

Bartłomiej Zydel

# Rejestracja jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m – zagadnienia prawne



ZWIĄZEK  
POWIATÓW  
POLSKICH





Związek Powiatów Polskich  
www.zpp.pl

**Bartłomiej Zydel**

**Rejestracja jachtów  
i innych jednostek pływających  
o długości do 24 m  
– zagadnienia prawne**

---

Warszawa, 2021

**Publikacja jest rozpowszechniana bezpłatnie.**



**Copyright by Związek Powiatów Polskich**

Związek Powiatów Polskich  
Pałac Kultury i Nauki (27 piętro, pokój 2704)  
00-901 Warszawa, Plac Defilad 1  
[www.zpp.pl](http://www.zpp.pl)

**ISBN**

978-83-62251-79-7

978-83-62251-78-0 (wersja elektroniczna)

*Navigare necesse est*  
*/Pompejusz/*  
*(inspiracja – Wojciech Młynarski)*



# Spis treści

Wstęp.....	13
1. Ustawa o rejestracji ogólnie .....	14
1.1. Właściwość.....	14
1.1.1. Jak kształtuje się właściwość organów przy rejestracji jachtów? .....	14
1.1.2. Czy należy odesłać zgłoszenie sprzedaży jednostki zarejestrowanej w Systemie REJA24 przez PZŻ do PZŻ? .....	15
1.2. Organizacja urzędu.....	16
1.2.1. Do jakiego wydziału należy przydzielić zadania wynikające z ustawy o rejestracji jachtów: do wydziału komunikacji czy ochrony środowiska? .....	16
1.2.2. W starostwie obsługą Systemu REJA24 zajmuje się jedna osoba w Wydziale Ochrony Środowiska. Jest sezon urlopowy, każdy z nas ma obowiązek wzięcia urlopu przynajmniej 10-dniowego. System przewiduje wydanie zaświadczenia po 7 dniach od złożenia wniosku w systemie. Czy jest wyjście z tej sytuacji? .....	16
1.3. Terminy.....	17
1.3.1. Jakie terminy określa ustawa o rejestracji jachtów? .....	17
1.3.2. Ile czasu na dokonanie rejestracji posiada właściciel po sprowadzeniu jednostki pływającej z zagranicy, gdy podlega pod przepisy ustawy o rejestracji jachtów? Co w przypadku gdy przekroczy ten termin? .....	17
1.4. Zawiadomienia o zbyciu.....	19
1.4.1. Czy obowiązek zawiadomienia o zbyciu lub nabyciu w terminie 30 dni dotyczy tylko jednostek zarejestrowanych w rejestrze obsługiwanym przez System REJA24, czy też wcześniejszych rejestrów, w tym zagranicznych również? Czy obowiązek dotyczy tylko jednostek używanych, czy nowych również? .....	19
1.4.2. Czy brak zawiadomienia o zbyciu jednostki blokuje przyjęcie zawiadomienia o nabyciu? .....	19

