Fala martwa *Swell*	Zachmurzenie i opady *Overcast and precipitation*	Widzialność *Visibility*	Ciśnienie atmosferyczne *Aiinospheric Pressure*	Temp. *powietrza Air Temperature*	Temp. wody *Sea Water Temperalure*
	Kąt drogi *Course o\ver Ground*	Kurs rzeczywisty *True Coivse*	Kompas magnetyczny *Magnetic Compass*			Żyrokompas *Żyrokompas*										
			deklinacja *Variation*	dewiacja *Deviation*	kurs kompasowy *Compass Course*	*G yro error*	Kurs *Course*									
	1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**

Zapasy ***Store***	Stan z dnia poprzedniego *State from the previous day*	Stan w południe *State at noon*	Pobrano w ciągu doby *Supplies during the day*	Zużyto w ciągu doby *Dailies Consuinption*
Paliwo *Fuel* – IFO/MDO				
Woda pitna/sanitarna *Fre.sh/sariitary water*	/	/	/	/
Woda kotłowa *Boiler feed water*				

(strona dziewiąta i kolejne nieparzyste do strony 155)

Podróż numer ..... z ..... do .....
Voyage No from to

Wachta przy sterze/na oku *Helmsman/ Lookout*	Wydarzenia *Events*	Uwagi *Remarks*
18	**19**	**20**

Pozycja obserwowana w południe: **Φ =** ..... **Λ =**.....
Noon position
Stan chronometru o godzinie . .....
Chronometer error at UTC
Odległość przebyta w ciągu doby .....
Total daily distance

Czas UTC w południe okrętowe ....
*Time **UTC** at ship's noon time*
Średnia szybkość w ciągu doby
A»erage speed

Podpis Kapitana
Signature of the Master

(strona 156 do 170)

Wpisy dodatkowe, poprawki, uwagi

Additional notes, corrections, remarks

Załącznik nr 2

WZÓR

(Okładka koloru jasnoniebieskiego, twarda — typu brulion; wodoodporna z tłoczonym godłem i napisami w kolorze srebrnym. Format: w milimetrach — 210 x 297< A4>)



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DZIENNIK MASZYNOWY
ENGINE LOG-BOOK

(strona pierwsza)

Dziennik maszynowy zawiera 152 ponumerowane strony. Strony 1 i 2 zawierają dane charakteryzujące statek; strony 3 i 4 dotyczą sposobu prowadzenia dziennika; strony 5 i kolejne nieparzyste do strony 153 oraz 6 i kolejne parzyste do strony 154 stanowią dobowy zapis zdarzeń.
This Engine Log-Book contains 152 numbered pages. Page 1 and 2 contains characterizing ship's data, pages 3 and 4 regarding they concern the entries of log-book; pages 5,6 and next they to 154 concern the 24 hours record of events.

Język roboczy statku .....
Working language

Wpisy rozpoczęto dnia .....
Date of beginning of entries

Podpis Kapitana statku
Signature of the Master

Wpisy zakończono dnia …….....
Date of termination of entries

Podpis Kapitana statku
Signature ofthe Master

Nazwa statku …….....
Vessel 's name

Port macierzysty …….....
Port of Registry

Sygnał nadawczy …….....
Call sign

Numer identyfikacyjny IMO …….....
IMO No.

Pojemność brutto ……..…….....
Gross Tonnage

Data położenia stępki ……..…….....
Date keel was laid

Nośność……..…….....
Deadweight

Nazwa i adres armatora ..... ……...
Name and address of owner
……..…….....

Telefon *Phone* .....

Fax .....

E-mail ....

(strona druga)

Silniki główne/*Main Engines*

Ilość .....
Number of Main Engines
Ilość cylindrów .....
Number of Cylinders
Skok tłoka . ..... mm
Piston's skip
Liczba obrotów na minutę .....
Revolutions per minute — RPM
Liczba obrotów silnika(ów) głównego(ych) przy:
RPM of Main Engine(s) at
Biegu „cała" *Full* .....
Biegu „wolno *Slow* ....

Typ ……
Type of Main Engines
Średnica cylindrów…….mm
Cylinder diameter
Moc silników.....……..kW
Engines power

Biegu „pól" *Half*.....

Biegu „bardzo wolno" *Dead Slow* .... ……

Śruba stała/nastawna *Propeller*

Materiał *Material* . ... ……
Ilość skrzydel *Number of wings* ....

Średnica *Diameter* ....
Skok *Skip* .....

Turboładowarki */turbochargers*

Ilość..... szt.
Number

Typ ....
Type

Ilość obrotów na minutę .....
RPM

Sprężarki/*Compressors* Ilość

Liczba sprężarek .....
Number

obrotów na minutę .....
RPM

Ciśnienie robocze .....KG/cm^2
Working pressure

Zbiorniki powietrza/*Air Reservoirs*

Liczba zbiorników rozruchowych .....
Number of starting air tanks

Pojemność zbiorników rozruchowych .....m'
Starting air tanks capacity

Zespoły prądotwórcze/*Power generators*

Ilość .....
Number

Napięcie V
Voltage

Moc ogólna.....kW
Total Power

Kotły pomocnicze/*Auxiliary boilers*

Ilość *Number* .....
Rodzaj paliwa .....
Type of fuel
Typ *Type* . .....

Ogólna powierzchnia ogrzewana..... m
Wpole lieating area
Ciśnienie pracy ....
Work pressure

Instalacja chłodnicza/*Cooling System*

Ilość sprężarek chłodniczych ....
Number of cooler compressors
Objętość chłodni ładunkowych .. .. m^2
Reefer caigo chamb. capacitv

Czynnik chłodzący ....
Cooling agent
Objętość chlodni prowiantowych .....m'
Refrigerated stores chamb. capacity

Windy ładunkowe/*Cargo winches*

Ilość *Number* .....

Moc *Power.* ..... kW

Windy kotwiczne/*Windlasses*

Ilość *Number* ....

Typ *Type* . . . .

(strona trzecia)

INSTRUKCJA
prowadzenia dziennika maszynowego

1. Obowiązek prowadzenia dziennika powstaje z chwilą wyznaczenia kapitana i obsadzenia statku załogą, choćby w niepełnym składzie, niezależnie od stanu gotowości statku do eksploatacji.
2. Dziennik powinien być zarejestrowany i opatrzony numerem nadanym przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku.
3. Dziennik maszynowy prowadzi osoba posiadająca dyplom oficera mechanika wachtowego.
4. Wpisów do dziennika dokonuje się codziennie od godz. 01" do godz. $24'^{0}$ w języku polskim, starannie, drukowanymi literami, bez używania korekt, tuszem, atramentem lub innym nieusuwalnym środkiem piśmienniczym.
5. Pomyłki prostuje się przez przekreślenie błędnego tekstu w sposób pozwalający na jego odczytanie i wpisanie obok tekstu prawidłowego, poświadczonego podpisem uprawnionej osoby. W rubryce „wydarzenia" należy umieścić wzmiankę „poprawione (wpisać treść poprawki) uważać za prawdziwe".
6. W przypadku skreślenia wpisu należy umieścić wzmiankę „skreślone (podać skreślone wyrazy) uważać za prawdziwe". Wzmiankę powinien potwierdzić podpisem kapitan albo inna uprawniona osoba.
7. Zakończone dzienniki powinny być przekazane armatorowi w terminie 90 dni od daty ostatniego wpisu. Armator przechowuje zakończone dzienniki przez okres 10 lat od daty przekazania.
8. Dzienniki oraz ich ewidencja powinny być przedstawiane do kontroli na każde żądanie organu administracji morskiej lub innych uprawnionych podmiotów.
9. Wpisów do poszczególnych rubryk dziennika maszynowego należy dokonywać w następujących odstępach czasu:
   a) raz na wachtę, przy jej końcu:
      - obciążenie,
      - stan licznika,
      - średnie obroty,
   b) raz na godzinę, przy jej końcu:
      - ciśnienia,
      - temperatury,
   c) raz na wachtę, przy jej końcu:
      - stan oleju smarnego,
      - stan oleju w zbiornikach rozchodowych silników pomocniczych,
      - stan oleju napędowego w zbiorniku rozchodowym silnika głównego,
      - stan oleju opałowego,
      - w rubryce „uwagi" wpisujemy wszelkie wydarzenia ważne dla eksploatacji siłowni okrętowej, awarie, wypadki wśród członków załogi itp.,
   d) raz na dobę:
      - ilość godzin pracy silników głównych, pomocniczych i kotłów,
      - rozchód materiałów pędnych i olejów smarnych,
      - ilość godzin pracy wind ładunkowych.
10. Osoby odpowiedzialne za prawidłowe prowadzenie dziennika maszynowego ponoszą pełną odpowiedzialność służbową i prawną za przestrzeganie niniejszej instrukcji.

(strona czwarta)

INSTRUCTION
how to keep engine logbook

7. *Obligation to keep logbook arises when master and the crew are appointed, even if crew is incomplete, regardless of degree of readiness of the ship to sea service.*
2. *Logbook should be registered and signed by number given by director of maritime office appropriate for ship's homeport.*
1. *Engine logbook is kept by a person possessing certificate of competency ofship engineer.*
4. *Entries to the logbook are carried out every day from 0100 till 2400 in working language, carefully, by print letters, without corrections, by ink or other irremovable stationery.*
5. *Errors are corrected by crossing out wrong entry in way allowing to read i1 and writing down right entry nearby, certified by signature of authorized person. Note "corrected (write down content of correction) to be considered as true" should be placed in column "events".*
6. *In case of crossing out, note "crossed out (write down words crossed out) to be considered as true" should be placed. Notice to be certified by Master or other authorized person.*
7. *Logbooks with completed entries should be passed on to ship owner in time limit of 90 days from last entry done. Ship owner stores completed logbooks for period of 10 years from the date of receiving them.*
8. *Logbooks and record of theirs should be submitted for inspection on every request of maritime administration or other authorized bodies.*
9. *Entries to particular columns of engine logbook to be done in following time intervals:*
    a) *ones per watch, close to it end:*
        - *load*
        - *counter reading*
        - *average revolutions*
    b) *ones per hour, close to it end.*
        - *pressure*
        - *temperatures*
    c) *ones per watch, close to it end.*
        - *lubrication oil reading*
        - *auxiliary engines diesel oil day tanks reading*
        - *main engine fuel oil day tank reading*
        - *in column "remarks" write down all occurrences important for engine room operations, breakdowns, accidents of the crew etc.*
    d) *ones per day.*
        - *running hours of main engines, auxiliary engines and boilers*
        - *expenditures of fuel oil, diesel oil and lubrication oils*
        - *running hours of cargo winches*
10. *Persons responsible for appropriate keeping of engine logbook are fully liable, in way of duty and legally, for complying with this instruction.*

(strona piąta i kolejne nieparzyste do strony 153)

Data *Date* ..... Miejsce *Place* .....

GODZINY *HOURS*	Obciążenie *Load*	Obroty *revolutions*		Ciśnienie (M P a) *Pressure*						Temperatura w °C lub° F *Temperature in °C*								
				Powietrze *Air*		Chłodzenie *C o o l i* n g		Oleje *Lub. Oils*		cieczy chłodzącej *Cooling agent*					Olej/*oil*			
		stan licznika *Counter Reading*	średnie Obr/min *Average RPM*	rozruchowe *Starting*	przedmuch *Scavenging*	cylindrów *Cylinders*	tłoków *Pistons*	łożyskowy *Bearing oil*	krzyżowy *Crtosshead oil*	wlot cylindra lewy i prawy *Port and Stbd Cilnder Inlet*		wlot tloka lewy i prawy *Port and Slbd Piston Inlet*		wody zaburtowej *Sea Water*	przed i za chłodnicą *Be%re and after cooler*		maszynowni *Engine Room*	spalin za cylindrem *Exhausi gases after cylinder*

Godziny *Hours*	Stan oleju smarnego *Lub. Oil Reading*		Stan paliwa w zbiornikach rozchodowych *Day tanks redaing*	Stan paliwa w zbiorniku rozchodowym silnika głównego *Main Engine Tank fuel oil reading*	Stan paliwa w zbiorniku kotła *Boiler Juel oil*	UWAGI *REMARKS*	Podpisy mechaników wachtowych *Dutv Engineer 's Signature*
	prawy *Slbd*	lewy *Port*					
01.00 02.00							
03.00 04.00							
05.00 06.00							
7 00 08.00							
09.00 10.00							
11.00 12.00							
13.00 14.00							
15.00 16.00							
17.00 18.00							
19.00 20.00							
21.00 22.00							
23.00 24.00							

Ilość godzin pracy silników *Engines running llours*						Kotły po ostatnim czyszczeniu *Boilers after last cle‹ining*		Rozchód materiałów pędnych iolejów sinamych *Fuel and Lub.Oils Expenditure*						Windy ładunkowe, ilość godzin pracy *Cargo ›vinches, total number of hours run*
głównych *Main Engines*				pomocniczych *Auxiliary Engines total*				paliwo lekkie *Diesel Oil*		paliwo ciężkie *Heavy Fuel Oil*		paliwo poniżej 1 .5*Żo siarki *Under 1,5% Sulpllur Off*		
~~całkowita ilość godzin pracy~~ lewego i prawego silnika *Port and Stbd Engine total number of running hours*		całkowita ilość obrotów lewego i prawego silnika *Port and Std Engine total RPM*		całkowita ilość godzin w ruchu silników		ilość godzin pracy na oleju opalowym kotła *Boiler nuinber o] total hours mu on boiler fuel oil*	ilość godzin pracy kotła na spalinach *Boiler* foiaf *number* oJ *hours mu on exhaust gases*	zużyto *Consumption*	stan *Diesel Oil Reading*	z użyto *Consumption*	stan *Heavy Oil Reading*	*z* użyto *Consumption*	stan *Under 1,5% Sulphur Oil Reading*	

Podpis i pieczęć Starszego Mcchanika oraz Kapitana statku

Signature and stamp of the Chief Engineer and Master

Załącznik nr 3

WZÓR

(Okładka koloru jasnoniebieskiego, twarda — typu brulion; wodoodporna z tłoczonym godłem i napisami w kolorze srebrnym. Format: w milimetrach — 210 x 297< A4>)



RZECZPOSPOLITA POLSKA

REPUBLIC OF POLAND

DZIENNIK GMDSS

GMDSS LOG-BOOK

(strona pierwsza)

Dziennik GMDSS zawiera 154 ponumerowane strony. Strona 1 zawiera dane charakteryzujące statek; strona 2 zawiera dane odnośnie wyposażenia radiowego, strony 3 i 4 dotyczą sposobu prowadzenia dziennika; strony od 5 do 10 dotyczą danych uprawnionego personelu statku, strony od 11 do 14 dotyczą wyznaczonych osób odpowiedzialnych za korespondencji w niebezpieczeństwie oraz osób wyznaczonych do prowadzenia dziennika (jeśli różne od poprzednio wymienionych), strony 15 i kolejne do 151 dotyczą dobowego zapisu zdarzeń. Strony od 152 do 154 przeznaczono na uwagi i zapisy dodatkowe.

*The GMDSS log-hook contains 154 numbered pages. Page 1 contains characterizing ship's data,- page 2 contains data of radio equipment and service companies, pages 3 an.d 4 regarding thev concern ihe entries of log-book, puges since 5 in 10 have concerited the daia the entitled staff ofship, pages since 11 to 14 they concern the designated persons tif liable for the radio communication during emergencies as well us the appoin.tee to entries of log-book (ifdij'ferent from previously exchanged), pages /*5 *and next they to 151 concern the 24 hours record of events. Pages 152 to 154 were intended for* notes *and additional records.*

Język roboczy statku ....
Working language

Wpisy rozpoczęto dnia .....
Date of beginning of entries

Podpis Kapitana statku
Signature of the Master

Wpisy zakończono dnia
…….....
Date of termination of entries

Podpis Kapitana statku
Signature ofthe Master

Nazwa statku …….....
Vessel ’s name

Port macierzysty …….....
Port of Registry

Sygnał nadawczy …….....
Call sign

Numer identyfikacyjny IMO
…….....

MMSI …….....

Morskie obszary, w których statek może operować ....
Sea area(s) in v›hich the ship is ceriificated to operaie

Nazwa i adres armatora ....
Name and address of owner

Telefon *Phone* ....
Fax ....
E-mail .....

(strona druga)

Metody stosowane dla zapewnienia gotowości operacyjnej urządzeń radiowych (zaznacz właściwe):
Indicate method used to ensure stand-by of radio facilities (tick appropriate box)

a) dublowanie urządzeń *duplication of equipment*	TAK *yes*	☐	NIE *no*	☐
b) naprawy na lądzie/ *shore -based maintenance*	TAK *yes*	☐	NIE *no*	☐
c) możliwości napraw na morzu *at sea maintenance capability*	TAK *yes*	☐	NIE *no*	☐

Dane firm serwisowych *details of service companies.*

Nazwa i adres .....
Name and address

Telefon *Telephone* .....

Fax. .. ..

E-mail.....

Nazwa i adres .....
Name and addresS

Telefon *Telephone* .....

Fax. .....

E-mail.....

Nazwa i adres .....
Name and address

Telefon *Telephone* . . ..

Fax. .....

E-mail . .. .

(strona trzecia)

Uwagi dotyczące prowadzenia dziennika

Remarks regarding log book entries

Zgodnie z warunkami prawidła 17, rozdział IV Konwencji SOLAS'74 oraz przepisami Regulaminu Radiokomunikacyjnego, dziennik radiowy musi być przechowywany na burcie statku. Dziennik powinien znajdować się na mostku nawigacyjnym przy zainstalowanych urządzeniach radiowych. Musi być udostępniony do inspekcji prowadzonej przez uprawnione organy.

According provisions of Regulation 17, Chapter IV of SOLAS'74 Convention and Radio Communication Regulations the GMDSS Log Book should be kept onboard the vessel, on the navigational bridge, next to ihe ship's radio communication equipment. It has to be allowed to inspect by authorized personnel.

I. WYPEŁNIANIE DZIENNIKA RADIOWEGO *LOG BOOK ENTRIES*

Dziennik składa się z trzech rozdziałów. Proszę zapoznać się z uwagami przed wypełnieniem każdego rozdziału.

Log Book consists of three sections. Take notice to familiarize with instructions hefore .starting to make entries in each section

(1) Rozdział A *Section A*

1. Wpisywać wszystkie wymagane dane statku.
   Insert all required infnrmation ahout ship.
2. Wpisywać sposoby zapewnienia gotowości eksploatacyjnej wyposażenia radiowego, podając dane firmy serwisowej lub firm, które zajmuję się naprawy sprzętu na lądzie.
   Insert methods used to ensure stand by of radio facilities, starting also the information about the servicing company or companies conducting the shore-based maintenance of radio equipment.

(2) Rozdział B *section B*

Wpisać dane przeszkolonego personelu znajdującego się na statku. Wskazać przeszkolonego członka załogi wyznaczonego przez kapitana zgodnie z prawidłem 16 Konwencji SOLAS'74 z poprawkami 88-90, uprawnionego do prowadzenia korespondencji w wypadku niebezpieczeństwa.

Insert the information on qualified personnel onhoard. Indicate trained crew members appointed by the Master responsbile for distress communication according to Regulation 16 of the SOLAS'74 Convention.

(3) Rozdział C *Section C*

Zawiera dzienny zapis używania sprzętu radiowego. Kolumny muszą zawierać jak niżej:

Contains daily records of utilising of the ratio equipment. The columns must contain as follows

1. Streszczenie korespondencji w niebezpieczeństwie, korespondencji pilności i korespondencji dla zapewnienia bezpieczeństwa. Wpisy muszą zawierać datę i czas oraz dane o statkach i ich pozycje. *Abstract of distress, urgency and safety communication. Records must contain date, time atid information ahout ships in distress and their positions*
2. *Zapisy ważnych wydarzeń związanych z obsługą sprzętu radiowego, np.:*
   Records of important events regarding the operation of radio equipment, e.g.
   a) uszkodzenie lub wadliwe dzialanie urządzeń *equipment failure or malfunction,-*
   b) przerwanie łączności ze stacjami brzegowymi, naziemnymi stacjami brzegowymi lub satelitarnym
   interruption of communication with coast stations, coast earth stations or satellite stations;
   c) zakłócenia z powodów propagacyjnych, jonosferycznych, statycznych, zakłócenia atmosferyczne i ogólne *distoriion of propagation, ionosphere, static, atmosfpheric or other and generał nature,*
   d) ważne wydarzenia dotyczące wymiany korespondencji *important events regarding the correspondence with other stations.*
3. Pozycję statku co najmniej raz dziennie. Pozycja może być podana względem punktów geograficznych lub alternatywnie długością i szerokością geograficzną. *At least once a dav a vessel's position. Position may he expressed relatively to know geographical locations or alternatively in geographical latitude and longitude.*
4. Szczegóły testowania i sprawdzania posiadanego sprzętu. *Details regarding testing and checks of equipment onboard.*

II. UWAGI DO PROWADZENIA DZIENNIKA *NOTES TO LOG BOOK ENTRIES*

Kapitan statku wymacza jednego lub więcej członków załogi (przeszkolonych do obsługi GMDSS) do prowadzenia korespondencji w niebezpieczeństwie.

Korespondencja w niebezpieczeństwie lub odpowiadająca tej korespondencji odebrana przez Navtex, EGC, NBDP lub telex satelitarny powinna być zapisana w dzienniku w kolejności dat i czasu. Wydruki zawierające prognozy pogody i ostrzeżenia nawigacyjne nie muszą być przechowywane, lecz ich odbiór musi być odnotowywany w dzienniku.

The Master shall appoint one or more crew members (trained in the use of GMDSS equipment) to conduct distress communications. Distress messages, or their equivalents, received by NAVTEX, EGC, NBDP or satellite telex shall be recorded in the log book in chronological order of the dates and times of their receipt. Printouts containing weather forecasts and navigational warnings do not have to be retained; however, receipt of such messages shall be recorded in the log book.

Dzienny, tygodniowy i miesięczny zapis testowania i sprawdzania sprzętu oraz rezerwowego zasilania, jak wykazano w załączniku do tych instrukcji, musi być wpisywany do dziennika przed rozpoczęciem zapisów bieżących.

Daily, weekly and monthly records of radio equipment and emergency power supply testing and checks shall be entered in the log book prior to commencing the current entries, as shown in the appendix to these instructions.

Podaje się krótkie podsumowanie sprawności sprzętu, wymieniając nazwy stacji, z którymi nawiązano łączność podczas testów.

A short summary of the equipment condition shall be given, stating the names of the stations used for test communications.

Jeśli stwierdzono wadliwe działanie jakiegoś urządzenia, osoba odpowiedzialna musi powiadomić o tym kapitana i zapisać w dzienniku szczegóły uszkodzenia.

If any malfunction of the equipment is found, the person responsible shall notify the Master and record the details of the malfunction in the log book.

III. SPRAWDZANIE DZIENNIKA *CHECKING OF THE LOG BOOK*

Kapitan sprawdza i podpisuje zapisy każdego dnia.

The Master should check the łog book entries and sign the log book on a daily basis.

TESTOWANIE SPRZĘTU I REZERWOWEGO ŹRÓDŁA ZASILANIA
TESTING OF EQUIPMENT AND EMERGE'NCY POWER PLANT

1. Codziennie sprawdza się on a daily basis.
   - **a)** Stan naładowania rezerwowej baterii akumulatorów radiowych (w razie potrzeby baterie ładować)
     Condition of the backup radio batteries (recharge if required).
   - b) Właściwe funkcjonowanie urządzeń cyfrowego selektywnego wywołania (DSC), bez emisji sygnału
     Proper operation of digital selective calling facilities (DSC) without transmission of signals.
   - c) Zaopatrzenie drukarek w papier
     Check if there is adequate amount of paper in the printers.

2. Co tydzień sprawdza się on weekly basis:
   - a) Właściwe działanie urządzeń cyfrowego selektywnego wywołania (DSC), z użyciem wywołania testowego, ze stacją brzegową wyposażony w urządzenia DSC. Jeżeli statek jest poza zasięgiem takiej stacji ponad tydzień, test powinien być przeprowadzony niezwłocznie, gdy statek ponownie znajdzie się w zasięgu umożliwiającym komunikacji
     Proper operation of the Digital Selective Calling (DSC) equipment by sending a test call to a coast station equipped with DSC facilities. If the vessel has been outside the range of such a station for more than one week, the test shall be carried out as soon as the vessel is again within communication range;
   - b) Rezerwowe źródla energii inne niż akumulatory, np. prądnice
     Backup power sources other than batteries, e.g. a generator (dynamo).

3. Co miesiąc sprawdza się on a monthly basis.
   - a) Każdą radiopławę awaryjną (EPIRB), celem określenia jej prawidłowego działania, stosując wbudowany układ testujący, bez używania systemu satelitarnego
     Each emergency radio beacon (EPIRB), for the purpose of checking its proper operation, using the built-in test facility, without using the satellite system;
   - b) Każdy transponder radarowy (SART), przy użyciu wbudowanego układu testowego, sprawdzając również, czy nie ma uszkodzeń zewnętrznych / *Each radar transponder (SART), using the built-in test facility. The transponder shall also be inspected for any visible external damage to the case.*
   - c) Każdy ratowniczy radiotelefon VHF do łączności dwukierunkowej, na częstotliwości innej niż 156,8 MHz (VHF k.16) / *Each SAR VHF radiotelephone for two-way communication, on a frequency other than 156.8 MHz (VHF Channel 16).*
   - **d)** Wszystkie akumulatory zapewniające źródła zasilania poszczególnych urządzeń radiowych. Sprawdzać należy: parametry, zaciski akumulatorów, wentylację oraz stan obudowy i zabezpieczenie przed uszkodzeniem / *All batteries providing the power supply for the relevant radio equipment. Check the battery parameters, battery terminals, ventilation, visual condition of the cases, and protection against damage*.
   - e) Stan techniczny anten i izolatorów / *Condition of antennas and insulators.*

(strona piąta i kolejne do strony 10)

Rozdział B *Section B*

Uprawniony personel *Qualified Personnel*

Lp. y	Data zaokrętowania lub przyjęcia obowiązków *Date on board or date of attachment*	Data wyokrętowania lub zdania obowiązków *Date off board or dates ofdetachment*	Nazwisko i imię *Second and first name*	Rodzaj i numer świadectwa *Class and numer of certificate*	Miejsce zamieszkania *Place of residence*

(strona 1 l i kolejne do strony 14)

1) Nazwiska i funkcje wyznaczonych osób odpowiedzialnych zakorespondencję w niebezpieczeństwie: *Names and ranks of designated persons responsible for distress communications:*		2) Nazwiska osób wyznaczonych do przeprowadzania testów i prowadzenia dziennika (jeśli różne od wymienionych w pozycji 1): *Names of persons designated to carry out the required tests and checks and to maintain the log book (if different from those listed in item 1):*
1.		1.
2.		2.
3.		3.
4.		4.
5.		5.
6.		6.
7.		7.
8.		8.
9.		9.
10.		10.
11.		11.
12.		12.
13.		13.
14.		14.
15.		15.
16.		16.
17.		17.
18.		18.
19.		19.
20.		20.

(strona 15 i kolejne do strony 151)

Rozdział C *Section C*

Wykaz korespondencji *Correspondence list*

MMSl .....

Nazwa statku . .. .

M/v

Sygnał wywoławczy

Call sign

DATA GODZINA *Date & time*	OD STACJI *From station*	DO STACJI *To station*	CZĘSTO-TLIWOŚĆ *Frequency*	DZI ALAN1A OPERATORSK IE LUB UWAGI *Operator's actions or remarks*	PODPIS *Signature*

(strona 152 i kolejne do strony 154)

Wpisy dodatkowe, poprawki, uwagi

Additional notes, corrections and remarks

Załącznik nr 4

WZÓR

(Okładka koloru jasnoniebieskiego, twarda — typu brulion; wodoodporna z tłoczonym godłem i napisami w kolorze srebrnym. Format: w milimetrach — 210 x 297< A4>)



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DZIENNIK POKLADOWO-MASZYNOWY
DECK-ENGINE LOG-BOOK

(strona pierwsza)

Dziennik pokładowo-maszynowy zawiera 154 ponumerowane strony. Strony l i 2 zawierają dane charakteryzujące statek; strony 7 i kolejne nieparzyste do strony 153 oraz 8 i kolejne parzyste do strony 154 stanowią dobowy zapis zdarzeń.

This Deck-Engine Log Book contains 152 numbered pages. Page 1 and 2 contains characterizing ship's data; pages 7,8 and next they to 154 concern the 24 hours record of events.

Język roboczy statku .....
Working language

Wpisy rozpoczęto dnia .....
Date of beginning of entries

Podpis Kapitana statku
Signature of the Master

Wpisy zakończono dnia …….....
Date of termination of entries

Podpis Kapitana statku
Signature ofthe Master

Nazwa statku …….....
Vessel 's name

Port macierzysty …….....
Port of Registry

Sygnał nadawczy …….....
Call sign

Numer identyfikacyjny IMO …….....
IMO No.

Pojemność brutto ……..….....
Gross Tonnage

Data położenia stępki ……
Date keel was laid

Nośność…… ……
Deadweight

Nazwa i adres armatora ..... ……...
Name and address of owner
.....

Telefon *Phone* .....

Fax .....

E-mail ....

(strona druga)

Wymiary kadłuba
Hull Dimensions:

Długość *Lenght* .....

Szerokość *Breadth* .....

Wysokość *Height* .....

Zanurzenie *Draught*.....

Silniki główne *Main Engines.*

Typ *Type* .. ..

Ilość *Number* .. ..

Moc maszyn *Engine horse-power* ....

Dane manewrowe statku
Manouvering characteristics

Ilość śrub .....
Number of propellers

Średnica cyrkulacji taktycznej statku .....
Tactic circulation diameter

Długość całkowita statku ....
Lenght Overall

Średnie zanurzenie statku pod balastem .....
Mean draught in ballast condition

Średnie zanurzenie statku załadowanego .....
Mean draught in loaded condition

Szybkość statku pod balastem
Speed in ballast condition

Z biegu „cała” .....
At full

Z biegu „pół” .....
At half

Z biegu „wolno” ....
At slow

Z biegu „bardzo wolno” ....
At dead slow

Szybkość statku załadowanego
Speed in loaded condition

Z biegu „cała” .....
At full

Z biegu „pół” .....
At half

Z biegu „wolno” ....
At slow

Z biegu „bardzo wolno” ....
At dead slow

(strona trzecia)

INSTRUKCJA
prowadzenia dziennika pokładowo-maszynowego

1. Obowiązek prowadzenia dziennika powstaje z chwilą wyznaczenia kapitana i obsadzenia statku załogą, choćby w niepełnym składzie, niezależnie od stanu gotowości statku do eksploatacji.
2. Dziennik pokładowo-maszynowy prowadzi właściwy oficer wachtowy.
3. Wpisów do dziennika dokonuje się codziennie od godz. 1^{00} do godz. 24^{00} w języku polskim, starannie, drukowanymi literami, bez używania korekt, tuszem, atramentem lub innym nieusuwalnym środkiem piśmienniczym.
4. Pomyłki prostuje się przez przekreślenie błędnego tekstu w sposób pozwalający na jego odczytanie i wpisanie obok tekstu prawidłowego, poświadczonego podpisem uprawnionej osoby. W rubryce „wydarzenia" należy umieścić wzmiankę „poprawione (wpisać treść poprawki) uważać za prawdziwe".

6 W przypadku skreślenia wpisu należy umieścić wzmiankę „skreślone (podać skreślone wyrazy) uważać za prawdziwe". Wzmiankę powinien potwierdzić podpisem kapitan albo inna uprawniona osoba.

7. Zakończone dzienniki powinny być przekazane armatorowi w terminie 90 dni od daty ostatniego wpisu. Armator przechowuje zakończone dzienniki przez okres 10 lat od daty przekazania.
8. Dzienniki oraz ich ewidencja powinny być przedstawiane do kontroli na każde żądanie organu administracji morskiej lub innych uprawnionych podmiotów.

