

MIROSLAW H. KOZIŃSKI

## REJESTRY OKRĘTOWE W RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

*Opracowanie kompleksowo omawia system polskiego prawa morskiego dotyczącego rejestracji statków. W Rzeczypospolitej Polskiej istnieją cztery rejestry okrętowe: rejestr okrętowy, polski rejestr jachtów, rejestr administracyjny, rejestr statków rybackich. Trzy pierwsze regulowane są przez polski kodeks morski z 2001 r., zaś ostatni przez ustawę o rybołówstwie z 2004 r. Rejestry okrętowe prowadzone są przez różne organy rejestrowe. Są nimi odpowiednio: izba morska, Polski Związek Żeglarski, urząd morski, Minister Rolnictwa.*

*W artykule dokonano analizy wymagań rejestrowych i podstawowych zasad proceduralnych w poszczególnych rejestrach. Jest to celowe, zwłaszcza w kontekście licznych zmian jakie w zakresie przepisów o polskiej przynależności wprowadzono do kodeksu morskiego w związku z akcesją do Unii Europejskiej. Między innymi wyrażono w artykule wątpliwości co do zastosowania w prawie polskim rozporządzenia 613/91 Rady (EWG) z 4.03.1991 r. Autor poddaje także krytyce nowe rozwiązania prawne, które umożliwiają nadanie prawa do polskiej bandery statkom właścicieli unijnych, które nie wykazują żadnej rzeczywistej więzi z Polską jako państwem bandery.*

*Szczegółowo omówiony jest zwłaszcza nowy polski rejestr jachtów, którego prowadzenie powierzono organizacji społecznej, a nie organowi państwowemu. Autor wskazuje na wiele wątpliwości natury prawnej i organizacyjnej związanych z tym rejestrem, szczególnie wynikających z nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 23.12.2004 r., dotyczącego rejestracji jachtów. Dyskusyjne wydaje się w ogóle wyodrębnienie w polskim prawie morskim pojęcia prawnego jachtu, którym jest „statek morski stanowiący polską własność, używany wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości kadłuba do 24 metrów”.*

*Dalej omówiono rejestr administracyjny, w którym wpisuje się statki nie wpisane do dwóch wyżej omówionych rejestrów i statki w budowie odbywające podróże próbne oraz rejestr statków rybackich, który nie tylko pełni funkcje administracyjne, ale jest jedną z form ograniczania wolności gospodarczej w zakresie rybołówstwa morskiego. Ponadto w artykule omówiono wzajemne relacje między poszczególnymi rejestrami okrętowymi.*

### 1. UWAGI WSTĘPNE

Problematyka rejestrów okrętowych była wielokrotnie przedmiotem zainteresowania doktryny prawa morskiego, jednak wydaje się, że ostatnie zmiany w prawie morskim, jak również nowe akty prawne związane z rejestracją statków, wymagają całościowego omówienia.

Rejestry okrętowe można rozpatrywać z różnego punktu widzenia. Są one bowiem nie tylko formą rejestracji statków, wymaganą przez konwencję o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS). Przypomnijmy, że ta podstawowa regulacja z zakresu prawa morza w art. 94, ust. 2 zobowiązuje każde państwo bandery do „prowadzenia rejestru statków, zawierającego nazwy i dane o statkach podnoszących jego banderę, z wyjątkiem tych statków, które zostały wyłączone spod powszechnie przyjętych przepisów międzynarodowych ze względu na ich niewielkie rozmiary”.

Rejestry okrętowe są także ważnym instrumentem ekonomicznym używanym przez państwa na współczesnym rynku żeglugowym. Problematyka ta wiąże się nierozdzielnie z powszechnie znanym pojęciem „dogodnej bandery” (*flag of convenience*). Prawu międzynarodowemu nie udało się niestety wyeliminować zjawiska braku rzeczywistej więzi między statkiem a państwem bandery, stąd też „handel suwerennością” stał się trwałym elementem żeglugi morskiej. Różne rodzaje tzw. otwartych rejestrów, „drugich rejestrów”, rejestrów międzynarodowych występują w praktyce wielu krajów<sup>1</sup>.

W niniejszym artykule w zasadzie pominięto zagadnienia ekonomiczne polityki rejestrowej, skupiając się wyłącznie na ocenie charakteru prawnego polskich rejestrów okrętowych, przedstawieniu zasad proceduralnych związanych z wpisem statku do rejestru, a także na wzajemnych relacjach między poszczególnymi rejestrami.

## 2. POLSKIE REJESTRY OKRĘTOWE

W Polsce funkcjonują **cztery rejestry okrętowe**. Są to: rejestr okrętowy (art. 23 § 1 k.m.) – **A**, polski rejestr jachtów (art. 23 § 3 k.m.) – **B**, rejestr administracyjny (art. 39 k.m.) – **C**, rejestr statków rybackich (art. 5 ustawy z 19.02.2004 r. o rybołówstwie<sup>2</sup>) – **D**.

Zasadnicze cechy charakterystyczne tych rejestrów przedstawia poniższe zestawienie.

---

<sup>1</sup> Blżej na temat klasyfikacji tych instrumentów interwencji państwa na rynku żeglugowym, zob. M. H. Kozinski, *Koncepcja prawna „drugiego rejestru” w Rzeczypospolitej Polskiej*, Prawo Morskie, 2002, t. XVII, s. 115 i nast. Problematyka ta była przedmiotem wielu analiz, zob. np. tzw. raporty Lorda Rochdale czy Lorda Donaldsona. Por. J. Łopuski, *Węzłowe problemy współczesnego prawa morskiego*, [w:] J. Łopuski (red.), *Prawo morskie*, t. I, Bydgoszcz 1996, s. 165 i nast.

<sup>2</sup> Dz.U. Nr 62, poz. 573.

## POLSKIE REJESTRY OKRĘTOWE

Kryterium podziału	A	B	C	D
Organ rejestrowy	izba morska właściwa dla portu macierzystego statku	związek sportowy	dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku	minister właściwy do spraw rolnictwa
Tryb postępowania	<i>guasi</i> sądowy	<i>guasi</i> administracyjny	administracyjny	administracyjny
Akt wykonawczy	rozp. Min. Infrastruktury z 23.01.2003 r.	rozp. Min. Infrastruktury z 23.12.2004 r.	rozp. Min. Infrastruktury z 27.04.2004 r.	brak
Forma rejestru	standardowa (3 księgi)	standardowa	standardowa (2 księgi)	elektroniczna
Dowód wpisu	certyfikat okrętowy (3 rodzaje)	certyfikat jachtowy	dokument rejestracyjny statku	zaświadczenie o wpisie

## 3. REJESTR OKRĘTOWY

## 3.1. UWAGI OGÓLNE

Najbardziej znanym z wyżej wymienionych rejestrów jest bez wątpienia rejestr okrętowy. Interesującą genezę rejestrów okrętowych podaje S. Matysik, który twierdzi, że wywodzą się one ze średniowiecznej praktyki miast portowych, wystawiających tzw. **listy morskie**. Były to pergaminowe akty opatrzone pieczęcią miasta, w których stwierdzano, że statek stanowi własność obywateli tego miasta. Na podstawie owego dokumentu statek był upoważniony do podnoszenia flagi miasta. Wystawiając taki akt, wpisywano do ksiąg notatkę o wystawieniu listu morskiego, szereg danych o statku, np. nazwę, pojemność, rok budowy, a także o jego właścicielach<sup>3</sup>.

Wydaje się, że rzeczywiście praktyka rejestracji statków morskich jest bardzo odległa. Także polski rejestr okrętowy ma kilkudziesięcioletnią historię. Niestety kryzys polskiej floty narodowej powoduje, że coraz mniej statków jest wpisywanych do tego rejestru.

<sup>3</sup> Por. S. Matysik, *System prawa morskiego*, t. I, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk 1971, s.146.

Co do charakteru prawnego rejestru okrętowego panuje w literaturze zgodny pogląd, że jest to „urzędowo prowadzona, publiczna ewidencja statków morskich”<sup>4</sup>. Ze względu na charakter organu rejestrowego, a zwłaszcza tryb prowadzenia tego rejestru, zaliczono go do rejestrów *quasi* - sądowych. Szereg funkcji tego rejestru nie pozwala – jak się wydaje – zaliczyć problematyki prawnej z nim związanej jedynie do morskiego prawa administracyjnego. Z rejestrem wiążą się bowiem kwestie cywilnoprawne, a może obecnie jeszcze ważniejsze aspekty gospodarcze. Nie sposób także pominąć zagadnień międzynarodowych. Słusznie twierdzi J. Łopuski, że rejestr okrętowy spełnia określone cele w sferze zarówno publicznego, jak i prywatnego prawa morskiego<sup>5</sup>.

Do zasadniczych **funkcji wpisu** do rejestru okrętowego trzeba zaliczyć:

- **stwierdzenie polskiej przynależności statku**; istnieje możliwość stwierdzenia polskiej przynależności w stosunku do statku, który musi być wpisany do polskiego rejestru (art. 10 § 1, pkt 1 k.m.) i w stosunku do statku, który może być wpisany do polskiego rejestru (art. 10 § 1, pkt 2, 2a, i 3 k.m.), co raczej należałoby określić jako nadanie polskiej przynależności. W rejestrze odnotowuje się także czasowe zawieszenie polskiej przynależności (art. 19 k.m.), jak również utratę czasowo nadanej polskiej przynależności (art. 17 k.m.);
- **określenie danych identyfikujących statek**; są to: nazwa, oznaczenie identyfikacyjne i numer identyfikacyjny (numer IMO), międzynarodowy sygnał wywoławczy, rodzaj i przeznaczenie, port macierzysty, poprzednie nazwy i oznaczenia, rok, miejsce budowy, nazwa stoczni<sup>6</sup>, wymiary główne tzw. rejestrowe oraz pojemność;
- **określenie danych identyfikujących podmioty związane ze statkiem**; adres właściciela i wszystkich współwłaścicieli z określeniem ich udziałów we współwłasności oraz podstawę nabycia własności statku; oznaczenie i adres armatora. Trudno przecenić wartość tego typu danych z punktu widzenia dokonywania czynności prawnych związanych ze statkiem, w tym zwłaszcza w obrocie gospodarczym<sup>7</sup>, a ponadto dla ustalenia osób ponoszących odpowiedzialność cywilną związaną z eksploatacją statku;

---

<sup>4</sup> Zob. E. Jabłoński, *Izby morskie. Zadania – Organizacja – Postępowanie*, Gdańsk 1973, s.185; J. Łopuski, *Uprawianie żeglugi morskiej*, [w:] J. Łopuski (red.), *Prawo morskie*, t. II, cz.1, Bydgoszcz 1989, s. 67; J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 1997, s. 74; M.H. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2003, s. 95.

<sup>5</sup> J. Łopuski, *ibidem*. Rejestr okrętowy jest przykładem przenikania się w prawie morskim regulacji publiczno- i prywatnoprawnych. Por. M. H. Koziński, *Morskie prawo publiczne...*, s. 96.

<sup>6</sup> W art. 29, pkt 5 k.m. mówi się, że dane te wpisuje się tylko „jeśli są one znane”. Jak się wydaje w kontekście ostatnich zmian w konwencji SOLAS, która wymaga obecnie przechowywania na statku pełnej historii statku, zawierającej bardziej szczegółowy wykaz danych o statku niż dane rejestrowe, nie powinno być żadnych trudności z ustaleniem wszystkich danych rejestrowych.

<sup>7</sup> R. Maciejewska, J. Pietraszewski, *Wpisy do rejestru okrętowego i ich znaczenie prawne*, Gdańsk 1966, s. 23.