1.4.3. Czy do zawiadomienia o zbyciu jednostki pływającej interesant musi dołączyć (zwrócić) dokument rejestracyjny? .....	19
1.5. Dokumenty.....	20
1.5.1. Jeśli następuje wymiana dowodu rejestracyjnego, co należy zrobić z dokumentem pierwotnym? Czy organ ma obowiązek odebrać stary dokument rejestracyjny przy zmianie danych w rejestrze wymagających zmiany dowodu rejestracyjnego? .....	20
1.5.2. Jako organ rejestrujący przy rejestracji jachtów korzystamy z druków udostępnionych na stronie Urzędu Morskiego w Szczecinie. Wniosek o rejestrację jednostki pływającej jest bardzo rozbudowany; klienci widząc taki wniosek wpadają w popłoch, nie wiedzą jak go wypełnić. Proszę zatem o informację czy wnioski Urzędu Morskiego są obowiązujące dla wszystkich, a jeśli nie, to czy organy rejestrujące mogą tworzyć samodzielnie wnioski o rejestrację? .....	21
1.5.3. Czy zaświadczenie można wystać pocztą? .....	21
1.6. Oznakowanie, w tym numer INI i oznakowanie kontrolne.....	21
1.6.1. Jaka jest różnica pomiędzy numerem HIN a numerem INI? .....	21
1.6.2. Czy w przypadku braku numeru identyfikacyjnego i nadania go przez organ rejestrujący właściciel łodzi jest zobowiązany do umieszczenia tabliczki z nadanym przez organ numerem na swojej jednostce? Czy istnieją przepisy, które regulują jak należy umieścić na jednostce numer INI? .....	22
1.6.3. Jak kształtuje się obowiązek wydawania oznakowania kontrolnego? .....	23
1.6.4. Jaki organ wydaje oznakowanie dla jednostek, które nie podlegają obowiązkowi rejestracji? .....	23
1.7. Armator .....	23
1.7.1. Jaka jest zasadnicza różnica pomiędzy armatorem a właścicielem? .....	23
1.7.2. Czy spółka cywilna może być armatorem? .....	23
1.8. Dawne rejestry .....	24
1.8.1. Co z numerami rejestracyjnymi nadanymi przez starostów przed wejściem w życie ustawy o rejestracji jachtów? .....	24



1.8.2. Co po 1 sierpnia 2021 r. dla tych właścicieli, którzy rejestrowali jednostki do dnia 1 stycznia 2000 r.?	24
1.8.3. Jak długo jest ważny dokument rejestracyjny statku? Właściciel nie posiada deklaracji CE (rok produkcji 2003 r.), statek wodny został wpisany w 2016 r. do rejestru statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji przez PZMWiNW.	25
1.8.4. Co w przypadku jeśli do organu wpłynęły wnioski o wyrejestrowanie jednostki pływającej zarejestrowanej na podstawie starych przepisów. Czy organ może wyrejestrować jednostkę?	25
1.9. Opłaty	26
1.9.1. Czy jeśli następuje pierwsza rejestracja w nowym rejestrze, to opłata zawsze wynosi 80 zł (nawet jak jednostka była zarejestrowana na podstawie zmienionych przepisów)?	26
1.9.2. Po zaksięgowaniu wpłaty do wniosku o zarejestrowanie łodzi i przelaniu 10 zł na konto wojewody wnioskodawca chce wycofać wniosek z powodów osobistych. Czy opłata podlega zwrotowi i jak odzyskać część należną Skarbowi Państwa?	26
1.10. Chwila muzyki, czyli logiki	27
2. Kto i co może zarejestrować?	28
2.1. Czy właściciel jednostki pływającej, który nie mieszka w Polsce i nie jest obywatelem polskim może zarejestrować jednostkę w systemie REJA24?	28
2.2. Co z jednostkami, które chciałyby zarejestrować wojsko – konkretnie jednostkami służącymi do szkoleń?	28
2.3. Czy jednostka ratownicza OSP podlega obowiązkowej rejestracji? Czy jest zwolniona z obowiązku rejestracji?	29
2.4. Czy jednostka pływająca (jacht) do celów szkoleniowych i ratowniczych podlega rejestracji?	30
2.5. Co z jednostkami pływającymi do amatorskiego połowu ryb? Czy wszystkie podlegają rejestracji (art. 20 ust. 2 ustawy o rybactwie śródlądowym), czy tylko te powyżej 7,5 m lub o napędzie powyżej 15 kW (art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o rejestracji jachtów)?	30
2.6. Czy tratwa z silnikiem podlega rejestracji?	31