9. Wpisów do poszczególnych rubryk dziennika pokładowo-maszynowego dokonuje się w następujący Sposób:
   a) kierunek i siłę wiatru wpisuje się co 4 godz. Kierunek określa się w rumbach, a siłę wiatru według skali Beauforta (zał. 1), np. NW 5,
   b) stan morza wpisuje się co 4 godz. według załączonej tabeli (zał. 2),
   c) widzialność wpisuje się co 4 godz. w milach morskich,
   d) temperaturę wpisuje się co 4 godz. według wskazań termometru zewnętrznego,
   e) ciśnienie barometryczne wpisuje się co 4 godz. według wskazań barometru,
   f) pozycję lub miejsce postoju w porcie wpisuje się co 4 godz.,
   g) ilość godzin pracy silników oraz stan materiałów pędnych i smarnych wpisuje się raz na dobę zgodnie ze stanem faktycznym,
   h) zestawienie godzin pracy statku wpisuje się raz na dobę zgodnie ze stanem faktycznym,
   i) przy zmianie służby należy wpisać godzinę, imię i nazwisko zdającego i przyjmującego oraz złożyć podpisy,
   j) w rubryce „wydarzenia, wykonane prace, manewry, łączność GMDSS" należy wpisywać wszelkie wydarzenia i wykonywane prace. W szczególności: zacumowanie i odcumowanie statku, rzucenie i wybranie kotwicy, przeprowadzone alarmy ćwiczebne, kolizje, awarie, sztormowanie, wypadki wśród członków załogi, okresowe inspekcje sprzętu ratunkowego i przeciwpożarowego, odebrane ostrzeżenia nawigacyjne, odebrane sygnały wzywania pomocy, korespondencję w niebezpieczeństwie, okresowe testy sprzętu GMDSS i inne.
10. Osoby odpowiedzialne za prawidłowe prowadzenie dziennika pokładowo-maszynowego ponoszą pełną odpowiedzialność służbową i prawną za przestrzeganie niniejszej instrukcji.

Zał. 1

Skala wiatru **Beauforta**

Table — Beauforte Scale

	Opis ogólny *General description*	Wiatr *Wind Velocity*			Maksymalne ciśnienie w kilogramach na m² *Max pressure in kg/m²*	Opis wyglądu morza przy danej prędkości wiatru na otwartym morzu *Sea criterion*
		w metrach na sek *m/sec*	W kilo-metrach na godz. *Km/h*	W węzłach *knots*		
0	Cisza *Calm*	0,0 – 0,2	1	1	0	Morze gładkie jak lustro *Sea like a mirror.*
ł	Powiew *Light air*	0,3 – 1,5	1 - 5	1 - 3	0,02 - 0,3	Tworzą się zmarszczki o wyglądzie łusek i o grzbietach bez piany (0,1-0,2 m) *Ripples with the appearance of scales are fo med, byt without foam crests.*
2	Słaby wiatr *Light breeze*	1,6-3,3	6 - 1 1	4 - 6	0,35 – 1,3	Zupełnie małe, krótkie, lecz wyraźnie widoczne fale, niezałamujące się i nietworzące piany (tł,2-lJ,3 m) *Small wavelets, siill short btl more pronounced. Crests have a glassy appearance and do not break,*
3.	Łagodny wiatr *Gentle breeze*	3,4 – 5,4	12 —19	7 - 10	1,5 - 3,9	Małe i krótkie fale, grzbiety zaczynają się łamać, piana o szklistym wyglądzie, miejscami mogą występować białe grzebienie (0,6-1,0m) *Large wavelets. Crests begin to break. Foam of glassy appearance. Perhaps glassy white horses*
4	Umiarkowany Wlatr *Moderate breeze*	5,5-7,9	20 - 28	11 - 16	4,0 – 8,4	Male fale zaczynają się wydłużać; sporo białych grzebieni (1 -1,5 m) *Small waves becoming longer fairly frequent white horses.*
5.	Dość silny wiatr *Fresh breeze*	8,0 – 10,7	29 - 38	I 7 - 2 I	8,45 - l5	Fale średniej wielkości wyraźnie się wydłużają, dużo białych grzebieni (niekiedy występują bryzgi) (2-2,3 m) *Moderate waves, taking more pronounced long form,' many white horses are formed. Chance of some spray.*
6.	Silny wiatr *Strong breeze*	10,8 – 13,8	39 - 49	22 - 27	16 - 25	Zaczynają tworzyć się duże fale, białe pieniste grzebienie występują wszędzie w dużej ilości (na ogół występują bryzgi) (3-4 m) *Large waves begin to form, white foam crests are more extensive everywhere. Probablv same spray.*
7.	Bardzo silny wiatr *Near gale*	13,9-17,1	50 - 61	28 - 33	26 - *38*	Morze piętrzy się, z załamujących się fal wiatr zaczyna zrywać białą pianę, która układa się w pasma wzdłuż kierunku wiatru (4-3,3 m) *Sea heaps up and white foam from breaking wayes begins to be blown in streaks*
8.	Wicher *Gale*	17,2-20,7	62 - 72	34 - 40	39 - 57	Dość wysokie fale o większej długości; wiatr zaczyna zrywać załamujące się wierzchołki grzbietów fal w postaci wirującego pyłu wolnego; piana układa się z wiatrem w wyraźnie zaznaczające się pasma (5,5-7,5 m) *Moderately high waves of greater length; edges of crests begin to beak into spindrift. The foam is hlown in streaks.*
9.	Wiatr sztormowy *Strong gale*	20,8-24,4	73 - 88	4 1 - 47	58 - 80	Wysokie fale: gęste pasma piany wzdłuż kierunku wiatru; grzbiety fal nawisają, przewracają się i tłoczą. Pyl wodny może zmniejszyć widzialność (7-10 m) *High waves. Dense streok of foam. Crests of waves hegin to toppie tumble and roll over. Spray may affect visibility.*
10	Sztorm *Storm*	24,5-28,4	89 - 102	48 - 55	8 1 - 106	Bardzo wysokie fale o długich zwisających grzbietach. Duże płaty piany układają się w gęste białe pasma wzdłuż kierunku wiatru. Cała powierzchnia morza wydaje się biała. Przewracanie się fal staje się ciężkie i jakby z uderzeniami. Widzialność zmniejszona (9-12,5 m) *Very high waves with long overhanging crests. Resulting foam is blown in dense white streaks. The surface takes on a white appearance. Visibility affected*
11.	Silny sztorm *Violent storm*	25,5—32,6	103 - 117	56 - 63	107 - 140	Wyjątkowo wysokie fale (mniejsze i średniej wielkości statki znikają na pewien czas wśród fal). Morze pokrywają całkowicie białe duże płaty piany układające się z wiatrem. Wszędzie wierzchołki grzbietów fal są zdmuchiwane i rozpylane. Widzialność zmniejszona (I 1,5-16 m) *Exceptionally high waves. The sea is completely covered with long white patches of foam. Everywhere the edges of wave crests are blown into froth. Visihility affected.*
12	Huragan *Hurricane*	> 32,7	> 118	> 64	> 140	Powietrze jest wypełnione pianą i pyłem wodnym. Morze zupełnie białe od pyłu wodnego pędzonego przez wiatr. Widzialność bardzo poważnie zmniejszona (14 m i ponad) *Air filled with foam and spray. Sea completely white with driving spray Visihility very severely affected.*

Zał. 2

Tabela - Skala stanu morza
Table — Sea State scale

Stan morza ***State of sea***	Określenie	***Description***	**Wysokość fa1 w metrach** ***Wa ve height in meters***
0	cisza	*calm-glassy*	
1	zmarszczki	*calm rippled*	0- 0,5
2	bardzo łagodne	*smooth wavelets*	0,5-1,0
3	łagodne	*slight*	1,0-2,0
4	umiarkowane	*moderate*	2,0-3,0
5	wzburzone	*rough*	3,0-4,0
6	bardzo wzburzone	*very rough*	4,0-6,0
7	wysokie	*liigh*	6,0-9,0
8	bardzo wysokie	*very high*	9,0-14,0
9	niezwykle	*phenomenal*	>14,0

(strona siódma i kolejne nieparzyste do 153)

Data *Date* .....

Miejsce *Place* .. ..

Godzina *Time*	Siła wiatru i kierunek *Wind direction and force*	Stan morza *Sea State*	Widzialność *Visibility*	Temperatura *Temf>erature*	Ciśnienie barometryczne *Atniospheric pressure*	Pozycja lub miejsce postoju *Position*
04.00						
08.00						
12.00						
16.00						
20.00						
24.00						

Paliwo-oleje *Fuel and Lub.Oils*	Paliwo *Fuel Oil*		Paliwo poniżej 1,5% siarki *Under 1,5 % Sulphur Oil*	Oleje smarne *Lub.Oils*	**Uwagi** Remarks
	lekkie *Diesel Oil*	ciężkie *Heavy Oil*			
Stan z dnia poprzedniego *Previous dav*					
Pobrano *Taken*					
Stan na następną dobę według pomiaru *State for next day by measurement*					
Zużyto w ciągu doby *Day's consuniption*					

Ilość godzin pracy silników *Engines running hours*	Silniki główne *Main Engines*		Silniki pomocnicze *Auxiliary Engines*		Przepracowany olej silnikowy *tlsed engine oil*	Data i numer dowodu *Date and number of proof*
	lewy *Port*	prawy *Stbd*	lewy *Port*	prawy *Slbd*	zdany *Returned*	
W ciągu doby *during a day*						
Od początku eksploatacji *Total*						
Od ostatniej wymiany oleju *Since last exchange oil*						

(strona ósma i kolejne parzyste do 154)

Godziny pracy statku *Working hours onboard*	W porcie *In port*									W morzu *At sea*			
	postój między rejsami *Break between the voyages*	sztorm, mgła *Storm, Fog*	zalodzenie *Icing*	awaria *Breakdown*	naprawy *Repairs*	stocznia *Shipyard*	Niedziele i święta *Sundays and Holidays*	Inne/*others*	razem *Total*	w ruchu *Steamed*	na kotwicy *At anchor*	razem *Total*	ilość Mm *Distance Nm*
W ciągu doby *Day's count*													
Z przeniesienia *Transferred*													
Od początku miesiąca *Month's count*													

Zmiana służby *Watch*			
funkcja Function	data i godzina *Date and time*	nazwisko i imię zdającego z własnoręcznym podpisem *Name, surname and signature of relieved person*	nazwisko i imię przyjmującego z własnoręcznym podpisem *Name, surname and signature of relieving person*
Kierownik statku *Ship's Master*			
Kierownik maszyn *Chief Engineer*			
Marynarz *Duty Seaman*			

Godzina *Time*	Wydarzenia, wykonane prace, manewry, łączność GMDSS / *Events, works, maneuvers, **GMDSS** communication*	Uwagi *Remarks*

Podpis Kapitana statku
Signature of the Master

Uzasadnienie

Potrzeba wydania projektowanego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestrowego wynika z art. 52 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309, z późn. zm.).

W przedmiotowym projekcie rozporządzenia wprowadza się zmiany względem dotychczasowego rozporządzenia, mające na celu uwzględnienie zmian dokonanych w treści ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski, dotyczących w szczególności przeniesienia części przepisów na poziom ustawowy oraz likwidacji procedury poświadczania dzienników statku, ustawą z dnia … o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą (Dz. U. poz. …).

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. z 2002 r. poz. 2039, z późn. zm.), ponieważ nie stanowi przepisów technicznych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404). W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), projekt rozporządzenia nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936) i stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania go do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Nie jest możliwe osiągnięcie postawionego przed projektem rozporządzenia celu polegającego na zapewnieniu aktualności obowiązujących przepisów przy użyciu innych środków, bowiem kwestia ta jest regulowana na poziomie aktu wykonawczego do ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski.

Projekt rozporządzenia nie będzie miał negatywnych skutków społeczno-gospodarczych, ani nie będzie wywierał wpływu na działanie mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Regulacja jest zgodna z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2025 r. poz. 1480, z późn. zm.).

Projekt nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców w zakresie określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylającego decyzję Komisji 2008/49/WE (Dz. Urz. UE L 316 z

14.11.2012, str. 1).

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Projekt rozporządzenia nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia został ujęty w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury pod poz. … .

Nazwa projektu

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie prowadzenia dzienników statku o polskiej przynależności

Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące

Ministerstwo Infrastruktury

Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu

Arkadiusz Marchewka – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu

Grzegorz Bryl, Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Ministerstwo Infrastruktury, e-mail: grzegorz.bryl@mi.gov.pl

Data sporządzenia
6.11.2026

Źródło:
Upoważnienie ustawowe:

art. 52 ustawy z dnia 18 września 2001 r. - Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309, z późn. zm.)

Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury:

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba wydania nowego rozporządzenia wynika z przepisów ustawy z dnia… o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą (Dz. U. poz. …), która wprowadza zmiany w przepisach o dziennikach i dokumentach statków.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W rozporządzeniu wprowadza się zmiany względem dotychczasowego rozporządzenia, dotyczące uwzględnienia zmian w treści ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (w szczególności przeniesienie części przepisów na poziom ustawowy) oraz likwidacji zbędnej procedury poświadczania dzienników statku.

Nie jest możliwe osiągnięcie celów za pomocą innych środków, ze względu na obligatoryjne upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Proponowane przepisy są przepisami wykonawczymi w stosunku do Kodeksu morskiego, a ich charakter wyklucza potrzebę dokonywania porównań międzynarodowych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Dyrektor urzędu morskiego będący organem rejestrowym	1	Ustawa o rejestracji statków pod polską banderą	Wykonywanie zadań zgodnie z przepisami rozporządzenia.
Właściciele i armatorzy statków o polskiej przynależności	151	Informacje izb morskich i urzędów morskich	Prowadzenie dzienników w sposób zgodny z przepisami rozporządzenia.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Stosowanie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404) projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany do opinii Rady Dialogu Społecznego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z …… r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	*Łącznie (0-10)*
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	-
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego. Koszty utworzenia i prowadzenia systemu teleinformatycznego rejestru oraz wykonywania zadań rejestrowych są skutkami finansowymi ustawy o rejestracji statków pod polską banderą i zostały wykazane we właściwej Ocenie Skutków Regulacji.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	*Łącznie (0-10)*
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z …… r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
	niepełnosprawni oraz osoby starsze	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu.						
	niepełnosprawni oraz osoby starsze	Brak wpływu.						
Niemierzalne		Brak wpływu.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Projekt rozporządzenia nie będzie oddziaływał na osoby niepełnosprawne i starsze. Projekt rozporządzenia nie reguluje warunków rozpoczynania, prowadzenia i zakończenia działalności gospodarczej.						

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: …	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: …
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
Komentarz: Projekt rozporządzenia nie nakłada nowych obciążeń regulacyjnych. Projekt nie nakłada na przedsiębiorców nowych obciążeń administracyjnych.	

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐sądy administracyjne, powszechne lub wojskowe ☐ inne: …	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu	

11.Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się ewaluacji projektowanego rozporządzenia. Ewentualne kwestie problemtyczne będą mogły zostać omówione podczas Rad Koordynacyjnych Dyrektrów Urzędów Morskich i Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

13.Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

Projekt

R O Z P O R Z Ą D Z E N I E

M I N I S T R A I N F R A S T R U K T U R Y [1)]

z dnia

w sprawie określenia dyrektora urzędu morskiego właściwego do pełnienia funkcji organu inspekcyjnego inspekcji państwa bandery

Na podstawie art. 18 ust. 12 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2026 r. poz. 529 i …) zarządza się, co następuje:

§ 1. Dyrektorem urzędu morskiego właściwym do pełnienia funkcji organu inspekcyjnego inspekcji państwa bandery, o którym mowa w art. 18 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, jest Dyrektor Urzędu Morskiego w …..

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ….

MINISTER INFRASTRUKTURY

[1)] Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

Uzasadnienie

Potrzeba wydania projektowanego rozporządzenia Ministra Infrastruktury właściwego do pełnienia funkcji organu inspekcyjnego inspekcji państwa bandery wynika z art. 18 ust. 12 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2026 r. poz. 529, z późn. zm.).

Rozporządzenie określa, że organem inspekcyjnym inspekcji państwa bandery w rozumieniu art. 18 ust. 12 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim jest Dyrektor Urzędu Morskiego w….

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. z 2002 r. poz. 2039, z późn. zm.), ponieważ nie stanowi przepisów technicznych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404). W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), projekt rozporządzenia nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936) i stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania go do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Nie jest możliwe osiągnięcie postawionego przed projektem rozporządzenia celu polegającego na zapewnieniu aktualności obowiązujących przepisów przy użyciu innych środków, bowiem kwestia ta jest regulowana na poziomie aktu wykonawczego do ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

Projekt rozporządzenia nie będzie miał negatywnych skutków społeczno-gospodarczych, ani nie będzie wywierał wpływu na działanie mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Regulacja jest zgodna z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2025 r. poz. 1480, z późn. zm.).

Projekt nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców w zakresie określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylającego decyzję Komisji 2008/49/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1).

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Projekt rozporządzenia nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia został ujęty w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury pod poz. … .

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie określenia dyrektora urzędu morskiego właściwego do pełnienia funkcji organu inspekcyjnego inspekcji państwa bandery **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Infrastruktury **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Arkadiusz Marchewka – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu** Grzegorz Bryl, Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Ministerstwo Infrastruktury, e-mail: grzegorz.bryl@mi.gov.pl	**Data sporządzenia** **06.11.2026** **Źródło:** Upoważnienie ustawowe: art. 18 ust. 12 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2026 r. poz. 529, z późn. zm.) **Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury:**

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba określenia dyrektora urzędu morskiego właściwego do pełnienia funkcji organu inspekcyjnego inspekcji państwa bandery, wynika z przepisów projektowanej ustawy o rejestracji statków pod polską banderą.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projektowana regulacja przewiduje określenie, że organem inspekcyjnym inspekcji państwa bandery w rozumieniu art. 18 ust. 12 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim jest Dyrektor Urzędu Morskiego w …..

Nie jest możliwe osiągnięcie celów za pomocą innych środków, ze względu na obligatoryjne upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Proponowane przepisy są przepisami wykonawczymi w stosunku do ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, a ich charakter wyklucza potrzebę dokonywania porównań międzynarodowych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Dyrektor Urzędu Morskiego w…	1	treść rozporządzenia	Wykonywanie zadań organu inspekcyjnego inspekcji państwa bandery
Właściciele i armatorzy statków o polskiej przynależności	151 statków	Urzędy morskie i izby morskie	

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Stosowanie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404) projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej

Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany do opinii Rady Dialogu Społecznego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z …… r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	*Łącznie (0-10)*
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	-
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	*Łącznie (0-10)*
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z …… r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
	niepełnosprawni oraz osoby starsze	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu.						

	niepełnosprawni oraz osoby starsze	Brak wpływu.
Niemierzalne		Brak wpływu.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Projekt rozporządzenia nie będzie oddziaływał na osoby niepełnosprawne i starsze. Projekt rozporządzenia nie reguluje warunków rozpoczynania, prowadzenia i zakończenia działalności gospodarczej.	

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: …	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: …
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy

Komentarz: Projekt rozporządzenia nie nakłada nowych obciążeń regulacyjnych. Projekt nie nakłada na przedsiębiorców nowych obciążeń administracyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐sądy administracyjne, powszechne lub wojskowe ☐ inne: …	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	Brak wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ….

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się ewaluacji projektu rozporządzenia. Rozporządzenie to jest bowiem aktem jednorazowym dotyczącym wyznaczenia organu.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

Projekt

R O Z P O R Z Ą D Z E N I E

M I N I S T R A I N F R A S T R U K T U R Y [1)]

z dnia

w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Na podstawie art. 68 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2026 r. poz. 529 i …) zarządza się, co następuje:

DZIAŁ I

Przepisy ogólne

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

1) szczegółowe wymagania kwalifikacyjne do zajmowania stanowisk na statkach morskich, w tym również na statkach nieobjętych umowami, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1–4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”;
2) warunki przyznawania i odnawiania dyplomów, świadectw, świadectw przeszkoleń, zezwoleń oraz potwierdzeń uznania;
3) rodzaje uprawnień zawodowych wynikających z poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych;
4) warunki, jakie powinny spełniać osoby posiadające zagraniczne dyplomy lub świadectwa wydane na podstawie umów międzynarodowych, ubiegające się o stanowiska oficerskie lub nieoficerskie na statkach o polskiej przynależności;
5) sposób obliczania czasu praktyki pływania na statkach;
6) wzory dokumentów, o których mowa w pkt 2, i sposób ich ewidencji;
7) wzory zaświadczeń o pełnieniu wachty nawigacyjnej lub maszynowej, wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 3 ustawy, wzory zaświadczeń potwierdzających odbycie lub zaliczenie praktyki pływania, wzory potwierdzenia uznania dokumentu kwalifikacyjnego, wzór potwierdzenia złożenia wniosku o uznanie dokumentu kwalifikacyjnego.

[1)] Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725)

2. Kwalifikacje osób uprawnionych do obsługi urządzeń radiowych określają przepisy wydane na podstawie art. 158 ust. 12 ustawy z dnia 12 lipca 2024 r. – Prawo komunikacji elektronicznej (Dz. U. poz. 1221, z 2025 r. poz. 637 i 820 oraz z 2026 r. poz. 252, 815 i 1296).

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

1) ARPA – Radarowy Automatyczny System Śledzenia i Akwizycji Ech;
2) dodatkowa praktyka pływania – okres pływania na statku morskim, z wyłączeniem:
   a) jednostek rekreacyjnych,
   b) statków wyłączonych z eksploatacji,
   c) statków w budowie

   – w charakterze członka załogi na stanowisku, do którego upoważnia dany dyplom lub świadectwo, liczony od daty przyznania tego dyplomu lub świadectwa;
3) ECDIS – System Obrazowania Elektronicznych Map i Informacji Nawigacyjnych;
4) GMDSS – Światowy Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa;
5) Kodeks IGF – Międzynarodowy Kodeks Bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu, o którym mowa w rozdziale II-1 prawidle 2 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r., zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz Protokołem przyjętym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 869 i 2029, z 2017 r. poz. 142 oraz z 2024 r. poz. 1778);
6) Konwencja STCW – Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 z późn. zm.[2)]);
7) Konwencja STCW-F – Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1995 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1654 i 1655);
8) łódź rybacka – statek rybacki o długości nie większej niż 15 m, przyjętej jako 96% całkowitej długości konstrukcyjnej wodnicy na poziomie 85% najmniejszej wysokości konstrukcyjnej mierzonej od linii stępki albo jako długość od przedniej części dziobnicy do osi trzonu sterowego na tej wodnicy, jeżeli ta jest większa; na statkach zaprojektowanych z przegłębieniem konstrukcyjnym wodnica, której długość ma być mierzona, powinna być równoległa do wodnicy konstrukcyjnej;

[2)] Zmiany wymienionej Konwencji zostały ogłoszone w Dz. U. z 1984 r. poz. 202, z 1999 r. poz. 286, z 2013 r. poz. 1092 i 1093, z 2018 r. poz. 1866 i 2088, z 2019 r. poz. 103, z 2025 r. poz. 1039 oraz z 2026 r. poz. 108.

9) morski statek handlowy – morski statek przeznaczony lub używany do prowadzenia działalności gospodarczej, a w szczególności do przewozu ładunku lub pasażerów, rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych zasobów morza, holowania, ratownictwa morskiego, wydobywania mienia zatopionego w morzu, pozyskiwania zasobów mineralnych z dna morza oraz znajdujących się pod nim zasobów wnętrza Ziemi;
10) MJE – morską jednostkę edukacyjną, o której mowa w art. 74 ust. 2 ustawy;
11) MJE typu A – morską jednostkę edukacyjną, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 ustawy;
12) MJE typu B – morską jednostkę edukacyjną, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 2 ustawy;
13) MJE typu C – szkołę ponadpodstawową, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 3 ustawy;
14) MJE typu D – centrum kształcenia zawodowego, placówkę kształcenia ustawicznego lub branżowe centrum umiejętności, w tym ośrodek prowadzący działalność szkoleniową w państwach członkowskich Unii Europejskiej lub państwach trzecich, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 3 ustawy;
15) praktyka pływania – okres pływania w charakterze członka załogi na statku morskim zgodnie z wymogami rozporządzenia, z wyłączeniem:
    a) jednostek rekreacyjnych,
    b) statków wyłączonych z eksploatacji,
    c) statków w budowie;
16) Służba SAR – Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa;
17) statek szkolny – morski statek przeznaczony do szkolenia uczniów lub studentów MJE zgodnie z programem nauczania;
18) wody nieograniczone – akweny morskie inne niż wymienione w pkt 19, w przypadku żeglugi w rybołówstwie morskim;
19) wody ograniczone – akwen Morza Bałtyckiego i akweny przyległe do 8º długości geograficznej wschodniej, w przypadku żeglugi w rybołówstwie morskim;
20) wody polarne – wody arktyczne lub obszar Antarktydy w rozumieniu rozdziału XIV prawideł 1.2–1.4 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r., zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz Protokołem przyjętym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r.;
21) wody zalodzone – wody morskie inne niż wody polarne, na których lód pochodzenia morskiego lub lądowego występuje sezonowo;
22) żegluga krajowa – podróże po morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej;
23) żegluga międzynarodowa – podróże po obszarach morskich innych niż wymienione w pkt 22.

§ 3. 1. Dyplomy i świadectwa potwierdzają posiadanie kwalifikacji zawodowych uprawniających do zajmowania stanowisk zgodnie z określonymi w nich uprawnieniami.

2. W żegludze międzynarodowej i przybrzeżnej rozróżnia się następujące poziomy odpowiedzialności:

1) pomocniczy;
2) operacyjny;
3) zarządzania.

§ 4. 1. Dokumenty kwalifikacyjne wydaje się w języku polskim i angielskim.

2. Osoby posiadające dyplomy na wyższych poziomach odpowiedzialności mogą ubiegać się o wydanie dyplomów i świadectw na niższych poziomach odpowiedzialności.

3. Z zastrzeżeniem ust. 4 oraz § 40 ust. 1, osoba ubiegająca się o uzyskanie dyplomu albo świadectwa powinna mieć ukończone 18 lat.

4. Osoba ubiegająca się o przyznanie świadectwa młodszego marynarza pokładowego, młodszego motorzysty, młodszego kucharza okrętowego lub młodszego rybaka rybołówstwa morskiego powinna mieć ukończone 16 lat.

5. Osoba ubiegająca się o uzyskanie świadectwa przeszkolenia powinna mieć ukończone 16 lat.

§ 5. 1.Osoby ubiegające się o uzyskanie, odnowienie lub wymianę dokumentu kwalifikacyjnego powinny posiadać ważne świadectwo zdrowia, o którym mowa w ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2026 r. poz. 102).

2. Ukończenie odpowiedniego szkolenia niezbędnego do uzyskania dokumentu kwalifikacyjnego potwierdza morska jednostka edukacyjna w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS), wystawiając indywidualne albo zbiorcze zaświadczenie o ukończeniu szkolenia, którego wzór jest określony w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

§ 6. 1. Osoba posiadająca zagraniczny dyplom lub świadectwo przeszkolenia na zbiornikowce do przewozu produktów naftowych, chemikaliów lub gazów skroplonych wydane na podstawie Konwencji STCW lub Konwencji STCW-F może, po uzyskaniu potwierdzenia uznania dyplomu lub świadectwa przeszkolenia na zbiornikowce do przewozu produktów naftowych, chemikaliów lub gazów skroplonych, zajmować na morskich statkach handlowych o polskiej przynależności stanowiska określone w rozporządzeniu.

2. Potwierdzenie uznania:

1) dyplomu wydanego zgodnie z Konwencją STCW na poziomie zarządzania albo
2) dyplomu szypra w rybołówstwie morskim wydanego zgodnie z Konwencją STCW-F

– wydawane jest po przedłożeniu pisemnego oświadczenia od armatora, potwierdzającego znajomość polskiego prawa morskiego przez posiadacza dyplomu.

3. W przypadku ponownego ubiegania się o uznanie dyplomów, o których mowa w ust. 2, po wygaśnięciu poprzednio wydanego potwierdzenia uznania konieczne jest ponowne przedstawienie aktualnego oświadczenia, o którym mowa w ust. 2.

4. Obowiązek ponownego przedstawienia oświadczenia potwierdzającego znajomość polskiego prawa morskiego nie dotyczy osób posiadających 12-miesięczną praktykę pływania na stanowisku w swojej specjalności, nabytą w okresie ostatnich 5 lat na statkach o polskiej przynależności.

5. Potwierdzenie uznania dyplomu lub świadectwa przeszkolenia na zbiornikowce do przewozu produktów naftowych, chemikaliów lub gazów skroplonych wydaje się na wniosek armatora.

6. Potwierdzenie uznania dyplomu lub świadectwa przeszkolenia, o których mowa w ust. 5, wydaje się w odniesieniu do ważnego dyplomu lub świadectwa przeszkolenia na okres nieprzekraczający daty ważności tego dokumentu, do którego zostało wydane, nie dłużej niż na 5 lat.

7. Potwierdzenie uznania wydane przez inne państwo niż Rzeczpospolita Polska nie może stanowić podstawy do wydawania potwierdzenia uznania określonego przepisami rozporządzenia.

8. Wzory potwierdzenia uznania dyplomu oraz wzory potwierdzenia uznania świadectwa przeszkolenia na zbiornikowce do przewozu produktów naftowych, chemikaliów lub gazów skroplonych określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 7. Kwalifikacje uzyskane w państwach członkowskich Unii Europejskiej oraz Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym w zawodzie regulowanym związanym z bezpieczeństwem morskim, a niewynikające bezpośrednio z Konwencji STCW lub Konwencji STCW-F uznaje się zgodnie z przepisami ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (Dz. U. z 2026 r. poz. 166).

§ 8. Wydane za granicą dokumenty kwalifikacyjne osób, o których mowa w art. 64 ust. 6 albo 8 ustawy, nie podlegają odnowieniu ani wymianie na polskie dokumenty kwalifikacyjne.

§ 9. 1. Polska administracja morska uznaje zagraniczne świadectwa przeszkoleń wydane na podstawie Konwencji STCW lub Konwencji STCW-F przez administracje morskie państw członkowskich Unii Europejskiej i administracje morskie państw trzecich posiadające uznanie Komisji Europejskiej lub wydawane w ich imieniu przez ośrodki szkolące marynarzy uznawane i nadzorowane przez te administracje.

2. Dokument, o którym mowa w ust. 1, uznaje się przy ubieganiu się o wydanie lub odnowienie polskiego dyplomu lub świadectwa przeszkolenia, jeżeli wymóg posiadania takiego dokumentu

wynika z rozporządzenia, a wnioskujący nie posiada wymaganego polskiego dokumentu kwalifikacyjnego.

§ 10. 1.Zezwolenie, o którym mowa w art. 66 ust. 1 ustawy, wydaje się na wniosek armatora statku o polskiej przynależności, który powinien określać dane i kwalifikacje osoby ubiegającej się o wydanie zezwolenia uprawniającego do zajmowania stanowiska, którego dotyczy wniosek, nazwę, pojemność brutto, typ i moc maszyn statku o polskiej przynależności. Wzór zezwolenia określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

2. Potwierdzenie złożenia wniosku o uznanie zagranicznego dokumentu kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 67 ust. 7 i 8, wydawane jest według wzoru określonego w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

DZIAŁ II

Kwalifikacje nieoficerskie

Rozdział 1

Dział pokładowy statków morskich

§ 11. W dziale pokładowym na poziomie pomocniczym ustala się stanowiska:

1) praktykanta pokładowego;
2) młodszego marynarza pokładowego;
3) marynarza wachtowego;
4) starszego marynarza.

§ 12. 1. W dziale pokładowym ustala się świadectwa:

1) świadectwo młodszego marynarza pokładowego;
2) świadectwo marynarza wachtowego;
3) świadectwo starszego marynarza.

2. Wzory świadectw, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 13. Do uzyskania świadectwa młodszego marynarza pokładowego wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie:

1) indywidualnych technik ratunkowych;
2) ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego;
3) elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej;
4) bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej.

§ 14. Do uzyskania świadectwa marynarza wachtowego wymagane jest:

1) ukończenie co najmniej pierwszego roku studiów w MJE typu A lub MJE typu B lub co najmniej pierwszego roku nauki w MJE typu C kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania lub na dyplom szypra żeglugi krajowej zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie zaświadczenia potwierdzającego ukończenie programu szkolenia na poziomie pomocniczym wydanego przez MJE oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym albo
2) ukończenie studiów w MJE typu B lub nauki w MJE typu C kształcących co najmniej na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statku morskim w dziale pokładowym, albo
3) ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania na statku morskim w dziale pokładowym oraz zdanie egzaminu na świadectwo marynarza wachtowego, albo
4) posiadanie świadectwa rybaka rybołówstwa morskiego, ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania oraz zdanie egzaminu na świadectwo marynarza wachtowego, albo
5) posiadanie dyplomu szypra 1 klasy żeglugi krajowej albo dyplomu szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego, albo dyplomu szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego oraz zdanie egzaminu na świadectwo marynarza wachtowego.

§ 15. 1. Do uzyskania świadectwa starszego marynarza wymagane jest posiadanie świadectwa ratownika oraz:

1) posiadanie świadectwa marynarza wachtowego, 18-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statku morskim w dziale pokładowym oraz zdanie egzaminu na świadectwo starszego marynarza albo
2) ukończenie studiów w MJE typu A lub MJE typu B kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie świadectwa marynarza wachtowego oraz 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statku morskim w dziale pokładowym, albo
3) ukończenie nauki w MJE typu C kształcącej co najmniej na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania lub na dyplom szypra żeglugi krajowej zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie świadectwa marynarza wachtowego, 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statku morskim w dziale pokładowym oraz zdanie egzaminu na świadectwo starszego marynarza, albo

4) ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym na świadectwo starszego marynarza zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie świadectwa marynarza wachtowego, 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statku morskim w dziale pokładowym oraz zdanie egzaminu na świadectwo starszego marynarza.