- **ustanowienie hipoteki morskiej**; wpis do rejestru okrętowego jest warunkiem konstytutywnym powstania powyższego ograniczonego prawa rzeczowego na statku morskim; w rejestrze mogą być także wpisane inne ograniczenia w rozporządzaniu statkiem np. wynikające z użytkowania statku;
- **ujawnienie danych rejestrowych**; rejestr okrętowy jest jawny (art. 28 k.m.), dzięki czemu każdy może zapoznać się z ujawnionymi w nim danymi; osoby zainteresowane mogą żądać poświadczonych wyciągów i odpisów z rejestru;
- **realizację skutków domniemań prawnych**; w świetle art. 35 § 2 k.m., do oceny skutków wpisu do rejestru okrętowego stosuje się odpowiednio przepisy o prawach jawnych z księgi wieczystej. Tak więc nie można zasłaniać się nieznanomością wpisów w rejestrze. K.m. idzie jeszcze dalej uznając, że „okoliczność będąca przedmiotem wpisu do rejestru okrętowego jest skuteczna wobec osób trzecich, nawet mimo braku wpisu w rejestrze, jeśli osoby te o niej wiedziały”. Ponadto należy przyjąć na gruncie rejestrowym domniemanie, że „prawo jawne z rejestru jest wpisane **zgodnie z rzeczywistym stanem prawnym**, jak również że **prawo wykreślone nie istnieje**”. Nie można także przeciwko domniemaniu prawa, wynikającemu z wpisu w rejestrze okrętowym, powoływać się na domniemanie prawa wynikające z posiadania. Wreszcie w odniesieniu do wpisów w rejestrze okrętowym ma zastosowanie instytucja **rękojmi wiary publicznej**. Tak więc w razie niezgodności między stanem prawnym statku ujawnionym w rejestrze a rzeczywistym stanem prawnym, treść rejestru okrętowego rozstrzyga na korzyść tego, kto przez czynność prawną odpłatną, w dobrej wierze, z osobą uprawnioną według treści rejestru nabył własność lub inne prawo rzeczowe.

### 3.2. WYMAGANIA REJESTROWE I STRUKTURA REJESTRU OKRĘTOWEGO

Do rejestru okrętowego **wpisywane są obligatoryjnie** statki morskie stanowiące **polską własność**. Zgodnie z art. 73 § 1 i 2 k.m. są to statki będące własnością: Skarbu Państwa, osoby prawnej mającej siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej, obywatela polskiego zamieszkałego w Rzeczypospolitej Polskiej oraz statki wchodzące w skład majątku spółki osobowej wpisanej do polskiego rejestru przedsiębiorców. Z obowiązku wpisu są jednak wyłączone, na mocy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 15.04.2004 r. w sprawie określenia rodzajów statków stanowiących polską własność niepodlegających obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego<sup>8</sup>, statki bez napędu mechanicznego (niezależnie od wielkości) oraz posiadające napęd mechaniczny, o długości całkowitej do 15 metrów.

<sup>8</sup> Dz.U. Nr 84, poz.769.

Do rejestru okrętowego **mogą** natomiast **być wpisane** następujące kategorie statków:

- statek nie podlegający obowiązkowi wpisu do rejestru i statek w budowie – na wniosek właściciela (art. 23 § 4 k.m.);
- statek uważany za stanowiący polską własność (art. 73 § 3 k.m.);
- statek będący własnością obywatela państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub osoby prawnej mającej siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej (art. 24 § 2 k.m.);
- statek uważany za stanowiący własność obywatela UE lub osoby prawnej mającej siedzibę w UE (art. 73a k.m.);
- statek nie stanowiący polskiej własności, który czasowo uzyskał polską przynależność (art. 10 § 1, pkt 2a i 3).

Należy sądzić, że odesłanie z art. 24 § 1 k.m. ma zastosowanie **do wszystkich statków nie będących polską własnością i nieuważanych za stanowiące polską własność**. Innymi słowy statki, o których mowa w art. 10 § 1, pkt 2a k.m., statki będące „własnością unijną” i „uważane za własność unijną”, mogą być wpisane do polskiego rejestru, po spełnieniu wymagań art. 13 § 1 k.m. Celowe jest także zastosowanie do armatorów tych statków obowiązków wynikających z art. 14, 15 i 16 k.m. Jak się wydaje nie można obecnego zapisu art. 24 § 2 k.m. interpretować w oderwaniu od § 1 tego artykułu. W przeciwnym wypadku trzeba byłoby przyjąć dwa założenia budzące kontrowersje. Po pierwsze, że statki będące własnością unijną i uważane za własność unijną można uznać za statki będące własnością polską i uważane za własność polską. Po drugie, że armatorzy statków obcych spoza UE są wyraźnie dyskryminowani przez polskie prawo morskie<sup>9</sup>.

Powyższa interpretacja niestety niweczy sens ostatnich nowelizacji k.m., gdyż bez zmiany prawa statki obce dotychczas miały możliwość czasowego uzyskania polskiej bandery. Zapewne zamierzenia były inne, ale skutki legislacyjne nie są zbyt czytelne. Z treści bowiem nowego art. 73a zdaje się wynikać, że statki uważane za własność unijną mają uzyskiwać polską przynależność na stałe. Zapewne ustawodawcy chodziło o to, by na stałe do polskiego rejestru wpisywane były także statki stanowiące własność unijną. Powstaje problem, czy na analogicznych zasadach właściciel statku stanowiącego polską własność lub uważanego za stanowiący polską własność może obecnie uzyskać stały wpis do jakiegokolwiek rejestru państwa członkowskiego UE. O znaczeniu rozporządzenia Rady 613/91 dla postępowania rejestrowego

<sup>9</sup> Niestety takie podejście zdaje się utrzymywać w polskim systemie prawa, co budzi wątpliwości w kontekście zasad współpracy międzynarodowej na coraz bardziej zglobalizowanym rynku żegludowym. Przykładem jest art. 13 ustawy z 2.07.2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz.U. Nr 173, poz. 1807 z późniejszymi zmianami) u.s.d.g.; norma ta wyraźnie dyskryminuje, w zakresie podejmowania działalności gospodarczej w Polsce przedsiębiorców spoza UE, a nawet spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego. Podobnie nierówno traktowane są oddziały przedsiębiorców zagranicznych (zob. art. 85 u.s.d.g.). Paradoxem jest, że powyższe regulacje wprowadzono w celu realizacji zasady niedyskryminacji przedsiębiorców unijnych w stosunku do polskich przedsiębiorców.

będzie mowa w dalszej części pracy. Odnosząc się do nowej treści omówionych wyżej przepisów trzeba uznać, że ich interpretacja stawia przed dylematem, czy tradycyjnie będziemy uznawać polską banderę za element narodowy, za przyjęcie przez statek pełnego polskiego zwierzchnictwa i wszystkich zasad polskiego prawa, czy też przyjmiemy, że polski rejestr okrętowy staje się **rejestrem międzynarodowym**. Próby stworzenia takiego odrębnego rejestru w naszym kraju spotkały się z protestami głównie związków zawodowych, dostrzegających w tym zagrożenia typowe dla „dogodnej bandery”. Proponowane rozwiązania były zaś znacznie ostrożniejsze niż powyższa regulacja k.m. Czy można zatem uznać za typową dla rejestru narodowego np. sytuację, że „statek będący własnością spółki akcyjnej zarejestrowanej i mającej siedzibę na Seszelach, w którym jedną akcję posiada obywatel Portugalii, a którego armator ma siedzibę w Marsylii”, zostaje na wniosek właściciela wpisany do polskiego rejestru okrętowego w księdze rejestru stałego? Jaka jest rzeczywistość więz takiego statku z Polską i polskim prawem? Armator takiego statku nie musi mieć siedziby w Polsce, a nawet nie musi ustanowić przedstawiciela w Polsce, polska administracja morska nie może sprzeciwić się uzyskaniu polskiej przynależności przez obcy statek etc. Nie są to rozwiązania poprawne, choćby z punktu widzenia art. 91 i 94 UNCLOS. W UE mimo przestrzegania zasad równouprawnienia armatorów unijnych, nadal istnieją rejestry narodowe, a także tzw. drugie rejestry. Bandera narodowa w krajach UE nie jest traktowana wyłącznie formalnie, chociaż coraz więcej jest w tych krajach rejestrów międzynarodowych. Podkreślić wypada, że mimo licznych zabiegów nie udało się wprowadzić europejskiego rejestru okrętowego i bandery europejskiej. Polska w swych regulacjach dotyczących przynależności i rejestru okrętowego poszła – jak się wydaje – zbyt daleko.

Rejestr okrętowy składa się z trzech ksiąg: księgi **rejestru stałego**, w którą wpisywane są statki stanowiące polską własność i uważane za stanowiące polską własność, księgi **rejestru tymczasowego** dla statków, które czasowo uzyskały polską przynależność oraz księgi **rejestru statków w budowie**. W tej ostatniej dane rejestrowe wyraźnie różnią się od wcześniej podawanych, gdyż zawierają m.in. oznaczenie identyfikacyjne statku w budowie, nazwę stoczni, oznaczenie umowy o budowę statku. Jednak i w tym rejestrze podaje się dane o właścicielu, a także zachodzi możliwość ustanowienia hipoteki na statku w budowie.

### 3.3. ZASADY POSTĘPOWANIA REJESTROWEGO

Poza przepisami k.m., postępowania rejestrowego dotyczy rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23.01.2003 r. w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestrowego<sup>10</sup>. Rozporządzenie odsyła do ustaw: z 17.11.1964 r. –

---

<sup>10</sup> Dz.U. Nr 47, poz.400; o wadach legislacyjnych tego aktu prawnego zob. M.H. Koziński, *Nowy kodeks morski*, Gdynia 2003, s.287. Ponieważ rozporządzenie to było pierwszym aktem wykonawczym do nowego k.m., nie uwzględnia naturalnie ostatnich nowelizacji kodeksu, co jeszcze bardziej utrudnia jego stosowanie.

Kodeks postępowania cywilnego<sup>11</sup>, z 6.07.1982 r. – o księgach wieczystych i hipotece<sup>12</sup>, z 13.06.1967 r. – o kosztach sądowych w sprawach cywilnych<sup>13</sup>. Tak więc ten rodzaj postępowania odrębnego przed izbami morskimi ma charakter *quasi*-sądowy, a dokładniej rzecz ujmując jest to postępowanie nieprocesowe. W sprawach rejestrowych izby morskie rozpoznają sprawy na posiedzeniach niejawnych w składzie jednoosobowym, jednak przewodniczący izby może skierować sprawę na posiedzenie jawne i wyznaczyć rozprawę. Orzeczenia izby w sprawach rejestrowych zapadają w formie postanowień.

W postanowieniu zarządzającym wpis do rejestru izba morska ustala treść wpisu. Postanowienia rejestrowe doręcza się wszystkim uczestnikom postępowania. Postanowień wydanych zgodnie ze zgłoszeniem lub wnioskiem, bez sprzeciwu innych uczestników, izba morska nie uzasadnia. Postanowienia rejestrowe są natychmiast wykonalne, chyba że izba uzależni ich wykonalność od uprawomocnienia się postanowienia. Nie podlegają natychmiastowej wykonalności postanowienia w przedmiocie: wpisu zmiany właściciela statku, hipoteki morskiej, wykreślenia ograniczenia w rozporządzaniu statkiem, kosztów postępowania i grzywny.

Księgi rejestrowe prowadzi się w formie standardowej, bardzo podobnie jak księgi wieczyste. Proces elektroniczacji tych ostatnich powinien dać impuls izbom morskim do unowocześnienia rejestru okrętowego. Obecnie dla każdego statku prowadzi się oddzielną księgę rejestrową. Wzory ksiąg są określone w rozporządzeniu. Księgi rejestru stałego przechowywane są wieczysto, a pozostałe przez 10 lat od końca roku, w którym wykreślono statek z rejestru. Przy księgach prowadzi się akta rejestrowe, obejmujące dokumenty stanowiące podstawę wpisów w rejestrze.

Wpis do rejestru następuje na podstawie zgłoszenia zainteresowanych, chyba że prawo przewiduje wpis na wniosek albo z urzędu. Zgłoszenia i wnioski o wpis do rejestru powinny być dokonywane na piśmie. Izba morska bada, czy zgłoszenie lub wniosek i dołączone do nich dokumenty odpowiadają pod względem treści i formy obowiązującym przepisom prawa i czy dane są zgłoszone zgodnie z rzeczywistością. W tym kontekście nawiązać trzeba ponownie do nowych rodzajów statków, które mogą być wpisywane do polskiego rejestru okrętowego, w związku z „dostosowaniem” k.m. do prawa unijnego. Wpisanie statku unijnego do rejestru stałego może być niewykonalne proceduralnie, choćby ze względu na konieczność podania we wniosku „siedziby przedsiębiorcy lub jego zakładu głównego albo oddziału w Rzeczypospolitej Polskiej”, „zaświadczenia o nadaniu numeru identyfikacji statystycznej (REGON) lub podatkowej (NIP)”, „dowodu potwierdzającego miejsce zamieszkania armatora w Rzeczypospolitej Polskiej albo mieszczącej się w Rzeczypospolitej Polskiej siedziby jego zakładu głównego lub oddziału”.

<sup>11</sup> Dz.U. Nr 43, poz. 296, z późniejszymi zmianami.