2.7.	Czy platforma na pływakach, wykorzystywana do celów komercyjnych, o długości 8 m musi/może być zarejestrowana w Systemie? .....	32
2.8.	Czy ustawa ma zastosowanie do tzw. pomostów pływających? .....	32
2.9.	Jak ma się art. 3 ust. 3 ustawy o rejestracji jachtów do art. 9 ust. 4 pkt 1 tej ustawy? .....	32
2.10.	W kwestii rejestracji pontonu do amatorskiego połowu ryb napędzanego silnikiem spalinowym, który nie spełnia zasad obowiązkowej rejestracji – czy na wniosek właściciela istnieje obowiązek zarejestrowania, czy można odmówić rejestracji? W jaki sposób umieścić w takiej jednostce tabliczkę znamionową, czy jest to dopuszczalne przepisami prawa? .....	33
2.11.	Czy możemy zarejestrować ponton do amatorskiego połowu ryb o długości 2,2 m, napędzany siłą ludzkich rąk? .....	33
3.	Wniosek o rejestrację .....	34
3.1.	PZMWiNW nie zamierza wystawiać dokumentu potwierdzającego wykreślenie z rejestru – co w takim przypadku uczynić? Nie rejestrować bez dokumentu? (będą obowiązywały 2 dokumenty – dokument rejestracyjny z PZMWiNW oraz z REJA24) .....	34
3.2.	Co zrobić, jeżeli jacht posiada stary numer identyfikacyjny, a wnioskodawca chce zachować ten numer? Jak wygląda kwestia pozostawienia numeru bez dokumentu rejestracyjnego? .....	34
3.3.	Czy w przypadku, gdy właściciel nie posiada dotychczasowego dokumentu rejestracyjnego jednostki (zagubił lub nie otrzymał od poprzedniego właściciela, ale zna jej numer – zazwyczaj widnieje on na jednostce pływającej) może pozostawić sobie przedmiotowy numer? Jaka wówczas jest wysokość opłaty: czy 60 zł, czy 80 zł za wydanie dokumentu rejestracyjnego? Czy w tym przypadku byłoby to „przerejestrowanie” i uiszczenie opłaty w wysokości 60 zł? .....	35
3.4.	Czy można rozumieć, że nowy właściciel może zostawić numer rejestracyjny przypisany do poprzedniego właściciela w Systemie REJA24? .....	36
3.5.	Czy do przerejestrowania potrzebne jest zaświadczenie o utraconym dokumencie rejestracyjnym? .....	36
3.6.	Jaki dokument powinien być wymagany, jeżeli w starym dowodzie jest napisane, że może pływać 5 osób, na tabliczce znamionowej też jest napisane 5 osób, a wnioskodawca ma tylko umowę sprzedaży. Musi zrobić przegląd? .....	37

- 3.7. Sprowadzono jednostkę pływającą z zagranicy. Czy przy rejestracji można nadać jej inną nazwę niż miała wcześniej, przed wyrejestrowaniem ze sprowadzanego kraju? ..... 37
- 3.8. Najczęściej dodawanym załącznikiem określającym rodzaj napędu jednostki, a także jego mocy jest zdjęcie tabliczki znamionowej (z powodu braku przez posiadaczy jednostek innych dokumentów dowodowych). Czy można przyjmować taką formę potwierdzenia danych dla silników? ..... 38
- 3.9. Co w przypadku, gdy na zdjęciu tabliczki znamionowej brak jest numeru identyfikacyjnego? ..... 39
- 3.10. Jednym dokumentem wskazującym na rodzaj napędu i moc silnika jest holenderski dokument rejestracyjny. Czy można ten dokument uznać za źródło informacji o napędzie jednostki i na jego podstawie zarejestrować jednostkę? Czy odmówić jej rejestracji? ..... 39
- 3.11. Czy moc silnika powyżej 20 kW powinna potwierdzać deklaracja zgodności CE silnika czy deklaracja zgodności CE łodzi? (mówimy o przypadku, kiedy łódź i silnik były nabywane oddzielnie)..... 40
- 3.12. Czy jednostka pływająca służąca do amatorskiego połowu ryb o długości mniejszej niż 7,5 m, ale o mocy silnika powyżej 15 kW ma mieć dokument dopuszczający do żeglugi? Jeśli tak, to na podstawie jakiego przepisu? ..... 40
- 3.13. Co w sytuacji, jeżeli na deklaracji zgodności CE są podane wymiary takie jak długość i szerokość, ale nie jest podane maksymalne zanurzenie: czy we wniosku powinno być zaznaczone pole: „Informacje o wymiarach i parametrach jednostki we wniosku są zgodne ze wskazanym źródłem”, czy „Oświadczam, że podane przeze mnie informacje o wymiarach we wniosku są zgodne z rzeczywistością”. I jeśli miałyby być to druga opcja, to czy interesant musi spisać oświadczenie obejmujące wszystkie dane, tj. długość, szerokość i zanurzenie, czy tylko na zanurzenie? ..... 40
- 3.14. Jeżeli nie mamy udokumentowanych od wnioskodawcy informacji o wietrze i fali, to czy może nam to potwierdzić oświadczeniem? ..... 41
- 3.15. Czy dokumentem potwierdzającym informacje o podstawowych wymiarach i parametrach jednostki pływającej może być uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej ważne do 31 grudnia 2018 r. (skuter wodny z 2003 r.)? ..... 41
- 3.16. Właściciel kupił łódź w Norwegii z lat 70-tych, nie ma żadnej dokumentacji prócz umowy. Co w takiej sytuacji? ..... 41