2. Wymóg zdania egzaminu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, 3 i 4, nie dotyczy osoby, która zdała egzamin na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej.

§ 16. Ustala się następujące uprawnienia zawodowe posiadaczy świadectw w dziale pokładowym:

1) świadectwo młodszego marynarza pokładowego uprawnia do zajmowania stanowisk praktykanta pokładowego lub młodszego marynarza pokładowego na każdym statku;
2) świadectwo marynarza wachtowego uprawnia do zajmowania stanowiska marynarza wachtowego – na każdym statku,
3) świadectwo starszego marynarza uprawnia do zajmowania stanowisk:
   a) marynarza wachtowego – na każdym statku,
   b) starszego marynarza – na każdym statku.

Rozdział 2

Dział maszynowy statków morskich

§ 17. 1. W dziale maszynowym w specjalności mechanicznej na poziomie pomocniczym ustala się stanowiska:

1) praktykanta maszynowego;
2) młodszego motorzysty;
3) motorzysty wachtowego;
4) starszego motorzysty.

2. W dziale maszynowym w specjalności elektrycznej na poziomie pomocniczym ustala się stanowiska:

1) praktykanta elektromontera;
2) elektromontera.

§ 18. 1. W dziale maszynowym w specjalności mechanicznej ustala się świadectwa:

1) świadectwo młodszego motorzysty;
2) świadectwo motorzysty wachtowego;
3) świadectwo starszego motorzysty.

2. W dziale maszynowym w specjalności elektrycznej ustala się świadectwo elektromontera.

3. Wzory świadectw, o których mowa w ust. 1 i 2, określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

§ 19. Do uzyskania świadectwa młodszego motorzysty wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie:

1) indywidualnych technik ratunkowych;
2) ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego;
3) elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej;
4) bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej.

§ 20. 1. Do uzyskania świadectwa motorzysty wachtowego wymagane jest:

1) ukończenie co najmniej pierwszego roku studiów w MJE typu A lub MJE typu B kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie zaświadczenia potwierdzającego ukończenie programu szkolenia na poziomie pomocniczym wydanego przez MJE oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statku morskim w dziale maszynowym albo
2) ukończenie co najmniej pierwszego roku nauki w MJE typu C kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej wskazanej w certyfikacie uznania lub na dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej, posiadanie zaświadczenia potwierdzającego ukończenie programu szkolenia na poziomie pomocniczym wydanego przez MJE oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statku morskim w dziale maszynowym, albo
3) ukończenie studiów w MJE typu B lub nauki w MJE typu C kształcących co najmniej na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej wskazanej w certyfikacie uznania lub na dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej zgodnie z certyfikatem uznania oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statku morskim w dziale maszynowym, albo
4) posiadanie dyplomu oficera elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej oraz co najmniej 2-miesięcznej praktyki pływania na statku morskim w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej, albo
5) ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej zgodnego z certyfikatem uznania i posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania na statku morskim w dziale maszynowym oraz zdanie egzaminu na to świadectwo, albo
6) posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statku morskim w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej oraz zdanie egzaminu na to świadectwo.

2. Przy ubieganiu się o świadectwo motorzysty wachtowego połowa ogólnej wymaganej praktyki pływania, o której mowa w ust. 1 pkt 5, może być zastąpiona praktyką przy budowie, naprawie lub obsłudze maszyn okrętowych w stoczniach, zakładach produkcyjnych, warsztatach mechanicznych, na stacjonarnych platformach morskich lub na statkach bez własnego napędu.

§ 21. 1. Do uzyskania świadectwa starszego motorzysty wymagane jest:

1) posiadanie świadectwa motorzysty wachtowego, 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 400 kW i powyżej w dziale maszynowym oraz zdanie egzaminu na świadectwo starszego motorzysty albo
2) ukończenie studiów w MJE typu A lub MJE typu B kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie świadectwa motorzysty wachtowego, 6-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 400 kW i powyżej w dziale maszynowym, albo
3) ukończenie nauki w MJE typu C kształcącej co najmniej na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania lub na dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie świadectwa motorzysty wachtowego, 6-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 400 kW i powyżej w dziale maszynowym oraz zdanie egzaminu na świadectwo starszego motorzysty, albo
4) ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym na świadectwo starszego motorzysty zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie świadectwa motorzysty wachtowego, 6-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 400 kW i powyżej w dziale maszynowym oraz zdanie egzaminu na świadectwo starszego motorzysty, albo
5) posiadanie dyplomu oficera mechanika w żegludze krajowej.

2. Wymóg zdania egzaminu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, 3 i 4, nie dotyczy osoby, która zdała egzamin na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej w żegludze międzynarodowej.

§ 22. Do uzyskania świadectwa elektromontera wymagane jest:

1) ukończenie co najmniej pierwszego roku studiów w MJE typu A lub MJE typu B kształcących na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie zaświadczenia potwierdzającego ukończenie programu szkolenia na poziomie pomocniczym wydanego przez MJE oraz posiadanie 3-miesięcznej praktyki pływania

na statkach morskich o mocy maszyn głównych 400 kW i powyżej w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej albo

2) ukończenie co najmniej pierwszego roku nauki w MJE typu C kształcącej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie zaświadczenia potwierdzającego ukończenie programu szkolenia na poziomie pomocniczym wydanego przez MJE oraz posiadanie 3-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 400 kW i powyżej w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej, albo
3) ukończenie studiów w MJE typu B lub nauki w MJE typu C kształcących co najmniej na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej wskazanej w certyfikacie uznania oraz posiadanie 3-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 400 kW i powyżej w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej, albo
4) posiadanie dyplomu oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, albo
5) ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej zgodnego z certyfikatem uznania i posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 400 kW i powyżej w dziale maszynowym oraz zdanie egzaminu na to świadectwo, albo
6) posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statku morskim w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej oraz zdanie egzaminu na to świadectwo.

§ 23. Ustala się uprawnienia zawodowe posiadaczy świadectw w dziale maszynowym:

1) świadectwo młodszego motorzysty uprawnia do zajmowania stanowisk praktykanta maszynowego lub młodszego motorzysty na każdym statku;
2) świadectwo motorzysty wachtowego uprawnia do zajmowania stanowiska motorzysty wachtowego na każdym statku;
3) świadectwo starszego motorzysty uprawnia do zajmowania stanowiska:
   a) motorzysty wachtowego na każdym statku,
   b) starszego motorzysty na każdym statku;
4) świadectwo elektromontera uprawnia do zajmowania stanowiska elektromontera na każdym statku.

Rozdział 3

Kucharze okrętowi

§ 24. Na statkach morskich ustala się następujące stanowiska kucharzy:

1) młodszego kucharza okrętowego;
2) kucharza okrętowego.

§ 25. 1. Ustala się następujące świadectwa kucharzy:

1) świadectwo młodszego kucharza okrętowego;
2) świadectwo kucharza okrętowego.

2. Wzory świadectw, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

§ 26. Do uzyskania świadectwa młodszego kucharza okrętowego wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie:

1) indywidualnych technik ratunkowych;
2) ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego;
3) elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej;
4) bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej.

§ 27. Do uzyskania świadectwa kucharza okrętowego wymagane jest:

1) posiadanie co najmniej wykształcenia zasadniczego zawodowego lub zasadniczego branżowego oraz tytułu zawodowego, dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe lub dyplomu zawodowego odpowiednio w zawodzie kucharz, kucharz małej gastronomii, technik żywienia i gospodarstwa domowego, technik organizacji usług gastronomicznych lub technik żywienia i usług gastronomicznych, 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku młodszego kucharza okrętowego oraz zdanie egzaminu na to świadectwo albo
2) posiadanie dyplomu mistrza w zawodzie kucharza lub kucharza małej gastronomii oraz 3-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku młodszego kucharza okrętowego, albo
3) posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku młodszego kucharza okrętowego oraz zdanie egzaminu na to świadectwo.

§ 28. 1. Świadectwo młodszego kucharza okrętowego uprawnia do zajmowania stanowiska młodszego kucharza okrętowego na każdym statku.

2. Świadectwo kucharza okrętowego uprawnia do zajmowania stanowiska kucharza okrętowego na każdym statku.

DZIAŁ III

Kwalifikacje oficerskie

Rozdział 1

Dział pokładowy w żegludze międzynarodowej

§ 29. W dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej ustala się stanowiska:

1) na poziomie operacyjnym – oficera wachtowego;
2) na poziomie zarządzania:
   a) starszego oficera,
   b) kapitana.

§ 30. 1.W dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej ustala się dyplomy:

1) oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej;
2) starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000;
3) starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej;
4) kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000;
5) kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej.

2. Wzory dyplomów, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

§ 31. 1. Do uzyskania dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie indywidualnych technik ratunkowych, ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej, wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym, ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, udzielania pierwszej pomocy medycznej, nautycznego dowodzenia statkiem, świadectwa ogólnego operatora (GMDSS), świadectwa ratownika oraz:

1) ukończenie studiów w MJE typu A lub MJE typu B lub nauki w MJE typu C kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, odbycie 12-miesięcznej nadzorowanej praktyki pływania na statkach morskich w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej, potwierdzonej w wydanym przez MJE zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, w tym co najmniej 6-miesięcznej praktyki pływania na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 500 i powyżej, oraz zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej albo
2) posiadanie dyplomu oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej, 6-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania w żegludze międzynarodowej na morskich statkach handlowych lub statkach

szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w dziale pokładowym oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej, albo

3) posiadanie dyplomu szypra 1 klasy żeglugi krajowej albo dyplomu szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego, albo dyplomu szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego, 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania w żegludze międzynarodowej na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w dziale pokładowym na stanowisku praktykanta pokładowego, młodszego marynarza pokładowego, marynarza wachtowego lub starszego marynarza oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej, albo

4) posiadanie 36-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej na stanowisku praktykanta pokładowego, młodszego marynarza, marynarza wachtowego lub starszego marynarza, w tym co najmniej 12-miesięcy praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej, oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w żegludze międzynarodowej, albo

5) posiadanie dyplomu oficera mechanika wachtowego lub oficera elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, świadectwa marynarza wachtowego, 30-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania w dziale pokładowym na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej, ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej.

2. Praktyka pływania, o której mowa w ust. 1 pkt 1, powinna obejmować udokumentowany w książce praktyk okres pełnienia obowiązków wachtowych na mostku pod nadzorem kapitana albo oficera wachtowego przez co najmniej 6 miesięcy.

3. Praktyka pływania, o której mowa w ust. 1 pkt 2–5, powinna obejmować udokumentowany w zaświadczeniu o pełnieniu wachty nawigacyjnej okres pełnienia obowiązków wachtowych na mostku pod nadzorem kapitana albo oficera wachtowego przez co najmniej 6 miesięcy.

4. Wzór zaświadczenia o pełnieniu wachty nawigacyjnej, o którym mowa w ust. 3, określa załącznik nr 9 do rozporządzenia.

5. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, może obejmować okres nadzorowanej praktyki pływania, realizowanej w innej MJE, pod warunkiem realizacji takiej praktyki zgodnie z książką praktyk i po weryfikacji tej praktyki przez MJE wydającą zaświadczenie.

6. Wzór zaświadczenia o zaliczeniu książki praktyk, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, określa załącznik nr 10 do rozporządzenia.

7. W przypadku braku zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, wymagane jest posiadanie 36-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej na stanowisku praktykanta pokładowego, młodszego marynarza pokładowego, marynarza wachtowego lub starszego marynarza, w tym co najmniej 12-miesięcy praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej. Praktyka pływania powinna obejmować udokumentowany zgodnie z ust. 3 okres pełnienia obowiązków wachtowych.

§ 32. 1. Do uzyskania dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000 wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym, wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania oraz:

1) dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej, 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej na stanowisku oficera wachtowego oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej albo
2) dyplomu kapitana żeglugi przybrzeżnej i dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej, odbycie 24-miesięcznej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej, 6-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej na stanowisku oficera wachtowego nabytej po przyznaniu obu dyplomów oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej.

2. Wymóg ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy absolwentów MJE typu A lub MJE typu B kształcących na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania.

3. Absolwenci MJE typu A lub MJE typu B kształcących na poziomie zarządzania w żegludze międzynarodowej w dziale pokładowym, posiadający dyplom ukończenia studiów na kierunku i w specjalności uznanej przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, mogą ukończyć szkolenie absolwentów dla marynarzy działu pokładowego na poziomie zarządzania w żegludze międzynarodowej.

4. Przepis ust. 3 stosuje się odpowiednio do osób, które ukończyły szkolenie w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej.

§ 33. 1. Do uzyskania dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym, wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania oraz:

1) dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej, 18-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej na stanowisku oficera wachtowego, w tym co najmniej 6 miesięcy na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej, ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej albo
2) dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej, 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 3000 i powyżej na stanowisku oficera wachtowego w żegludze międzynarodowej, ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej, albo
3) dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000, 6-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 3000 i powyżej na stanowisku co najmniej oficera wachtowego w żegludze międzynarodowej oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej.

2. Wymóg ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy absolwentów MJE typu A i MJE typu B kształcących na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania.

3. Wymóg ukończenia szkolenia i zdania egzaminu, o których mowa w ust. 1 pkt 3, nie dotyczy osoby, która posiada zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w MJE i zdaniu egzaminu na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej.

4. Absolwenci MJE typu A lub MJE typu B kształcących na poziomie zarządzania w żegludze międzynarodowej w dziale pokładowym, posiadający dyplom ukończenia studiów na kierunku i w specjalności uznanej przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, mogą ukończyć szkolenie absolwentów dla marynarzy działu pokładowego na poziomie zarządzania w żegludze międzynarodowej.

5. Przepis ust. 4 stosuje się odpowiednio do osób, które ukończyły szkolenie w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej.

§ 34. 1. Do uzyskania dyplomu kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000 wymagane jest posiadanie:

1) dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000 oraz 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej na stanowisku starszego oficera oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej albo
2) dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej, 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej na stanowisku starszego oficera albo dodatkowej 24-miesięcznej praktyki pływania na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej na stanowisku oficera wachtowego.

2. Wymóg ukończenia szkolenia i zdania egzaminu, o których mowa w ust. 1 pkt 1, nie dotyczy osoby, która posiada zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w MJE i zdaniu egzaminu na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej.

§ 35. Do uzyskania dyplomu kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej wymagane jest zdanie egzaminu na ten dyplom oraz posiadanie:

1) dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej, 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 3000 i powyżej w żegludze międzynarodowej na stanowisku starszego oficera albo

2) dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej i dyplomu kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000 oraz 6-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 3000 i powyżej w żegludze międzynarodowej na stanowisku starszego oficera nabytej po przyznaniu obu dyplomów.

§ 36. Ustala się uprawnienia zawodowe posiadaczy dyplomów w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej:

1) dyplom oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej uprawnia do zajmowania stanowisk oficera wachtowego – na każdym statku;
2) dyplom starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000 uprawnia do zajmowania stanowisk:
   a) oficera wachtowego – na każdym statku,
   b) starszego oficera – na każdym statku o pojemności brutto poniżej 3000;
3) dyplom starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej uprawnia do zajmowania stanowisk:
   a) oficera wachtowego – na każdym statku,
   b) starszego oficera – na każdym statku;
4) dyplom kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000 uprawnia do zajmowania stanowisk:
   a) oficera wachtowego – na każdym statku,
   b) starszego oficera – na każdym statku o pojemności brutto poniżej 3000,
   c) starszego oficera – na każdym statku o pojemności brutto 3000 i powyżej pod warunkiem posiadania dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej,
   d) kapitana – na każdym statku o pojemności brutto poniżej 3000;
5) dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej uprawnia do zajmowania stanowisk:
   a) oficera wachtowego – na każdym statku,
   b) starszego oficera – na każdym statku,
   c) kapitana – na każdym statku.

Rozdział 2

Dział pokładowy w żegludze przybrzeżnej

§ 37. W dziale pokładowym w żegludze przybrzeżnej ustala się stanowiska:

1) na poziomie operacyjnym – oficera wachtowego;
2) na poziomie zarządzania – kapitana.

§ 38. 1. W dziale pokładowym w żegludze przybrzeżnej ustala się dyplomy:
1) oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej;
2) kapitana żeglugi przybrzeżnej.

2. Wzory dyplomów, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 11 do rozporządzenia.

§ 39. 1. Do uzyskania dyplomu oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym, ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, udzielania pierwszej pomocy medycznej, świadectwa ogólnego operatora (GMDSS), świadectwa ratownika oraz:
1) ukończenie studiów w MJE typu A lub MJE typu B lub nauki w MJE typu C kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, odbycie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale pokładowym w żegludze przybrzeżnej lub międzynarodowej, potwierdzonej w wydanym przez MJE zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, oraz zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej albo
2) posiadanie 36-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale pokładowym w żegludze przybrzeżnej lub międzynarodowej na stanowisku praktykanta pokładowego, młodszego marynarza, marynarza lub starszego marynarza oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej, albo
3) posiadanie dyplomu szypra 2 klasy żeglugi krajowej oraz 24-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach morskich w dziale pokładowym i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej, albo
4) posiadanie dyplomu szypra 2 klasy rybołówstwa morskiego oraz 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach morskich w dziale pokładowym.

2. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, może uwzględniać okres nadzorowanej praktyki pływania realizowanej w innej MJE, pod warunkiem realizacji takiej praktyki zgodnie z książką praktyk i po weryfikacji tej praktyki przez MJE wydającą zaświadczenie.

3. Wzór zaświadczenia o zaliczeniu książki praktyk, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, określa załącznik nr 10 do rozporządzenia.

4. W przypadku braku zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, wymagane jest posiadanie 36-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale pokładowym w żegludze

przybrzeżnej lub międzynarodowej na stanowisku praktykanta pokładowego, młodszego marynarza pokładowego, marynarza wachtowego lub starszego marynarza.

§ 40. 1. Do uzyskania dyplomu kapitana żeglugi przybrzeżnej wymagane jest ukończenie 20 roku życia, posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania, ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, udzielania pierwszej pomocy medycznej oraz:

1) posiadanie dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej lub dyplomu oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej, 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto powyżej 200 w żegludze przybrzeżnej lub międzynarodowej na stanowisku oficera wachtowego oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w żegludze przybrzeżnej albo
2) posiadanie dyplomu szypra 1 klasy żeglugi krajowej oraz 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto powyżej 100 na stanowisku kapitana i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w żegludze przybrzeżnej, albo
3) posiadanie dyplomu szypra 1 klasy rybołówstwa morskiego lub dyplomu szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego oraz 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na morskich statkach o pojemności brutto powyżej 100.

2. Wymóg ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, nie dotyczy absolwentów MJE typu A i MJE typu B kształcących na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania.

§ 41. Ustala się uprawnienia zawodowe posiadaczy dyplomów w dziale pokładowym w żegludze przybrzeżnej:

1) dyplom oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej uprawnia do zajmowania stanowiska oficera wachtowego na każdym statku o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze przybrzeżnej;
2) dyplom kapitana żeglugi przybrzeżnej uprawnia do zajmowania stanowiska:
   a) oficera wachtowego na każdym statku w żegludze przybrzeżnej,
   b) kapitana:
      – na każdym statku o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze przybrzeżnej, przy czym na statku pasażerskim – pod warunkiem odbycia 3-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach pasażerskich w charakterze dublera na stanowisku kapitana na tym

statku lub 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach pasażerskich na stanowisku oficera wachtowego, na którym oficer wachtowy pełnił wachtę na mostku,

– na każdym statku bez własnego napędu.

Rozdział 3

Dział pokładowy w żegludze krajowej

§ 42. W dziale pokładowym w żegludze krajowej ustala się stanowiska:

1) szypra 2 klasy w żegludze krajowej;
2) szypra 1 klasy w żegludze krajowej.

§ 43. 1. W dziale pokładowym w żegludze krajowej ustala się dyplomy:

1) szypra 2 klasy żeglugi krajowej;
2) szypra 1 klasy żeglugi krajowej.

2. Wzory dyplomów, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 12 do rozporządzenia.

§ 44. Do uzyskania dyplomu szypra 2 klasy żeglugi krajowej wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, udzielania pierwszej pomocy medycznej, wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym i świadectwa ratownika oraz:

1) ukończenie studiów w MJE typu A lub MJE typu B lub nauki w MJE typu C kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania oraz posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale pokładowym albo
2) ukończenie nauki w MJE typu C kształcącej co najmniej na poziomie szypra 2 klasy w żegludze krajowej zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym oraz zdanie egzaminu na dyplom szypra 2 klasy żeglugi krajowej, albo
3) ukończenie nauki w MJE typu C kształcącej co najmniej na poziomie szypra 2 klasy w żegludze krajowej zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie dyplomu zawodowego w zawodzie technik nawigator morski oraz 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym, albo
4) posiadanie świadectwa starszego marynarza, 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach morskich na stanowisku starszego marynarza oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na dyplom szypra 2 klasy żeglugi krajowej, albo

5) posiadanie dyplomu szypra 2 lub 1 klasy rybołówstwa morskiego i zdanie egzaminu na dyplom szypra 2 klasy żeglugi krajowej, albo
6) posiadanie dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej lub oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej.

§ 45. Do uzyskania dyplomu szypra 1 klasy żeglugi krajowej wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, udzielania pierwszej pomocy medycznej, wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym i świadectwa ratownika oraz:

1) dyplomu szypra 2 klasy żeglugi krajowej lub oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej lub oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej, 18-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach morskich o pojemności brutto powyżej 100 w dziale pokładowym na stanowisku oficerskim lub 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana na statkach morskich o pojemności brutto powyżej 100 oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej albo
2) dyplomu szypra 2 klasy żeglugi krajowej lub oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej lub oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej, ukończenie studiów w MJE typu A lub MJE typu B lub nauki w MJE typu C kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie 18-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach morskich o pojemności brutto powyżej 100 w dziale pokładowym na stanowisku oficerskim lub 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana na statkach morskich o pojemności brutto powyżej 100 oraz zdanie egzaminu na dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej, albo
3) dyplomu szypra 2 klasy żeglugi krajowej lub oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej lub oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej, ukończenie nauki w MJE typu C kształcącej co najmniej w zakresie szypra 2 klasy w żegludze krajowej zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie 18-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach morskich o pojemności brutto powyżej 100 w dziale pokładowym na stanowisku oficerskim lub 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana na statkach morskich o pojemności brutto powyżej 100 oraz zdanie egzaminu na dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej, albo
4) dyplomu szypra 1 klasy rybołówstwa morskiego lub dyplomu szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego i zdanie egzaminu na dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej, albo

5) dyplomu kapitana żeglugi przybrzeżnej lub dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000, lub dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej, lub dyplomu kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000, lub dyplomu kapitana żeglugi wielkiej.

§ 46. Ustala się uprawnienia zawodowe posiadaczy dyplomów w dziale pokładowym w żegludze krajowej:

1) dyplom szypra 2 klasy żeglugi krajowej uprawnia do zajmowania stanowiska oficera wachtowego na każdym statku o pojemności brutto poniżej 2000 w żegludze krajowej,
2) dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej uprawnia do zajmowania stanowiska kapitana na statku o pojemności brutto poniżej 2000 w żegludze krajowej, w tym na statku pasażerskim o pojemności brutto poniżej 1500, pod warunkiem odbycia 3-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach pasażerskich w charakterze dublera na stanowisku kapitana albo 6-miesięcznej praktyki pływania jako oficer wachtowy na statkach pasażerskich, na których oficer wachtowy pełni wachtę na mostku.

Rozdział 4

Dział maszynowy w żegludze międzynarodowej

§ 47. 1. W dziale maszynowym w specjalności mechanicznej ustala się stanowiska:

1) na poziomie operacyjnym – oficera mechanika wachtowego;
2) na poziomie zarządzania:
   a) drugiego oficera mechanika,
   b) starszego oficera mechanika.

2. W dziale maszynowym w specjalności elektrycznej ustala się na poziomie operacyjnym – stanowisko oficera elektroautomatyka.

§ 48. 1. W dziale maszynowym w specjalności mechanicznej ustala się dyplomy:

1) oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej;
2) drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW;
3) drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej;
4) starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW;
5) starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej.

2. W dziale maszynowym w specjalności elektrycznej ustala się dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej.

3. Wzory dyplomów, o których mowa w ust. 1 i 2, określa załącznik nr 13 do rozporządzenia.

§ 49. 1. Do uzyskania dyplomu oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie indywidualnych technik ratunkowych, ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej, ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, udzielania pierwszej pomocy medycznej, dowodzenia siłownia okrętową, świadectwa ratownika oraz:

1) ukończenie studiów w MJE typu A lub MJE typu B lub nauki w MJE typu C kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej wskazanej w certyfikacie uznania, odbycie nadzorowanego 12-miesięcznego połączonego szkolenia umiejętności warsztatowych i praktyki pływania na statkach morskich w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej, potwierdzonego w wydanym przez MJE zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, w tym co najmniej 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej oraz zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej w żegludze międzynarodowej albo
2) posiadanie dyplomu oficera elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej oraz dodatkowej 24-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej w żegludze międzynarodowej, albo
3) odbycie 36-miesięcznego połączonego szkolenia umiejętności warsztatowych i praktyki pływania na statkach morskich w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej, z czego nie mniej niż 30 miesięcy praktyki pływania, w tym co najmniej 12 miesięcy praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej i 12 miesięcy praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 400 kW i powyżej, oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej w żegludze międzynarodowej.

2. Praktyka pływania, o której mowa w ust. 1 pkt 1, powinna obejmować udokumentowany w książce praktyk okres pełnienia obowiązków wachtowych w maszynowni pod nadzorem starszego mechanika albo oficera mechanika wachtowego przez co najmniej 6 miesięcy.

3. Praktyka pływania, o której mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, powinna obejmować udokumentowany w zaświadczeniu o pełnieniu wachty maszynowej okres pełnienia obowiązków wachtowych w maszynowni pod nadzorem starszego mechanika albo oficera mechanika wachtowego przez co najmniej 6 miesięcy.

4. Wzór zaświadczenia o pełnieniu wachty maszynowej, o którym mowa w ust. 3, określa załącznik nr 14 do rozporządzenia.

5. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, może uwzględniać okres nadzorowanej praktyki pływania realizowanej w innej MJE, pod warunkiem realizacji takiej praktyki zgodnie z książką praktyk i po weryfikacji tej praktyki przez MJE wydającą zaświadczenie.

6. Wzór zaświadczenia o zaliczeniu książek praktyk, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, określa załącznik nr 10 do rozporządzenia.

7. W przypadku braku zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, wymagane jest odbycie 36-miesięcznego połączonego szkolenia umiejętności warsztatowych oraz praktyki pływania na statkach morskich w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej, z czego nie mniej niż 30 miesięcy praktyki pływania, w tym co najmniej 12 miesięcy praktyki pływania na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej i 12 miesięcy praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 400 kW i powyżej.

8. Przy ubieganiu się o dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej szkolenie umiejętności warsztatowych, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3 oraz ust. 7, może być realizowane jako praktyka przy budowie, naprawie lub obsłudze maszyn okrętowych w stoczniach, zakładach produkcyjnych, warsztatach mechanicznych, na stacjonarnych platformach morskich lub na statkach bez własnego napędu w okresie nie dłuższym niż 6 miesięcy.

9. Praktyka pływania, o której mowa w ust. 7, powinna obejmować okres pełnienia obowiązków wachtowych w maszynowni, o którym mowa w ust. 3.

§ 50. 1. Do uzyskania dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW wymagane jest posiadanie dyplomu oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, na stanowisku oficera mechanika wachtowego oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale maszynowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w dziale maszynowym w żegludze międzynarodowej.

2. Wymóg ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy absolwentów MJE typu A i MJE typu B kształcących na poziomie zarządzania w dziale maszynowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania.

3. Absolwenci MJE typu A lub MJE typu B kształcących na poziomie zarządzania w żegludze międzynarodowej w dziale maszynowym, posiadający dyplom ukończenia studiów na kierunku i w specjalności uznanej przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, mogą ukończyć szkolenie absolwentów dla marynarzy działu ma-szynowego na poziomie zarządzania w żegludze międzynarodowej.

4. Przepis ust. 3 stosuje się odpowiednio do osób, które ukończyły szkolenie w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale maszynowym w żegludze międzynarodowej.

§ 51. 1. Do uzyskania dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej wymagane jest posiadanie:

1) dyplomu oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, 18-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej na stanowisku oficera mechanika wachtowego, w tym co najmniej 6-miesięcznej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej na stanowisku oficera mechanika wachtowego, oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale maszynowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w dziale maszynowym w żegludze międzynarodowej albo
2) dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW, 6-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na morskich statkach handlowych na stanowisku co najmniej oficera mechanika wachtowego lub statkach szkolnych o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale maszynowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w dziale maszynowym w żegludze międzynarodowej.

2. Wymóg ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy absolwenta MJE typu A i MJE typu B kształcących na poziomie zarządzania w dziale maszynowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania.

3. Wymóg ukończenia szkolenia i zdania egzaminu, o których mowa w ust. 1 pkt 2, nie dotyczy osoby, która posiada zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w MJE i zdała egzamin na poziomie zarządzania w dziale maszynowym.

4. Absolwenci MJE typu A lub MJE typu B kształcących na poziomie zarządzania w żegludze międzynarodowej w dziale maszynowym, posiadający dyplom ukończenia studiów na kierunku i w specjalności uznanej przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, mogą ukończyć szkolenie absolwentów dla marynarzy działu ma-szynowego na poziomie zarządzania w żegludze międzynarodowej.

6. Przepis ust. 4 stosuje się odpowiednio do osób, które ukończyły szkolenie w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale maszynowym w żegludze międzynarodowej.

§ 52. 1. Do uzyskania dyplomu starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW wymagane jest posiadanie:

1) dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW oraz 18-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej na stanowisku drugiego oficera mechanika oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale maszynowym zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w dziale maszynowym albo
2) dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej oraz 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej na stanowisku drugiego oficera mechanika.

2. Wymóg ukończenia szkolenia i zdania egzaminu, o których mowa w ust. 1 pkt 1, nie dotyczy osoby, która posiada zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w MJE i zdała egzamin na poziomie zarządzania w dziale maszynowym.

§ 53. Do uzyskania dyplomu starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej wymagane jest zdanie egzaminu na ten dyplom oraz posiadanie:

1) dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej, 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej na stanowisku drugiego oficera mechanika, przy czym 6 miesięcy wymaganej praktyki może być zastąpione praktyką pływania na stanowisku starszego oficera mechanika na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW albo
2) dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn 3000 kW i powyżej i dyplomu starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW oraz 6-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach

szkolnych o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej na stanowisku drugiego oficera mechanika nabytej po przyznaniu obu dyplomów.

§ 54. 1. Do uzyskania dyplomu oficera elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie obsługi i konserwacji układów zasilania o napięciu przekraczającym 1 kV, ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, udzielania pierwszej pomocy medycznej, dowodzenia siłownią okrętową, indywidualnych technik ratunkowych, bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej, elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej oraz ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, świadectwa ratownika oraz:

1) ukończenie studiów w MJE typu A lub MJE typu B lub nauki w MJE typu C kształcących na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej wskazanej w certyfikacie uznania, odbycie 12-miesięcznego połączonego szkolenia umiejętności warsztatowych i praktyki pływania na statkach morskich w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej, w tym co najmniej 6 miesięcy nadzorowanej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, potwierdzonej w wydanym przez MJE zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk oraz zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej w żegludze międzynarodowej albo
2) posiadanie dyplomu oficera mechanika wachtowego oraz 24-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej w żegludze międzynarodowej, albo
3) posiadanie 36-miesięcznego połączonego szkolenia umiejętności warsztatowych i praktyki pływania na statkach morskich w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej, z czego co najmniej 30 miesięcy praktyki pływania na statkach o mocy maszyn głównych 400 kW i powyżej, w tym co najmniej 12 miesięcy praktyki pływania na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej zgodnego z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej w żegludze międzynarodowej.

2. Przy ubieganiu się o dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej szkolenie umiejętności warsztatowych, o których mowa w ust.

1, może być realizowane jako praktyka przy budowie, naprawie lub obsłudze okrętowych maszyn i urządzeń elektrycznych w stoczniach, zakładach produkcyjnych, warsztatach mechanicznych, na stacjonarnych platformach morskich lub na statkach bez własnego napędu w okresie nie dłuższym niż 6 miesięcy.