<sup>12</sup> Dz.U. z 2001 r., Nr 124, z późniejszymi zmianami.

<sup>13</sup> Dz.U. z 2002 r., Nr 9, poz. 88, z późniejszymi zmianami.



Zgłoszenie do rejestru okrętowego powinno być dokonane w ciągu 6 tygodni od dnia, w którym obowiązany do zgłoszenia dowiedział się o okoliczności podlegającej wpisowi do rejestru. W k.m. od 2003 r. obowiązuje nowe unormowanie umożliwiające izbie morskiej przymuszenie do wykonania tego obowiązku. Izba morska może bowiem, w drodze postanowienia, nałożyć na obowiązane do zgłoszenia karę grzywny od 500 do 10 000 złotych w celu spowodowania zgłoszenia. Grzywny nieuiszczone mogą być umorzone w całości lub części w przypadku dokonania zgłoszenia przez obowiązane. Na postanowienie takie przysługuje zażalenie.

Zgodnie z art. 36 k.m., po wpisaniu statku do rejestru okrętowego otrzymuje on **certyfikat okrętowy**, a statek w budowie – **certyfikat statku w budowie**. Z § 43 rozporządzenia wynika, że mamy dwa rodzaje certyfikatów okrętowych: certyfikat okrętowy stały i certyfikat okrętowy tymczasowy. Pierwszy powinien zawierać treść wszystkich aktualnych wpisów zamieszczonych w dziale pierwszym (statek) i drugim (właściciel, armator) księgi rejestrowej, oraz stwierdzać polską przynależność statku. Drugi powinien zawierać wszystkie aktualne wpisy zamieszczone w księdze rejestrowej (rejestru tymczasowego) oraz stwierdzenie, że statek uzyskał czasowo polską przynależność. Rozporządzenie zawiera urzędowe wzory wszystkich certyfikatów.

Z rejestru wykreśla się statek, który: zatonął lub uległ zniszczeniu, zaginął, utracił polską przynależność, utracił charakter statku morskiego. Statek w budowie wykreśla się, gdy uległ zniszczeniu w trakcie budowy lub jego budowa została zaniechana, albo jeśli stał się statkiem, czyli został wpisany do rejestru stałego w Rzeczypospolitej Polskiej lub za granicą.

K.m. i rozporządzenie przewidują opłaty rejestrowe stanowiące dochód budżetu państwa. W postępowaniu rejestrowym pobiera się opłaty: stałą, stosunkową, kancelaryjną. Ich wysokość określa rozporządzenie.

#### 3.4. ROZPORZĄDZENIE 613/91 W SPRAWIE TRANSFERU STATKÓW

Celem rozporządzenia Rady (EWG) z 4.03.1991 r. w sprawie transferu statków z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty<sup>14</sup> było zniesienie barier technicznych odnośnie transferu statków między rejestrami krajowymi państw unijnych, jak również zwolnienie europejskich właścicieli statków z kosztów i procedur administracyjnych, związanych ze zmianą rejestru. Rozwiązanie to nie tylko jest znane w UE, o czym świadczyć może okólnik IMO, wydany wspólnie przez MSC i MEPC z 20.12.2004 r. – *Transfer statków między państwami* (MSC/Circ.1140 - MEPC/Circ.424).

Zasadne jest nawiązanie do tego aktu prawnego z dwóch powodów. Przede wszystkim rozporządzenie to obowiązuje w polskim systemie prawnym, chociaż jak się wydaje może mieć ono bardzo ograniczone zastosowanie do

<sup>14</sup> Dz.Urz. WE L 68 z 15.03.1991 r., z późniejszymi zmianami.

polskiego rejestru okrętowego. Zasad tego aktu prawnego nie można stosować do rejestru administracyjnego, albowiem rejestrowane w nim są statki bardzo małe, ani też do rejestrów jachtów i statków rybackich. Zgodnie bowiem z art. 2 rozporządzenia, ma ono zastosowanie wyłącznie do **statków towarowych powyżej 500 ton brutto**. Dodatkowym kryterium stosowania rozporządzenia jest co najmniej półroczny okres rzeczywistej eksploatacji statku pod jedną z bander unijnych, „aby państwo bandery miało wystarczającą ilość czasu na sprawdzenie stanu statku”.

Rozporządzenie przewiduje, że państwa unijne nie mogą zabronić rejestracji statku morskiego transferowanego z innego rejestru unijnego. Jak należy sądzić, chodzi tu jedynie o pierwsze, narodowe rejestry, spełniające wymagania w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska, przewidziane w konwencjach międzynarodowych, stwierdzone odpowiednimi certyfikatami wydanymi przez lub w imieniu państwa członkowskiego UE. Ta sama reguła dotyczy urządzeń i sprzętu zatwierdzonego lub homologowanego w kraju pochodzenia statku. Przy transferze państwo przyjmujące statek pod swoją banderę winno wydać mu certyfikaty na tych samych warunkach, jak dla bandery, pod którą dotychczas statek ten pływał.

Państwo przejmujące statek musi zapewnić odpowiednio kwalifikowany personel umożliwiający wydanie certyfikatów gwarantujących wysoki poziom bezpieczeństwa. Przy transferze statek może podlegać kontroli państwa przyjmującego w celu sprawdzenia, czy stan statku i jego wyposażenia odpowiada posiadanym certyfikatom.

Merytoryczne wymagania, których przestrzeganie i jednolitej interpretacji wymaga rozporządzenie, zawarte są w konwencjach: SOLAS 1974, LL 1966, MARPOL 73/78. Wynikają one ponadto z odpowiednich uchwał Międzynarodowej Organizacji Morskiej, m.in. dotyczących szczególnych wymagań bezpieczeństwa dla chemikaliowców i gazowców. Intencja twórców rozporządzenia jest zupełnie jednoznaczna i dotyczy tej grupy wymagań prawnych, które określić można jako wymagania techniczne.

Po drugie do k.m. – jak już wspomniano – został wprowadzony, pod naciskiem Komitetu Integracji Europejskiej, art. 10 § 1 pkt 2a, określający nowy rodzaj „statku o polskiej przynależności”. Jest nim statek „niestanowiący polskiej własności, który uzyskał polską przynależność zgodnie z rozporządzeniem nr 613/91 (EWG) z dnia 4 marca 1991 r. w sprawie transferu statków z jednego rejestru do drugiego rejestru wewnątrz Wspólnoty (Dz.Urz. WE L 68 z 15.03.1991 r., z późn.zm.)”. Przepis ten *expressis verbis* nawiązuje do omawianego aktu prawa unijnego, jednak – jak już zwracano na to uwagę<sup>15</sup> – w rozporządzeniu nie ma żadnych podstaw prawnych do nabycia przynależności któregośkolwiek kraju UE.

<sup>15</sup> M.H. Kozinski, *Akcesja do Unii Europejskiej a polskie prawo morskie*, Prawo Morskie, 2004, t. XX, s.17.

Przepis ten jest wynikiem nietrafnej interpretacji powyższego rozporządzenia, jak również stałego mylenia przez KIE wymagań wpisu do rejestru okrętowego, a więc merytorycznych przesłanek nabycia polskiej przynależności, z innymi wymaganiami prawa morskiego, którym musi sprostać statek morski, by móc uprawiać żeglugę morską pod polską banderą. W polskim prawie wpis do rejestru okrętowego nie był i nie jest w żadnym stopniu uzależniony od przedstawienia dokumentów bezpieczeństwa. Dotyczy to wszystkich rejestrowanych statków będących zarówno polską własnością, jak i uważanych za polską własność i nie będących polską własnością. Armatorzy tych ostatnich obowiązani są **obsadzić statek załogą** zgodnie z polskimi przepisami i poddać statek polskim przepisom, w szczególności w zakresie: **pomiaru, bezpieczeństwa morskiego, dokumentów statku i ochrony środowiska** (art. 15 k.m.). Wymagania, których uznawania i jednolitej interpretacji wymaga rozporządzenie 613/91, nie są zawarte w unormowaniach rejestrowych, ale np. w: ustawie z 9.11.2000 r. o bezpieczeństwie morskim (art. 6, 17, 26), ustawie z 11.03.1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (art. 1). Należy zauważyć, iż wymagania te stosuje się do statków o polskiej przynależności, a więc żeby je „wykorzystać” przeciwko armatorowi, musi on eksploatować statek wpisany w polskim rejestrze. Jednym słowem brak certyfikatu bezpieczeństwa, czy niewłaściwe wyposażenie statku nie może być barierą wpisu do polskiego rejestru okrętowego. Istnieje natomiast możliwość wykreślenia statku nie będącego polską własnością z polskiego rejestru, jeśli nie przestrzega on m.in. wymagań art. 15 k.m. Wykreślenie takie może nastąpić w każdym czasie, niezwłocznie, gdy izba morska uzyska o tym informację. Wydaje się, że to rozwiązanie powinno dotyczyć także statków nie stanowiących polskiej własności, eksploatowanych przez armatorów unijnych.

Wreszcie na koniec uwaga zasadnicza wskazująca na wątpliwą wartość art. 10 § 1, pkt 2a k.m., także w aspekcie techniki legislacyjnej. Otóż cytowanego w nim rozporządzenia nr 613/91 nie ma już w prawie unijnym. Zostało ono uchylone i zastąpione nowym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 789/2004 z 21.04.2004 r. (OJ L 138 2004) w sprawie transferu statków towarowych i pasażerskich z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty. Co najmniej wątpliwe jest, czy *de lege lata* omawiany przepis jest nadal skuteczny, to znaczy czy uchylenie rozporządzenia nr 613 można uznać za jego „zmianę”.

## 4. POLSKI REJESTR JACHTÓW

### 4.1. UWAGI OGÓLNE

Drugim rejestrem okrętowym jest wprowadzony na mocy art. 23 § 3 k.m. **polski rejestr jachtów**. Rejestr ten nie ma w Polsce żadnej tradycji i powstał w wyniku zabiegów lobbystycznych, nie zaś na podstawie rzeczywistych potrzeb

zidentyfikowanych i uzasadnionych przez praktykę i teorię prawa morskiego. Wręcz przeciwnie, jego wprowadzenie bez zgody Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego spotkało się z krytyką w literaturze<sup>16</sup>.

Rejestr ten prowadzony jest przez związek sportowy, o którym mowa w art. 10 ustawy z 18.01.1996 r. o kulturze fizycznej<sup>17</sup>. Dotychczas k.m. używał określenia „właściwy związek sportowy o zasięgu krajowym”, ale nowe brzmienie tego przepisu wprowadziła ustawa o zmianie ustawy – Kodeks morski z 13.11.2003 r.<sup>18</sup>.

Według art. 26 § 2 k.m. minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powinien określić w drodze rozporządzenia, sposób i tryb prowadzenia polskiego rejestru jachtów, wzór dokumentu rejestracyjnego i wysokość opłat rejestrowych, z uwzględnieniem odpowiednio przepisów art. 29 i zasady proporcjonalności opłat. Obecna treść powyższej delegacji ustawowej poprawiła „przeoczenie” poprzedniej wersji, w której sam związek sportowy ustalałby wysokość tych opłat<sup>19</sup>.

Jest wiele wątpliwości, które towarzyszą tej instytucji. Podnosi się m.in., że powierzenie prowadzenia rejestru jednemu, wybranemu związkowi sportowemu jest sprzeczne z zasadą wolności zrzeszania się; nasuwa się także pytanie, czy każdy kto posiada jakiegokolwiek urządzenie pływające używane do pływania po morzu w celu rekreacyjnym lub sportowym musi należeć do owego związku i uiszczać opłaty przeznaczone na jego utrzymanie. Trafnie podnosi wątpliwości konstytucyjne J. Łopuski zauważając, iż ustawa może nałożyć na obywatela obowiązek uiszczania pewnych opłat na rzecz państwa, ale nie na rzecz związku sportowego, do którego nie ma on zamiaru należeć. Autor ten jednoznacznie ocenia nową treść art. 23 § 3 i 26 § 1 k.m. jako zabieg mający wyłącznie cel finansowy, bowiem opłaty rejestrowe nie będą zaśilały budżetu państwa lecz budżet związku sportowego<sup>20</sup>.

Poważne zastrzeżenia może budzić także kwestia upoważnienia organizacji społecznej do decydowania o polskiej przynależności statku sportowego lub rekreacyjnego. Wydaje się, że decyzja w tej materii powinna być wyłącznie w gestii organów państwowych. Dodać trzeba, że k.m. w odniesieniu do decyzji rejestrowych związku sportowego nie przewiduje żadnej formy nadzoru organów administracji morskiej.