3. W przypadku braku zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, wymagane jest odbycie 36-miesięcznego połączonego szkolenia umiejętności warsztatowych oraz praktyki pływania na statkach morskich w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej, z czego co najmniej 30 miesięcy praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 400 kW i powyżej, w tym co najmniej 12 miesięcy praktyki pływania o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej.

4. Wzór zaświadczenia o zaliczeniu książek praktyk, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, określa załącznik nr 10 do rozporządzenia.

§ 55. W dziale maszynowym ustala się uprawnienia zawodowe posiadaczy dyplomów:

1) dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej uprawnia do zajmowania stanowiska:
   a) oficera mechanika wachtowego – na każdym statku,
   b) starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 750 kW;
2) dyplom drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW uprawnia do zajmowania stanowiska:
   a) oficera mechanika wachtowego – na każdym statku,
   b) drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3000 kW;
3) dyplom drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej uprawnia do zajmowania stanowiska:
   a) oficera mechanika wachtowego – na każdym statku,
   b) drugiego oficera mechanika – na każdym statku;
4) dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW uprawnia do zajmowania stanowiska:
   a) oficera mechanika wachtowego – na każdym statku,
   b) drugiego oficera mechanika – na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3000 kW,
   c) drugiego oficera mechanika – na każdym statku, pod warunkiem posiadania dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej,
   d) starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3000 kW;
5) dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej uprawnia do zajmowania stanowiska:

a) oficera mechanika wachtowego – na każdym statku,
b) drugiego oficera mechanika – na każdym statku,
c) starszego oficera mechanika – na każdym statku;

6) dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej uprawnia do zajmowania stanowiska oficera elektroautomatyka na każdym statku.

Rozdział 5

Dział maszynowy w żegludze krajowej

§ 56. W dziale maszynowym w żegludze krajowej ustala się stanowisko oficera mechanika w żegludze krajowej, dla którego ustala się dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej. Wzór dyplomu oficera mechanika w żegludze krajowej określa załącznik nr 15 do rozporządzenia.

§ 57. Do uzyskania dyplomu oficera mechanika w żegludze krajowej wymagane jest posiadanie świadectwa motorzysty wachtowego oraz:

1) 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 400 kW i powyżej na stanowisku motorzysty oraz zdanie egzaminu na dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej albo
2) ukończenie studiów w MJE typu A lub MJE typu B kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej wskazanej w certyfikacie uznania i posiadanie 6-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach morskich na stanowisku motorzysty, albo
3) ukończenie nauki w MJE typu C kształcącej co najmniej na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej wskazanej w certyfikacie uznania lub na dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie 6-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach morskich na stanowisku motorzysty oraz zdanie egzaminu na dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej, albo
4) ukończenie nauki w MJE typu C kształcącej co najmniej na dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie dyplomu zawodowego w zawodzie technik mechanik okrętowy oraz 6-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach morskich na stanowisku motorzysty, albo
5) posiadanie świadectwa starszego motorzysty lub dyplomu oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, lub dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW, lub dyplomu drugiego oficera

mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej, lub dyplomu starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW.

§ 58. Dyplom oficera mechanika w żegludze krajowej uprawnia do zajmowania stanowiska:

1) motorzysty wachtowego – na każdym statku w żegludze krajowej;
2) oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 1100 kW – w żegludze krajowej.

DZIAŁ IV

Kwalifikacje zawodowe w rybołówstwie morskim

§ 59. Na statkach rybackich w dziale pokładowym ustala się stanowiska:

1) młodszego rybaka;
2) rybaka;
3) starszego rybaka;
4) oficera wachtowego;
5) kierownika jednostki;
6) kapitana.

§ 60. 1. W dziale pokładowym w rybołówstwie morskim ustala się świadectwa i dyplomy:

1) świadectwo młodszego rybaka rybołówstwa morskiego;
2) świadectwo rybaka rybołówstwa morskiego;
3) świadectwo starszego rybaka rybołówstwa morskiego;
4) dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego;
5) dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego;
6) dyplom szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego.

2. Wzory świadectw i dyplomów, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 16 do rozporządzenia.

§ 61. 1. Do uzyskania świadectwa młodszego rybaka rybołówstwa morskiego wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie:

1) indywidualnych technik ratunkowych;
2) ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego;
3) elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej.

2. Świadectwa przeszkoleń, o których mowa w ust. 1, mogą być zastąpione świadectwem przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla członków załóg łodzi rybackich w żegludze krajowej.

§ 62. Do uzyskania świadectwa rybaka rybołówstwa morskiego wymagane jest:

1) posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym albo
2) ukończenie pierwszego roku studiów w MJE typu A lub MJE typu B lub pierwszego roku nauki w MJE typu C kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania lub w zakresie oficera wachtowego statku rybackiego o długości powyżej 24 m uprawiającego żeglugę na wodach ograniczonych oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym, albo
3) ukończenie nauki w MJE typu C kształcącej na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym zgodnie z certyfikatem uznania oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym.

§ 63. Do uzyskania świadectwa starszego rybaka rybołówstwa morskiego wymagane jest posiadanie świadectwa ratownika oraz:

1) posiadanie świadectwa rybaka rybołówstwa morskiego, 6-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym albo
2) ukończenie studiów w MJE typu A lub MJE typu B lub nauki w MJE typu C kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania lub w zakresie oficera wachtowego statku rybackiego o długości powyżej 24 m uprawiającego żeglugę na wodach ograniczonych oraz posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym, albo
3) ukończenie nauki w MJE typu C kształcącej na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym zgodnie z certyfikatem uznania oraz posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym, albo
4) posiadanie świadectwa starszego marynarza oraz 3-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym, albo
5) posiadanie świadectwa marynarza oraz 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym, albo
6) posiadanie 18-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym.

§ 64. Do uzyskania dyplomu szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej, wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym, świadectwa ratownika i co najmniej świadectwa operatora łączności bliskiego zasięgu oraz:

1) posiadanie świadectwa starszego rybaka rybołówstwa morskiego, 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 15 m w dziale pokładowym oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D w zakresie oficera wachtowego statku rybackiego o długości

powyżej 24 m uprawiającego żeglugę na wodach ograniczonych i zdanie egzaminu na ten dyplom albo

2) posiadanie dyplomu szypra 2 lub 1 klasy żeglugi krajowej, 6-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 15 m w dziale pokładowym oraz zdanie egzaminu z zakresu wiedzy rybackiej i stateczności statku rybackiego, albo
3) ukończenie studiów w MJE typu A lub MJE typu B lub nauki w MJE typu C kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 15 m w dziale pokładowym oraz zdanie egzaminu z zakresu wiedzy rybackiej i stateczności statku rybackiego, albo
4) ukończenie studiów w MJE typu A lub MJE typu B lub nauki w MJE typu C kształcących co najmniej w zakresie oficera wachtowego statku rybackiego o długości powyżej 24 m na wodach ograniczonych, posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 15 m w dziale pokładowym, albo
5) ukończenie nauki w MJE typu C kształcącej w zakresie szypra żeglugi krajowej zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 15 m w dziale pokładowym oraz zdanie egzaminu na dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego, albo
6) ukończenie nauki w MJE typu C kształcącej na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 15 m w dziale pokładowym oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D w zakresie oficera wachtowego statku rybackiego o długości powyżej 24 m uprawiającego żeglugę na wodach ograniczonych oraz zdanie egzaminu na dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego.

§ 65. 1. Do uzyskania dyplomu szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej, wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym, ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, świadectwa ratownika i co najmniej świadectwa operatora łączności dalekiego zasięgu oraz:

1) posiadanie dyplomu szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego, 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na stanowisku kapitana lub 18-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 15 m na stanowisku oficera oraz ukończenie szkolenia w MJE typu D w zakresie szypra statku rybackiego o długości powyżej 24 m uprawiającego żeglugę na wodach ograniczonych i zdanie egzaminu na dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego albo

2) posiadanie dyplomu co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej, 6-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 15 m w dziale pokładowym oraz zdanie egzaminu z zakresu wiedzy rybackiej i stateczności statku rybackiego.

2. Wymóg ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, nie dotyczy absolwentów MJE typu A, MJE typu B i MJE typu C kształcących w zakresie szypra statku rybackiego o długości powyżej 24 m uprawiającego żeglugę na wodach ograniczonych zgodnie z certyfikatem uznania.

§ 66. 1. Do uzyskania dyplomu szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej, wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym, ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, świadectwa ratownika i co najmniej świadectwa operatora łączności dalekiego zasięgu oraz:

1) dyplomu szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego, 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 24 m na stanowisku oficerskim, ukończenie szkolenia w zakresie szypra statku rybackiego o długości powyżej 24 m uprawiającego żeglugę na wodach nieograniczonych oraz zdanie egzaminu na dyplom szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego albo
2) dyplomu na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej, 6-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 24 m w dziale pokładowym oraz zdanie egzaminu z zakresu wiedzy rybackiej i stateczności statku rybackiego.

2. Wymóg ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, nie dotyczy absolwentów MJE typu A, MJE typu B i MJE typu C kształcących w zakresie szypra statku rybackiego o długości powyżej 24 m uprawiającego żeglugę na wodach nieograniczonych zgodnie z certyfikatem uznania.

§ 67. 1. Ustala się uprawnienia zawodowe w rybołówstwie morskim:

1) świadectwo młodszego rybaka rybołówstwa morskiego uprawnia do zajmowania stanowiska młodszego rybaka na każdym statku rybackim;
2) świadectwo rybaka rybołówstwa morskiego uprawnia do zajmowania stanowiska rybaka – na każdym statku rybackim;
3) świadectwo starszego rybaka rybołówstwa morskiego uprawnia do zajmowania stanowiska:
   a) rybaka – na każdym statku rybackim,
   b) starszego rybaka – na każdym statku rybackim;
4) dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego uprawnia do zajmowania stanowiska:

a) oficera wachtowego – na statku rybackim o długości do 24 m w każdej żegludze,

b) oficera wachtowego – na każdym statku rybackim na wodach ograniczonych;

5) dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego uprawnia do zajmowania stanowiska:

a) kapitana – na każdym statku rybackim na wodach ograniczonych,

b) kapitana – na statkach rybackich o długości do 24 m na wodach nieograniczonych,

c) oficera wachtowego – na każdym statku rybackim, w każdej żegludze;

6) dyplom szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego uprawnia do zajmowania stanowiska kapitana na każdym statku rybackim, w każdej żegludze.

2. Wymóg zdania egzaminu z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i wiedzy nautycznej, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, nie dotyczy absolwentów MJE typu A, MJE typu B i MJE typu C, kształcących na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym, zgodnie z certyfikatem uznania.

3. Wymóg ukończenia szkolenia i zdania egzaminu z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i wiedzy nautycznej, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 lit. d, nie dotyczy absolwentów MJE typu A, MJE typu B i MJE typu C, kształcących na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym, zgodnie z certyfikatem uznania.

DZIAŁ V

Świadectwa dodatkowych przeszkoleń i warunki ich odnawiania

Rozdział 1

Przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa i ochrony

§ 68. Każdy członek załogi statku morskiego jest obowiązany odbyć przeszkolenie zapoznawcze na statku w zakresie bezpieczeństwa obejmujące zagadnienia związane z ochroną statku, procedurami w sytuacji zagrożenia, ochroną przeciwpożarową, oznakowaniem dróg ewakuacyjnych i sygnałów alarmowych, bezpieczeństwem i higieną pracy, wyposażeniem ratunkowym.

§ 69. 1. Każdy członek załogi statku jest obowiązany posiadać świadectwa przeszkoleń w zakresie:

1) ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego;

2) elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej;

3) bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej;

4) problematyki ochrony na statku;

5) indywidualnych technik ratunkowych.

2. Warunkiem uzyskania świadectw przeszkoleń, o których mowa w ust. 1, jest ukończenie odpowiednich przeszkoleń na te świadectwa.

3. Świadectwa określone w ust. 1 pkt 1–3 i 5 mogą zostać zastąpione świadectwem przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa, którego warunkiem uzyskania jest ukończenie odpowiednich przeszkoleń lub posiadanie odpowiednich świadectw przeszkoleń.

4. Wymóg posiadania świadectwa przeszkolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, nie dotyczy członków załóg statków rybackich i statków żeglugi krajowej innych niż pasażerskie.

5. Wymóg posiadania świadectwa przeszkolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, nie dotyczy:

1) członków załóg statków rybackich i statków żeglugi krajowej;
2) członków załogi statku, którzy posiadają świadectwo przeszkolenia dla członków załóg z przydzielonymi obowiązkami w zakresie ochrony;
3) członków załogi statku posiadających świadectwo przeszkolenia oficera ochrony statku.

6. Wymóg posiadania świadectw przeszkoleń, o których mowa w ust. 1, nie dotyczy członków załóg statków brzegowych stacji ratowniczych Służby SAR, pod warunkiem że posiadają oni zaświadczenie o ukończeniu przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa wydane przez dyrektora Służby SAR.

§ 70. 1. Na łodziach rybackich w żegludze krajowej świadectwa przeszkoleń, o których mowa w § 69 ust. 1 pkt 1, 2 i 5, mogą być zastąpione świadectwem przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla członków załóg łodzi rybackich w żegludze krajowej.

2. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla członków załóg łodzi rybackich w żegludze krajowej jest ukończenie przeszkolenia na to świadectwo.

§ 71. 1. Każdy członek załogi, któremu wyznaczono na statku obowiązki w zakresie ochrony, jest obowiązany posiadać świadectwo przeszkolenia dla członków załóg z przydzielonymi obowiązkami w zakresie ochrony.

2. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia dla członków załóg z przydzielonymi obowiązkami w zakresie ochrony jest ukończenie przeszkolenia na to świadectwo.

3. Wymóg posiadania świadectwa przeszkolenia, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy członka załogi statku posiadającego świadectwo przeszkolenia oficera ochrony statku.

§ 72. 1. Oficerowie i członkowie załogi wyznaczeni do kierowania na statku akcjami gaszenia pożarów są obowiązani posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego.

2. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego jest ukończenie przeszkolenia na to świadectwo oraz posiadanie ważnego świadectwa przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego.

§ 73. 1. Oficerowie i członkowie załogi wyznaczeni do udzielania pierwszej pomocy na statku są obowiązani posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej.

2. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej jest ukończenie przeszkolenia na to świadectwo oraz posiadanie ważnego świadectwa przeszkolenia w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej.

§ 74. 1. Każdy członek załogi wyznaczony do kierowania zbiorczym środkiem ratunkowym jest obowiązany posiadać świadectwo ratownika.

2. Warunkiem uzyskania świadectwa ratownika jest ukończenie przeszkolenia na to świadectwo, posiadanie ważnego świadectwa przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych oraz co najmniej 6-miesięcznej praktyki pływania.

3. Na statkach wyposażonych w szybkie łodzie ratownicze każdy członek załogi wyznaczony do kierowania tą łodzią jest obowiązany posiadać świadectwo starszego ratownika.

4. Warunkiem uzyskania świadectwa starszego ratownika jest ukończenie przeszkolenia na to świadectwo oraz posiadanie ważnego świadectwa przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych i ważnego świadectwa ratownika.

5. W przypadku członków ekip ratownictwa morskiego w brzegowych stacjach ratowniczych ubiegających się o uzyskanie świadectwa ratownika lub świadectwa starszego ratownika za równorzędne z posiadaniem ważnego świadectwa przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych uważa się posiadanie zaświadczenia o ukończeniu przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa wydanego przez dyrektora Służby SAR.

§ 75. 1. Na statkach wyposażonych w urządzenia radiowe kapitan i oficerowie w dziale pokładowym są obowiązani posiadać odpowiednie aktualne świadectwo operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 150 ust. 4 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne.

2. Na statkach wyposażonych w ECDIS kapitan i oficerowie w dziale pokładowym są obowiązani posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie obsługi i wykorzystania ECDIS.

3. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia w zakresie obsługi i wykorzystania ECDIS jest ukończenie przeszkolenia na to świadectwo.

§ 76. 1. Na morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej kapitan i starszy oficer są obowiązani posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym.

2. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym jest ukończenie przeszkolenia na to świadectwo oraz posiadanie ważnych świadectw przeszkoleń w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej i udzielania pierwszej pomocy medycznej.

§ 77. 1. Oficer wyznaczony do pełnienia funkcji oficera ochrony statku na statkach w żegludze międzynarodowej obowiązany jest posiadać świadectwo przeszkolenia oficera ochrony statku.

2. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia oficera ochrony statku jest ukończenie przeszkolenia na to świadectwo oraz posiadanie co najmniej 12-miesięcznej praktyki pływania.

§ 78. 1. Przed dopuszczeniem do pracy na statku każdy nowo zaokrętowany członek załogi powinien ukończyć nadzorowane przez wyznaczonego oficera szkolenia dotyczące zapoznania się ze statkiem w odniesieniu do wykonywanych obowiązków w zakresie zagadnień związanych z ochroną i bezpieczeństwem statku, ochroną przeciwpożarową, obsługa urządzeń i wyposażenia, szczegółowych procedur wachtowych, zapobieganiem zanieczyszczeniu morza, bezpieczeństwem i higieną pracy. Szkolenia powinny być prowadzone w taki sposób, aby nie zakłócały normalnego funkcjonowania statku.

2. Każdy członek załogi realizujący program szkolenia objętego książką praktyk powinien być nadzorowany przez wyznaczonego oficera.

§ 79. 1. Przed dopuszczeniem do pracy na statku pasażerskim w żegludze międzynarodowej każdy nowo zaokrętowany członek załogi jest obowiązany odbyć na statku przeszkolenie zapoznawcze dotyczące sytuacji zagrożeń na statkach pasażerskich, odpowiednie do jego stanowiska, obowiązków i zakresu odpowiedzialności. Przeszkolenie powinno obejmować zagadnienia związane z bezpieczeństwem statku, rozmieszczeniem wyposażenia ratunkowego, zachowaniem w czasie zagrożenia, zasadami korzystania z wind podczas zagrożenia, porozumiewania się w języku roboczym obowiązującym na statku, niewerbalnego przekazywania informacji dotyczących bezpieczeństwa oraz rozumienia komunikatów nadawanych podczas alarmów lub ćwiczeń.

2. Na statkach pasażerskich przewożących powyżej 400 pasażerów wyznaczony oficer odpowiedzialny za sprawy bezpieczeństwa i ochrony oraz stan sprzętu ratunkowego i przeciwpożarowego, a także szkolenie załogi w zakresie bezpieczeństwa życia na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki jest obowiązany posiadać dyplom na poziomie zarządzania w dziale pokładowym.

§ 80. 1. Świadectwa przeszkoleń, o których mowa w § 69 ust. 1 pkt 2–4, § 71 ust. 1, § 73 ust. 1, § 75 ust. 2, § 77 ust. 1, są wydawane bezterminowo.

2. Świadectwa przeszkoleń, o których mowa w § 69 ust. 1 pkt 1 i 5 oraz ust. 3, § 70 ust. 2, § 72 ust. 1, § 74 ust. 1 i 3 oraz § 76 ust. 1, zachowują ważność przez okres 5 lat od dnia przyznania i podlegają odnowieniu.

3. Warunkiem odnowienia świadectw, o których mowa w § 69 ust. 1 pkt 1 i 5, § 72 ust. 1 oraz § 74 ust. 1 i 3, jest ukończenie przeszkolenia uaktualniającego i udokumentowanie 6-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat.

4. W przypadku świadectwa przeszkolenia, o którym mowa w § 69 ust. 3, warunkiem odnowienia świadectwa jest spełnienie warunków do odnowienia świadectw przeszkoleń określonych w § 69 ust. 1 pkt 1 i 5.

5. W przypadku świadectw, o których mowa w § 69 ust. 1 pkt 1 i 5 oraz § 74 ust. 1 i 3, 6-miesięczna praktyka pływania, o której mowa w ust. 3, może być zastąpiona 12-miesięcznym stażem pracy w charakterze członka ekipy ratownictwa morskiego w brzegowej stacji ratowniczej, nabytym w okresie ostatnich 5 lat, potwierdzonym zaświadczeniem wydanym przez dyrektora Służby SAR.

6. Warunkiem odnowienia świadectwa przeszkolenia, o którym mowa § 70 ust. 2, jest:

1) posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania odbytej w okresie ostatnich 5 lat albo
2) posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania odbytej w okresie ostatnich 12 miesięcy ważności świadectwa przeszkolenia, albo
3) ukończenie przeszkolenia na to świadectwo.

7. Warunkiem odnowienia świadectwa przeszkolenia, o którym mowa w § 76 ust. 1, jest ukończenie przeszkolenia uaktualniającego na to świadectwo oraz posiadanie ważnych świadectw przeszkoleń w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej i udzielania pierwszej pomocy medycznej. W przypadku jeżeli od daty utraty ważności świadectwa przeszkolenia upłynęło więcej niż 12 miesięcy, wymagane jest ukończenie odpowiedniego przeszkolenia na to świadectwo.

8. Jeżeli od daty utraty ważności świadectw przeszkoleń, o których mowa w § 69 ust. 1 pkt 1 i 5, § 72 ust. 1 oraz § 74 ust. 1 i 3, upłynęło więcej niż 12 miesięcy lub brak jest wymaganej praktyki pływania, o której mowa w ust. 3, wymagane jest ukończenie odpowiedniego przeszkolenia na te świadectwa.

§ 81. Wzory świadectw przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa i ochrony określa załącznik nr 17 do rozporządzenia.

Rozdział 2

Dodatkowe przeszkolenia specjalistyczne

§ 82. 1. Na statkach przewożących ładunki niebezpieczne każdy członek załogi odpowiedzialny za operacje przeładunkowe jest obowiązany posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych.

2. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych jest ukończenie przeszkolenia na to świadectwo.

§ 83. 1. Na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych i chemikaliów każdy marynarz zatrudniony na poziomie pomocniczym lub operacyjnym jest obowiązany posiadać świadectwo przeszkolenia specjalistycznego na zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych oraz chemikaliów stopnia podstawowego.

2. Na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych każdy marynarz zatrudniony na poziomie pomocniczym lub operacyjnym jest obowiązany posiadać świadectwo przeszkolenia specjalistycznego na zbiornikowiec do przewozu gazów skroplonych stopnia podstawowego.

3. Warunkiem uzyskania świadectw przeszkoleń, o których mowa w ust. 1 i 2, jest ukończenie odpowiedniego przeszkolenia na te świadectwa oraz posiadanie ważnych świadectw, o których mowa w § 69 ust. 1 pkt 1–3 i 5.

4. Na zbiornikowcach osoby na stanowiskach kapitana, starszego oficera, starszego oficera mechanika i drugiego oficera mechanika są obowiązane posiadać świadectwo przeszkolenia specjalistycznego stopnia wyższego na dany typ zbiornikowca.

5. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia specjalistycznego stopnia wyższego na:

1) zbiornikowce do przewozu produktów naftowych – jest ukończenie przeszkolenia na to świadectwo oraz posiadanie ważnego świadectwa przeszkolenia stopnia podstawowego na zbiornikowce do przewozu produktów naftowych oraz chemikaliów, a także odbycie co najmniej 3-miesięcznej praktyki pływania na zbiornikowcu do przewozu produktów naftowych;
2) zbiornikowce do przewozu chemikaliów – jest ukończenie przeszkolenia na to świadectwo oraz posiadanie ważnego świadectwa przeszkolenia stopnia podstawowego na zbiornikowce do przewozu produktów naftowych oraz chemikaliów, a także odbycie co najmniej 3-miesięcznej praktyki pływania na zbiornikowcu do przewozu chemikaliów;
3) zbiornikowce do przewozu gazów skroplonych – jest ukończenie przeszkolenia na to świadectwo oraz posiadanie ważnego świadectwa przeszkolenia specjalistycznego stopnia podstawowego na zbiornikowce do przewozu gazów skroplonych, a także odbycie co najmniej 3-miesięcznej praktyki pływania na zbiornikowcu do przewozu gazów skroplonych.

6. Warunkiem odnowienia świadectwa przeszkolenia, o którym mowa w ust. 4, jest posiadanie 3-miesięcznej praktyki pływania na danym typie zbiornikowca odbytej w okresie ostatnich 5 lat.

7. W przypadku braku wymaganej praktyki pływania, o której mowa w ust. 6, warunkiem odnowienia świadectwa przeszkolenia, o którym mowa w ust. 4, jest ukończenie przeszkolenia stopnia wyższego na dany typ zbiornikowca oraz posiadanie 3-miesięcznej praktyki pływania na typie zbiornikowca, właściwym dla odnawianego świadectwa. Datę ważności odnawianego świadectwa ustala się na okres 5 lat, licząc od dnia ukończenia przeszkolenia.

§ 84. 1. Na statkach pasażerskich:

1) kapitanowie, oficerowie i pozostali członkowie załogi wyznaczeni w rozkładzie alarmowym do pomocy pasażerom w sytuacji zagrożenia na pokładzie statków pasażerskich – są obowiązani posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie kierowania tłumem;
2) członkowie załogi zajmujący się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich – są obowiązani posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla członków załóg bezpośrednio obsługujących pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich; wymóg ten nie dotyczy statków pasażerskich w żegludze krajowej do 12 Mm od portu schronienia;
3) kapitanowie, starsi mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz wszystkie osoby wpisane na listę alarmową, ponoszące odpowiedzialność za bezpieczeństwo pasażerów w sytuacji zagrożenia na pokładzie statku pasażerskiego – są obowiązani posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie zarządzania kryzysowego i zachowań ludzkich; wymóg ten nie dotyczy członków załóg statków pasażerskich w żegludze krajowej uprawnionych do przewozu nie więcej niż 50 pasażerów;
4) kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz wszystkie osoby odpowiedzialne za zaokrętowanie pasażerów, załadunek, wyładunek i opiekę nad ładunkiem oraz zamykanie otworów w kadłubie zewnętrznym na statkach typu ro-ro – są obowiązani posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim typu ro-ro; wymóg ten nie dotyczy statków pasażerskich w żegludze krajowej do 12 Mm od portu schronienia.

2. Warunkiem uzyskania świadectw przeszkoleń, o których mowa w ust. 1, jest ukończenie odpowiednich przeszkoleń na te świadectwa.

3. Warunkiem odnowienia świadectw przeszkoleń, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3, jest posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach pasażerskich, odbytej w okresie ostatnich 5 lat.

4. Warunkiem odnowienia świadectwa przeszkolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, jest posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach pasażerskich typu ro-ro, odbytej w okresie ostatnich 5 lat.

5. W przypadku braku wymaganej praktyki pływania, o której mowa w ust. 3 lub 4, warunkiem uzyskania świadectw przeszkoleń, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 3 i 4, jest ukończenie odpowiedniego przeszkolenia na dane świadectwo.

§ 85. 1. Na statkach eksploatowanych na wodach polarnych:

1) kapitanowie, starsi oficerowie oraz oficerowie działu pokładowego są obowiązani posiadać świadectwo przeszkolenia stopnia podstawowego na statki eksploatowane na wodach polarnych;
2) kapitanowie i starsi oficerowie są obowiązani posiadać świadectwo przeszkolenia stopnia wyższego na statki eksploatowane na wodach polarnych.

2. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia stopnia podstawowego na statki eksploatowane na wodach polarnych jest ukończenie przeszkolenia na to świadectwo.

3. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia stopnia wyższego na statki eksploatowane na wodach polarnych jest ukończenie przeszkolenia na to świadectwo oraz posiadanie ważnego świadectwa przeszkolenia stopnia podstawowego na statki eksploatowane na wodach polarnych, co najmniej 2-miesięcznej praktyki pływania na statkach eksploatowanych na wodach polarnych lub wodach zalodzonych na poziomie operacyjnym lub zarządzania w dziale pokładowym.

4. Warunkiem odnowienia świadectw przeszkoleń, o których mowa w ust. 1, jest posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statkach eksploatowanych na wodach polarnych na stanowiskach oficerskich odbytej w okresie ostatnich 5 lat.

5. W przypadku braku wymaganej praktyki pływania, o której mowa w ust. 4, warunkiem odnowienia świadectw, o których mowa w ust. 1, jest ukończenie przeszkolenia na dane świadectwo. W takim przypadku datę ważności odnawianego świadectwa ustala się na okres 5 lat, licząc od dnia ukończenia przeszkolenia.

6. Praktyka pływania na statkach eksploatowanych na wodach polarnych, o której mowa w ust. 3 i 4, powinna być potwierdzona zaświadczeniem praktyki pływania, wystawionym przez kapitana statku lub armatora statku.

§ 86. 1. Na statkach używających jako paliwa gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu, podlegających Kodeksowi IGF:

1) marynarze odpowiedzialni za bezpieczeństwo związane z przechowywaniem i stosowaniem paliwa lub działaniem w przypadku zagrożenia związanego z paliwem na statku są obowiązani

posiadać świadectwo przeszkolenia stopnia podstawowego na statki podlegające Kodeksowi IGF;

2) kapitanowie, oficerowie mechanicy oraz członkowie załogi bezpośrednio odpowiedzialni za przechowywanie i stosowanie paliwa oraz za systemy paliwowe są obowiązani posiadać świadectwo przeszkolenia stopnia wyższego na statki podlegające Kodeksowi IGF.

2. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia stopnia podstawowego na statek podlegający Kodeksowi IGF jest ukończenie przeszkolenia na to świadectwo.

3. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia stopnia wyższego na statki podlegające Kodeksowi IGF jest:

1) ukończenie przeszkolenia na to świadectwo, posiadanie ważnego świadectwa przeszkolenia stopnia podstawowego na statki podlegające Kodeksowi IGF, co najmniej miesięcznej praktyki pływania na statku podlegającym Kodeksowi IGF, podczas której przeprowadzone zostały co najmniej 3 operacje bunkrowania poświadczone przez kapitana statku lub starszego mechanika, albo

2) posiadanie świadectwa przeszkolenia specjalistycznego na zbiornikowiec do przewozu gazów skroplonych stopnia podstawowego i świadectwa przeszkolenia specjalistycznego stopnia wyższego na zbiornikowiec do przewozu gazów skroplonych, co najmniej miesięcznej praktyki pływania na statku podlegającym Kodeksowi IGF, podczas której przeprowadzone zostały poświadczone przez kapitana statku lub starszego mechanika co najmniej 3 operacje bunkrowania lub 3 operacje ładunkowe na zbiornikowcu przewożącym gazy skroplone, oraz posiadanie 3-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat na:

a) statkach podlegających Kodeksowi IGF albo

b) zbiornikowcach przewożących ładunek podlegający Kodeksowi IGF, albo

c) statkach używających jako paliwa gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu.

4. Dwie spośród trzech operacji bunkrowania, o których mowa w ust. 3, mogą zostać zastąpione szkoleniem na symulatorze, odbytym w ramach przeszkolenia na świadectwo przeszkolenia stopnia wyższego na statki podlegające Kodeksowi IGF.

5. Warunkiem odnowienia świadectw przeszkoleń, o których mowa w ust. 1, jest ukończenie przeszkolenia uaktualniającego albo posiadanie 3-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat na:

1) statkach podlegających Kodeksowi IGF lub

2) zbiornikowcach przewożących ładunek podlegający Kodeksowi IGF, lub

3) statkach używających jako paliwa gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu.

6. Świadectwo przeszkolenia stopnia podstawowego na statki podlegające Kodeksowi IGF może być zastąpione świadectwem przeszkolenia specjalistycznego stopnia podstawowego na zbiornikowiec do przewozu gazów skroplonych lub świadectwem przeszkolenia specjalistycznego stopnia wyższego na zbiornikowiec do przewozu gazów skroplonych.

7. Osoba posiadająca ważne świadectwo przeszkolenia specjalistycznego na zbiornikowiec do przewozu gazów skroplonych stopnia podstawowego lub świadectwo przeszkolenia specjalistycznego na zbiornikowiec do przewozu gazów skroplonych stopnia wyższego może uzyskać świadectwo przeszkolenia stopnia podstawowego na statki podlegające Kodeksowi IGF, o ile wystąpi z wnioskiem do dyrektora urzędu morskiego.

§ 87. 1. Na statkach o nietypowych charakterystykach manewrowych i na statkach o pojemności brutto powyżej 50000 kapitan jest obowiązany posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych.

2. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych jest ukończenie przeszkolenia na to świadectwo.

§ 88. 1. Osoby na stanowiskach starszego oficera mechanika i drugiego oficera mechanika na statkach napędzanych turbiną parową lub gazową powinny posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie obsługi siłowni o napędzie innym niż tłokowy silnik spalinowy.

2. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia w zakresie obsługi siłowni o napędzie innym niż tłokowy silnik spalinowy jest ukończenie przeszkolenia na to świadectwo oraz posiadanie 3-miesięcznej praktyki pływania na statku posiadającym siłownię tego typu co najmniej na stanowisku oficera mechanika wachtowego.

3. Warunkiem odnowienia świadectwa przeszkolenia, o którym mowa w ust. 1, jest posiadanie 3-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat na statkach o napędzie innym niż tłokowy silnik spalinowy.

4. W przypadku braku wymaganej praktyki pływania, o której mowa w ust. 3, warunkiem odnowienia świadectwa przeszkolenia, o którym mowa w ust. 1, jest ukończenie przeszkolenia na to świadectwo. W takim przypadku datę ważności odnawianego świadectwa ustala się na okres 5 lat, licząc od dnia ukończenia przeszkolenia.

5. Praktyka pływania na statkach o napędzie innym niż tłokowy silnik spalinowy, o której mowa w ust. 2 i 3, powinna być potwierdzona zaświadczeniem wystawionym przez kapitana statku, starszego mechanika lub armatora statku.

§ 89. 1. Warunkiem uzyskania świadectw przeszkoleń w zakresie:

1) współpracy ze Służbami SAR,
2) znajomości Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniom (Kodeks ISM),
3) wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym,
4) wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania,
5) nautycznego dowodzenia statkiem,
6) dowodzenia siłownią okrętową

– jest ukończenie odpowiednich przeszkoleń na te świadectwa.

2. Osoba, która ukończyła szkolenie kwalifikacyjne na poziomie operacyjnym lub zarządzania w dziale pokładowym albo dziale maszynowym w żegludze międzynarodowej, przeprowadzone w oparciu o program szkolenia określony w przepisach wydanych na podstawie art. 74 ust. 4 ustawy, spełnia warunki do uzyskania świadectwa przeszkolenia w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem albo świadectwa przeszkolenia w zakresie dowodzenia siłownią okrętową odpowiednio do ukończonego szkolenia.

§ 90. 1. Na statkach wyposażonych w układy zasilania o napięciu przekraczającym 1 kV drugi oficer mechanik i starszy oficer mechanik są obowiązani posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie obsługi i konserwacji układów zasilania o napięciu przekraczającym 1 kV.

2. Warunkiem uzyskania świadectwa przeszkolenia w zakresie obsługi i konserwacji układów zasilania o napięciu przekraczającym 1 kV jest ukończenie przeszkolenia na to świadectwo.

3. Osoba, która ukończyła szkolenie kwalifikacyjne na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej, przeprowadzone w oparciu o program szkolenia określony w przepisach wydanych na podstawie art. 74 ust. 4 ustawy, spełnia warunki do uzyskania świadectwa przeszkolenia w zakresie obsługi i konserwacji układów zasilania o napięciu przekraczającym 1 kV.

§ 91. 1. Świadectwa przeszkoleń, o których mowa w § 82 ust. 1, § 83 ust. 1 i 2, § 84 ust. 1 pkt 2, § 87 ust. 1, § 89 ust. 1 oraz § 90 ust. 1, są wydawane bezterminowo.

2. Świadectwa przeszkoleń, o których mowa w § 83 ust. 4, § 84 ust. 1 pkt 1, 3 i 4, § 85 ust. 1, § 86 ust. 1 i § 88 ust. 1, zachowują ważność przez okres 5 lat i podlegają odnowieniu.

3. Do ustalenia daty ważności odnawianych świadectw przeszkoleń, o których mowa w § 84 ust. 1 pkt 1, 3 i 4 oraz § 86 ust. 1, a także w przypadkach, o których mowa w § 83 ust. 6, § 85 ust. 4 i § 88 ust. 3, stosuje się odpowiednio § 95 ust. 4.

§ 92. Wzory świadectw przeszkoleń w zakresie dodatkowych przeszkoleń specjalistycznych określa załącznik nr 18 do rozporządzenia.

DZIAŁ VI

Sposób zaliczania praktyki pływania na poszczególnych typach statków, okresy ważności i warunki odnawiania świadectw i dyplomów, sposób ewidencji dokumentów kwalifikacyjnych

§ 93. 1. Dowodem odbycia wymaganej praktyki pływania jest wpis w książeczce żeglarskiej.

2. Dla osób nieposiadających książeczki żeglarskiej lub dla potwierdzenia praktyki pływania w zakresie specjalistycznych wymagań określonych rozporządzeniem dowodem odbycia praktyki pływania jest zaświadczenie wydane przez kapitana statku lub dowódcę jednostki pływającej albo armatora. Wzór zaświadczenia potwierdzającego odbycie praktyki pływania określa załącznik nr 17 do rozporządzenia.

3. W uzasadnionych przypadkach w celu wyjaśnienia wpisu dokonanego do książeczki żeglarskiej lub zaświadczenia, o którym mowa w ust. 2, dyrektor urzędu morskiego może żądać dodatkowych informacji od marynarza lub armatora statku, na którym odbywała się praktyka pływania.

§ 94. 1. Praktykę pływania na statkach morskich obsługiwanych przez kolejno wymieniające się załogi lub części załóg, jeżeli po każdym – nie dłuższym niż 6 tygodni – nieprzerwanym okresie pracy pracownikowi zapewnia się co najmniej równy okres wolnego od pracy pobytu na lądzie, statkach pełniących służbę państwową specjalnego przeznaczenia oraz jednostkach pływających Straży Granicznej i jednostkach pływających Marynarki Wojennej zalicza się w stosunku 3 miesiące pływania za 2 miesiące wymaganej praktyki pływania.

2. Praktykę pływania, o której mowa w ust. 1 i 3, zalicza się w stosunku 1 miesiąc pływania za l miesiąc wymaganej praktyki, jeżeli wpisy w książeczce żeglarskiej albo w zaświadczeniu, o którym mowa w § 93 ust. 2, poświadczają wyłączny pobyt marynarza na statku w morzu.

3. Praktykę pływania na ruchomych platformach z własnym napędem zalicza się w stosunku 3 miesiące pływania za 2 miesiące wymaganej praktyki.

4. Praktykę pływania na morskim statku handlowym uznaje się, jeżeli była odbyta na statkach morskich z własnym napędem, z wyłączeniem statków rybackich, w stosunku do których uznaje się praktykę pływania zgodnie z ust. 8 i 9.

5. Praktykę pływania na statkach morskich bez własnego napędu zalicza się w stosunku 2 miesiące pływania za 1 miesiąc wymaganej praktyki pływania do uzyskania dyplomu szypra 2 klasy żeglugi krajowej, z tym że w ilości nie większej niż 1/3 wymiaru wymaganej praktyki pływania na ten dyplom.

6. Praktyka pływania na morskich statkach handlowych w dziale maszynowym powinna być realizowana na statkach o napędzie mechanicznym posiadających siłownię okrętową ze stacjonarnym

silnikiem napędu głównego lub na ruchomych platformach podlegających Kodeksowi konstrukcji i wyposażenia ruchomych platform wiertniczych przyjętemu przez Międzynarodową Organizację Morską rezolucją A.1023(26) przy uwzględnieniu łącznej mocy generatorów systemu zasilającego.

7. Praktykę pływania w żegludze międzynarodowej uznaje się, jeżeli była odbyta na statkach morskich w żegludze międzynarodowej, z wyłączeniem statków przeznaczonych wyłącznie do uprawiania żeglugi na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym państwa innego niż Rzeczpospolita Polska.

8. Praktykę pływania na statkach rybackich zalicza się w stosunku 2 miesiące praktyki pływania za 1 miesiąc wymaganej praktyki pływania, niezbędnej do uzyskania danego dyplomu w dziale pokładowym na poziomie operacyjnym w żegludze międzynarodowej i przybrzeżnej.

9. Praktykę pływania na statkach rybackich zalicza się w stosunku 1 miesiąc praktyki pływania za 1 miesiąc wymaganej praktyki pływania, niezbędnej do uzyskania danego świadectwa lub dyplomu w dziale maszynowym lub danego świadectwa w dziale pokładowym.

10. Praktykę pływania na jachtach komercyjnych zalicza się jako praktykę na morskich statkach handlowych, jeżeli odbywała się na jachtach komercyjnych o pojemności brutto 200 i powyżej w dziale pokładowym lub na jachtach komercyjnych o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej w dziale maszynowym. Potwierdzenie pojemności brutto jachtu, mocy maszyn głównych oraz rodzaju żeglugi następuje poprzez przedłożenie przez wnioskodawcę kopii dokumentów bezpieczeństwa jachtu wydanych przez państwo bandery.

11. Praktykę pływania na jednostkach Służby SAR zalicza się jako praktykę na morskich statkach handlowych, o której mowa w § 40 ust. 1, jeżeli odbywała się na jednostkach o pojemności brutto 200 i powyżej w dziale pokładowym.

12. Praktykę pływania na jednostkach Służby SAR zalicza się jako praktykę na morskich statkach handlowych, o której mowa w § 32 ust. 1 i § 34 ust. 1, jeżeli odbywała się na jednostkach o pojemności brutto 500 i powyżej w dziale pokładowym, lub o której mowa w § 50 ust. 1, § 51 ust. 1, § 52 ust. 1 i § 53, jeżeli odbywała się odpowiednio na jednostkach o wymaganej mocy maszyn głównych w dziale maszynowym, oraz po ukończeniu praktycznego szkolenia uzupełniającego (symulatorowego).

13. Praktykę pływania na jednostkach Służby SAR zalicza się w stosunku 2 miesiące pływania za 1 miesiąc wymaganej praktyki pływania do podwyższania kwalifikacji zawodowych na poziomie zarządzania w żegludze międzynarodowej i przybrzeżnej w dziale pokładowym oraz maszynowym.

§ 95. 1. Świadectwa wydaje się bezterminowo.

2. Dyplomy, z wyłączeniem dyplomów:

1) szypra 1 klasy żeglugi krajowej,
2) szypra 2 klasy żeglugi krajowej,
3) oficera mechanika w żegludze krajowej

– zachowują ważność przez okres 5 lat i podlegają odnowieniu nie wcześniej niż w ostatnim roku ważności.

3. Dokumenty kwalifikacyjne wystawia się z datą przyznania, którą stanowi dzień spełnienia ostatniego warunku niezbędnego do uzyskania tego dokumentu.

4. Datę ważności dyplomu przyznanego po raz pierwszy ustala się od dnia ostatniego wymustrowania ze statku albo od dnia zdania egzaminu na dany dyplom – w zależności, które ze zdarzeń nastąpiło później.

5. Datę ważności odnawianego dyplomu ustala się:

1) na okres 5 lat od daty wydania tego dyplomu – w przypadku złożenia wniosku wcześniej niż w okresie 6 miesięcy przed datą upływu ważności dyplomu dotychczasowego;
2) na okres 5 lat od daty utraty ważności dyplomu dotychczasowego – w przypadku złożenia wniosku w okresie 6 miesięcy przed datą upływu ważności dyplomu dotychczasowego albo po upływie ważności dyplomu dotychczasowego.

6. W przypadku gdy nie można ustalić daty ważności odnawianego dyplomu w sposób określony w ust. 5, datę tę ustala się na okres 5 lat od daty ostatniego wymustrowania, o ile spełniony został warunek określony w § 96 ust. 1 pkt 1 oraz pod warunkiem posiadania innego ważnego dyplomu uprawniającego do pracy na statkach morskich na stanowisku oficerskim w swojej specjalności.

6. W przypadkach określonych w § 96 ust. 2 datę ważności odnawianego dyplomu ustala się na okres 5 lat od dnia zdania egzaminu. Jeżeli egzamin został zdany w okresie ostatnich 6 miesięcy przed dniem utraty ważności dyplomu, datę ważności ustala się na okres 5 lat od dnia utraty ważności dyplomu dotychczasowego.

§ 96. 1. Warunkiem odnowienia dyplomu jest:

1) udokumentowanie praktyki pływania na statkach morskich na stanowisku oficerskim, do którego uprawnia posiadany dyplom, w wymiarze nie krótszym niż 12 miesięcy w ciągu ostatnich 5 lat przypadających bezpośrednio przed złożeniem wniosku o odnowienie dyplomu albo
2) odbycie w ostatnich 6 miesiącach ważności dyplomu co najmniej 3-miesięcznej praktyki pływania na statku morskim w charakterze co najmniej oficera dodatkowego w swojej specjalności lub na stanowisku oficerskim o stopniu niższym od stanowiska, do którego zajmowania uprawnia posiadany ważny dyplom, albo

3) zastosowanie zamiany co najmniej 12 miesięcy praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat w wymiarze 1 miesiąca praktyki na 2 miesiące pracy:
   a) w inspekcji państwa bandery lub państwa portu lub
   b) w pilotażu morskim, lub
   c) w stoczniach na statkach morskich w dziale maszynowym podczas prób na uwięzi, lub
   d) na stacjonarnych platformach morskich, lub
   e) na statkach bez własnego napędu, lub
   f) jako osoba na stanowisku o charakterze nadzorczym, kontrolnym, doradczym lub serwisowym, w szczególności jako superintendent, supervisor, inspektor, advisor, inżynier mechanik serwisowy statków albo mechanik nadzorujący budowę i remonty statków.

2. W przypadku niespełnienia wymagań określonych w ust. 1 warunkiem odnowienia dyplomu jest zdanie egzaminu na odnowienie dyplomu.

§ 97. 1. Dyrektorzy urzędów morskich prowadzą ewidencje wydanych dokumentów kwalifikacyjnych.

2. Ewidencję dokumentów kwalifikacyjnych prowadzi się w postaci papierowej lub elektronicznej.

3. W przypadku prowadzenia ewidencji w postaci papierowej akta ewidencyjne osób powinny być:

1) oprawione w teczki i usystematyzowane według numerów ewidencyjnych; w teczkach dokumenty powinny być ułożone według kolejności ich wpływu;
2) przechowywane w specjalnie do tego celu przeznaczonym archiwum.

4. Urządzenia i systemy teleinformatyczne służące do prowadzenia ewidencji, o której mowa w ust. 2, oraz przetwarzania danych w bazie danych, spełniają warunki określone w przepisach w sprawie dokumentacji, przetwarzania danych osobowych oraz warunków technicznych i organizacyjnych, jakim powinny odpowiadać urządzenia i systemy informatyczne służące do przetwarzania danych osobowych.

5. Dyrektorzy urzędów morskich potwierdzają w postaci papierowej lub elektronicznej dokumenty kwalifikacyjne znajdujące się w ewidencji na wniosek właściwych organów administracji morskiej innych państw, armatorów lub ich przedstawicieli.

DZIAŁ VII

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 98. W sprawach o wydanie dokumentów kwalifikacyjnych wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

§ 99. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.[3)]

MINISTER INFRASTRUKTURY

[3)] Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 23 kwietnia 2018 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1383), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 19 ust. 2 ustawy z dnia ……. o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą (Dz. U. …….).

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ……. r. (Dz. U. poz. …)

Załącznik nr 1

NAZWA MORSKIEJ JEDNOSTKI EDUKACYJNEJ WYSTAWIAJĄCEJ ZAŚWIADCZENIE

Miejsce wystawienia, *data* ……

Zaświadczenie nr ….
o ukończeniu szkolenia

Zaświadcza się niniejszym, że

1. ..... urodzony(-na) …… w ……
imię i nazwisko *data* *miejsce*

2. ..... urodzony(-na) …… w ……
imię i nazwisko *data* *miejsce*

3. ..... urodzony(-na) …… w ……
imię i nazwisko *data* *miejsce*

4.

ukończył(-a)/ukończyli szkolenie

……..……..……
pełna nazwa szkolenia[*)]

w ……..……..
nazwa morskiej jednostki edukacyjnej

Szkolenie odbyło się w dniach od ……..... do

……...…… w wymiarze godzin.

Ewentualne dodatkowe informacje:
……
……

Zaświadczenie potwierdza wymóg odbycia wymaganego szkolenia w Morskiej Jednostce Edukacyjnej, o którym mowa art. 64 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim i stanowi dokument potwierdzający ukończenie szkolenia przy ubieganiu się o uzyskanie odpowiedniego dokumentu kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 71 ust. 1 pkt 2 tej ustawy.

Osoba upoważniona do
wystawienia zaświadczenia

……
imię i nazwisko / podpis

[*)] Pełna nazwa szkolenia powinna odpowiadać nazwie ramowego programu szkolenia określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 74 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

Załącznik nr 2

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

POTWIERDZENIE UZNANIA DYPLOMU

ENDORSEMENT ATTESTING THE RECOGNITION OF A CERTIFICATE

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami
i rozporządzenia Ministra Infrastruktury
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Infrastructure concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……..

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 × 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this endorsement

.....
Data ważności potwierdzenia
The validity of this endorsement

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* ……..

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:
Dyplom Nr / Świadectwo Nr* / *Certificate No.*

.....

wydany przez lub z upoważnienia Rządu
issued by or on behalf of the Government of

.....

jest odpowiednio uznany zgodnie z wymaganiami prawidła I/10 Konwencji STCW i że jego posiadacz jest uprawniony do zajmowania poniższego stanowiska na polskim statku morskim:
is duly recognized in accordance with the provisions of reg. I/10 of the STCW Convention and the holder may serve in the following capacity on Polish seagoing vessel:

STANOWISKO/*CAPACITY*	OGRANICZENIA/*LIMITATIONS*

Niniejsze potwierdzenie jest ważne wyłącznie w połączeniu z oryginałem krajowego dyplomu/świadectwa.
This endorsement is valid only together with the holder's national certificate in original.

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

POTWIERDZENIE UZNANIA DYPLOMU

ENDORSEMENT ATTESTING THE RECOGNITION OF A CERTIFICATE

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW-F 1995 z późniejszymi zmianami
i rozporządzenia Ministra Infrastruktury
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW-F Convention 1995 as amended and Regulation of Minister of Infrastructure concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……..

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 × 33 mm
photo

……
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this endorsement

……
Data ważności potwierdzenia
The validity of this endorsement

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* ……..

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:
Dyplom Nr / *Certificate No.*

……

wydany przez lub z upoważnienia Rządu
issued by or on behalf of the Government of

……

jest odpowiednio uznany zgodnie z wymaganiami prawidła I/7 Konwencji STCW-F i że jego posiadacz jest uprawniony do zajmowania poniższego stanowiska na polskim statku morskim:
is duly recognized in accordance with the provisions of reg. I/7 of the STCW-F Convention and the holder may serve in the following capacity on Polish seagoing vessel:

STANOWISKO/*CAPACITY*	OGRANICZENIA/*LIMITATIONS*

Niniejsze potwierdzenie jest ważne wyłącznie w połączeniu z oryginałem krajowego dyplomu.
This endorsement is valid only together with the holder's national certificate in original.

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

POTWIERDZENIE UZNANIA
ŚWIADECTWA PRZESZKOLENIA STOPNIA PODSTAWOWEGO
NA ZBIORNIKOWIEC DO PRZEWOZU GAZÓW SKROPLONYCH

ENDORSEMENT ATTESTING THE RECOGNITION OF A CERTIFICATE OF PROFICIENCY IN BASIC TRAINING IN LIQUIFIED GAS TANKER

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami
i rozporządzenia Ministra Infrastruktury
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Infrastructure concerning seafarers' training and qualifications

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* .....

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 × 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this endorsement

.....
Data ważności potwierdzenia
The validity of this endorsement

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

Urząd Morski w ……..…., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że świadectwo przeszkolenia nr:
Maritime Office in ……..…., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that certificate of proficiency No:

……
wydane przez lub z upoważnienia Rządu / *issued by or on behalf of the Government of*

……
jest uznane zgodnie z wymaganiami prawidła I/10 Konwencji STCW. Posiadacz świadectwa przeszkolenia może pełnić funkcję odpowiedzialnego za eksploatację zbiornikowca do przewozu produktów naftowych.

is duly recognized in accordance with the provision of Reg. I/10 of the STCW Convention. The lawful holder of certificate of proficiency may be assigned immediate responsibility for handling of cargo on oil tanker.

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

POTWIERDZENIE UZNANIA
ŚWIADECTWA PRZESZKOLENIA STOPNIA PODSTAWOWEGO
NA ZBIORNIKOWIEC DO PRZEWOZU
PRODUKTÓW NAFTOWYCH ORAZ CHEMIKALIÓW

ENDORSEMENT ATTESTING THE RECOGNITION OF A CERTIFICATE OF PROFICIENCY IN BASIC TRAINING IN OIL AND CHEMICAL TANKER

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami
i rozporządzenia Ministra Infrastruktury
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Infrastructure concerning seafarers' training and qualifications

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* .....

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 × 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this endorsement

.....
Data ważności potwierdzenia
The validity of this endorsement

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

Urząd Morski w ……..., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że świadectwo przeszkolenia nr:
Maritime Office in ……..…, under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that certificate of proficiency No:

……
wydane przez lub z upoważnienia Rządu / *issued by or on behalf of the Government of*

……
jest uznane zgodnie z wymaganiami prawidła I/10 Konwencji STCW. Posiadacz świadectwa przeszkolenia może pełnić funkcję odpowiedzialnego za eksploatację zbiornikowca do przewozu produktów naftowych.

is duly recognized in accordance with the provision of Reg. I/10 of the STCW Convention. The lawful holder of certificate of proficiency may be assigned immediate responsibility for handling of cargo on oil tanker.

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

POTWIERDZENIE UZNANIA
ŚWIADECTWA PRZESZKOLENIA STOPNIA WYŻSZEGO
NA ZBIORNIKOWIEC DO PRZEWOZU PRODUKTÓW NAFTOWYCH

ENDORSEMENT ATTESTING THE RECOGNITION OF A CERTIFICATE OF PROFICIENCY IN ADVANCED TRAINING IN OIL TANKERS OPERATIONS

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami
i rozporządzenia Ministra Infrastruktury
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Infrastructure concerning seafarers' training and qualifications

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* .....

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 × 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this endorsement

.....
Data ważności potwierdzenia
The validity of this endorsement

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

Urząd Morski w ……..., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że świadectwo przeszkolenia nr:
Maritime Office in ……..…, under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that certificate of proficiency No:

……
wydane przez lub z upoważnienia Rządu / *issued by or on behalf of the Government of*

……
jest uznane zgodnie z wymaganiami prawidła I/10 Konwencji STCW. Posiadacz świadectwa przeszkolenia może pełnić funkcję odpowiedzialnego za eksploatację zbiornikowca do przewozu produktów naftowych.

is duly recognized in accordance with the provision of Reg. I/10 of the STCW Convention. The lawful holder of certificate of proficiency may be assigned immediate responsibility for handling of cargo on oil tanker.

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

POTWIERDZENIE UZNANIA
ŚWIADECTWA PRZESZKOLENIA STOPNIA WYŻSZEGO
NA ZBIORNIKOWIEC DO PRZEWOZU CHEMIKALIÓW

ENDORSEMENT ATTESTING THE RECOGNITION OF A CERTIFICATE OF PROFICIENCY IN ADVANCED TRAINING IN CHEMICAL TANKERS OPERATIONS

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami
i rozporządzenia Ministra Infrastruktury
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Infrastructure concerning seafarers' training and qualifications

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* ……

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 × 33 mm
photo

……
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this endorsement

……
Data ważności potwierdzenia
The validity of this endorsement

……
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

Urząd Morski w ……..…., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że świadectwo przeszkolenia nr:
Maritime Office in ……..…., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that certificate of proficiency No:

……
wydane przez lub z upoważnienia Rządu / *issued by or on behalf of the Government of*

……
jest uznane zgodnie z wymaganiami prawidła I/10 Konwencji STCW. Posiadacz świadectwa przeszkolenia może pełnić funkcję odpowiedzialnego za eksploatację zbiornikowca do przewozu chemikaliów.

is duly recognized in accordance with the provision of Reg. I/10 of the STCW Convention. The lawful holder of certificate of proficiency may be assigned immediate responsibility for handling of cargo on chemical tanker.

pieczęć urzędowa
official seal

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

POTWIERDZENIE UZNANIA
ŚWIADECTWA PRZESZKOLENIA STOPNIA WYŻSZEGO
NA ZBIORNIKOWIEC DO PRZEWOZU GAZÓW SKROPLONYCH

ENDORSEMENT ATTESTING THE RECOGNITION OF A CERTIFICATE OF PROFICIENCY IN ADVANCED TRAINING IN LIQUIFIED GAS TANKERS OPERATIONS

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami
i rozporządzenia Ministra Infrastruktury
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Infrastructure concerning seafarers' training and qualifications

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* .....

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 × 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this endorsement

.....
Data ważności potwierdzenia
The validity of this endorsement

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

Urząd Morski w ……..…., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że świadectwo przeszkolenia nr:
Maritime Office in ……..…., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that certificate of proficiency No:

……
wydane przez lub z upoważnienia Rządu / *issued by or on behalf of the Government of*

……
jest uznane zgodnie z wymaganiami prawidła I/10 Konwencji STCW. Posiadacz świadectwa przeszkolenia może pełnić funkcję odpowiedzialnego za eksploatację zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych.

is duly recognized in accordance with the provision of Reg. I/10 of the STCW Convention. The lawful holder of certificate of proficiency may be assigned immediate responsibility for handling of cargo on liquefied gas tanker.

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Załącznik nr 3

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ZEZWOLENIE
NA ZAJMOWANIE STANOWISKA
NA STATKU O POLSKIEJ PRZYNALEŻNOŚCI

DISPENSATION
TO FILL THE POST
ON SHIP UNDER THE POLISH FLAG

Wystawione na podstawie
artykułu VIII Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami
i rozporządzenia Ministra Infrastruktury
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued in accordance with
article VIII of the STCW Convention 1978 as amended
and Regulation of Minister of Infrastructure
concerning seafarers' training and qualifications

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* .....

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ....., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....
imię i nazwisko / *name and surname*

posiadacz dyplomu:
the holder of certificate

.....
dyplom/certificate

otrzymał zezwolenie na zajmowanie stanowiska*:*
has been granted dispensation to fill the post of

.....

na statku o polskiej przynależności: .....
on ship under the Polish flag

ważne do: .....
valid till

data: ..... podpis: .....
date *signature*

pieczęć urzędowa
official seal

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ZEZWOLENIE
NA ZAJMOWANIE STANOWISKA
NA STATKU O POLSKIEJ PRZYNALEŻNOŚCI

DISPENSATION
TO FILL THE POST
ON SHIP UNDER THE POLISH FLAG

Wystawione na podstawie
prawidła I/9 Konwencji STCW-F 1995 z późniejszymi zmianami
i rozporządzenia Ministra Infrastruktury
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued in accordance with
regulation I/9 of the STCW-F Convention 1995 as amended
and Regulation of Minister of Infrastructure
concerning seafarers' training and qualifications

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* .....

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....
imię i nazwisko / *name and surname*

posiadacz dyplomu:
the holder of certificate

.....
dyplom/certificate

otrzymał zezwolenie na zajmowanie stanowiska*:*
has been granted dispensation to fill the post of

.....

na statku o polskiej przynależności: ……..……..
on ship under the Polish flag

ważne do: …….
valid till

data: …… podpis: ……...
date *signature*

pieczęć urzędowa
official seal

Załącznik nr 4

Urząd Morski w …… *Maritime Office in* ……	**Potwierdzenie złożenia wniosku o uznanie dokumentu kwalifikacyjnego** *Confirmation of Receipt of Application for recognition of a qualification document*

Nazwa armatora / *Shipowner Name:*	
Adres / *Address***:**	
Nazwa statku / *Ship Name:*	

1. Wypełnia armator *(To be completed by the Shipowner)*
Wnioskuję o wydanie potwierdzenia złożenia wniosku o uznanie dokumentu kwalifikacyjnego dla następującego marynarza (*I apply for confirmation of receipt of application for recognition of qualification document for the following seafarer)*:

Nazwisko / Family Name:	
Imiona / First Name(s):	
Data urodzenia (DD/MM/RRRR): Date of Birth (DD/MM/YYYY):	
Nr dyplomu / CoC Number:	
Ograniczenia / CoC Limitations:	
Potwierdzone świadectwa na tankowce / IGF Tanker/ IGF Endorsement(s):	
Nr świadectwa GMDSS / GMDSS No.:	

Oświadczenie/*Declaration*
Oświadczam, że wyżej wymieniony marynarz posiada ważny dokument kwalifikacyjny (CoP) oraz ważne świadectwo zdrowia. (*I declare that the above seafarer holds a valid Certificate of Competency and a valid medical fitness certificate.)*

Podpis/Signature: _____ Data/Date: _____

Nazwisko/Name: _____ Stanowisko/ Job Title: _____

---

2. Wypełnia Urząd Morski *(To be completed by Maritime Office)*
Potwierdza się wpływ powyższego wniosku w dniu …….. Niniejsze potwierdzenie może stanowić dowód złożenia wskazanego powyżej wniosku do Urzędu Morskiego w …….. zgodnie prawidłem I/10 ust. 5 Konwencji STCW 1978 r., ze zmianami i **jest ważne do dnia** …… włącznie (ważne po opatrzeniu pieczęcią, datą oraz podpisem upoważnionego pracownika Urzędu Morskiego). *(We confirm receipt of the above application on …….... This notice may be used as documentary evidence that the above application has been submitted to the Maritime Office in …….. in accordance with Regulation I/10 paragraph 5 of STCW 1978 as amended and is* ***valid up to and including:*** *……. (only valid when stamped, dated and signed by an authorised Maritime Office official).*

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

pieczęć urzędowa
official seal

…….
Miejsce i data wydania
Place and date of issue

Załącznik nr 5

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO MŁODSZEGO MARYNARZA POKŁADOWEGO

DECK HAND CERTIFICATE

Wystawione na podstawie
rozporządzenia Ministra Infrastruktury
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji *członków* załóg statków morskich

Issued under the provisions of Regulation of Minister Infrastructure concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* .....…….....

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies, that:

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

spełnia wymagania § … rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia .... r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz.....) I może podjąć pracę w dziale pokładowym na statku morskim
has been fulfilled requirements of § … of Regulation of Minister of Infrastructure of ……. concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law.... pos....) and may be engaged in deck department on sea going vessel

UWAGA: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW świadectwo jest ważne tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE : On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

……
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……..……..

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO MARYNARZA WACHTOWEGO

RATING FORMING PART OF NAVIGATIONAL WATCH CERTIFICATE

Wystawione na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Infrastructure concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła II/4 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:

has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.II/5 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków *Function*	Poziom *Level*	Ograniczenia *Limitations applying*
Pełnienie części wachty nawigacyjnej *Navigation*	Pomocniczy *Support*	Patrz uwagi nr 1 i 2 *See notes Nos. 1 & 2*

Przyznane z dniem/*Granted on:* .....

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW świadectwo jest ważne tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No.1: On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE No.2: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

Na podstawie § .. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ……. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. …. poz. ….) posiadacz tego świadectwa może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § … of Regulation of Minister of Infrastructure of …….. concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law… pos. …) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*	Potwierdzenie *Confirmation*
Marynarz wachtowy *Rating forming part of a navigational watch*	Bez ograniczeń *None*	X
Kierownik statku o długości do 9 m z silnikiem o mocy do 100 kW *Skipper of the vessel of length up to 9 m with engine power up to 100 kW*	Ważne tylko w żegludze krajowej. Bez prawa przewozu pasażerów *Valid only on home trade Without permission to carry passengers*	X
Kierownik statku o długości do 9 m z silnikiem o mocy do 200 kW *Skipper of the vessel of length up to 9 m with engine power up to 200 kW*	Ważne tylko w żegludze krajowej. Bez prawa przewozu pasażerów *Valid only on home trade Without permission to carry passengers*	

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* .....

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO STARSZEGO MARYNARZA

RATING AS ABLE SEAFARER DECK CERTIFICATE

Wystawione na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Infrastructure concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła II/5 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:

has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg. II/5 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków *Function*	Poziom *Level*	Ograniczenia *Limitations applying*
Nawigacja *Navigation*	Pomocniczy *Support*	Patrz uwagi nr 1 i 2 *See notes Nos. 1 & 2*
Operacje ładunkowe *Cargo handling and stowage*		
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi *Controlling the operation of the ship and care for persons on board*		
Konserwacja i naprawy *Maintenance and repair*		

Przyznane z dniem: / *Granted on:* .....

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW świadectwo jest ważne tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No. 1: On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE No. 2: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

Na podstawie § ... rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ……..... w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. ….. poz. …..) posiadacz tego świadectwa może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § … of Regulation of Minister of Infrastructure of ……. concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law …. pos. …) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*	Potwierdzenie *Confirmation*
Marynarz wachtowy *Rating forming part of a navigational watch*	Bez ograniczeń *None*	X
Starszy marynarz *Able-bodied seaman*	Bez ograniczeń *None*	X

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 × 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram Urzedu Morskiego

Nr/*No.* .....