---

<sup>16</sup> Zob. J. Łopuski, *Kodeks morski 2001 z komentarzem*, Bydgoszcz - Toruń 2002, s.18 i 20; M. H. Koziański, *Kodeks morski 2001*, Prawo Morskie, 2002, t. XVII, s.10, tegoż, *Nowy kodeks morski...*, s.18 i 285.

<sup>17</sup> T.j., Dz.U. z 2001 r., Nr 81, poz. 889; Nr 102, poz.115; z 2002 r., Nr 4, poz. 31; Nr 25, poz. 253; Nr 74, poz. 676; Nr 93, poz. 820; Nr 130, poz.1112; Nr 207, poz.1752; z 2003 r., Nr 203, poz.1966 - u.k.f.

<sup>18</sup> Dz.U. Nr 229, poz. 2277.

<sup>19</sup> Por. M. H. Koziański, *Nowy kodeks morski ...*, s.18–19.

<sup>20</sup> J. Łopuski, *op.cit.*, s.19.

Inne zarzuty dotyczą „odpowiedniego” stosowania regulacji dotyczących rejestru okrętowego do rejestru jachtów, relacji między istniejącymi rejestrami a nowym rejestrem, o czym jeszcze będzie mowa. W sumie ten pomysł legislacyjny wymuszony przez lobby żeglarskie nie wydaje się sensowny. Paradoksalne rozwiązanie mające służyć „rozwojowi żeglarstwa” wyraźnie nie służy temu celowi. Istniejący stan niepewności prawnej, bowiem rozporządzenia wykonawczego brakowało przez trzy i pół roku, utrudniał rejestrację nowych statków rekreacyjnych i sportowych pod polską banderą. Wbrew obowiązującemu prawu stosowano dotychczasowe procedury.

Na koniec należy poczynić jeszcze jedną uwagę. Otóż w kręgach żeglarskich panuje niezadowolenie związane z monopolistyczną pozycją Polskiego Związku Żeglarskiego, nawet są zamiary stworzenia nowego związku. *De lege lata* nie wydaje się to możliwe, ale przy kolejnych zmianach w u.k.f. nie jest wykluczone. Trudno sobie wyobrazić ewentualne konsekwencje w zakresie działalności rejestrowej, związane z istnieniem więcej niż jednego związku żeglarskiego.

#### 4.2. POJĘCIE STATKU SPORTOWEGO I REKREACYJNEGO

Wbrew pozorom wyodrębnienie tej kategorii jednostek pływających w praktyce żeglugowej nie wydaje się wcale łatwe. Kryterium wyjściowym powinno być ustawowe określenie „wyłączności celów”. Jednostka, którą zaliczać będziemy do statków sportowych lub rekreacyjnych nie może być eksploatowana w żadnym innym celu niż cel sportowy lub rekreacyjny. Sądzić należy także, iż z relacji art. 3 § 2 i 4 k.m. wynika, że statki sportowe i rekreacyjne nie są morskimi statkami handlowymi, a zatem nie mogą być przeznaczone do prowadzenia działalności gospodarczej. Niewątpliwie ustalenia powyższe dotyczą wszelkich działań rekreacyjnych i nie sposób uznać za statek rekreacyjny np. wycieczkowca, który zabiera w rejs „dla przyjemności” kilka tysięcy pasażerów, ale gdyby takie same rejsy były realizowane – nieodpłatnie na zaproszenie gościnnego i bogatego armatora, to ocena musiałaby być inna. Nie sposób bowiem pojęcia rekreacji ograniczyć wyłącznie do osobistych potrzeb armatora eksploatującego statek morski. Kryterium komercyjności powinno w zasadzie przesądzać o tym, czy mamy do czynienia z rekreacją, czy z działalnością gospodarczą. Chociaż i w tym przypadku nie ma jednoznaczności, bowiem coraz częściej spotykamy wyspecjalizowanych armatorów, którzy z wyczarterowywania jednostek rekreacyjnych uczynili sobie stałe źródło dochodu. Nie można przeto kryterium komercyjności stosować wyłącznie do właściciela lub armatora, lecz także do sposobu i celu rzeczywistej eksploatacji statku, nierzadko przez inne osoby.

Trudno też zastosować kryterium komercyjności żeglugi do sportu. Żeglarstwo, w tym zwłaszcza oceaniczne, jest nierzadko uprawiane przez zawodowców. U.k.f. w art. 29 wyraźnie wyodrębnia tzw. sport profesjonalny.

Działalność w zakresie takiego sportu prowadzą sportowe spółki akcyjne i polskie związki sportowe. Sądzić należy, że tego typu działalność jest raczej formą działalności gospodarczej. Zatem statek morski, którego armatorem jest sportowa spółka akcyjna uznać należałoby właściwie za morski statek handlowy, podobnie jak jacht żaglowy lub motorowy, który dla zysku jest wyczarterowywany przez jego armatora. Wielki wyczyn sportowy wiąże się dzisiaj ściśle z komercją. Nie sposób wszakże najbardziej typowych statków sportowych, które wręcz nie nadają się do jakiegokolwiek innej eksploatacji, uznać za statki handlowe. Jednak w praktyce niełatwo oddzielić elementy komercyjne i niekomercyjne w eksploatacji tej grupy statków. Szkoda zatem, że ustawodawca nie wprowadził bardziej szczegółowych kryteriów wydzielenia tej kategorii statków morskich.

O sposobie eksploatacji statku decyduje przede wszystkim jego armator. Właściciel statku rejestrując go musi jednak wskazać armatora statku. Art. 29 § 1, pkt 2 k.m. wymaga także, aby w rejestrze okrętowym został określony „rodzaj i przeznaczenie statku”. W rejestrze jachtów jest to zbędne, bowiem *ex lege* mogą w nim być rejestrowane tylko statki sportowe i rekreacyjne. W omawianej grupie statków bardzo często właściciel jest równocześnie armatorem statku. Jeśli nawet tak nie jest, to armator, który uprawia we własnym imieniu żeglugę statkiem cudzym, nie może sam zmienić jego „przeznaczenia” wbrew woli właściciela, z którym zazwyczaj wiąże go konkretna umowa, określająca do jakich celów statek może być używany. W prawie polskim przy wpisie do rejestru od dawna istnieje formalny wymóg określania, do której kodeksowej kategorii zaliczyć trzeba dany statek morski. Tak więc ocena z jakim rodzajem statku mamy do czynienia jest nie tylko oceną faktyczną, ale i prawną.

Ponadto obecnie dla pewnej grupy statków sportowych i rekreacyjnych sytuacja ta uległa dalszemu sformalizowaniu, w związku z wprowadzeniem polskiego rejestru jachtów. W grupie statków o polskiej własności, używanych wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych, *ex lege* wyodrębnia się podgrupę **jachtów**.

W systemie prawa polskiego definiuje się sport jako „formę aktywności człowieka, mając na celu doskonalenie jego sił psychofizycznych, indywidualnie lub zbiorowo, według reguł umownych”<sup>21</sup>. Ustawowa definicja rekreacji ogranicza się zaś do tzw. rekreacji ruchowej, co oznacza „formę aktywności fizycznej, podejmowaną dla wypoczynku o odnowy sił psychofizycznych”<sup>22</sup>. To określenie nie pasuje jednak do rozumienia pojęcia statku rekreacyjnego. Uznać trzeba, że ustawodawca używa tu terminu „rekreacja” bardziej w znaczeniu notoryjnym, które rozumieć należy jako uprawianie żeglugi morskiej dla „odpoczynku, wytchnienia, rozrywki”. W prawie francuskim ten rodzaj

---

<sup>21</sup> Art. 3, pkt 3 u.k.f.

<sup>22</sup> Art. 3, pkt 8 u.k.f.

statków określa się jako „navires de plaisance”<sup>23</sup>, co szczególnie trafnie oddaje ich charakter. Należy podkreślić, że z punktu widzenia polskiego prawa morskiego, o wspomnianym charakterze statku decyduje głównie wola właściciela statku i jego armatora (*animus*), a nie cechy samego statku (*corpus*). Tak więc k.m. nie ogranicza wielkości tych statków, rodzaju ich napędu, charakterystyki technicznej. Można zatem uznać, że w polskim prawie morskim o sportowym lub rekreacyjnym charakterze statku morskiego decyduje przede wszystkim jego rzeczywiste przeznaczenie. Jednak zwrot ustawowy – „statki używane wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych”, różni się zdecydowanie od odpowiedniego sformułowania charakterystycznego dla statków handlowych – „przeznaczone lub używane”. Jak się wydaje zwrot ten przesądza o tym, iż do uznania statku za sportowy lub rekreacyjny nie wystarcza sama deklaracja, lecz konieczne jest faktyczne uprawianie żeglugi takim statkiem w zadeklarowanym charakterze.

### 4.3. WYMAGANIA I POSTĘPOWANIE REJESTROWE

Jak wspomniano, w art. 23 § 3 k.m. ustawodawca w ramach kategorii statków sportowych i rekreacyjnych wyodrębnił grupę statków morskich, które określa się jako „jachty”. W literaturze zwraca się uwagę na nieadekwatność tej definicji, bowiem wątpliwe jest, czy każde urządzenie pływające używane do celów sportowych lub rekreacyjnych należałoby uznać za jacht<sup>24</sup>. Definicja jachtu w rozumieniu k.m. nie pokrywa się z potocznym rozumieniem tego określenia. Zgodnie z polskim prawem morskim jachtem jest **statek morski stanowiący polską własność, używany wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości kadłuba do 24 metrów**. Jak widać są aż trzy kryteria wyodrębnienia jachtu: własnościowe, określonego rodzaju żeglugi i wielkościowe. O ile statkiem sportowym lub rekreacyjnym może być każdy statek o polskiej przynależności, to znaczy statek stanowiący polską własność, statek uważany za stanowiący polską własność oraz statek nie stanowiący polskiej własności, który czasowo uzyskał polską przynależność, o tyle **jachtem może być tylko statek stanowiący polską własność**. Pojęcie takiego statku definiuje art. 73 § 1 i 2 k.m. Istotne jest także przeznaczenie jachtu do celów sportowych lub rekreacyjnych, co jak wyżej zauważono jest już trudniejsze do ustalenia. Wreszcie najłatwiejszym do określenia jest trzecie kryterium wielkościowe. Ustawodawca uznał, że jachtami mogą być jednostki o długości kadłuba do 24 metrów. Za jacht można więc uznać każde urządzenie pływające przeznaczone do uprawiania żeglugi morskiej, spełniające kumulatywnie wspomniane trzy kryteria.

<sup>23</sup> Por. H. Bourdereau, *La Sécurité du Naviré de Plaisance - les textes, les regles pratiques*, Paris 1969, *passim*.

<sup>24</sup> Por. J. Łopuski, *op.cit.*, s.18.

Sygnalizowane już wcześniej przepisy dostosowujące k.m. do prawa europejskiego – jak się wydaje – zawierają unormowanie, które komplikuje powyższy wykaz kryteriów rejestrowych jachtu. Chodzi o omawiany już art. 24 § 2 k.m., który używa formuły „rejestry o których mowa w art. 23”. Oznacza to, że ustawodawca uważa, że nie tylko do rejestru okrętowego, ale i do polskiego rejestru jachtów mogą być wpisane statki, będące własnością obywatela państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub osoby prawnej mającej siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej (statki stanowiące „własność unijną”), a nawet statki „uważane za własność unijną”, w rozumieniu art. 73a k.m. Ocenę tej regulacji przedstawiono przy omawianiu rejestru okrętowego. W przypadku rejestru jachtów występuje jeszcze dodatkowy błąd legislacyjny, bowiem trudno uznać istniejące rozwiązanie za logiczne. Jak wspomniano, do rejestru jachtów nie można wpisać statku uważanego za stanowiący polską własność, a więc statku, który jednak wykazuje pewną więź z naszym krajem, natomiast można wpisać jacht uważany za stanowiący własność unijną, który takiej więzi zupełnie nie posiada.

Po długim okresie niepewności prawnej, wypełniono w końcu lukę w przepisach rejestrowych wydając rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23.12.2004 r. w sprawie polskiego rejestru jachtów<sup>25</sup>. Pozytywnie należy odnotować fakt, że znacznie różni się ono od pierwotnych projektów, jest dość lakoniczne i ostrożnie realizuje wyrażoną w delegacji zasadę odpowiedniego stosowania do tego rejestru art. 29 k.m. Rozporządzenie określa sposób i tryb prowadzenia polskiego rejestru jachtów, wzór dokumentu rejestracyjnego oraz wysokość opłat rejestrowych.