Załącznik nr 6

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO MŁODSZEGO MOTORZYSTY

WIPER CERTIFICATE

Wystawione na podstawie
rozporządzenia Ministra Infrastruktury
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions
of Regulation of Minister of Infrastructure
concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* .....…….....

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

spełnia wymagania § … rozporządzenia Ministra Infrastrukturyz dnia ..... w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz.....) i może podjąć pracę w dziale maszynowym na statku morskim.
has been fulfilled requirements of § … of Regulation of Minister of Infrastructure of …… ……. concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law... pos....) and may be engaged in engine department on sea going vessel.

UWAGA: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW świadectwo jest ważne tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE : On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

……
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……..……..

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO MOTORZYSTY WACHTOWEGO

RATING FORMING PART OF AN ENGINE ROOM WATCH CERTIFICATE

Wystawione na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Infrastructure concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* .....…….....

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła III/4 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:
has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg. III/4 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków *Function*	Poziom *Level*	Ograniczenia *Limitations applying*
Eksploatacja siłowni okrętowych *Marine engineering*	Pomocniczy *Support*	Patrz uwagi nr 1 i 2 *See notes Nos. 1 & 2*

Przyznane z dniem / *Granted on:* .....

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW świadectwo jest ważne tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No.1: On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE No.2: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

Na podstawie §… rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ..... w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § … of Regulation of Minister of Infrastructure of …….. concerning seafarers' training and qualifications, (Journal of Law….. pos. .....) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*
Motorzysta wachtowy *Rating forming part of an engine room watch*	Bez ograniczeń *None*

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* .....…….

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO STARSZEGO MOTORZYSTY

RATING AS ABLE SEAFARER ENGINE CERTIFICATE

Wystawione na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Infrastructure concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* .....……..

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła III/5 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:
has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.III/5 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków *Function*	Poziom *Level*	Ograniczenia *Limitations applying*
Eksploatacja siłowni okrętowych *Marine engineering*	Pomocniczy Support	Patrz uwagi nr 1 i 2 *See notes Nos. 1 & 2*
Elektrotechnika, elektronika i automatyka okrętowa *Marine electrical, electronic and control engineering*		
Konserwacja i naprawy *Maintenance and repair*		
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi *Controlling the operation of the ship and care for persons on board*		

Przyznane z dniem / *Granted on:* .....

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW świadectwo jest ważne tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem przeszkolenia.
NOTE No.1: On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE No. 2: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from a valid medical certificate.

Na podstawie § … rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia …… w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. …) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § … of Regulation of Minister of Infrastructure of …….. concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law pos. …), the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*
Motorzysta wachtowy *Rating forming part of an engine room watch*	Bez ograniczeń *None*
Starszy motorzysta *Rating as able seafarer engine*	Bez ograniczeń *None*

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* .....……..

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO ELEKTROMONTERA

ELECTRO-TECHNICAL RATING CERTIFICATE

Wystawione na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Infrastructure concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła III/7 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:
has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg. III/7 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków *Function*	Poziom *Level*	Ograniczenia *Limitations applying*
Elektrotechnika, elektronika i automatyka okrętowa *Marine electrical, electronic and control engineering*	Pomocniczy *Support*	Patrz uwagi nr 1 i 2 *See notes Nos. 1 & 2*
Konserwacja i naprawy *Maintenance and repair*		
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi *Controlling the operation of the ship and care for persons on board*		

Przyznane z dniem: / *Granted on:* .....

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW świadectwo jest ważne tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No. 1: On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE No. 2: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

Na podstawie § … rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia …… w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. ..... poz. …….) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § … of Regulation of Minister of Infrastructure of ……..… concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law …. pos. ….) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*
Elektromonter *Electro-technical rating*	Bez ograniczeń *None*

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 × 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* ……..

Załącznik nr 7

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO MŁODSZEGO KUCHARZA OKRĘTOWEGO

COOK ASSISTANT CERTIFICATE

Wystawione na podstawie rozporządzenia
Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions
of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* .....……..

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej,
zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

spełnia wymagania § ... rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia ..... w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz.....) i może podjąć pracę w charakterze młodszego kucharza na każdym statku.

Has been fulfilled requirements of § ... of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of …… …… concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law..., pos....) and may be engaged as cook assistant on sea going vessel.

Pzyznane z dniem / *Granted on:* .....

UWAGA: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW świadectwo jest ważne tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE : On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ..……..……..

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO KUCHARZA OKRĘTOWEGO

COOK CERTIFICATE

Wystawione na podstawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.
i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of MLC Convention 2006
and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

jest odpowiednio przeszkolony zgodnie z wymaganiami Prawidła 3.2, wytyczna B3.2.2 Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. i może pełnić obowiązki kucharza okrętowego.
has been duly trained in accordance with the provisions of Regulation 3.2, guideline B3.2.2 of the MLC Convention 2006 and may perform duties as a cook.

Przyznane z dniem: / *Granted on:* .....

UWAGA: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW to świadectwo jest ważne tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem przeszkolenia.
NOTE: On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

miejsce na fotografię
43 × 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* .....……..

Załącznik nr 8

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM OFICERA WACHTOWEGO

NA STATKACH
O POJEMNOŚCI BRUTTO 500 I POWYŻEJ

OFFICER IN CHARGE OF A NAVIGATIONAL WATCH CERTIFICATE

ON SHIPS
OF 500 GROSS TONNAGE AND MORE

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła II/1 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:
has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.II/1 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków *Function*	Poziom *Level*	Ograniczenia *Limitations applying*
Nawigacja *Navigation*	Operacyjny *Operational*	Patrz uwagi nr 1 i 2 *See notes Nos. 1 & 2*
Operacje ładunkowe *Cargo handling and stowage*		
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi *Controlling the operation of the ship and care for persons on board*		
Radiokomunikacja *Radiocommunication*		

Przyznany z dniem / *Granted on:* .....

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW oraz na statkach wyposażonych w ECDIS dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No.1: On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships with ECDIS this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE No.2: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

Na podstawie § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia … w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. …) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § … of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of … concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law …, pos. …) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*
Oficer wachtowy *Officer in charge of a navigational watch*	Bez ograniczeń *None*
Kapitan na statkach bez własnego napędu *Master on dumb ships*	Bez ograniczeń *None*

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* ……

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM
STARSZEGO OFICERA
NA STATKACH O POJEMNOŚCI BRUTTO
OD 500 DO 3000

CHIEF MATE
CERTIFICATE
ON SHIPS
OF BETWEEN 500 AND 3000 GROSS TONNAGE

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła II/2 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:
has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.II/2 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków *Function*	Poziom *Level*	Ograniczenia *Limitations applying*
Nawigacja *Navigation*	Zarządzania *Management*	Patrz uwagi nr 1 i 2 *See notes Nos. 1 & 2*
Operacje ładunkowe *Cargo handling and stowage*		
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi *Controlling the operation of the ship and care for persons on board*		
Radiokomunikacja *Radiocommunication*		

Przyznany z dniem / *Granted on:* .....

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW oraz na statkach wyposażonych w ECDIS dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No.1: On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships with ECDIS this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE No. 2: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

Na podstawie § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia … w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. …) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § … of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of … concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law …, pos. …) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*
Oficer wachtowy *Officer in charge of a navigational watch*	Bez ograniczeń *None*
Starszy oficer na statkach o pojemności brutto poniżej 3000 *Chief mate on ships of less than 3000 GT*	Bez ograniczeń *None*
Kapitan na statkach o pojemności brutto poniżej 500 *Master on ships of less than 500 GT*	Ważne tylko w żegludze przybrzeżnej *Valid only on near-coastal voyages*
Kapitan na statkach bez własnego napędu *Master on dumb ships*	Bez ograniczeń *None*

Żegluga przybrzeżna – podróże po akwenie Morza Bałtyckiego i akwenach przyległych do 8° długości geograficznej wschodniej

Near-Coastal voyages – voyages on Baltic Sea and adjacent areas till 8° longitude east

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* .....

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM STARSZEGO OFICERA
NA STATKACH
O POJEMNOŚCI BRUTTO 3000 I POWYŻEJ

CHIEF MATE CERTIFICATE
ON SHIPS
OF 3000 GROSS TONNAGE AND MORE

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……..

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła II/2 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:
has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.II/2 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków *Function*	Poziom *Level*	Ograniczenia *Limitations applying*
Nawigacja *Navigation*	Zarządzania *Management*	Patrz uwagi nr 1 i 2 *See notes Nos. 1 & 2*
Operacje ładunkowe *Cargo handling and stowage*		
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi *Controlling the operation of the ship and care for persons on board*		
Radiokomunikacja *Radiocommunication*		

Przyznany z dniem / *Granted on:* .....

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW oraz na statkach wyposażonych w ECDIS dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No. 1: On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships with ECDIS this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE No. 2: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

Na podstawie § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia …. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. …) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § … of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of …. concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law …, pos. …) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*
Oficer wachtowy *Officer in charge of a navigational watch*	Bez ograniczeń *None*
Starszy oficer *Chief mate*	Bez ograniczeń *None*
Kapitan na statkach o pojemności brutto poniżej 500 *Master on ships of less than 500 GT*	Ważne tylko w żegludze przybrzeżnej *Valid only on near-coastal voyages*
Kapitan na statkach bez własnego napędu *Master on dumb ships*	Bez ograniczeń *None*

Żegluga przybrzeżna – podróże po akwenie Morza Bałtyckiego i akwenach przyległych do 8° długości geograficznej wschodniej

Near-Coastal voyages – voyages on Baltic Sea and adjacent areas till 8° longitude east

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* ……..

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM KAPITANA

NA STATKACH O POJEMNOŚCI BRUTTO OD 500 DO 3000

MASTER CERTIFICATE

ON SHIPS OF BETWEEN 500 AND 3000 GROSS TONNAGE

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła II/2 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:
has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg. II/2 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków *Function*	Poziom *Level*	Ograniczenia *Limitations applying*
Nawigacja *Navigation*	Zarządzania *Management*	Patrz uwagi nr 1 i 2 *See notes Nos. 1 & 2*
Operacje ładunkowe *Cargo handling and stowage*		
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi *Controlling the operation of the ship and care for persons on board*		
Radiokomunikacja *Radiocommunication*		

Przyznany z dniem: / *Granted on:* .....

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW oraz na statkach wyposażonych w ECDIS dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No. 1: On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships with ECDIS this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE No. 2: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

Na podstawie § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia …… w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. … poz. …) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § … of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of …… concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law …, pos. …) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*	Potwierdzenie *Confirmation*
Oficer wachtowy *Officer in charge of a navigational watch*	Bez ograniczeń *None*	X
Starszy oficer na statkach o pojemności brutto poniżej 3000 *Chief mate on ships of less than 3000 GT*	Bez ograniczeń *None*	X
Starszy oficer na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej *Chief mate on ships of 3000 GT and more*	Bez ograniczeń *None*	
Kapitan na statkach o pojemności brutto poniżej 3000 *Master on ships of less than 3000 GT*	Bez ograniczeń *None*	X

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 × 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* ……..

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM
KAPITANA ŻEGLUGI WIELKIEJ
NA STATKACH
O POJEMNOŚCI BRUTTO 3000 I POWYŻEJ

MASTER MARINER CERTIFICATE
ON SHIPS
OF 3000 GROSS TONNAGE AND MORE

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła II/2 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:
has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg. II/2 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków *Function*	Poziom *Level*	Ograniczenia *Limitations applying*
Nawigacja *Navigation*	Zarządzania *Management*	Patrz uwagi nr 1 i 2 *See notes Nos. 1 & 2*
Operacje ładunkowe *Cargo handling and stowage*		
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi *Controlling the operation of the ship and care for persons on board*		
Radiokomunikacja *Radiocommunication*		

Przyznany z dniem: / *Granted on:* .....

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW oraz na statkach wyposażonych w ECDIS dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No. 1: On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships with ECDIS this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE No. 2: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

Na podstawie § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia …… w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. … poz. …) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowisko wymienione poniżej:

Under the provisions of § … of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of …… concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law …, pos. …) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacitiy indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*
Oficer wachtowy *Officer in charge of a navigational watch*	Bez ograniczeń *None*
Starszy oficer *Chief mate*	Bez ograniczeń *None*
Kapitan *Master*	Bez ograniczeń *None*

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 × 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* ……..

Załącznik nr 9

..... data/*date* .....

Nazwa statku
Ship's name

Zaświadczenie o pełnieniu wachty nawigacyjnej

Certificate of watchkeeping service on the bridge

(Wymagane do uzyskania dyplomu oficera wachtowego - prawidłoII/1 Konwencji STCW 1978 z późniejszymi poprawkami)

(Required for certification of officer in charge of navigational - regulation II/1 of the STCW Convention 1978 as amended)

Zaświadcza się niniejszym, że .....
This is to certify that nazwisko/*surname* imię/*name*

był zatrudniony na stanowisku .....
served in capacity of

na statku .....
on board nazwa statku / *ship's name* numer IMO / *IMO number*

.....
typ statku / *type of vessel* poj. brutto / *gross tonnage* moc maszyn / *propulsion power [kW]*

i pełnił wachtę na mostku pod nadzorem kwalifikowanego oficera wachtowego
and performed bridge watchkeeping duties under supervision of a qualified officer

od/*from* ..... do/*till* .....

W/w marynarz był zatrudniony przez: .....
The a/m seafarer was employed by: nazwa i adres armatora / *company name and address*

.....

.....

numer faksu i telefonu / *fax and phone number*

Kapitan/*Master*

.....
Nazwisko i imię/podpis
Full name and signature

Pieczątka statku / *Ship's stamp*

Załącznik nr 10

NAZWA MORSKIEJ JEDNOSTKI EDUKACYJNEJ WYSTAWIAJĄCEJ ZAŚWIADCZENIE

Miejsce wystawienia, data ……

Zaświadczenie nr ……
o zaliczeniu *książki praktyk*

(Wymagane do uzyskania dyplomu oficera wachtowego – prawidło II/1 Konwencji STCW / oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej – prawidło II/3 Konwencji STCW / oficera mechanika wachtowego – prawidło III/I Konwencji STCW / oficera elektroautomatyka okrętowego – prawidło III/6 Konwencji STCW*)

Zaświadcza się niniejszym, że .....
imię i nazwisko

urodzony(a) …… w ……
data *miejsce*

uzyskał zaliczenie książki praktyk w dniu……..

o numerze……

wydanej przez

……
nazwa morskiej jednostki edukacyjnej

Szkolenie, którego dotyczy książka praktyk odbyło się w dniach od …….. do ……
Praktyka pływania/praktyka pływania i praktyka w zakładach produkcyjnych (warsztatach, itp. **) potwierdzona w książce praktyk odbywała się w okresie/okresach*:

1. od …… do ……..
2. od …… do ……..
3. od …… do ……..

(Ewentualne dodatkowe informacje:
……
……)

Zaświadczenie potwierdza odbycie nadzorowanej praktyki pływania w wymiarze*
12 miesięcy w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej, w tym 6 miesięcy pełnienia obowiązków wachtowych na mostku /
… miesięcy w dziale maszynowym na statkach morskich i … miesięcy praktyki w zakładach produkcyjnych (warsztatach, itp.)***, w tym 6 miesięcy pełnienia obowiązków wachtowych w maszynie

Zaświadczenie wydaje się na podstawie § 31 ust. 1 pkt 1 / § 39 ust. 1 pkt 1 / § 49 ust. 1 pkt 1 / § 54 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia …. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. ….).*

Osoba upoważniona do wystawienia zaświadczenia

……
imię i nazwisko/podpis

---

* Wpisać właściwe.
** Określić miejsce odbywania praktyk w dziale mechanicznym.
*** W dziale maszynowym 12 miesięczna praktyka powinna zawierać służbę na statkach oraz praktyki w zakładach produkcyjnych (warsztatach, itp.) w wymiarze nie większym niż 6 miesięcy.

Załącznik nr 11

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM OFICERA WACHTOWEGO
ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ

OFFICER IN CHARGE OF A NAVIGATIONAL WATCH CERTIFICATE
NEAR-COASTAL VOYAGES

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła II/3 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:
has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.II/3 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków *Function*	Poziom *Level*	Ograniczenia *Limitations applying*
Nawigacja *Navigation*	Operacyjny *Operational*	Patrz uwagi nr 1 i 2 *See notes Nos. 1 & 2*
Operacje ładunkowe *Cargo handling and stowage*		
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi *Controlling the operation of the ship and care for persons on board*		
Radiokomunikacja *Radiocommunication*		

Przyznany z dniem / *Granted on:* .....

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW oraz na statkach wyposażonych w ECDIS dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No. 1: On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships with ECDIS this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE No. 2: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

Na podstawie § …. rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia …. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. …) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § … of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of …. concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law… , pos. …) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*
Oficer wachtowy na statkach o pojemności brutto poniżej 500 *Officer in charge of a navigational watch on ships of less than 500 GT*	Ważne tylko w żegludze przybrzeżnej *Valid only on near-coastal voyages*
Kapitan na statkach bez własnego napędu o pojemności brutto poniżej 500 *Master on dumb ships of less than 500 GT*	Ważne tylko w żegludze przybrzeżnej *Valid only on near-coastal voyages*

Żegluga przybrzeżna – podróże po akwenie Morza Bałtyckiego i akwenach przyległych do 8° długości geograficznej wschodniej

Near-Coastal voyages – voyages on Baltic Sea and adjacent areas till 8° longitude east

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

……
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* ……..

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM KAPITANA
ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ

MASTER CERTIFICATE
NEAR-COASTAL VOYAGES

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office …….., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła II/3 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:
has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.II/3 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków *Function*	Poziom *Level*	Ograniczenia *Limitations applying*
Nawigacja *Navigation*	Zarządzania *Management*	Patrz uwagi nr 1 i 2 *See notes Nos. 1 & 2*
Operacje ładunkowe *Cargo handling and stowage*		
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi *Controlling the operation of the ship and care for persons on board*		
Radiokomunikacja *Radiocommunication*		

Przyznany z dniem / *Granted on:* .....

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW oraz na statkach wyposażonych w ECDIS dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No. 1: On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships with ECDIS this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE No. 2: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

Na podstawie § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia …… w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. …) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:
Under the provisions of § … of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of ….. concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law …, pos. …) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*	Potwierdzenie *Confirmation*
Oficer wachtowy *Officer in charge of a navigational watch*	Ważne tylko w żegludze przybrzeżnej *Valid only on near-coastal voyages*	X
Kapitan na statkach o pojemności brutto poniżej 500 *Master on ships of less than 500 GT*	Ważne tylko w żegludze przybrzeżnej na statkach innych niż pasażerskie *Valid only on near-coastal voyages on ships other than passenger ships*	X
Kapitan na statkach bez własnego napędu *Master on dumb ships*	Bez ograniczeń *None*	X
Kapitan na statkach o pojemności brutto poniżej 500 *Master on ships of less than 500 GT*	Ważne tylko w żegludze przybrzeżnej na statkach pasażerskich *Valid only on near-coastal voyages on passenger ships*	

Żegluga przybrzeżna – podróże po akwenie Morza Bałtyckiego i akwenach przyległych do 8° długości geograficznej wschodniej

Near-Coastal voyages – voyages on Baltic Sea and adjacent areas till 8° longitude east

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* ……..

Załącznik nr 12

RZECZPOSPOLITA POLSKA

DYPLOM
SZYPRA 2 KLASY
ŻEGLUGI KRAJOWEJ

Wystawiony na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Nr .....…….....

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:

.....

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następującym zakresie i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:

Zakres obowiązków	Ograniczenia
Nawigacja	Patrz uwagi nr 1 i 2
Operacje ładunkowe	
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi	
Radiokomunikacja	

Przyznany z dniem: .....

UWAGA NR 1: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
UWAGA NR 2: Na statkach wyposażonych w urządzenia radiokomunikacyjne dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem operatora urządzeń radiowych.

Na podstawie § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia ..... w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Stanowisko	Ograniczenia	Potwierdzenie
Oficer wachtowy na statkach o pojemności brutto poniżej 2000	Ważne tylko w żegludze krajowej	X
Kapitan na statkach bez własnego napędu o pojemności brutto poniżej 2000	Ważne tylko w żegludze krajowej	X
Kapitan na statkach o pojemności brutto poniżej 200	Ważne tylko w żegludze krajowej. Nieważne na statkach pasażerskich	X
Kapitan na statkach o pojemności brutto poniżej 50	Ważne tylko w żegludze krajowej na statkach pasażerskich	

.....
Nazwisko Imię

.....
Data i miejsce urodzenia

miejsce na fotografię
43 x 33 mm

.....
Podpis posiadacza

Hologram Urzędu Morskiego

.....
Miejsce i data wydania

Ważny bezterminowo

pieczęć urzędowa

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby

Nr .....……..

RZECZPOSPOLITA POLSKA

DYPLOM
SZYPRA 1 KLASY
ŻEGLUGI KRAJOWEJ

Wystawiony na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Nr .....…….....

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:

.....

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następującym zakresie i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:

Zakres obowiązków	Ograniczenia
Nawigacja	Patrz uwagi nr 1 i 2
Operacje ładunkowe	
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi	
Radiokomunikacja	

Przyznany z dniem: .....

UWAGA NR 1: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
UWAGA NR 2: Na statkach wyposażonych w urządzenia radiokomunikacyjne dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem operatora urządzeń radiowych.

Na podstawie § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia ..... w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Stanowisko	Ograniczenia	Potwierdzenie
Kapitan na statkach o pojemności brutto poniżej 2000	Ważne tylko w żegludze krajowej. Nieważne na statkach pasażerskich	X
Kapitan na statkach pasażerskich o pojemności brutto poniżej 1500	Ważne tylko w żegludze krajowej	

.....
Nazwisko Imię

.....
Data i miejsce urodzenia

miejsce na fotografię
43 x 33 mm

.....
Miejsce i data wydania

Ważny bezterminowo

pieczęć urzędowa

.....
Podpis posiadacza

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby

Hologram Urzędu Morskiego

Nr .....…….

Załącznik nr 13

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM OFICERA MECHANIKA WACHTOWEGO

NA STATKACH O MOCY MASZYN GŁÓWNYCH 750 kW I POWYŻEJ

ENGINEER OFFICER IN CHARGE OF WATCH CERTIFICATE

ON SHIPS BY MAIN PROPULSION MACHINERY POWER OF 750 kW AND MORE

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……..

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła III/1 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:
has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.III/1 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków *Function*	Poziom *Level*	Ograniczenia *Limitations applying*
Eksploatacja siłowni okrętowych *Marine engineering*	Operacyjny *Operational*	Patrz uwagi nr 1 i 2 *See notes Nos. 1 & 2*
Elektrotechnika, elektronika i automatyka okrętowa *Marine electrical, electronic and control engineering*		
Konserwacja i naprawy *Maintenance and repair*		
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi *Controlling the operation of the ship and care for persons on board*		

Przyznany z dniem / *Granted on:* .....

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW ten dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No. 1: On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE No. 2: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

Na podstawie § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia … w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. …) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § … of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of … concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law …, pos. …) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*
Oficer mechanik wachtowy *Engineer officer in charge of watch*	Bez ograniczeń *None*
Starszy oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 750 kW *Chief engineer officer on ships by main propulsion machinery power of less than 750 kW*	Bez ograniczeń *None*

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* ……..

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM
DRUGIEGO OFICERA MECHANIKA
NA STATKACH O MOCY MASZYN GŁÓWNYCH
OD 750 kW DO 3000 kW

SECOND ENGINEER OFFICER CERTIFICATE
ON SHIPS BY MAIN PROPULSION MACHINERY POWER OF BETWEEN 750 kW AND 3000 kW

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła III/3 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:
has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.III/3 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków *Function*	Poziom *Level*	Ograniczenia *Limitations applying*
Eksploatacja siłowni okrętowych *Marine engineering*	Zarządzania *Management*	Patrz uwagi nr 1, 2 i 3 *See notes Nos. 1, 2 & 3*
Elektrotechnika, elektronika i automatyka okrętowa *Marine electrical, electronic and control engineering*		
Konserwacja i naprawy *Maintenance and repair*		
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi *Controlling the operation of the ship and care for persons on board*		

Przyznany z dniem / *Granted on:* .....

UWAGA NR 1: Na statkach z napędem turbiną parową lub gazową ten dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No. 1: On ships with power installation of steam or gas turbine this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training.

UWAGA NR 2: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW i na statkach z instalacjami wysokiego napięcia (1 kV i powyżej) dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No. 2: On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships with high voltage installation (1 kV and more) this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 3: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE No. 3: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

Na podstawie § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia …. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. …) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § … of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of … concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law …, pos. …) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*
Oficer mechanik wachtowy *Engineer officer in charge of watch*	Bez ograniczeń *None*
Drugi oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3000 kW *Second engineer officer on ships by main propulsion machinery power of less than 3000 kW*	Bez ograniczeń *None*
Starszy oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3000 kW *Chief engineer officer on ships by main propulsion machinery power of less than 3000 kW*	Ważne tylko w żegludze przybrzeżnej *Valid only on near-coastal voyages*

Żegluga przybrzeżna – podróże po akwenie Morza Bałtyckiego i akwenach przyległych do 8° długości geograficznej wschodniej

Near-Coastal voyages – voyages on Baltic Sea and adjacent areas till 8° longitude east

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* .....

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM
DRUGIEGO OFICERA MECHANIKA
NA STATKACH O MOCY MASZYN GŁÓWNYCH
3000 kW I POWYŻEJ

SECOND ENGINEER OFFICER CERTIFICATE
ON SHIPS BY MAIN PROPULSION MACHINERY POWER OF 3000 kW AND MORE

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……..

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła III/2 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:
has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.III/2 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków *Function*	Poziom *Level*	Ograniczenia *Limitations applying*
Eksploatacja siłowni okrętowych *Marine engineering*	Zarządzania *Management*	Patrz uwagi nr 1, 2 i 3 *See notes Nos. 1, 2 & 3*
Elektrotechnika, elektronika i automatyka okrętowa *Marine electrical, electronic and control engineering*		
Konserwacja i naprawy *Maintenance and repair*		
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi *Controlling the operation of the ship and care for persons on board*		

Przyznany z dniem / *Granted on:* .....

UWAGA NR 1: Na statkach z napędem turbiną parową lub gazową ten dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No. 1: On ships with power installation of steam or gas turbine this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training.

UWAGA NR 2: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW i na statkach z instalacjami wysokiego napięcia (1 kV i powyżej) dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No. 2: On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships with high voltage installation (1 kV and more) this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 3: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE No. 3: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

Na podstawie § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia … w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. …) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § … of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of … concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law …, pos. …) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*
Oficer mechanik wachtowy *Engineer officer in charge of watch*	Bez ograniczeń *None*
Drugi oficer mechanik *Second engineer officer*	Bez ograniczeń *None*
Starszy oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3000 kW *Chief engineer officer on ships by main propulsion machinery power of less than 3000 kW*	Ważne tylko w żegludze przybrzeżnej *Valid only on near-coastal voyages*

Żegluga przybrzeżna – podróże po akwenie Morza Bałtyckiego i akwenach przyległych do 8° długości geograficznej wschodniej

Near-Coastal voyages – voyages on Baltic Sea and adjacent areas till 8° longitude east

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* ……..

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM
STARSZEGO OFICERA MECHANIKA
NA STATKACH O MOCY MASZYN GŁÓWNYCH
OD 750 kW DO 3000 kW

CHIEF ENGINEER OFFICER CERTIFICATE
ON SHIPS BY MAIN PROPULSION MACHINERY POWER OF BETWEEN 750 kW AND 3000 kW

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła III/3 i III/2* Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:
has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.III/3 and III/2 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:*

Zakres obowiązków *Function*	Poziom *Level*	Ograniczenia *Limitations applying*
Eksploatacja siłowni okrętowych *Marine engineering*	Zarządzania *Management*	Patrz uwagi nr 1, 2 i 3 *See notes Nos. 1, 2 & 3*
Elektrotechnika, elektronika i automatyka okrętowa *Marine electrical, electronic and control engineering*		
Konserwacja i naprawy *Maintenance and repair*		
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi *Controlling the operation of the ship and care for persons on board*		

Przyznany z dniem / *Granted on:* .....

UWAGA NR 1: Na statkach z napędem turbiną parową lub gazową ten dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No. 1: On ships with power installation of steam or gas turbine this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training.
UWAGA NR 2: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW i na statkach z instalacjami wysokiego napięcia (1 kV i powyżej) dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No. 2: On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships with high voltage installation (1 kV and more) this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.
UWAGA NR 3: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE No. 3: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

* Tylko w przypadku zaznaczenia uprawnienia do zajmowania stanowiska II oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych powyżej 3000 kW bez ograniczeń.
** Only if the second engineer officer on ships by main propulsion machinery power of 3000 kW and more capacity has been confirmed.*

Na podstawie § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia … w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. …) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § … of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of … concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law …, pos. …) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*	Potwierdzenie *Confirmation*
Oficer mechanik wachtowy *Engineer officer in charge of watch*	Bez ograniczeń *None*	**X**
Drugi oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3000 kW *Second engineer officer on ships by main propulsion machinery power of less than 3000 kW*	Bez ograniczeń *None*	**X**
Drugi oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych powyżej 3000 kW *Second engineer officer on ships by main propulsion machinery power of 3000 kW and more*	Bez ograniczeń *None*	
Starszy oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3000 kW *Chief engineer officer on ships by main propulsion machinery power of less than 3000 kW*	Bez ograniczeń *None*	**X**

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

Hologram Urzędu Morskiego

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Nr/*No.* .....

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM
STARSZEGO OFICERA MECHANIKA
NA STATKACH O MOCY MASZYN GŁÓWNYCH
3000 kW I POWYŻEJ

CHIEF ENGINEER OFFICER CERTIFICATE
ON SHIPS BY MAIN PROPULSION MACHINERY POWER OF 3000 kW AND MORE

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła III/2 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:
has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg. III/2 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków *Function*	Poziom *Level*	Ograniczenia *Limitations applying*
Eksploatacja siłowni okrętowych *Marine engineering*	*Zarządzania* *Management*	Patrz uwagi nr 1, 2 i 3 *See notes Nos. 1, 2 & 3*
Elektrotechnika, elektronika i automatyka okrętowa *Marine electrical, electronic and control engineering*		
Konserwacja i naprawy *Maintenance and repair*		
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi *Controlling the operation of the ship and care for persons on board*		

Przyznany z dniem: / *Granted on:* .....

UWAGA NR 1: Na statkach z napędem turbiną parową lub gazową ten dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No. 1: On ships with power installation of steam or gas turbine this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training.

UWAGA NR 2: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW i na statkach z instalacjami wysokiego napięcia (1 kV i powyżej) dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No. 2: On ships indicated in chapter V of STCW Convention and on ships with high voltage installation (1 kV and more) this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 3: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE No. 3: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

Na podstawie § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia …… w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. … poz. …) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § … of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of …… concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law …, pos. …) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*
Oficer mechanik wachtowy *Engineer officer in charge of watch*	Bez ograniczeń *None*
Drugi oficer mechanik *Second engineer officer*	Bez ograniczeń *None*
Starszy oficer mechanik *Chief engineer officer*	Bez ograniczeń *None*

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 × 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* ……..

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM
OFICERA ELEKTROAUTOMATYKA OKRĘTOWEGO

NA STATKACH O MOCY MASZYN GŁÓWNYCH
750 kW I POWYŻEJ

ELECTRO-TECHNICAL OFFICER CERTIFICATE

ON SHIPS BY MAIN PROPULSION MACHINERY POWER OF 750 kW AND MORE

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła III/6 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:
has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg. III/6 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków *Function*	Poziom *Level*	Ograniczenia *Limitations applying*
Elektrotechnika, elektronika i automatyka okrętowa *Marine electrical, electronic and control engineering*	Operacyjny *Operational*	Patrz uwagi nr 1 i 2 *See notes Nos. 1 & 2*
Konserwacja i naprawy *Maintenance and repair*		
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi *Controlling the operation of the ship and care for persons on board*		

Przyznany z dniem: / *Granted on:* .....

UWAGA NR 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.
NOTE No. 1: On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE No. 2: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

Na podstawie § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia …… w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. … poz. …) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § … of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of …… concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law …, pos. …) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*
Oficer elektroautomatyk *Elektro-technical officer*	Bez ograniczeń *None*

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 × 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* ……

Załącznik nr 14

..... data/*date* .....