Rozporządzenie powtarza formułę kodeksową, że obowiązkowi zgłoszenia do polskiego rejestru jachtów podlega tylko statek stanowiący polską własność. Ponadto **przewiduje ono wyłącznie formę zgłoszenia** jako wykonania obowiązku ustawowego. Wprawdzie mówi się o wniosku pisemnym właściciela lub wszystkich współwłaścicieli, ale dotyczy to zgłoszenia. Nie wydaje się, by rozporządzenie przewidywało rejestrację na wniosek zainteresowanego, który nie ma obowiązku wpisu do rejestru. Tym samym organ rejestrowy będzie miał poważny kłopot, gdy wniosek złoży właściciel unijny, zgodnie z art. 24 § 2 k.m. Ewidentnym błędem rozporządzenia jest brak możliwości działania organu rejestrowego *ex officio*. Skoro zgłoszenie jachtu jest obligatoryjne, to nie można go eksploatować bez rejestracji, a jeśli właściciel nie zgłasza jachtu, to powinien być on zarejestrowany z urzędu. Brak takiej regulacji jest tym dziwniejszy, że § 10 rozporządzenia zna wpis z urzędu, ale tylko okoliczności nowych, wymagających zgłoszenia do rejestru jako zmian wpisu.

W § 3 rozporządzenia mamy bardzo szczegółowy wykaz danych, które muszą się znaleźć w zgłoszeniu rejestrowym. Poza nazwą, portem macierzystym (na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej), sygnałem wywoławczym,

<sup>25</sup> Dz.U. z 2005 r., Nr 6, poz. 43; rozporządzenie weszło w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia.



jeśli został nadany, nazwą stoczni lub sposobem budowy, typem i numerem kadłuba (HIN), materiałem głównym, długością i szerokością, pojemnością brutto, jeśli jacht został pomierzony, rodzajem napędu głównego, a dla jachtów żaglowych typem i powierzchnią żagli, oraz liczbą masztów, typem i mocą silnika, konieczne jest oznaczenie i adres właściciela lub wszystkich współwłaścicieli jachtu i jego armatora, a także podanie podstawy nabycia własności jachtu. Dla jachtów sprowadzonych z państwa unijnego, warunkiem rejestracji jest dołączenie zaświadczenia potwierdzającego uiszczenie podatku od towarów i usług lub brak obowiązku jego uiszczenia. Do zgłoszenia jachtu należy dołączyć szereg dokumentów stwierdzających m.in.: ewentualne poprzednie nazwy jachtu, nadany sygnał wywoławczy, wymiary jachtu ustalone przez rzeczoznawcę (albo świadectwo pomiarowe), nabycie jachtu lub wybudowanie systemem gospodarczym i inne. W związku z tym, że do rejestru jachtów nie ma zastosowania art. 27 k.m., ważnym dokumentem jest dowód wykreślenia jachtu z rejestru zagranicznego. Wreszcie do wniosku należy dołączyć **oryginał świadectwa o banderze** (§ 4, ust. 1, pkt 8). W polskim prawie morskim unormowanie dotyczące trybu postępowania z jachtowym świadectwem o banderze nie jest racjonalne, bowiem polski urząd konsularny o jego wydaniu powiadamia inny organ rejestrowy, to znaczy izbę morską. Jak się wydaje rozporządzenie mogłoby zobowiązywać jachtowy organ rejestrowy do powiadomienia izby morskiej, że świadectwo odebrano i zastąpiono je certyfikatem.

Zgodnie z § 5 rozporządzenia, polski rejestr jachtów ma aż 16 rubryk, w których wpisuje się podobne dane jak w rejestrze okrętowym. Warto zwrócić uwagę na rubrykę 13, w której podaje się numer rejestracyjny i datę wykreślenia z poprzedniego rejestru, jeżeli jacht był zarejestrowany. Nasuwa się w tym miejscu uwaga, że ustawodawca nie sformułował jakiegokolwiek formy automatycznego, nieodpłatnego przeniesienia jachtów do polskiego rejestru jachtów z rejestru okrętowego i administracyjnego. Właściciele jachtów wpisani w tych rejestrach spełnili obowiązujące wymagania rejestrowe i nie powinni po raz kolejny płacić za rejestrację w nowym rejestrze. Jak się wydaje muszą oni złożyć wnioski o wykreślenie ze starych rejestrów i zgłosić jachty w nowym rejestrze. Ustawodawca wyraźnie zapomniał o tej kwestii w ustawie z 18.09.2001 r. – Przepisy wprowadzające ustawę – Kodeks morski<sup>26</sup>.

Jeśli chodzi o **nazwę jachtu** warto zwrócić uwagę, że rozporządzenie rejestrowe przewiduje wpisanie jej do rejestru według propozycji zawartej w zgłoszeniu rejestrowym, po sprawdzeniu w indeksie nazw, prowadzonym na podstawie innych przepisów. Przepisy te znajdujemy w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 30.04.2004 r. w sprawie nadawania i zatwierdzania nazwy statku morskiego<sup>27</sup>. Należy przypuszczać, że istnieje pewna sprzeczność proceduralna w zakresie nazwy jachtu między rozporządzeniem rejestrowym, a ostatnio przytoczonym rozporządzeniem o nazwie statku. Z pierwszego

<sup>26</sup> Dz.U. Nr 138, poz.1546.

<sup>27</sup> Dz.U. Nr 118, poz.1237.

wynika, że właściciel jachtu proponuje nazwę, po czym jest ona rejestrowana po sprawdzeniu w indeksie nazw prowadzonym przez związek sportowy. Z drugiego zaś można wnosić, że każda propozycja nazwy statku w Polsce wymaga odrębnego wniosku o jej zatwierdzenie, spełniającego szereg wymagań formalnych. Taki wniosek, poprzedzający zgłoszenie rejestrowe, winien składać także właściciel jachtu. W przepisach rozporządzenia rejestrowego brakuje normy, która przewidywałaby, że zgłoszenie stanowi jednocześnie wniosek o zatwierdzenie nazwy w rozumieniu rozporządzenia o nazwie statku. Niedbałe legislacyjnie jest określenie indeksu nazw, który ma prowadzić w formie internetowej związek sportowy. W rozporządzeniu o nazwie mowa jest o „indeksie nazw statków sportowych i rekreacyjnych”, a w rozporządzeniu rejestrowym wręcz o „indeksie nazw statków sportowych”. Oba określenia są błędne. Indeks prowadzony przez jachtowy organ rejestrowy może bowiem dotyczyć wyłącznie nazw „jachtów”, a więc „statków stanowiących polską własność, używanych wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości kadłuba do 24 m.”. Istniejące określenia powodują niejasność prawną, czy związek sportowy ma prowadzić indeks nazw dla wszystkich statków sportowych lub rekreacyjnych, czyli tylko dla wszystkich statków sportowych, czy też dla jachtów w rozumieniu art. 23 § 3 k.m.

Dodajmy, że przedstawione wyżej rozwiązanie rejestrowe w zakresie nazwy jachtu jest także sprzeczne z treścią art. 12 § 2a k.m., który wyraźnie stwierdza, że „nazwa statku morskiego używanego wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości kadłuba do 24 m podlega zatwierdzeniu, w drodze decyzji administracyjnej, przez zarząd związku sportowego”.

Poza nazwą, tradycyjnym elementem identyfikującym polskie jachty jest numer rejestracyjny. **Numer rejestracyjny** jachtu stanowi skrót POL i kolejny numer rejestru.

Właściciela jachtu oraz armatora oznacza się przez podanie, w odniesieniu do osoby prawnej, pełnej nazwy i siedziby lub nazwy i siedziby jej zakładu głównego lub oddziału oraz numeru identyfikacji statystycznej REGON, a w odniesieniu do osoby fizycznej – imienia i nazwiska, miejsca zamieszkania w Rzeczypospolitej Polskiej, obywatelstwa oraz numeru PESEL, natomiast w przypadku cudzoziemca – numeru i nazwy dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwy organu, który ten dokument wydał. Niezrozumiała jest treść § 6, ust. 7 rozporządzenia. Norma ta mówi, że „jeśli jacht stanowi współwłasność podaje się rodzaj współwłasności”. Jak się wydaje nie chodzi tu jedynie o wprowadzenie do rejestru danych o tym, czy jacht jest objęty współwłasnością łączną, czy ułamkową. Celowe jest bowiem wskazanie wszystkich współwłaścicieli i ich udziałów we współwłasności, w częściach ułamkowych.

Z punktu widzenia proceduralnego, duże znaczenie ma § 7 rozporządzenia. Wynika z niego – jak się wydaje – że związek sportowy jest wyposażony w kompetencje typowe dla organu administracji. Przede wszystkim ten

specyficzny organ rejestrowy „bada, czy złożone zgłoszenie i dołączone do niego dokumenty odpowiadają wymaganiom rejestrowym”. Można się z tym zgodzić, gdyż inaczej trudno byłoby uznać zgodność wpisu z przepisami rejestrowymi. Jednak rozporządzenie idzie dalej, ponieważ daje związkowi sportowemu, wzorem izby morskiej, prawo badania, czy dane zawarte w zgłoszeniu i dołączonych do niego dokumentach „są zgodne z rzeczywistością”. Trudno powiedzieć w jaki sposób organ rejestrowy może zbadać np. „uwierzytelniony odpis dokumentu stwierdzającego nabycie własności jachtu”, „wypis z odpowiedniego rejestru sądowego”, „dowód wykreślenia z rejestru” *etc.* Związek sportowy nie ma i nie powinien posiadać aparatu służącego powyższym celom. Dodajmy, że merytoryczna ocena związku sportowego co do niezgodności danych podanych przez wnioskodawcę skutkuje pozostawieniem wniosku bez rozpoznania. Nasuwa się pytanie, czy taka ocena organizacji społecznej w postępowaniu rejestrowym podlega jakiejś kontroli organów państwa. Wydaje się, że nie bowiem – w świetle § 7, ust. 3 rozporządzenia – tylko „odmowę wpisania jachtu do rejestru wydaje się **w drodze decyzji administracyjnej**”. Tak więc należy przypuszczać, że tylko od odmowy wpisu do polskiego rejestru jachtów służy odwołanie i to wtedy, gdy uznamy, iż do postępowania rejestrowego, o którym mowa, stosuje się postanowienia k.p.a. W duchu procedury administracyjnej odwołanie powinno być skierowane do naczelnego organu związku sportowego lub, w przypadku braku takiego organu, do ministra sprawującego nadzór nad działalnością organizacji społecznej, czyli w tej sytuacji do ministra właściwego do spraw sportu.

Powstaje pytanie o charakter prawny wpisu do polskiego rejestru jachtów. Skoro tylko odmowa wpisu jest decyzją administracyjną, to zdawać się może, że decyzja o wpisie taką decyzją nie jest. Taki wniosek byłby wszakże bardzo niebezpieczny, bowiem stawiałby rejestrację przyznającą polską przynależność poza jakąkolwiek kontrolą polskich organów państwowych. Dlatego decyzja o wpisie do polskiego rejestru jachtów powinna być traktowana jako decyzja administracyjna. Wniosek taki wydaje się oczywisty, choćby w kontekście tego co k.m. mówi o zatwierdzaniu nazwy jachtu przez związek sportowy, ale istniejące unormowanie trudno uznać za jednoznaczne.

Wyjątkowe znaczenie ma § 9 rozporządzenia. Przepis wprowadza nieznanne k.m. pojęcie „certyfikatu jachtowego”. Według tej ważnej normy **„certyfikat jachtowy stanowi dowód polskiej przynależności statku”**. Jak widać jest to norma identyczna z art. 36 § 2 k.m.

Co najmniej dwie normy omawianego rozporządzenia są wyraźnym „uzupełnieniem” regulacji zawartej w k.m.: zarówno omówiony § 7 ust. 3, a zwłaszcza § 9, które są przepisami rangi ustawowej. Jest to niefortunne wypełnianie luk w k.m. spowodowanych wprowadzeniem do ustawy instytucji polskiego rejestru jachtów. Naturalnie brak podstawy w delegacji z art. 26 § 2 k.m. do uregulowania w rozporządzeniu tych zasadniczych kwestii.