Nazwa statku
Ship's name

Zaświadczenie o pełnieniu wachty maszynowej

Documentary evidence of engine-room watchkeeping duties

(Wymagane do uzyskania dyplomu oficera mechanika wachtowego - prawidłoIII/1 Konwencji STCW 1978 z późniejszymi poprawkami)

(Required for certification of officer in charge of an engineering watch - regulation III/1 of the STCW Convention 1978 as amended)

Zaświadcza się niniejszym, że .....
This is to certify that Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

był zatrudniony na stanowisku .....
served in capacity of

na statku .....
on board Nazwa statku / *name of vessel* Numer IMO / *IMO number*

.....
typ statku / *type of vessel* poj. brutto / *gross tonnage* moc maszyn / *propulsion power [kW]*

i pełnił wachtę maszynową pod nadzorem kwalifikowanego oficera mechanika wachtowego
and performed engine-room watchkeeping duties under the supervision of a qualified engineer officer

od/*from* ..... do/*till* .....

W/w marynarz był zatrudniony przez: .....

The a/m seafarer was employed by: nazwa i adres armatora/*company name and address*

.....

.....

numer faksu i telefonu / *fax and phone number*

Starszy Mechanik / *Chief Engineer*

.....
Nazwisko i imię/podpis
Full Name and signature

Pieczątka statku / *Ship's stamp*

Załącznik nr 15

RZECZPOSPOLITA POLSKA

DYPLOM
OFICERA MECHANIKA
W ŻEGLUDZE KRAJOWEJ

Wystawiony na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Nr .....…….....

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:

.....

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następującym zakresie i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:

Zakres obowiązków	Ograniczenia
Eksploatacja siłowni okrętowych	Patrz uwagi nr 1 i 2
Elektrotechnika, elektronika i automatyka okrętowa	
Konserwacja i naprawy	
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi	

Przyznane z dniem .....

UWAGA NR 1: Na zbiornikowcach oraz na statkach pasażerskich dyplom jest ważny tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem z przeszkolenia.

UWAGA NR 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

Na podstawie § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia ..... w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. ...) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Stanowisko	Ograniczenia
Motorzysta wachtowy	Ważne tylko w żegludze krajowej
Oficer mechanik wachtowy na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 1100 kW	Ważne tylko w żegludze krajowej
Starszy mechanik na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 1100 kW	Ważne tylko w żegludze krajowej

.....
Nazwisko Imię

.....
Data i miejsce urodzenia

miejsce na fotografię
43 x 33 mm

.....
Miejsce i data wydania

Ważny bezterminowo

pieczęć urzędowa

.....
Podpis posiadacza

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr .....……..

Załącznik nr 16

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO
MŁODSZEGO RYBAKA
RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO

JUNIOR DECK FISHERMAN
CERTIFICATE
SEAGOING FISHING

Wystawione na podstawie
rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* .....…….....

Urząd Morski w ....., z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office ……., under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

spełnia wymagania § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia ..... r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz.....) i może zajmować stanowisko młodszego rybaka na statku rybackim
has been fulfilled requirements of § … of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of …….. concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law...., pos....) and may be engaged as junior deck fisherman on fishing vessel

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

……
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……..……..

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO
RYBAKA
RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO

FISHERMAN
CERTIFICATE
SEAGOING FISHING

Wystawione na podstawie rozporządzenia
Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w .....

Issued under the provisions of Regulation
of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications under the authority
of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office ……

Nr/*No.* .....

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* .....

Na podstawie § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia ..... w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego świadectwa może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § … of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of …….. concerning seafarers' training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*	Potwierdzenie *Confirmation*
Rybak *Fisherman*	Bez ograniczeń *None*	X
Kierownik łodzi rybackiej o długości do 9 m i mocy silnika do 100 kW *Skipper of the fish boat of length up to 9 m and engine power up to 100 kW*	Ważne tylko w żegludze krajowej Bez prawa przewozu pasażerów *Valid only on home trade Without permission to carry passengers*	X
Kierownik łodzi rybackiej o długości do 9 m i mocy silnika do 200 kW *Skipper of the fish boat of length up to 9 m and engine power up to 200 kW*	Ważne tylko w żegludze krajowej Bez prawa przewozu pasażerów *Valid only on home trade Without permission to carry passengers*	

Przyznane z dniem / *Granted on:* .....

UWAGA: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO
STARSZEGO RYBAKA
RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO

ABLE FISHERMAN
CERTIFICATE
SEAGOING FISHING

Wystawione na podstawie rozporządzenia
Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w .....

Issued under the provisions of Regulation
of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications under the authority
of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office ……

Nr/*No.* .....

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* .....

Na podstawie § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia ..... w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz. ...) posiadacz tego świadectwa może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § … of Regulation of Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of …….. concerning seafarers' training and qualifications, (Journal of Law..., pos....) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*	Potwierdzenie *Confirmation*
Rybak *Fisherman*	Bez ograniczeń *None*	**X**
Starszy rybak *Able fisherman*	Bez ograniczeń *None*	**X**
Kierownik łodzi rybackiej o długości do 15 m i mocy silnika do 100 kW *Skipper of the fish boat of length up to 15 m and engine power up to 100 kW*	Ważne tylko w żegludze na wodach ograniczonych. Bez prawa przewozu pasażerów *Valid only on trade in limited water. Without permission to carry passengers*	
Kierownik łodzi rybackiej o długości do 15 m i mocy silnika do 200 kW *Skipper of the fish boat of length up to 15 m and engine power up to 200 kW*	Ważne tylko w żegludze na wodach ograniczonych. Bez prawa przewozu pasażerów *Valid only on trade in limited waters. Without permission to carry passengers*	
Oficer wachtowy na statku rybackim o długości do 24 m *Officer in charge of a navigational watch on fishing ship of length up to 24 m*	Ważne tylko w żegludze na wodach ograniczonych *Valid only on trade in limited waters*	

Przyznane z dniem / *Granted on:* .....

UWAGA: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
NOTE: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM
SZYPRA KLASY 2
RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO

SKIPPER CLASS 2
CERTIFICATE
SEAGOING FISHING

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW-F 1995
i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW-F Convention 1995
and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 × 33 mm
photo

……
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

……
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Urząd Morski w ……, z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office in ……, under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

……

posiada odpowiednie kwalifikacje, zgodnie z wymaganiami określonymi w rozdziale II, Prawidło 4 Konwencji STCW-F i na podstawie § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia …… w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. … poz. …) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej, z określonymi ograniczeniami:

has been found duly qualified in accordance with the provision of Chapter II, Regulation 4 of the STCW-F Convention and under the provision of § … of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of …… concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law …, pos. …) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities, subject to any limitation indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*
Kapitan statku rybackiego o długości do 15 m *Master on fishing vessel of length up to 15 m*	Bez ograniczeń *None*
Kapitan statku rybackiego o długości do 24 m *Master on fishing vessel of length up to 24 m*	Ważne tylko w żegludze na wodach ograniczonych. Bez prawa przewozu pasażerów *Valid only on trade in limited waters. Without permission to carry passengers*
Oficer wachtowy na statku rybackim o długości do 24 m *Officer in charge of a navigational watch on fishing vessel of length up to 24 m*	Bez ograniczeń *None*
Oficer wachtowy na statku rybackim o długości powyżej 24 m *Officer in charge of a navigational watch on fishing vessel of 24 m in length and over*	Ważne tylko w żegludze na wodach ograniczonych *Valid only on trade in limited waters*

Przyznany z dniem: / *Granted on:* ……

UWAGA 1: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
UWAGA 2: Na statkach wyposażonych w urządzenia radiokomunikacyjne dyplom jest ważny w połączeniu z odpowiednim świadectwem GMDSS.

NOTE 1: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.
NOTE 2: On ships required to participate in the GMDSS this certificate is valid in connection with an adequate GMDSS certificate only.

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM
SZYPRA KLASY 1
RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO

SKIPPER CLASS 1
CERTIFICATE
SEAGOING FISHING

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW-F 1995
i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW-F Convention 1995
and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 × 33 mm
photo

……
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

……
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Urząd Morski w ……, z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office in ……, under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

……

posiada odpowiednie kwalifikacje, zgodnie z wymaganiami określonymi w rozdziale II, Prawidło 2 i Prawidło 3 Konwencji STCW-F i na podstawie § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia …… w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. … poz. …) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej, z określonymi ograniczeniami:

has been found duly qualified in accordance with the provision of Chapter II, Regulation 2 and Regulation 3 of the STCW-F Convention and under the provision of § … of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of …… concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law …, pos. …) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities, subject to any limitation indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*
Kapitan statku rybackiego o długości powyżej 24 m *Master on fishing vessel of 24 m in length and over*	Ważne tylko w żegludze na wodach ograniczonych *Valid only on trade in limited waters*
Kapitan statku rybackiego o długości do 24 m *Master on fishing vessel of length up to 24 m*	Bez ograniczeń *None*
Oficer wachtowy na statku rybackim *Officer in charge of a navigational watch on fishing vessel*	Bez ograniczeń *None*

Przyznany z dniem: / *Granted on:* ……

UWAGA 1: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
UWAGA 2: Na statkach wyposażonych w urządzenia radiokomunikacyjne dyplom jest ważny w połączeniu z odpowiednim świadectwem GMDSS.

NOTE 1: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.
NOTE 2: On ships required to participate in the GMDSS this certificate is valid in connection with an adequate GMDSS certificate only.

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM SZYPRA ŻEGLUGI NIEOGRANICZONEJ
RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO

SKIPPER IN UNLIMITED VOYAGES CERTIFICATE
SEAGOING FISHING

Wystawiony na podstawie Konwencji STCW-F 1995
i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

Issued under the provisions of the STCW-F Convention 1995
and Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation
concerning seafarers' training and qualifications

Nr/*No.* ……

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

miejsce na fotografię
43 × 33 mm
photo

……
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

……
Data ważności dyplomu
The validity of this certificate

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza / *Holder's signature*

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Urząd Morski w ……, z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadcza, że:
Maritime Office in ……, under the authority of the Government of the Republic of Poland, certifies that:

……

posiada odpowiednie kwalifikacje, zgodnie z wymaganiami określonymi w rozdziale II, Prawidło 1 Konwencji STCW-F i na podstawie § … rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia …… w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. … poz. …) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowisko wymienione poniżej, z określonymi ograniczeniami:

has been found duly qualified in accordance with the provision of Chapter II, Regulation 1 of the STCW-F Convention and under the provision of § … of Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of …… concerning seafarers' training and qualifications (Journal of Law …, pos. …) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacity, subject to any limitation indicated below:

Stanowisko *Capacity*	Ograniczenia *Limitations applying*
Kapitan statku rybackiego *Master on fishing vessel*	Bez ograniczeń None

Przyznany z dniem: / *Granted on:* ……

UWAGA 1: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.
UWAGA 2: Na statkach wyposażonych w urządzenia radiokomunikacyjne dyplom jest ważny w połączeniu z odpowiednim świadectwem GMDSS.

NOTE 1: Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from valid medical certificate.
NOTE 2: On ships required to participate in the GMDSS this certificate is valid in connection with an adequate GMDSS certificate only.

Załącznik nr 17

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ
STOPIEŃ PODSTAWOWY

Certificate of Basic Safety Training
in Fire Prevention & Fire Fighting

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……....

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office ……...

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No*. .....

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

.....
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

jest odpowiednio przeszkolony w zakresie ochrony przeciwpożarowej zgodnie z wymaganiami prawidła VI/1 Konwencji STCW

has been duly trained in fire prevention and fire fighting techniques in accordance with the provisions of Reg. VI/1 of the STCW Convention

.....
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

Ważne do: ……..
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
ELEMENTARNYCH ZASAD UDZIELANIA
PIERWSZEJ POMOCY MEDYCZNEJ

Certificate of Basic Safety Training
in Elementary First Aid

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……..

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office ……...

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

jest odpowiednio przeszkolony w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej zgodnie z wymaganiami prawidła VI/1 Konwencji STCW

has been duly trained in elementary first aid in accordance with the provisions of Reg. VI/1 of the STCW Convention

……

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
BEZPIECZEŃSTWA WŁASNEGO
I ODPOWIEDZIALNOŚCI WSPÓLNEJ

Certificate of Basic Safety Training
in Personal Safety & Social Responsibilities

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….....

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

jest odpowiednio przeszkolony w zakresie bezpieczeństwa osobistego i odpowiedzialności społecznej zgodnie z wymaganiami prawidła VI/1 Konwencji STCW

has been duly trained in personal safety and social responsibilities in acc. with the provisions of Reg. VI/1 of the STCW Convention

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE PROBLEMATYKI OCHRONY
NA STATKU

Certificate of Proficiency
in Security-awareness

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….....

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

jest odpowiednio przeszkolony w zakresie problematyki ochrony na statku zgodnie z wymaganiami prawidła VI/6.1 Konwencji STCW

has been duly trained in security-awareness in acc. with the provisions of Reg. VI/6.1 of the STCW Convention

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
INDYWIDUALNYCH TECHNIK RATUNKOWYCH

Certificate of Basic Safety Training
in Personal Survival Techniques

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended,

under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….....

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

jest odpowiednio przeszkolony w zakresie Indywidualnych Technik Ratunkowych zgodnie z wymaganiami prawidła VI/1 Konwencji STCW.

has been duly trained in Personal Survival Techniques in accordance with the provisions of Reg. VI/1 of the STCW Convention.

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

Ważne do: …….
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

1. Indywidualne techniki ratunkowe
2. Ochrona przeciwpożarowa stopień podstawowy
3. Elementarne zasady udzielania pierwszej pomocy medycznej
4. Bezpieczeństwo własne i odpowiedzialność wspólna

Basic Safety Training Certificate

1. *Personal Survival Techniques*
2. *Fire Prevention and Fire Fighting*
3. *Elementary First Aid*
4. *Personal Safety and Social Responsibilities*

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

jest odpowiednio przeszkolony w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami prawidła VI/1 Konwencji STCW.

has been duly trained in basic safety in acc. with the provisions of Regulation VI/1 of STCW Convention.

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

Ważne do: ……
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA DLA CZŁONKÓW ZAŁÓG ŁODZI RYBACKICH W ŻEGLUDZE KRAJOWEJ

Wystawione na podstawie
i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……..

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr ……

Zaświadcza się niniejszym, że:

……
Nazwisko Imię

……
Data i miejsce urodzenia

ukończył odpowiednie przeszkolenie w zakresie bezpieczeństwa dla członków załóg łodzi rybackich w żegludze krajowej, zgodnie z wymaganiami §… rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia ……w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U., poz.…….).

……
Miejsce i data wydania

Ważne do: ……..

pieczęć urzędowa

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
DLA CZŁONKÓW ZAŁÓG
Z PRZYDZIELONYMI OBOWIĄZKAMI W ZAKRESIE OCHRONY

Certificate of Proficiency
for seafarers with designated security duties

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….....

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

jest odpowiednio przeszkolony zgodnie z wymaganiami prawidła VI/6.4 Konwencji STCW i może mieć przydzielone obowiązki w zakresie ochrony

has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. VI/6.4 of the STCW Convention and may be designated to security duties

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ
STOPIEŃ WYŻSZY

Certificate of Training
in Advanced Fire Fighting

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No*. ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami prawidła VI/3 Konwencji STCW i może nadzorować akcje gaszenia pożarów na statku

has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. VI/3 of the STCW Convention and can be assigned to control fire fighting operation on board

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

Ważne do: ……
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE UDZIELANIA
PIERWSZEJ POMOCY MEDYCZNEJ

Certificate of Training
in Medical First Aid

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……..

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office ……..

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

jest odpowiednio przeszkolony zgodnie z wymaganiami prawidła VI/4.1 Konwencji STCW i może udzielać pierwszej pomocy medycznej na statku

has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. VI/4.1 of the STCW Convention and may provide medical first aid on board

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO RATOWNIKA

Certificate of Proficiency
in Survival Craft and Rescue Boats
Other Than Fast Rescue Boats

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła VI/2.1 Konwencji STCW i może dowodzić środkami ratunkowymi i łodziami ratowniczymi innymi niż szybkie łodzie ratownicze.

has been found qualified in acc. with the provisions of Reg. VI/2.1 of the STCW Convention and has been found proficient in survival craft and rescue boats other than fast rescue boats.

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do: ……
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

…… ……
Podpis posiadacza / *Holder's signature*
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby / *Name and signature of duly authorized official*

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO
STARSZEGO RATOWNIKA

Certificate of Proficiency
in Fast Rescue Boats

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła VI/2.2 Konwencji STCW i może dowodzić szybką łodzią ratowniczą.

has been found qualified in acc. with the provisions of Reg. VI/2.2 of the STCW Convention and has been found proficient in fast rescue boat.

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do: ……
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza
Holder's signature

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE OBSŁUGI I WYKORZYSTANIA ECDIS

Certificate of Training in the Operational Use Electronic Chart Display and Information Systems

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended, under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office ……...

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada przeszkolenie zgodnie z wymaganiami sekcji A-II/1, A-II/2, A-II/3 kodu Konwencji STCW. Szkolenie zgodne z kursem modelowym IMO 1.27.

has been duly trained in acc. with the provisions Section A-II/1, A-II/2, A-II/3 of the Code of the STCW Convention. Training in accordance with the IMO Model Course1.27.

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

…… ……
Podpis posiadacza Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Holder's signature *Name and signature of duly authorized official*

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE SPRAWOWANIA
OPIEKI MEDYCZNEJ NAD CHORYM

Certificate of Training
in Medical Care

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office
……

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami prawidła VI/4.2 Konwencji STCW i może sprawować opiekę medyczną nad chorym na statku.

has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. VI/4.2 of the STCW Convention and may take charge of medical care on board.

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

Ważne do: ……
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA OFICERA OCHRONY STATKU

Certificate of Proficiency for Ship Security Officer

Wystawione na podstawie postanowień Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami, z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended, under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office ……...

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła VI/5 Konwencji STCW oraz sekcji A-VI/5 kodu Konwencji STCW i może pełnić obowiązki oficera ochrony statku.

has been found qualified in acc. with the provisions of Reg. VI/5 of the STCW Convention and Section A-VI/5 of Code of the STCW Convention and may perform ship security officer duties.

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza
Holder's signature

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Załącznik nr 18

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
PRZEWOZU ŁADUNKÓW NIEBEZPIECZNYCH

Certificate of Training
in Hazardous Cargo Carriage on Vessels

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

został odpowiednio przeszkolony w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych zgodnie z postanowieniami sekcji B-V/b i B-V/c kodu Konwencji STCW.

has been duly trained in hazardous cargo carriage on vessels in accordance with the provisions of section B-V/b and B-V/c of the Code of the STCW Convention.

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
NA ZBIORNIKOWIEC DO PRZEWOZU
PRODUKTÓW NAFTOWYCH ORAZ CHEMIKALIÓW
STOPIEŃ PODSTAWOWY

Certificate of Basic Training
in Oil and Chemical Tanker

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….....

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami prawidła V/1-1 Konwencji STCW i może pełnić obowiązki na zbiornikowcu do przewozu produktów naftowych i chemikaliów

has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. V/1-1 of the STCW Convention and may perform shipboard duties on oil and chemical tanker

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza
Holder's signature

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO
PRZESZKOLENIA SPECJALISTYCZNEGO
NA ZBIORNIKOWIEC
DO PRZEWOZU GAZÓW SKROPLONYCH
STOPIEŃ PODSTAWOWY

Certificate of Basic Training
in Liquified Gas Tanker

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….....

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami prawidła V/1-2 Konwencji STCW i może pełnić obowiązki na zbiornikowcu do przewozu gazów skroplonych.

has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. V/1-2 of the STCW Convention and may perform shipboard duties on liquified gas tanker.

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza
Holder's signature

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO
PRZESZKOLENIA SPECJALISTYCZNEGO
NA ZBIORNIKOWIEC
DO PRZEWOZU PRODUKTÓW NAFTOWYCH
STOPIEŃ WYŻSZY

Certificate of Advanced Training in Oil Tankers Operations

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……..

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended, under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No*. ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami prawidła V/1-1 Konwencji STCW i może pełnić funkcję odpowiedzialnego za eksploatację zbiornikowca do przewozu produktów naftowych.

has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. V/1-1 of the STCW Convention and can be assigned immediate responsibility for handling of cargo on oil tanker.

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do: ……
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza
Holder's signature

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO
PRZESZKOLENIA SPECJALISTYCZNEGO
NA ZBIORNIKOWIEC
DO PRZEWOZU CHEMIKALIÓW
STOPIEŃ WYŻSZY

Certificate of Advanced Training in Chemical Tankers Operations

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended, under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….....

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami prawidła V/1-1 Konwencji STCW i może pełnić funkcję odpowiedzialnego za eksploatację zbiornikowca do przewozu chemikaliów.

has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. V/1-1 of the STCW Convention and can be assigned immediate responsibility for handling of cargo on chemical tanker.

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do: ……
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza
Holder's signature

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO
PRZESZKOLENIA SPECJALISTYCZNEGO
NA ZBIORNIKOWIEC
DO PRZEWOZU GAZÓW SKROPLONYCH
STOPIEŃ WYŻSZY

Certificate of Advanced Training
in Liquified Gas Tankers Operations

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……..

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami prawidła V/1-2 Konwencji STCW i może pełnić funkcję odpowiedzialnego za eksploatację zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych

has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. V/1-2 of the STCW Convention and can be assigned immediate responsibility for handling of cargo on liquified gas tanker

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do: ……
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza
Holder's signature

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE KIEROWANIA TŁUMEM

Certificate in Training
in Crowd Management

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….....

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami prawidła V/2.7 Konwencji STCW i może pełnić obowiązki na statku pasażerskim.

has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. V/2.7 of the STCW Convention and may perform shipboard duties on board passenger ship.

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do: ……
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza
Holder's signature

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA
DLA CZŁONKÓW ZAŁÓG BEZPOŚREDNIO
OBSŁUGUJĄCYCH PASAŻERÓW W POMIESZCZENIACH
PASAŻERSKICH

Certificate in Safety Training
for personnel providing direct service to passengers in passenger spaces on board passenger ships

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….....

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami prawidła V/2.6 Konwencji STCW i może pełnić obowiązki na statku pasażerskim.

has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. V/2.6 of the STCW Convention and may perform shipboard duties on board passenger ship.

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza
Holder's signature

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE ZARZĄDZANIA KRYZYSOWEGO
I ZACHOWAŃ LUDZKICH

Certificate of Training
in Crisis Management and Human Behaviour

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami prawidła V/2.8 Konwencji STCW i może pełnić obowiązki na statku pasażerskim.

has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. V/2.8 of the STCW Convention and may perform shipboard duties on board passenger ship.

……
Miejsce i data wydania / P*lace and date of issue of this certificate*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do: ……
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza
Holder's signature

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA PASAŻERÓW I ŁADUNKU
ORAZ SZCZELNOŚCI KADŁUBA NA STATKU
PASAŻERSKIM TYPU RO-RO

Certificate of Training
in Passenger Safety, Cargo Safety and Hull Integrity
on ro-ro passenger ships

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….....

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami prawidła V/2.9 Konwencji STCW i może pełnić obowiązki na statku pasażerskim typu ro-ro.

has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. V/2.9 of the STCW Convention and may perform shipboard duties on board ro-ro passenger ship.

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do: ……
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza
Holder's signature

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
NA STATKI EKSPLOATOWANE NA WODACH POLARNYCH
STOPIEŃ PODSTAWOWY

Certificate of Basic Training
for Ships Operating in Polar Waters

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….....

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami prawidła V/4.2 Konwencji STCW i może pełnić obowiązki na statkach eksploatowanych na wodach polarnych

has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. V/4.2 of the STCW Convention and may perform duties on ships operating in polar waters

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this Certificate*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do
Valid till ……

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza
Holder's signature

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
NA STATKI EKSPLOATOWANE NA WODACH POLARNYCH
STOPIEŃ WYŻSZY

Certificate of Advanced Training for Ships Operating in Polar Waters

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami prawidła V/4.4 Konwencji STCW i może pełnić obowiązki na statkach eksploatowanych na wodach polarnych

has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. V/4.4 of the STCW Convention and may perform duties on ships operating in polar waters

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this Certificate*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do
Valid till ……

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza
Holder's signature

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
NA STATKI PODLEGAJĄCE KODEKSOWI IGF
STOPIEŃ PODSTAWOWY

Certificate of Basic Training
on Ships Subject to the IGF Code

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office ……...

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami prawidła V/3.5 Konwencji STCW i pełnić obowiązki związane z bezpieczeństwem, przechowywaniem i stosowaniem paliwa lub działaniem w przypadku zagrożenia związanego z paliwem na statku podlegającemu Kodeksowi IGF

has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. V/3.5 of the STCW Convention and may be designated safety duties associated with care, use or in emergency response to the fuel on board ships subject to the IGF Code

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this Certificate*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do
Valid till ……

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza
Holder's signature

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
NA STATKI PODLEGAJĄCE KODEKSOWI IGF
STOPNIEŃ WYŻSZY

Certificate of Advanced Training
on Ships Subject to the IGF Code

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office ……...

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada odpowiednie przeszkolenie zgodnie z wymaganiami prawidła V/3.8 Konwencji STCW i może pełnić funkcję odpowiedzialnego za przechowywanie i stosowanie paliwa oraz za systemy paliwowe na statkach podlegających Kodeksowi IGF

has been duly trained in acc. with the provisions of Reg. V/3.8 of the STCW Convention and can be assigned immediate responsibility for the care and use of fuels and fuel systems on ships subject to the IGF Code

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this Certificate*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do
Valid till ……

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza
Holder's signature

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE MANEWROWANIA DUŻYMI STATKAMI I STATKAMI O NIETYPOWYCH CHARAKTERYSTYKACH MANEWROWYCH

Certificate of Practical Training in Handling of Large Ships and Ships with Unusual Manoeuvring Characteristics

Wystawione na podstawie postanowień Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami, z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended, under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office ……..

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

został przeszkolony w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych zgodnie z postanowieniami sekcji B-V/a Kodu Konwencji STCW.

has been duly trained in handling of large ships and ships with unusual manoeuvring characteristics in acc. with the provisions of section B-V/a of the Code of the STCW Convention.

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

miejsce na fotografię 43 x 33 mm *photo*

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa *official seal*

……
Podpis posiadacza
Holder's signature

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
OBSŁUGI SIŁOWNI O NAPĘDZIE INNYM NIŻ
TŁOKOWY SILNIK SPALINOWY

Certificate of Training in operation and maintenance of main propulsion other than marine diesel engines

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……..

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office ……..

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No*. ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada odpowiednie przeszkolenie w zakresie obsługi siłowni o napędzie innym niż tłokowy silnik spalinowy, zgodnie z wytycznymi sekcji A-III/2.6 i A-III/3.6 Kodu Konwencji STCW.

has been duly trained in operation and maintenance of main propulsion other than marine diesel engines, in accordance with section A-III/2.6 and A-III/3.6 of the Code of the STCW Convention.

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne do: ……..
Valid till

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza
Holder's signature

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
WSPÓŁPRACY ZE SŁUŻBAMI SAR

Certificate of Training
in Co-operation between
Passenger Ship on Fixed Routes and
Search and Rescue Services

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji SOLAS 1974 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the SOLAS Convention 1974 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….....

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No*. ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada przeszkolenie zgodnie z wymaganiami rozdziału V, prawidła 7.3 Konwencji SOLAS.

has been duly trained in acc. with the requirements of Chapter V, Regulation 7.3 of SOLAS Convention.

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE ZNAJOMOŚCI MIĘDZYNARODOWEGO KODEKSU ZARZĄDZANIA BEZPIECZNĄ EKSPLOATACJĄ STATKÓW I ZAPOBIEGANIA ZANIECZYSZCZENIOM (KODEKS ISM)

Certificate of Training in International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention Familiarization (ISM Code)

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji SOLAS 1974 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……..

Issued under the provisions
of the SOLAS Convention 1974 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office ……..

Hologram Urzędu Morskiego

Nr/*No*. ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

posiada przeszkolenie zgodnie z wymaganiami rozdziału IX Konwencji SOLAS w zakresie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniom (Kodeks ISM).

has been duly trained in acc. with the Chapter IX of SOLAS Convention in the scope of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code).

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
WYKORZYSTANIA RADARU I A.R.P.A.
POZIOM OPERACYJNY

Certificate of Training
in Utilizing of Radar and ARPA
Operational Level

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office ……...

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/Surname Imię/Name

……
Data i miejsce urodzenia / Date and place of birth

został odpowiednio przeszkolony w zakresie użycia radaru i ARPA, nautycznego dowodzenia statkiem i operacji SAR na poziomie zarządzania zgodnie z postanowieniami sekcji A-II/2 kodu Konwencji STCW i jest upoważniony do pełnienia wachty nawigacyjnej na statku wyposażonym w ARPA

has been duly trained in use of radar and ARPA including bridge teamwork and search and rescue operations on management level in acc. with the provisions of Section A-II/2 of the Code of the STCW Convention and is entitled to take charge of a navigational watch on board ship with ARPA

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza
Holder's signature

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
WYKORZYSTANIA RADARU I A.R.P.A.
POZIOM ZARZĄDZANIA

Certificate of Training
in Utilizing of Radar and ARPA
Management Level

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……....

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office ……...

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No.* ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/Surname Imię/Name

……
Data i miejsce urodzenia / Date and place of birth

został odpowiednio przeszkolony w zakresie użycia radaru i ARPA, nautycznego dowodzenia statkiem i operacji SAR na poziomie zarządzania zgodnie z postanowieniami sekcji A-II/2 kodu Konwencji STCW i jest upoważniony do pełnienia wachty nawigacyjnej na statku wyposażonym w ARPA

has been duly trained in use of radar and ARPA including bridge teamwork and search and rescue operations on management level in acc. with the provisions of Section A-II/2 of the Code of the STCW Convention and is entitled to take charge of a navigational watch on board ship with ARPA

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

……
Podpis posiadacza
Holder's signature

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
NAUTYCZNEGO DOWODZENIA STATKIEM

Certificate of Training
in Bridge Resource Management

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….....

Hologram
Urzędu
Morskiego

No. ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

został odpowiednio przeszkolony w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem oraz wykorzystania umiejętności przywódczych i kierowniczych, zgodnie z wymaganiami sekcji A-II/1 i A-II/2 Kodu Konwencji STCW

has been duly trained in bridge resource management and use leadership and managerial skills in acc. with the provisions of Section A-II/1 and A-II/2 of the Code of the STCW Convention

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this Certificate*

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
DOWODZENIA SIŁOWNIĄ OKRĘTOWĄ

Certificate of Training
in Engine Room Resource Management

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office ……...

Hologram
Urzędu
Morskiego

No. ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

został odpowiednio przeszkolony w zakresie dowodzenia siłownią okrętową oraz wykorzystania umiejętności przywódczych i kierowniczych, zgodnie z wymaganiami sekcji A-III/1 i A-III/2 Konwencji STCW

has been duly trained in engine room resource management and use leadership and managerial skills in acc. with the provisions of Section A-III/1 and A-III/2 of the STCW Convention

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this Certificate*

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE OBSŁUGI I KONSERWACJI
UKŁADÓW ZASILANIA O NAPIĘCIU
PRZEKRACZAJĄCYM 1 kV

Certificate of Training
in operation and maintenance of power systems
in excess of 1 kV

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,
z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w ……...

Issued under the provisions
of the STCW Convention 1978 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office …….....

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/*No*. ……

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

……
Nazwisko/*Surname* Imię/*Name*

……
Data i miejsce urodzenia / *Date and place of birth*

został odpowiednio przeszkolony w zakresie obsługi i konserwacji układów zasilania o napięciu przekraczającym 1 kV zgodnie z wymaganiami sekcji A-III/6 Konwencji STCW.

has been duly trained in operation and maintenance of power systems in excess of 1kV in acc. with the provisions of Section A-III/6 of the STCW Convention.

……
Miejsce i data wydania / *Place and date of issue of this certificate*

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

……
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Załącznik nr 19

..... data/*date* .....
Nazwa statku/ *Ship's name*

Zaświadczenie potwierdzające odbycie praktyki pływania
Documentary evidence of sea service

Zaświadcza się niniejszym, że .....
This is to certify that *imię i* nazwisko/ *name and surname*

był zatrudniony na stanowisku .....
served in capacity of

na statku .....
on board Nazwa statku */ ship's name* Numer IMO */ IMO number*

.....
typ statku / *type of vessel* poj. Brutto / *gross tonnage* moc maszyn / *propulsion power [kW]*

od/*from* ..... do/*till* .....