Rozporządzenie jest zatem wadliwe nie tylko z punktu widzenia poprawności legislacyjnej, ale także w sensie konstytucyjnym. Delegacja ustawowa uprawniała Ministra Infrastruktury jedynie do określenia wzoru dokumentu rejestracyjnego. Wzór taki stanowi załącznik do rozporządzenia. We wzorze stwierdza się, że „Zarząd Polskiego Związku Żeglarskiego zaświadcza, że niżej opisany jacht o polskiej przynależności ma prawo podnoszenia polskiej bandery i został wpisany do polskiego rejestru jachtów”. Nieprawidłowa jest podana we wzorze podstawa prawna wydania certyfikatu, a mianowicie art. 23 § 3 k.m.

Z rejestru jachtów wykreśla się jacht, który: zatonął lub uległ zniszczeniu, zaginął, utracił polską przynależność, utracił charakter jachtu morskiego, został wpisany do innego rejestru. Trzy pierwsze przesłanki wykreślenia nie budzą wątpliwości i są identyczne jak w art. 31 § 1 k.m. Dwie ostatnie wymagają refleksji. Po pierwsze zwrócono wyżej uwagę na kontrowersyjność pojęcia jachtu. Wskazano trzy przesłanki uznania statku za jacht. Jak się wydaje wszystkie trzy mogą ustać, a brak jednej z nich zmienia jacht w inny statek morski. Stosunkowo najtrudniej przedłużyć kadłub poza 24 metry, ale jest to możliwe. Najłatwiej zmienić przeznaczenie statku i jego polską własność. Statek, który przestaje być jachtem musi zmienić rejestr. Tym samym w grę wchodzi ostatnia z przesłanek wykreślenia. Jachtu nie można wpisać do innego rejestru, jeśli jest polskim jachtem morskim. Jeśli właściciel sprzedaje jacht za granicę to jacht zmienia przynależność. Nie bardzo można więc wyobrazić sobie ostatni z powodów wykreślenia, bez zaistnienia innej z przesłanek wykreślenia.

Wzorem stałego rejestru okrętowego przewiduje się wieczyste przechowywanie ksiąg i akt rejestrowych (§ 12). Opłaty rejestrowe zależą od długości jachtu (od 30 do 375 złotych) i jak się wydaje nie są zbyt wysokie.

Niestety w przepisach o rejestrze jachtów brakuje istotnych unormowań rangi ustawowej. Przykładowo wskazać można obowiązek zwrotu certyfikatu jachtowego, obowiązek zawiadamiania związku sportowego, a nie izby morskiej, o wydaniu jachtowi świadectwa o banderze przez polski urząd konsularny, terminu zgłoszenia do rejestru, możliwości przymuszenia do zgłoszenia etc. W literaturze proponowano wycofanie się polskiego ustawodawcy z odrębnego rejestrowania jachtów<sup>28</sup>, jednak skoro postulaty te nie zostały uwzględnione, to niezbędne wydaje się doskonalenie obowiązujących regulacji. Zapewne celowe byłoby rozważenie wprowadzenia do k.m. co najmniej normy uzupełniającej regulację polskiego rejestru jachtów o wyraźne odesłanie do wybranych przepisów k.m. o rejestrze okrętowym.

<sup>28</sup> Por. M. H. Koziński, *Celowość nowelizacji nowego kodeksu morskiego*, Prawo Morskie, 2003, t. XVIII, s. 9–10.

## 5. REJESTR ADMINISTRACYJNY

### 5.1. WYMAGANIA REJESTROWE

Rejestr administracyjny jest stosunkowo mało znanym rejestrem okrętowym. Nazwa rejestr administracyjny nie jest oficjalną nazwą tego rejestru, gdyż prawo określa go jako **rejestr statków morskich**. K.m. poświęca mu zaledwie jeden artykuł (art. 39 k.m.). Statek stanowiący polską własność, który nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego lub polskiego rejestru jachtów i nie został wpisany do któregośkolwiek z tych rejestrów, rejestruje się w urzędzie morskim, właściwym dla swojego portu macierzystego. Obowiązek ten od 2003 r. nie dotyczy statków używanych do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości do 5 m, nie uprawiających żeglugi międzynarodowej.

Ten lakoniczny i chyba niezbyt doskonały legislacyjnie zapis wymaga rozwinięcia. Przypomnijmy na wstępie, że wbrew zapisowi art. 39 k.m., organem rejestrowym w tym rejestrze nie jest urząd morski, lecz właściwy **dyrektor urzędu morskiego**, gdyż to on jest terenowym organem administracji morskiej. Podstawową kwestią staje się zakres przedmiotowy rejestracji statków przez dyrektora urzędu morskiego. Zaczniemy od tego, że ostatnie zmiany w k.m. nie objęły tego rejestru okrętowego. Tak więc na pewno wpisywane są do rejestru administracyjnego **wyłącznie statki stanowiące polską własność**. Statkami tymi są:

- **statki zwolnione z obowiązku wpisu do polskiego rejestru okrętowego**, jeżeli nie zostały wpisane do tego rejestru na wniosek, nie uprawiające żeglugi poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, bez napędu mechanicznego oraz z napędem mechanicznym, o długości całkowitej do 15 metrów;
- **statki w budowie**, mające odbyć podróż próbną „poza granicami polskiego morza terytorialnego”; *notabene* nie zadbano w tym przypadku o jednolitość terminologiczną, co może budzić wątpliwości w kontekście używanego w k.m. określenia „poza terytorium RP”. Ta kategoria statków jest niezwykle interesująca, bowiem chodzi tu o wszelkie urządzenia pływające, które w trakcie budowy już są traktowane jak statek i mogą odbywać żeglugę, ale formalnie nie są jeszcze statkami, tylko statkami w budowie. W czasie produkcji statku, tzw. **rejsy próbne** stanowią element rutynowy. Jak się wydaje jest to rozwiązanie wypełniające istniejącą od lat lukę w k.m. W ustawie brak jest podstaw do rejestracji w tym celu statków w budowie. Przypomnijmy bowiem, że stanowiący część rejestru okrętowego rejestr statków w budowie ma zupełnie inne cele niż próbna eksploatacja statku. Oczywiście certyfikat statku w budowie nie daje prawa do podnoszenia polskiej bandery.

## 5.2. POSTĘPOWANIE REJESTROWE

Postępowanie rejestrowe reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 27.04.2004 r. w sprawie rejestracji statków morskich w urzędach morskich<sup>29</sup>. Statek należy zgłosić do rejestru przed rozpoczęciem jego eksploatacji, a statek w budowie mający odbyć podróż próbną, przed rozpoczęciem takiej podróży. Rejestr administracyjny prowadzi się oddzielnie dla statków w eksploatacji i statków w budowie (§ 7, ust 1 rozporządzenia). Statek nabyty za granicą należy zgłosić do rejestracji niezwłocznie po jego przybyciu do kraju. Rozporządzenie w stosunku do tej ostatniej grupy statków w ogóle nie nawiązuje do instytucji świadectwa o banderze, jednak w stosunku do statków podlegających wpisowi do rejestru administracyjnego bez wątpienia ona może mieć zastosowanie.

Rejestracji dokonuje się na podstawie pisemnego zgłoszenia właściciela statku. Jeżeli właściciel nie dokona zgłoszenia, wówczas dyrektor urzędu morskiego rejestruje statek z urzędu, wydając decyzję administracyjną. Rozporządzenie jest bardziej poprawnie sformułowane niż poprzednio omawiany akt wykonawczy dotyczący działalności rejestrowej związku sportowego, albowiem wyraźnie stwierdza, że zarówno wpis do rejestru, jak i odmowa zarejestrowania następuje w formie decyzji administracyjnej. Jest to zresztą oczywiste ze względu na charakter prawny organu rejestrowego.

Twórcy rozporządzenia nie ustrzegli się błędów legislacyjnych, między innymi w tytule tego aktu prawnego, co można usprawiedliwić błędem ustawodawcy, o którym wspomniano. Trudniej natomiast usprawiedliwić użycie zwrotu „poza granicami polskiego morza terytorialnego”, a zwłaszcza określenie „polska przynależność państwowa”, od którego polskie prawo morskie odeszło już wiele lat temu. Akt wykonawczy do k.m. powinien posługiwać się terminologią prawną stosowaną w ustawie.

Dane rejestrowe są podobne do rejestru okrętowego, oczywiście z uwzględnieniem różnic funkcji obu rejestrów. W rejestrze administracyjnym wpisuje się: nazwę statku, numer identyfikacyjny Międzynarodowej Organizacji Morskiej i międzynarodowy sygnał wywoławczy, jeżeli został nadany, nazwę portu macierzystego, rok, miejsce budowy i nazwę stoczni lub budowniczego, rodzaj i przeznaczenie statku, materiał główny i rodzaj napędu, długość i szerokość całkowitą statku, oznaczenie i adres właściciela (współwłaścicieli, w tym udziały w częściach ułamkowych) i armatora, podstawę nabycia własności, wskazanie poprzedniego rejestru. W przypadku statków w budowie, jako port macierzysty wskazuje się port, w obrębie którego znajduje się stocznia (§ 4, ust. 4 rozporządzenia). Należy zwrócić uwagę, że wśród danych rejestrowych chyba zapomniano podać **pojemność statku**. Tym bardziej jest to zastanawiające, że art. 39 § 4 k.m., stanowiący delegację do wydania rozporządzenia rejestrowego, daje Ministrowi Infrastruktury wyraźną wytyczną

<sup>29</sup> Dz.U. Nr 102, poz.1074.

w zakresie ustalania opłat rejestrowych – „mając na uwadze pojemność i przeznaczenie statku”. *Notabene* mimo tego braku owe opłaty w rozporządzeniu są uzależnione od pojemności statku (§ 13, ust.1, pkt 4 rozporządzenia).

O jednolitości polskich przepisów rejestrowych zawartych w dwóch rozporządzeniach wydanych przez tego samego ministra, w tym samym roku, świadczyć może sposób oznaczania właściciela i armatora. W rejestrze administracyjnym, inaczej niż w rejestrze jachtów, nie wymaga się podania REGONU osoby prawnej, lecz tylko pełną nazwę i siedzibę osoby prawnej (zakładu głównego albo oddziału). Jedyne alternatywą tego minimalnego wymogu identyfikacyjnego jest dostarczenie odpisu z Krajowego Rejestru Sądowego. Odnośnie do osób fizycznych i „innych podmiotów” wystarczy podanie imienia, nazwiska oraz miejsca zamieszkania. Trudno powiedzieć o jakie „inne podmioty” mające imię i nazwisko oraz miejsce zamieszkania może chodzić w rozporządzeniu. Jeśli o jednostki organizacyjne, o których mowa w art. 33<sup>1</sup> § 1 k.c., to stosuje się do nich odpowiednio przepisy o osobach prawnych a nie fizycznych. Wypada zauważyć, że w rozporządzeniu o rejestrze administracyjnym zapomniano rozciągnąć powyższe zasady oznaczania właściciela na armatora. Trudno zatem powiedzieć, czy mają one zastosowanie do tej osoby, tak istotnej dla żeglugi i odpowiedzialności w prawie morskim. Wydaje się, że należałoby je stosować *per analogiam*.

Podobnie jak we wcześniej omawianych procedurach rejestrowych, do zgłoszenia należy dołączyć szereg dokumentów, m.in.: dokument uprawniający armatora do żeglugi statkiem we własnym imieniu, jeśli nie jest on właścicielem, dowód wykreślenia statku z rejestru okrętowego, jeżeli statek był wpisany do tego rejestru lub jeśli statek był zarejestrowany w innym urzędzie morskim (brakuje odniesienia do polskiego rejestru jachtów, a istnieje możliwość wykreślenia także i z tego rejestru), dowód wykreślenia z rejestru zagranicznego.

Po zarejestrowaniu statku, dyrektor urzędu morskiego wydaje właścicielowi **dokument rejestracyjny statku**, którego wzór określa załącznik do rozporządzenia. Zgodnie z art. 39 § 2 k.m. dokument rejestracyjny stanowi dowód polskiej przynależności statku. Za wydanie dokumentu rejestracyjnego pobierana jest opłata. Rozporządzenie, tak jak w przypadku wcześniej omawianych rejestrów, wymaga aktualizacji danych rejestrowych, jeśli ulegną zmianie. Istnieje obowiązek zgłoszenia zmian w ciągu 30 dni od powstania okoliczności, które je uzasadniają. Zgłoszenie zmiany wpisu musi zawierać nazwę lub oznaczenie statku, jego numer rejestracyjny i dane podlegające zmianie. Do zgłoszenia, poza dokumentami potwierdzającymi zmianę, trzeba dołączyć dokument rejestracyjny i wszystkie wydane jego odpisy.

Z rejestru administracyjnego wykreśla się statek, który: zatonął, zaginął lub uległ zniszczeniu, utracił polską przynależność, utracił charakter statku morskiego, zmienił port macierzysty na port położony w granicach właściwości innego urzędu morskiego, został wpisany do rejestru okrętowego lub polskiego

rejstru jachtów, został przekazany osobie, na której rzecz był budowany (dotyczy to statków w budowie).

## 6. REJESTR STATKÓW RYBACKICH

### 6.1. UWAGI OGÓLNE

Ustawa z 19.02.2004 r. o rybołówstwie w art. 5 przewiduje **rejestr statków rybackich**. Rejestr ten jest prowadzony w formie elektronicznej przez ministra właściwego do spraw rolnictwa. Ustawa nie zawiera odpowiedniej delegacji do wydania rozporządzenia rejestrowego, w związku z czym regulacje zawarte w tym akcie prawnym starają się wyczerpująco określić wymagania rejestrowe i zasady postępowania rejestrowego.

Nie ulega wątpliwości, że z punktu widzenia organu rejestrowego i procedury jest to typowy **rejestr administracyjny**. Trudno jednak ocenić jego znaczenie bez uwzględnienia pewnych aspektów gospodarczych. Rejestr, tak jak wszystkie inne rejestry okrętowe, pełni funkcję wiarygodnego, publicznego źródła aktualnych informacji o statku rybackim, jego właścicielu i armatorze. Jednak może w większym stopniu jest on formą prawną **ograniczenia swobody gospodarczej** w zakresie rybołówstwa<sup>30</sup>.

Rybołówstwo morskie może być w naszym kraju wykonywane wyłącznie **statkiem wpisanym do rejestru statków rybackich, posiadającym licencję połowową oraz specjalne zezwolenie połowowe**. Nie miejsce w tym artykule na analizę instytucji licencji lub zezwolenia, zresztą dokonano tego w innym opracowaniu<sup>31</sup>. W ramach problematyki rejestrowej warto jedynie podkreślić, że rejestr statków rybackich jest jedynie elementem restrykcyjnych przepisów prawa gospodarczego w zakresie rybołówstwa. W szczególności art. 7 ustawy o rybołówstwie eksponuje tę rolę omawianego rejestru. Przepis ten daje organowi rejestrowemu prawo **odmowy wpisania statku rybackiego do rejestru**, jeżeli jego rejestracja spowoduje przekroczenie potencjału połowowego floty lub segmentu floty, określonych przez ministra właściwego do spraw rolnictwa. Minister określa potencjał połowowy floty lub poszczególnych segmentów floty w rozporządzeniu, mając na względzie ochronę żywych zasobów morza oraz zapewnienie dochodów armatorom wykonującym rybołówstwo morskie. Tak więc właściwy minister występujący jako organ tworzący prawo określa, czy jako organ rejestrowy może konkretny statek rybacki, spełniający wszelkie wymagania rejestrowe, wpisać do rejestru statków rybackich. W literaturze<sup>32</sup> podkreślono, że wpis do rejestru statków rybackich ma przede wszystkim

<sup>30</sup> Zob. bliżej M. H. Kozinski, „Wolność” rybołówstwa morskiego...

<sup>31</sup> *Ibidem*.

<sup>32</sup> Por. M. H. Kozinski, *Aksesja...*, s. 9.



charakter gospodarczy, będąc decyzją typu *quasi*-koncesyjnego, umożliwiającą prowadzenie działalności gospodarczej. Jak się wydaje, żaden z pozostałych rejestrów okrętowych nie pełni podobnej roli.

## 6.2. WAŻNIEJSZE WYMAGANIA REJESTROWE

Do rejestru statków rybackich wpisywane są wyłącznie **statki rybackie o polskiej przynależności**. Zatem chodzi tu przede wszystkim o statki stanowiące polską własność i uważane za stanowiące polską własność. Mogą to być także statki nie stanowiące polskiej własności, które czasowo uzyskały polską przynależność. Jeśli chodzi o polską przynależność, to do statków rybackich w zasadzie mają zastosowanie powyższe uwagi na ten temat, dotyczące rejestru okrętowego. Dostosowanie unijne naszego k.m. w tym zakresie ma skutki także na gruncie ustawy o rybołówstwie. Należy jednak pamiętać o wymaganiach z art. 4 ustawy o rybołówstwie, gdzie zawarto kumulatywnie ujęty obowiązek dotyczący nie tylko polskiej przynależności statku rybackiego, ale również wykonywania rybołówstwa **przez armatora, którego siedziba albo oddział, albo miejsce zamieszkania znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej**. Ustawa nie zawiera definicji statku rybackiego. Należy więc uznać, że jest to morski statek handlowy przeznaczony do prowadzenia rybołówstwa morskiego, przez które należy rozumieć „połów organizmów morskich w morzu w celach zarobkowych”.

Statek rybacki jest wpisywany do rejestru wyłącznie na pisemny **wniosek właściciela**. Prawo nie formułuje obowiązku wpisu, ale statkiem, który nie został wpisany do rejestru statków rybackich nie można wykonywać rybołówstwa. Trzeba przy tym zwrócić uwagę, że wpis do rejestru statków rybackich warunkuje uprawianie rybołówstwa morskiego nie tylko na polskich obszarach morskich, ale także poza ich granicami. Wniosek o wpis składa się do organu rejestrowego za pośrednictwem terenowego organu administracji rybołówstwa morskiego, to jest okręgowego inspektora rybołówstwa morskiego, właściwego dla portu macierzystego statku.

Dane wpisywane do tego rejestru są znacznie obszerniejsze niż w przypadku wcześniej omawianych rejestrów. Poza informacjami na temat właściciela i armatora (nazwisko, imię, adres zamieszkania lub nazwa, siedziba), nazwą statku (jeśli została nadana), przedmiotem wpisu jest tzw. **oznaka rybacka** i numer identyfikacyjny, międzynarodowy sygnał wywoławczy, jeśli statek je posiada. Tradycyjnym elementem identyfikacji statków rybackich jest oznaka rybacka. W naszym kraju oznakę tę nadaje okręgowy inspektor rybołówstwa morskiego właściwy dla portu macierzystego statku. Oznakę stanowi trzyliterowy skrót nazwy portu macierzystego statku rybackiego oraz kolejny numer w spisie oznak rybackich, prowadzonym dla danego portu przez właściwego okręgowego inspektora rybołówstwa morskiego. Zwłaszcza w stosunku do małych jednostek rybackich oznaka rybacka może zastępować

nazwę statku. Ustawa o rybołówstwie nie precyzuje trybu nadawania oznaki rybackiej, jednak skoro nadaje ją organ administracji, to wydaje się, że powinna to być decyzja administracyjna. Poza tym elementem identyfikującym statek rybacki jest numer rejestrowy z rejestru okrętowego. Trudno powiedzieć dlaczego ustawa nie wymaga numeru rejestrowego z rejestru administracyjnego. Podobnie jak w przypadku poprzednich rejestrów podaje się nazwę portu macierzystego statku.

Dalsze dane są także podobne jak w innych rejestrach, przy czym są bardziej dokładne. Poza długością i szerokością statku należy podać jego pojemność i nośność, a poza rokiem i miejscem budowy, rok ostatniej modernizacji statku rybackiego, a także datę rozpoczęcia użytkowania, materiał główny kadłuba, rok położenia stępki, pojemność ładowni przeznaczonych do przechowywania produktów rybołówstwa, rodzaj narzędzi połowowych, wskazanie kraju, w którym statek został nabyty.

Do wniosku dołącza się dokumenty potwierdzające dane rejestrowe. Okręgowy dyrektor rybołówstwa morskiego ma obowiązek w ciągu 7 dni od otrzymania wniosku rejestrowego przekazać go ministrowi właściwemu do spraw rolnictwa.

Po dokonaniu wpisu do rejestru, organ rejestrowy wydaje właścicielowi **zaświadczenie o wpisie** statku do rejestru statków rybackich. Wzór tego dokumentu rejestracyjnego nie jest jeszcze ustalony przez prawo. Prawo wymaga jedynie, aby w jego treści podany był numer identyfikacyjny statku rybackiego oraz oznaka rybacka tego statku.

Wszelkie zmiany danych rejestrowych oraz okoliczności uzasadniające wykreślenie statku rybackiego z rejestru zgłasza właściciel organowi rejestrowemu za pośrednictwem właściwego terenowego organu administracji rybołówstwa morskiego w terminie 30 dni od ich powstania.

Zgodnie z art. 11 ustawy o rybołówstwie, wykreślenie statku rybackiego z rejestru następuje, w dwóch sytuacjach: **na wniosek właściciela** statku rybackiego, co może nastąpić w każdym czasie bez podawania uzasadnienia; **z urzędu**, gdy statek rybacki zatonął, zaginął lub uległ zniszczeniu, utracił polską przynależność lub charakter statku rybackiego, nie był używany do wykonywania rybołówstwa morskiego przez okres dłuższy niż 12 miesięcy. Po wykreśleniu statku rybackiego z rejestru anuluje się zaświadczenie o wpisie do rejestru wraz z jego odpisami.

## 7. RELACJE MIĘDZY REJESTRAMI OKRĘTOWYMI

Zacznijmy od relacji między rejestrem okrętowym a polskim rejestrem jachtów. Z przedstawionych wyżej unormowań jednoznacznie wynika, że ustawodawca traktuje oba rejestry wyraźnie rozłącznie. Nie ma możliwości prawnej, by jacht był wpisany do rejestru okrętowego na wniosek właściciela,

wyłącznie lub łącznie z wpisem do rejestru jachtów. Tak więc statki używane wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych są obowiązkowo wpisywane do rejestru okrętowego, jeśli są dłuższe niż 24 metry.

Powyższy stan prawny trudno uznać za optymalny dla właścicieli tych statków. Przede wszystkim nie mogą oni wykorzystać wszystkich funkcji, które spełnia rejestr okrętowy, a nie może ich realizować polski rejestr jachtów. Należałoby zwłaszcza zwrócić uwagę na prawnorzeczowe aspekty wpisu, to znaczy domniemania prawne związane z wpisem oraz możliwość ustanowienia hipoteki morskiej, jak również możliwość odnotowania w rejestrze okrętowym innych ograniczeń w dysponowaniu statkiem.

Aktualne unormowanie pozbawia także właścicieli jachtów możliwości czasowego zawieszenia polskiej przynależności, gdyż nie przewidują tej instytucji przepisy o rejestracji jachtów.

Wpis do rejestru jachtów jest tańszy niż wpis do rejestru okrętowego, ale jak się wydaje jest to jedyna zaleta tej formy rejestracji.

Nasuwa się jeszcze dość kontrowersyjna kwestia, która może mieć jednak istotne znaczenie dla polskich żeglarzy. Ustawodawca zobowiązuje właścicieli jachtów do wpisu do osobnego rejestru, ale wydaje się, że nie są tym wymogiem objęte **jachty w budowie**. Kategoria statku w budowie jest osobno unormowana w art. 2 § 2 k.m. Jacht w budowie jest niewątpliwie statkiem w budowie i jako taki na wniosek właściciela może być wpisany do rejestru okrętowego. Dzięki temu można na jachcie w budowie ustanowić hipotekę morską. Jest przy tym oczywiste, że w momencie, gdy jacht w budowie stanie się jachtem musi być wpisany do polskiego rejestru jachtów.

Kolejno zwróćmy uwagę na stosunek rejestru okrętowego do rejestru administracyjnego. Także te dwa rejestry są rozłączne. Nie ma możliwości wpisania statku do obu rejestrów jednocześnie. Od tej reguły jest jednak wyjątek dotyczący statków w budowie. Statki te mogą być wpisane w obu rejestrach. Przypomnijmy bowiem, że cele rejestru statków w budowie prowadzonego przez izbę morską są zupełnie inne niż rejestru statków w budowie prowadzonego przez dyrektora urzędu morskiego.

Ponadto należy zwrócić uwagę, że jakkolwiek istnieje obowiązek wpisu do obu rejestrów, przy czym w obu przypadkach chodzi o różne statki, to ten obowiązek w odniesieniu do rejestru administracyjnego ma swoisty charakter. Jest to bowiem obowiązek, którego wykonanie z woli zainteresowanego właściciela statku może być zrealizowane przez wpis na jego wniosek do rejestru okrętowego. Innymi słowy, zobowiązany do zgłoszenia wpisu do rejestru administracyjnego może dobrowolnie wpisać się do rejestru okrętowego; ten wpis stanowi jednocześnie wykonanie obowiązku wpisu do rejestru administracyjnego.