W/w marynarz był zatrudniony przez: .....
The a/m seafarer was employed by: nazwa i adres armatora / *company name and address*

.....
numer faksu i telefonu / *fax and phone number*

Dodatkowe informacje o statku, obowiązkach lub rejonach żeglugi:
Additional information concerning the vessel, specific duties and/or voyage area:

……
……
……

Kapitan/*Master*

.....
Nazwisko i imię/podpis
Full name and signature

Pieczątka statku / *Ship's stamp*

Uzasadnienie

Na podstawie art. 18 ust. 2 ustawy z dnia ……. o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą (Dz. U. …….), zwanej dalej „ustawą”, dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 68 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2026 r. poz. 529), zwanej dalej „UoBM”, zostają utrzymane w mocy jednak nie dłużej niż przez 36 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. W związku ze zmianą wprowadzoną przez ustawę w art. 68 pkt 3 UoBM zachodzi potrzeba opracowania nowego rozporządzenia w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich. Na podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 68 UoBM, w projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich określone zostały:

1) szczegółowe wymagania kwalifikacyjne do zajmowania stanowisk na statkach morskich, w tym również na statkach nieobjętych umowami, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1–4 UoBM;

2) warunki przyznawania i odnawiania dyplomów, świadectw, świadectw przeszkoleń, zezwoleń oraz potwierdzeń uznania;

3) rodzaje uprawnień zawodowych wynikających z poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych;

4) warunki, jakie powinny spełniać osoby posiadające zagraniczne dyplomy lub świadectwa wydane na podstawie umów międzynarodowych, ubiegające się o stanowiska oficerskie lub nieoficerskie na statkach o polskiej przynależności;

5) sposób obliczania czasu praktyki pływania na statkach;

6) wzory dokumentów, o których mowa w pkt 2, i sposób ich ewidencji;

7) wzory zaświadczeń o pełnieniu wachty nawigacyjnej lub maszynowej, wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 3 UoBM, wzory zaświadczeń potwierdzających odbycie lub zaliczenie praktyki pływania, wzory potwierdzenia uznania dokumentu kwalifikacyjnego, wzór potwierdzenia złożenia wniosku o uznanie dokumentu kwalifikacyjnego.

Dział I projektu, podobnie jak w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia z dnia 23 kwietnia 2018 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1383)

zawiera przepisy o charakterze ogólnym. W § 4 ust. 2 projektu rozporządzenia doprecyzowano kwestię ubiegania się o wydanie dyplomów i świadectw na niższych poziomach odpowiedzialności przez osoby posiadające dyplomy na wyższych poziomach odpowiedzialności. W ramach ułatwień związanych z rejestracją statków pod polską banderą zrezygnowano z:

- potwierdzania zagranicznych świadectw na poziomie pomocniczym,
- z przeprowadzania egzaminu ze znajomości polskiego prawa morskiego wymaganego przy potwierdzaniu uznania dyplomu wydanego zgodnie z Konwencją STCW na poziomie zarządzania oraz dyplomu szypra w rybołówstwie morskim wydanego zgodnie z Konwencją STCW-F,
- określono wzór potwierdzenia złożenia wniosku o uznanie zagranicznego dokumentu kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 67 ust. 7 i 8 UoBM. Wprowadzenie tego wzoru wynika ze zmiany wprowadzonej ustawą w art. 67 UoBM, która ustaliła, że w uzasadnionych przypadkach osoby, wobec których wszczęto postępowanie o wydanie potwierdzenia uznania zagranicznego dyplomu lub świadectwa mogą zajmować stanowiska na statkach o polskiej przynależności przez okres nie dłuższy niż 3 miesiące na podstawie potwierdzenia złożenia wniosku o uznanie zagranicznego dyplomu lub świadectwa.

Dział II reguluje zasady ubiegania się o świadectwa na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym oraz maszynowym w specjalności mechanicznej i elektrycznej. Rozwiązania przyjęte w tej części projektu są zbieżne z aktualnie obowiązującymi. Dodano nowe stanowisko praktykanta elektromontera w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej.

W dziale III określono zasady ubiegania się o dyplomy na poziomie operacyjnym i zarządzania w żegludze międzynarodowej w dziale pokładowym oraz w żegludze przybrzeżnej, a także w żegludze krajowej w dziale pokładowym i maszynowym. Zmiany wprowadzone w tym dziale mają charakter porządkujący uprawnienia zawodowe posiadaczy dyplomów w dziale pokładowym i maszynowym

Dział IV określa warunki przyznawania dokumentów potwierdzających kwalifikacje zawodowe w rybołówstwie morskim. W związku z faktem, że od 1 stycznia 2026 r. weszły w życie poprawki do Konwencji STCW-F, będzie wymagana zmiana wzorów dokumentów kwalifikacyjnych, które będą uzupełnione o odniesienia do wprowadzonych zmian.

Dział V „Świadectwa dodatkowych przeszkoleń i warunki ich odnawiania” zawiera wymagania dotyczące przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa i ochrony oraz dodatkowych przeszkoleń specjalistycznych.

W dziale VI określono się sposoby zaliczania praktyki pływania na poszczególnych typach statków oraz warunki odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych. Przepisy w tym zakresie nie uległy zmianie.

Dział VII zawiera przepisy przejściowe oraz końcowe.

Nie jest możliwe alternatywne rozwiązanie zagadnienia z uwagi na obligatoryjne upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia.

Proponuje się aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Przewidziany termin vacatio legis stanowi wypełnienie normy prawnej zawartej w art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461, z późn. zm.).

Zawarte w projekcie regulacje nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), dlatego też projekt rozporządzenia nie podlega procedurze notyfikacji.

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na działalność mikro przedsiębiorców, a także małych i średnich przedsiębiorców.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawiania organom i instytucjom Unii Europejskiej w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia. W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42), projekt rozporządzenia nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym. Przedmiotowy projekt rozporządzenia, stosownie do art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936) zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum

Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców w zakresie określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylającego decyzję Komisji 2008/49/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1).

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia został ujęty w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury pod poz. … .

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Infrastruktury **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Arkadiusz Marchewka, Sekretarz Stanu **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:** Departament Edukacji Morskiej, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 522 56 40, e-mail: sekretariatDEM@mi.gov.pl	**Data sporządzenia** 6 listopada 2026 r. **Źródło:** Art. 68 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2026 r. poz. 529…) **Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury:**

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury, zwany dalej „projektem rozporządzenia", stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 68 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (…), zwanej dalej „UoBM".

Zgodnie z upoważnieniem ustawowym, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzeń:

1) szczegółowe wymagania kwalifikacyjne do zajmowania stanowisk na statkach morskich, w tym również na statkach nieobjętych umowami, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1-4 , warunki przyznawania i odnawiania dokumentów, o których mowa w art. 63 , wzory tych dokumentów i sposób ich ewidencji, a także sposób obliczania czasu praktyki pływania na statkach,

2) warunki, jakie powinny spełniać osoby posiadające zagraniczne dyplomy lub świadectwa wydane na podstawie umów międzynarodowych, ubiegające się o stanowiska oficerskie lub nieoficerskie na statkach o polskiej przynależności,

3) wzory zaświadczeń o pełnieniu wachty nawigacyjnej lub maszynowej, wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 3 UoBM, wzory zaświadczeń potwierdzających odbycie lub zaliczenie praktyki pływania, wzory potwierdzenia uznania dokumentu kwalifikacyjnego, wzór potwierdzenia złożenia wniosku o uznanie dokumentu kwalifikacyjnego,

4) rodzaje uprawnień zawodowych wynikających z poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych

– mając na względzie postanowienia umów międzynarodowych oraz przepisy Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa statków rybackich.

Konieczność wydania nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich związana jest z wejściem w życie przepisów ustawy z dnia …… r. o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą (Dz. U. …….), zwanej dalej „ustawą", na mocy której dotychczasowe rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 23 kwietnia 2018 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1383), zwane dalej „rozporządzeniem", zostało tymczasowo utrzymane w mocy, jednak nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W stosunku do poprzednio obowiązującego rozporządzenia przyjęte rozwiązania są zbieżne z dotychczasowymi rozwiązaniami obowiązującymi w rozporządzeniu.
Dział I projektu, podobnie jak w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia z dnia 23 kwietnia 2018 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich

zawiera przepisy o charakterze ogólnym. W § 4 ust. 2 projektu rozporządzenia doprecyzowano kwestię ubiegania się o wydanie dyplomów i świadectw na niższych poziomach odpowiedzialności przez osoby posiadające dyplomy na wyższych poziomach odpowiedzialności. W ramach ułatwień związanych z rejestracją statków pod polską banderą zrezygnowano z:
- potwierdzania zagranicznych świadectw na poziomie pomocniczym,
- z przeprowadzania egzaminu ze znajomości polskiego prawa morskiego wymaganego przy potwierdzaniu uznania dyplomu wydanego zgodnie z Konwencją STCW na poziomie zarządzania oraz dyplomu szypra w rybołówstwie morskim wydanego zgodnie z Konwencją STCW-F,
- określono wzór potwierdzenia złożenia wniosku o uznanie zagranicznego dokumentu kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 67 ust. 7 i 8 UoBM. Wprowadzenie tego wzoru wynika ze zmiany wprowadzonej ustawą w art. 67 UoBM, która ustaliła, że w uzasadnionych przypadkach osoby, wobec których wszczęto postępowanie o wydanie potwierdzenia uznania zagranicznego dyplomu lub świadectwa mogą zajmować stanowiska na statkach o polskiej przynależności przez okres nie dłuższy niż 3 miesiące na podstawie potwierdzenia złożenia wniosku o uznanie zagranicznego dyplomu lub świadectwa.
Dział II reguluje zasady ubiegania się o świadectwa na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym oraz maszynowym w specjalności mechanicznej i elektrycznej. Rozwiązania przyjęte w tej części projektu są zbieżne z aktualnie obowiązującymi. Dodano nowe stanowisko praktykanta elektromontera w dziale maszynowym w specjalności elektrycznej.
W dziale III określono zasady ubiegania się o dyplomy na poziomie operacyjnym i zarządzania w żegludze międzynarodowej w dziale pokładowym oraz w żegludze przybrzeżnej, a także w żegludze krajowej w dziale pokładowym i maszynowym. Zmiany wprowadzone w tym dziale mają charakter porządkujący uprawnienia zawodowe posiadaczy dyplomów w dziale pokładowym i maszynowym
Dział IV określa warunki przyznawania dokumentów potwierdzających kwalifikacje zawodowe w rybołówstwie morskim. W związku z faktem, że od 1 stycznia 2026 r. weszły w życie poprawki do Konwencji STCW-F, będzie wymagana zmiana wzorów dokumentów kwalifikacyjnych, które będą uzupełnione o odniesienia do wprowadzonych zmian.
Dział V „Świadectwa dodatkowych przeszkoleń i warunki ich odnawiania" zawiera wymagania dotyczące przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa i ochrony oraz dodatkowych przeszkoleń specjalistycznych.
W dziale VI określono się sposoby zaliczania praktyki pływania na poszczególnych typach statków oraz warunki odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych. Przepisy w tym zakresie nie uległy zmianie.
Dział VII zawiera przepisy przejściowe oraz końcowe.
Nie jest możliwe alternatywne rozwiązanie zagadnienia z uwagi na obligatoryjne upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia.

1. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Wszystkie państwa członkowskie UE są zobowiązane do zapewnienia zgodności krajowego systemu szkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich z Konwencją STCW. Państwa członkowskie mają swobodę w konstruowaniu przepisów w tym zakresie.

2. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Marynarze w żegludze międzynarodowej	ok. 35000	System PHICS (System kontrolno-Informacyjny dla Portów Polskich)	Utrzymanie dotychczasowych uprawnień i podnoszenie kwalifikacji
Marynarze w żegludze krajowej	ok. 300	System PHICS	Utrzymanie dotychczasowych uprawnień i podnoszenie kwalifikacji
Rybacy w rybołówstwie morskim	ok. 800	System PHICS	Utrzymanie dotychczasowych uprawnień i podnoszenie kwalifikacji
Pracownicy administracji morskiej, w których zakresie obowiązków znajdują się sprawy związane z wydawaniem dokumentów kwalifikacyjnych	32 pracowników urzędów morskich, pracujących w wydziałach dokumentów marynarzy	Urzędy morskie	Konieczność wprowadzenia nowych dokumentów oraz wymiany dotychczas wydanych świadectw na nowe wzory

Armatorzy	ok. 30 polskich przedsiębiorstw armatorskich	Dane własne MI	Marynarze zatrudnieni u polskich i zagranicznych armatorów

3. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Planuje się, że w ramach konsultacji publicznych projekt rozporządzenia zostanie przesłany do następujących partnerów społecznych, na podstawie odpowiednio, ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2026 r. poz. 549, z późn. zm.) lub ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. z 2025 r. poz. 423):

1) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność";
2) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
3) Forum Związków Zawodowych;
4) Business Centre Club;
5) Federacja Przedsiębiorców Polskich;
6) Konfederacja Lewiatan;
7) Pracodawcy Rzeczpospolitej Polskiej;
8) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
9) Związek Rzemiosła Polskiego.

Branżowe organizacje zrzeszające pracowników i pracodawców:

10) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
11) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność";
12) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
13) Związek Armatorów Polskich;
14) Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych.

Inne podmioty:

15) Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR);
16) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
17) Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni;
18) Uniwersytet Morski w Gdyni;
19) Politechnika Morska w Szczecinie;
20) Centrum Edukacyjne CERSAR w Gdyni;
21) Centrum Szkoleń Morskich w Gdyni;
22) Centrum Szkolenia Morskiego „Zenit" w Szczecinie;
23) Dohle Marine Services Europe w Gdyni;
24) European STCW Center w Gdyni;
25) Maritime Safety & Security Sp. z o.o. w Szczecinie;
26) Ośrodek Szkoleń Ratownictwa Morskiego Mayday w Gdyni;
27) Ośrodek Kształcenia i Doskonalenia Zawodowego Portowej Straży Pożarnej „Florian" w Gdańsku;
28) Ośrodek Szkolenia Morskiego „Libra" w Kołobrzegu;
29) Ośrodek Szkolenia Morskiego „North" w Szczecinie
30) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej Sp. z o.o. w Szczecinie;
31) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej s. c. w Gdyni;
32) Ośrodek Szkoleń Ratownictwa Morskiego „Mayday" w Gdyni;
33) Policealna Szkoła Morska w Szczecinie;
34) Studium Doskonalenia Kadr Uniwersytetu Morskiego w Gdyni Sp. z o.o. wraz z Policealną Gdyńską Szkoła Morską;
35) Szkoła Morska w Gdyni Sp. z o.o.;
36) Zachodniopomorskie Centrum Edukacji Morskiej i Politechnicznej w Szczecinie;

37) Zespół Szkół Morskich im Bohaterskich Obrońców Westerplatte w Gdańsku;
38) Zespół Szkół Morskich w Darłowie;
39) Zespół Szkół Morskich im. Polskich Rybaków i Marynarzy w Kołobrzegu;
40) Zespół Szkół Morskich im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Świnoujściu;
41) Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im Bohaterów Westerplatte w Kędzierzynie – Koźlu;
42) Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej – Technikum Żeglugi Śródlądowej w Nakle n. Notecią;
43) Stowarzyszenie Starszych Mechaników Morskich;
44) Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej;
45) Bałtyckie Forum Morskich Jednostek Edukacyjnych przy Związku Pracodawców Pomorza Zachodniego „Lewiatan".

4. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z …… r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	*Łącznie (0-10)*
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	Nie dotyczy
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

5. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	*Łącznie (0-10)*
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z …… r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	--
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Armatorzy – utrzymanie zatrudnienia sprawdzonych pracowników na dotychczasowych stanowiskach						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Armatorzy – utrzymanie zatrudnienia sprawdzonych pracowników na dotychczasowych stanowiskach						

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Załogi statków – utrzymanie dotychczasowych uprawnień
Niemierzalne		-
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt nie dotyczy zasad podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej. Projekt nie ma wpływu na osoby starsze i niepełnosprawne.	

6. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy

Komentarz: Projekt rozporządzenia nie nakłada na adresatów nowych obciążeń regulacyjnych.

Projekt nie nakłada na przedsiębiorców nowych obciążeń administracyjnych.

7. Wpływ na rynek pracy

Projektowane regulacje nie będą miały wpływu na wielkość zatrudnienia w grupie członków załóg statków morskich.

8. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☐ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	Projekt rozporządzenia nie wywiera wpływu na pozostałe obszary.

9. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Z chwilą wejścia w życie projektowanych przepisów.

10. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Monitoring będzie odbywał się na bieżąco poprzez analizę liczby wymienionych (wydanych nowych) dokumentów kwalifikacyjnych.

11. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak

Projekt

R O Z P O R Z Ą D Z E N I E

M I N I S T R A I N F R A S T R U K T U R Y [1)]

z dnia

w sprawie określenia dyrektora urzędu morskiego właściwego do wykonania zadania polegającego na budowie i wdrożeniu systemu teleinformatycznego na potrzeby rejestru okrętowego prowadzonego w systemie teleinformatycznym

Na podstawie art. 25 ust. 1 ustawy z dnia ….. r. o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą (Dz. U. poz. …) zarządza się, co następuje:

§ 1. Dyrektorem urzędu morskiego właściwym do wykonywania zadania polegającego na budowie i wdrożeniu systemu teleinformatycznego na potrzeby rejestru okrętowego prowadzonego w systemie teleinformatycznym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w …..

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ….

MINISTER INFRASTRUKTURY

[1)] Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

Uzasadnienie

Potrzeba wydania projektowanego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie określenia dyrektora urzędu właściwego do wykonania zadania polegającego na budowie i wdrożeniu systemu teleinformatycznego na potrzeby rejestru okrętowego prowadzonego w systemie teleinformatycznym wynika z art. 25 ust. 1 ustawy z dnia … o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą (Dz. U. poz. ...).

Rozporządzenie określa, że zadanie polegające na budowie i wdrożeniu systemu teleinformatycznego na potrzeby rejestru okrętowego prowadzonego w systemie teleinformatycznym zostaje powierzone Dyrektorowi Urzędu Morskiego w ….

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. z 2002 r. poz. 2039, z późn. zm.), ponieważ nie stanowi przepisów technicznych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404). W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), projekt rozporządzenia nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936) i stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2023 r. poz. 404) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania go do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Nie jest możliwe osiągnięcie postawionego przed projektem rozporządzenia celu polegającego na zapewnieniu aktualności obowiązujących przepisów przy użyciu innych środków, bowiem kwestia ta jest regulowana na poziomie aktu wykonawczego do ustawy z dnia … o rejestracji statków pod polską banderą.

Projekt rozporządzenia nie będzie miał negatywnych skutków społeczno-gospodarczych, ani nie będzie wywierał wpływu na działanie mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Regulacja jest zgodna z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2025 r. poz. 1480, z późn. zm.).

Projekt nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców w zakresie określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylającego decyzję Komisji 2008/49/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1).

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Projekt rozporządzenia nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia został ujęty w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury pod poz. … .

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie określenia dyrektora urzędu morskiego właściwego do wykonania zadania polegającego na budowie i wdrożeniu systemu teleinformatycznego na potrzeby rejestru okrętowego prowadzonego w systemie teleinformatycznym **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Infrastruktury **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Arkadiusz Marchewka – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu** Grzegorz Bryl, Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Ministerstwo Infrastruktury, e-mail: grzegorz.bryl@mi.gov.pl	**Data sporządzenia** **06.11.2026** **Źródło:** Upoważnienie ustawowe: art. 25 ust. 1 ustawy z dnia … o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą (Dz. U. poz. …) **Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury:**

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba określenia dyrektora urzędu morskiego właściwego do wykonania zadania polegającego na budowie i wdrożeniu systemu teleinformatycznego na potrzeby rejestru okrętowego prowadzonego w systemie teleinformatycznym, wynika z przepisów ustawy z dnia … o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projektowana regulacja przewiduje określenie, że zadanie polegające na budowie i wdrożeniu systemu teleinformatycznego na potrzeby rejestru okrętowego prowadzonego w systemie teleinformatycznym zostaje powierzone Dyrektorowi Urzędu Morskiego w …..

Nie jest możliwe osiągnięcie celów za pomocą innych środków, ze względu na obligatoryjne upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Charakter rozporządzenia wyklucza potrzebę dokonywania porównań międzynarodowych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Dyrektor Urzędu Morskiego w…	1	treść projektu	Wykonywanie zadania powierzonego w rozporządzeniu

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Stosowanie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404) projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany do opinii Rady Dialogu Społecznego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z …… r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	*Łącznie (0-10)*
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	-
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego. Koszty utworzenia i prowadzenia systemu teleinformatycznego rejestru oraz wykonywania zadań rejestrowych są skutkami finansowymi ustawy o rejestracji statków pod polską banderą i zostały wykazane we właściwej Ocenie Skutków Regulacji.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	*Łącznie (0-10)*
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z …… r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
	niepełnosprawni oraz osoby starsze	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu.						
	niepełnosprawni oraz osoby starsze	Brak wpływu.						
Niemierzalne		Brak wpływu.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Projekt rozporządzenia nie będzie oddziaływał na osoby niepełnosprawne i starsze. Projekt rozporządzenia nie reguluje warunków rozpoczynania, prowadzenia i zakończenia działalności gospodarczej.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: …	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: …
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy

Komentarz: Projekt rozporządzenia nie nakłada nowych obciążeń regulacyjnych. Projekt nie nakłada na przedsiębiorców nowych obciążeń administracyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐sądy administracyjne, powszechne lub wojskowe ☐ inne: …	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	Brak wpływu

11.Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowane rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ….

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się ewaluacji projektu rozporządzenia. Rozporządzenie to jest bowiem aktem jednorazowym dotyczącym wyznaczenia organu.

13.Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

Projekt

R O Z P O R Z Ą D Z E N I E

M I N I S T R A I N F R A S T R U K T U R Y [1)]

z dnia

w sprawie sposobu przenoszenia ksiąg rejestrowych i danych statków do struktury ksiąg rejestrowych prowadzonych w systemie teleinformatycznym

Na podstawie art. 28 ustawy z dnia …….. r. o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą (Dz. U. poz. …….) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Przeniesieniu do struktury ksiąg rejestrowych prowadzonych w systemie teleinformatycznym podlegają wszystkie niewykreślone wpisy lub wzmianki.

2. Przenoszenia wpisów dokonuje się w sposób, który uniemożliwia zmianę treści lub zakresu ujawnionych praw i roszczeń. Dotyczy to również sprostowania dostrzeżonych usterek wpisów, które nie mogą wywołać niezgodności treści księgi ze stanem prawnym.

§ 2. 1. Jeżeli powstaną wątpliwości co do sposobu przeniesienia treści dotychczasowej księgi rejestrowej, sędzia określa podlegającą przeniesieniu treść księgi rejestrowej i sposób umieszczenia tej treści w strukturze księgi rejestrowej prowadzonej w systemie teleinformatycznym.

2. Jeżeli powstaną wątpliwości co do sposobu przeniesienia danych statków zarejestrowanych w urzędzie morskim, dyrektor urzędu morskiego określa podlegające przeniesieniu dane i sposób ich umieszczenia strukturze księgi rejestrowej prowadzonej w systemie teleinformatycznym.

§ 3. 1. Sędzia zatwierdza prawidłowość przeniesienia treści dotychczasowej księgi rejestrowej do struktury księgi rejestrowej prowadzonej w systemie teleinformatycznym.

2. Dyrektor urzędu morskiego zatwierdza prawidłowość przeniesienia danych statku zarejestrowanego w urzędzie morskim do struktury księgi rejestrowej prowadzonej w systemie teleinformatycznym.

3. W systemie teleinformatycznym jednoznacznie identyfikuje się osobę zatwierdzającą prawidłowość przeniesienia.

[1)] Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

§ 4. Numer księgi rejestrowej prowadzonej w systemie teleinformatycznej ustala się w ten sposób, że do numeru dotychczasowej księgi rejestrowej dodaje się kod identyfikacyjny organu prowadzącego rejestr.

§ 5. 1. Przeniesienia treści dotychczasowej księgi rejestrowej do struktury księgi rejestrowej prowadzonej w systemie teleinformatycznym dokonuje się wielkimi literami i przy użyciu dopuszczalnych znaków pisarskich w systemie teleinformatycznym. Wykaz dopuszczalnych znaków pisarskich w systemie teleinformatycznym określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Przenoszoną treść dotychczasowej księgi rejestrowej dostosowuje się do struktury księgi rejestrowej prowadzonej w systemie teleinformatycznym.

3. W przypadku gdy zachodzi konieczność przeniesienia z dotychczasowej księgi rejestrowej w pojedyncze pole struktury księgi rejestrowej prowadzonej w systemie teleinformatycznym więcej niż jednego elementu wpisu lub wzmianki, pole to powtarza się w strukturze księgi rejestrowej prowadzonej w systemie teleinformatycznym tyle razy, ile jest elementów wpisu lub wzmianki, tak aby każdy z tych elementów został wpisany w osobnym polu.

4. Przepisy ust. 1–3 stosuje się odpowiednio do danych statków zarejestrowanych w urzędzie morskim.

§ 6. Brak prawomocności wpisów nie stanowi przeszkody w ich przeniesieniu.

§ 7. 1. Od dnia określonego w komunikacie wydanym na podstawie art. 26 ustawy z dnia …. o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą do dnia przypadającego 3 miesiące od dnia określonego w tym komunikacie przeniesiona zostaje treść ksiąg rejestrowych statków wpisanych do rejestru okrętowego przed dniem 1 stycznia 2000 r. oraz dane statków zarejestrowanych w urzędach morskich przed dniem 1 stycznia 2000 r.

2. Od dnia przypadającego 3 miesiące od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w ust. 1, do dnia przypadającego 6 miesięcy od dnia wskazanego w tym komunikacie, przeniesiona zostaje treść ksiąg rejestrowych statków wpisanych do rejestru okrętowego w okresie od 1 stycznia 2000 r. do 31 grudnia 2015 r. oraz dane statków zarejestrowanych w urzędach morskich w okresie od 1 stycznia 2000 r. do 31 grudnia 2015 r.

3. Od dnia przypadającego 6 miesięcy od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w ust. 1, do dnia przypadającego 9 miesięcy od dnia wskazanego w tym komunikacie,

przeniesiona zostaje treść ksiąg rejestrowych statków wpisanych do rejestru okrętowego po dniu 1 stycznia 2016 r. oraz dane statków zarejestrowanych w urzędach morskich po dniu 1 stycznia 2016 r.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem…

M I N I S T E R
I N F R A S T R U K T U R Y

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia …. r.

Wykaz znaków pisarskich dopuszczalnych w systemie teleinformatycznym, innych niż wielkie litery w pisowni opartej na alfabecie łacińskim rozszerzonym

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	<	=	>	?	@	!	#	$	%	&	'	(
)	*	+	,	–	•	§	|	]	^		`	{	}	~	:	;	[	/	\	–	"

Zasady wpisu danych w przypadku wystąpienia znaku pisarskiego innego niż dopuszczalny w systemie teleinformatycznym

Jeżeli podczas dokonywania wpisu wystąpi znak pisarski inny niż dopuszczalny w systemie teleinformatycznym, stosuje się następujące zasady:

1. Znak, który nie należy do żadnej z grup znaków, o których mowa w § 77 ust. 1, zamienia się na asterysk (*).

2. Cudzysłów:

–
otwierający („) zamienia się na cudzysłów zamykający („),
–
ostrokątny («) i (») zastępuje się cudzysłowem zamykającym („).

3. Znak pisarski przesunięty w stosunku do linii tekstu (w indeksie górnym lub dolnym) sprowadza się do linii tekstu (np. m^2 – m2, x_3- x3). Jeżeli wystąpią obok siebie oba indeksy, to najpierw powinien być znak w indeksie górnym, a następnie – w indeksie dolnym.

Uzasadnienie

Potrzeba wydania projektowanego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sposobu przenoszenia ksiąg rejestrowych i danych statków do struktury ksiąg rejestrowych prowadzonych w systemie teleinformatycznym wynika z art. 28 ustawy z dnia …….. r. o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą (Dz. U. poz. …).

§ 1 rozporządzenia określa zakres przenoszonych danych oraz wskazuje, że wpisów dokonuje się w sposób, który uniemożliwia zmianę treści lub zakresu ujawnionych praw i roszczeń. § 2 rozporządzenia określa sposób postępowania w przypadku powstania wątpliwości co do sposobu przenoszenia danych. W § 3 wskazuje się podmioty zatwierdzające prawidłowość przeniesienia danych, a w § 4 sposób określania numeru księgi rejestrowej. W § 5 określono sposób zapisu danych i umieszczania ich w polach. § 6 określa, że brak prawomocności wpisów nie stanowi przeszkody w ich przeniesieniu. W § 7 określono harmonogram przenoszenia treści ksiąg rejestrowych i danych statków.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. z 2002 r. poz. 2039, z późn. zm.), ponieważ nie stanowi przepisów technicznych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404). W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), projekt rozporządzenia nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936) i stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania go do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Nie jest możliwe osiągnięcie postawionego przed projektem rozporządzenia celu polegającego na zapewnieniu aktualności obowiązujących przepisów przy użyciu innych środków, bowiem kwestia ta jest regulowana na poziomie aktu wykonawczego do ustawy z dnia …. o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą.

Projekt rozporządzenia nie będzie miał negatywnych skutków społeczno-gospodarczych, ani nie będzie wywierał wpływu na działanie mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Regulacja jest zgodna z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2025 r. poz. 1480, z późn. zm.).

Projekt nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców w zakresie określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylającego decyzję Komisji 2008/49/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1).

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Projekt rozporządzenia nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia został ujęty w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury pod poz. … .

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu przenoszenia ksiąg rejestrowych i danych statków do struktury ksiąg rejestrowych prowadzonych w systemie teleinformatycznym **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Infrastruktury **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Arkadiusz Marchewka – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu** Grzegorz Bryl, Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Ministerstwo Infrastruktury, e-mail: grzegorz.bryl@mi.gov.pl	**Data sporządzenia** **06.11.2026** **Źródło:** Upoważnienie ustawowe: art. 28 ustawy z dnia ….r. o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą (Dz. U. poz. …) **Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury:**

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba wydania nowego rozporządzenia wynika z przepisów znowelizowanej ustawą z dnia … o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą (Dz. U. …) ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski. Ww. ustawa przewiduje bowiem utworzenie systemu teleinformatycznego, w którym rejestr okrętowy będzie prowadzony w formie elektronicznej. Konieczne staje się w związku z tym przeniesienie treści dotychczasowych ksiąg rejestrowych oraz danych statków zarejestrowanych w urzędzie morskim do struktury ksiąg rejestrowych prowadzonych w systemie teleinformatycznym, co zostało uregulowane w art. 27 ustawy z dnia … o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą. Rozporządzenie określa szczegółowe zasady wykonywania tego zadania.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rozporządzenie określa w § 1 zakres przenoszonych danych oraz wskazuje, że wpisów dokonuje się w sposób, który uniemożliwia zmianę treści lub zakresu ujawnionych praw i roszczeń. § 2 rozporządzenia określa sposób powstępowania w przypadku powstania wątpliwości co do sposobu przenoszenia danych. W § 3 wskazuje się podmioty zatwierdzające prawidłowość przeniesienia danych, a § 4 reguluje sposób określania numeru księgi rejestrowej. W § 5 określono sposób zapisu danych i umieszczania ich w polach. § 6 określa, że brak prawomocności wpisów nie stanowi przeszkody w ich przeniesieniu. W § 7 określono harmonogram przenoszenia treści ksiąg rejestrowych i danych statków.

Nie jest możliwe osiągnięcie celów za pomocą innych środków, ze względu na obligatoryjne upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Proponowane przepisy są przepisami wykonawczymi w stosunku do ustawy nowelizującej, a ich charakter wyklucza potrzebę dokonywania porównań międzynarodowych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Urzędy morskie	3	Ministerstwo Infrastruktury	Przenoszenie danych statków w sposób określony w rozporządzeniu.

Izby morskie prowadzące rejestr okrętowy	2	ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. z 2020 r. poz. 159)	Przenoszenie treści ksiąg rejestrowych w sposób określony w rozporządzeniu.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Stosowanie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404) projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany do opinii Rady Dialogu Społecznego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z …… r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	*Łącznie (0-10)*
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	-
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego. Koszty utworzenia i prowadzenia systemu teleinformatycznego rejestru oraz wykonywania zadań rejestrowych są skutkami finansowymi ustawy o rejestracji statków pod polską banderą i zostały wykazane we właściwej Ocenie Skutków Regulacji.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

	Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	*Łącznie (0-10)*
duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-

W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z …… r.)	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
	niepełnosprawni oraz osoby starsze	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu.						
	niepełnosprawni oraz osoby starsze	Brak wpływu.						
Niemierzalne		Brak wpływu.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Projekt rozporządzenia nie będzie oddziaływał na osoby niepełnosprawne i starsze. Projekt rozporządzenia nie reguluje warunków rozpoczynania, prowadzenia i zakończenia działalności gospodarczej.							

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: …	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: …
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy

Komentarz: Projekt rozporządzenia nie nakłada nowych obciążeń regulacyjnych. Projekt nie nakłada na przedsiębiorców nowych obciążeń administracyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐sądy administracyjne, powszechne lub wojskowe ☐ inne: …	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	Brak wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego
Projekt rozporządzenia wejdzie w życie z dniem…
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?
Nie jest planowana ewaluacja projektu rozporządzenia.
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)
Brak.