Zachodzi także pewien związek między rejestrem administracyjnym a rejestrem jachtów. Przede wszystkim chodzi o nową normę k.m., odnoszącą się do statków sportowych i rekreacyjnych o długości kadłuba do 5 metrów, które

nie uprawiają żeglugi międzynarodowej. Jak pisze J. Młynarczyk, statki takie dotychczas były rejestrowane w rejestrach prowadzonych przez kapitanaty i bosmanaty portów na podstawie zarządzeń dyrektorów właściwych urzędów morskich<sup>33</sup>. Wydaje się, że powyższe wyłączenie powinno być zawarte w art. 23 § 3 k.m., gdyż w świetle obecnej regulacji nie powinno być statków sportowych lub rekreacyjnych o polskiej własności poniżej 24 metrów, które nie mają obowiązku wpisu do rejestru jachtów. Nie ma jakiegokolwiek wyłączenia jachtów z obowiązku wpisu do polskiego rejestru jachtów. Tak więc żaden z jachtów nie powinien być wpisywany do rejestru administracyjnego, nawet najmniejszy. Innymi słowy zwolnienie z art. 39 § 1 k.m. dotyczy nieistniejącego obowiązku. Z dostępnych danych wynika, że wbrew treści tej normy uznaje się ją za zwolnienie jachtów do 5 metrów, nie uprawiających żeglugi międzynarodowej, od wszelkich obowiązków rejestracyjnych.

Poza tym także jachty w budowie mogą odbywać próby morskie poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zatem i one powinny być wpisane w rejestrze administracyjnym w dziale statków w budowie, jeśli mają odbyć rejsy próbne. W praktyce nie ma to miejsca, a jedynie administracja morska odnotowuje zgłoszenie jachtu do próbnego rejsu i bada jego stan bezpieczeństwa.

Wreszcie wypada odnieść się do relacji między rejestrami okrętowym i administracyjnym a rejestrem statków rybackich. Rejestr rybacki nie jest rozłączny w stosunku do tych dwóch rejestrów okrętowych. Skoro do rejestru statków rybackich mogą być wpisywane tylko statki o polskiej przynależności, to muszą ją wcześniej uzyskać przez wpis do rejestru okrętowego lub administracyjnego. Wprawdzie polską przynależność można uzyskać także przez wpis do polskiego rejestru jachtów, ale przypomnijmy iż cechą tam rejestrowanej grupy statków jest wyłączność eksploatacji w celach sportowych lub rekreacyjnych. Zatem jachty nie mogą być jednocześnie statkami rybackimi i odwrotnie – statki rybackie nie mogą być jachtami. Na uwagę zasługuje również pewna łączność rekreacji i sportu z działalnością rybacką. Ustawa o rybołówstwie przewiduje bowiem w art. 28 połowy w celach sportowo-rekreacyjnych na polskich obszarach morskich. Taka działalność wymaga uzyskania tzw. sportowego zezwolenia połowowego.

W kontekście tego co wyżej napisano o specyficznej roli rejestru statków rybackich, istnieje możliwość wpisania statku do rejestru okrętowego jako statku rybackiego, ale taki statek może nie zostać wpisany do rejestru statków rybackich. Bez wątplenia w sensie prawnym będzie to statek rybacki, który podlega np. przepisom o bezpieczeństwie morskim dla statków rybackich, ale nie może on wykonywać rybołówstwa morskiego. Podobne relacje występują w stosunku do rejestru administracyjnego.

---

<sup>33</sup> J. Młynarczyk, *op.cit.*, s. 79.

W zestawieniu z przepisami k.m. niejasne jest unormowanie istotnej przesłanki wykreślenia statku z rejestru statków rybackich. Chodzi o utratę polskiej przynależności. Czy określenie to oznacza także zawieszenie polskiej przynależności statku rybackiego? Wprawdzie nie są to sytuacje tożsame, jednak wydaje się, że z punktu widzenia interesów polskiego rybołówstwa, wątpliwe byłoby utrzymywanie w polskim rejestrze statków rybackich, statku stanowiącego polską własność, ale podnoszącego czasowo obcą banderę.

## 8. UWAGI KOŃCOWE

Przegląd polskich rejestrów okrętowych skłania do wniosku, że w tym zakresie nasze ustawodawstwo jest bardzo rozbudowane. Niestety zawiera ono wiele rozwiązań wątpliwych zarówno z punktu widzenia prawnego, jak i gospodarczego. Przedstawiona wyżej analiza zawiera szereg uwag, które mogą być dyskusyjne. Tak jest zazwyczaj, gdy ustawodawstwo jest nowe, a niektóre przepisy nie zostały jeszcze zweryfikowane przez praktykę.

Nadal nie można dostrzec wystarczającego uzasadnienia dla powołania polskiego rejestru jachtów. W sensie organizacyjnym jest to rozwiązanie, które nie ma odpowiednika w żadnym innym systemie prawa morskiego.

Zwrócono wyżej uwagę na fakt zbyt daleko idącego uniezależnienia polskiej przynależności od podstawowej cechy polskiej własności. Przypomnijmy, że nadal zasadniczym kryterium uznawania przez ITF rejestrów okrętowych za rejestry dogodnej bandery (*f.o.c.*) jest możliwość wpisywania do nich na stałe statków będących obcą własnością. Dlatego nawet znane rejestry międzynarodowe nadal traktują narodowy element własnościowy jako główny wymóg rejestracyjny. Przykładem może być utworzony w 1988 r. *Danish International Register of Shipping (DIS)*. Poza statkami duńskiej własności mogą być do niego wpisywane statki firm zagranicznych, przy czym powinny one wykazać co najmniej w 20% duński udział kapitałowy i ustanowić w Danii swego przedstawiciela. Wymaganiem utworzonego w 1987 r. *Norwegian International Ship Register (NIS)* jest to, by rejestrowane w nim statki były własnością norweską lub były kontrolowane przez norweskich właścicieli. Między innymi dlatego rejestry te nie są uznawane za rejestry *f.o.c.*

Także wśród rejestrów, które są wymieniane na liście ITF jako rejestry „dogodnej bandery”, np. Sri Lanki, eksponuje się kwestię własności statku. Rejestrowane w nim mogą być w zasadzie tylko statki własności lankijskiej. Przewiduje się jednak możliwość swoistego wprowadzenia zainteresowanej firmy zagranicznej do krajowego porządku prawnego przez administrację, jednak po spełnieniu wielu warunków. Otóż wymaga się m.in. przedstawienia: statutu firmy, listy jej dyrektorów i innych osób związanych z kierowaniem firmą, nazwisk i adresów przedstawicieli firmy w kraju rejestracji, siedziby w

kraju macierzystym i miejsca prowadzenia działalności gospodarczej (*principal place of business*) w Sri Lance. O ile interes gospodarczy kraju rejestracji nie stoi temu na przeszkodzie, władza rejestrowa może zgodzić się, by firma zagraniczna mogła prowadzić działalność żeglugową poza granicami Sri Lanki. Tak znany rejestr *f.o.c.* jak rejestr Vanuatu, przewiduje rejestrację wyłącznie statków będących własnością osób mających narodowość tego kraju, albo spółek międzynarodowych zarejestrowanych na Vanuatu. Zdecydowana większość rejestrów *f.o.c.* wymaga, by chociaż *principal place of business* zagranicznej firmy znajdował się w kraju rejestracji (Kajmany, Wyspa Man).

Powiązany ściśle z prawem brytyjskim *Gibraltar Register*, ale uznawany za rejestr *f.o.c.*, rejestruje statki, które są własnością obywateli: brytyjskich i brytyjskich terytoriów zamorskich, Irlandii, innych państw Unii Europejskiej, a także Europejskiego Obszaru Gospodarczego. Przypomina to przedstawione wyżej regulacje polskiego k.m. Jednak nawet i w tym rejestrze próbuje się ściślej związać zagranicznego właściciela z miejscem rejestracji poprzez obowiązkowe wyznaczenie tzw. *registrated agent, representative person* i *responsibility person*. Pierwszy podmiot jest agentem reprezentującym zarejestrowany statek, drugi zaś reprezentantem właściciela statku. Podmioty te muszą mieć siedzibę i prowadzić działalność gospodarczą w Gibraltarze. Ponadto właściciel musi ustanowić osobę odpowiedzialną za operacje związane z bezpieczeństwem statku, a także zapewniającą więź między statkiem a administracją morską.

Podobnie rejestr cypryjski przewiduje, że mogą być do niego wpisywane statki będące własnością obywatela cypryjskiego, spółki zarejestrowanej na Cyprze i za specjalną zgodą Rady Ministrów, spółki utworzone poza Cyprem, ale kontrolowane przez podmioty cypryjskie.

Jak widać wszystkie państwa prowadzące rejestry okrętowe tak formułują przepisy prawa morskiego, by odpowiednio zagwarantować własne interesy. Polskie regulacje rejestrowe nie czynią tego należycie. Jak się wydaje ochrona ta w naszym ustawodawstwie jest coraz trudniejsza, zwłaszcza po wejściu Polski do Unii Europejskiej. W prawie UE nie tylko pojęcie armatora wspólnotowego, szeroko eksponowana w orzecznictwie zasada niedyskryminacji, ale także coraz silniej akcentowana liberalizacja usług (w tym zakresie morskiej działalności transportowej)<sup>34</sup> powodują, że narodowi legislatorzy mają poważne problemy w formułowaniu regulacji dotyczących rejestrów okrętowych i przynależności statków, zgodnie z tradycyjnymi regułami prawa morza. W kontekście niektórych orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości, stawiających wewnątrzspółnotowe zasady ponad prawem międzynarodowym, rodzi się wątpliwość co do właściwości takiej interpretacji na gruncie prawa morskiego i prawa morza.

---

<sup>34</sup> Por. M. Tomaszewska, *Tendencje liberalizacji żeglugi kabotażowej w Unii Europejskiej* (praca zamieszczona w niniejszym tomie Prawa Morskiego).

Prawo do polskiej bandery nie cieszyło się do tej pory nadmiernym zainteresowaniem, ale sytuacja ta może ulec zmianie. Statki, które nie zostały zarejestrowane w innych rejestrach, np. ze względu na kryterium wieku (np. Malta, Cypr), mogą trafić do polskiego rejestru. Także stawki podatkowe w Polsce mogą stać się atrakcyjne dla niektórych armatorów unijnych.

Wszystko to może znacznie zaktualizować problematykę rejestrów okrętowych w naszym kraju. Zatem wydaje się, że niezwłocznie należałoby dokonać kompleksowego przeglądu omówionych wyżej regulacji, przede wszystkim w celu wyeliminowania istniejących wątpliwości prawnych, a także dlatego, aby przepisy te w większym stopniu potraktować jako istotny instrument polityki morskiej.

## VESSEL REGISTERS IN THE REPUBLIC OF POLAND (Summary)

*The paper presents a complex description of the system of Polish maritime law regarding vessel registration. There are four vessel registers in Poland: vessel register, Polish yacht register, administrative register, and fishing vessel register. The first three are regulated by the Polish Maritime Code of 2001 and the last by the Fisheries Act of 2004. Different registration bodies are responsible for the vessel registers. These are the Maritime Chamber, the Polish Yachting Association, the Maritime Office, and the Ministry of Agriculture.*

*The author analyzed registration requirements and the basic procedural principles in the various registers. This is useful especially in light of the numerous changes which were implemented in the Polish Maritime Code following European Union accession. Some doubts are discussed regarding the implementation of EU Council Act 613/91 of 4 March 1991 to Polish law. The author also criticizes new legal solutions that give EU ship owners the right to the Polish flag despite the lack of a genuine link with Poland, the flag holder.*

*The new Polish yacht register is described in detail. The responsibility for its implementation was given to a community organization and not to a state body. The author indicates many doubtful legal and organizational aspects of this register, especially with respect to the new decree of the Ministry of Infrastructure of 23 December 2004, which regulates yacht registers. The separate legal definition of the yacht in Polish maritime law seems to be questionable. It is defined as "... a marine vessel, which is the property of Poland, used exclusively for sport or recreational purposes with a hull length of up to 24 meters".*

*The administrative register, which registers vessels that are not covered by the two registers discussed above, vessels under construction on sea tests, and the fishing vessel register, is also discussed. It is not only of an administrative character but is one of the methods for limiting economic freedom in marine fisheries. The mutual relationships among these registers are also discussed in the paper.*