- 3.17. złożono wniosek o rejestrację pontonu z 2016 r., kupionego na Ukrainie na paragon fiskalny. Na naklejce numer identyfikacyjny jest starty. Co w takim przypadku? ..... 42
- 3.18. Czy jeżeli w dokumentach załączonych do wniosku brakuje informacji „kategorii projektowej”, a we wniosku Wnioskodawca sam określił kat. C i jako powód braku/nieważności deklaracji CE wskazał, że wydanie deklaracji CE nie było wymagane przepisami prawa, można uznać takie podejście za prawidłowe? ..... 42
- 3.19. Nie posiadamy w dokumentacji przedłożonej celem rejestracji jednostki dokumentu potwierdzającego kategorię projektową? Co wtedy? ..... 43
- 3.20. Jeśli skuter nie przekracza długości 7,5 m, ale prawdopodobnie ma silnik o mocy 75 kW (choć nie wynika to z dokumentów – informacja podana przez obsługującego skuter), to czy należy wymagać załączenia przeglądu technicznego? ..... 43
- 3.21. Przy rejestracji skutera wodnego właściciel przedkłada deklarację od producenta z 2000 r. – czy jest jakaś podstawa prawna, aby zobowiązać go do dokonania nowego przeglądu? Nie jest to deklaracja CE. Czy należy przyjąć ten dokument? ..... 44
- 3.22. Czy dokumentem potwierdzającym dane jednostki może być dokument rejestracyjny statku? Skuter wodny został wpisany w 2016 r. do rejestru statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji przez PZMWiN. .... 44
- 3.23. Czy wystarczy oświadczenie wnioskodawcy, że wykonał łódź własnoręcznie? (tutaj brak dowodu własności) ..... 44
- 3.24. Co robić w przypadku, jeśli jednostka ma nadany numer identyfikacyjny, tyle że składa się np. z 12 znaków? Czy można samemu nadać 2 znaki (kod kraju producenta) + łącznik? ..... 45
- 3.25. System REJA24 przy nabyciu wymaga podania danych zbywcy. Co zrobić w sytuacji gdy nabywca nie posiada tych danych? ..... 45
- 3.26. Czy do wniosku mogą być załączane kopie dokumentów? Często wnioskodawca twierdzi, że nie posiada oryginału deklaracji lub faktury ..... 46
- 3.27. Wnioskodawca na potwierdzenie danych o napędzie z wyszczególnionych w rozporządzeniu dokumentów był w posiadaniu instrukcji obsługi w języku angielskim, liczącej 100 stron. Według § 5 ust. 3 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów powinien tę instrukcję przetłumaczyć na język polski. Czy rzeczywiście konieczne jest to tłumaczenie? ..... 46

3.28.	Czy jednostka musi być zarejestrowana jako morska albo śródlądowa, czy może być zarejestrowana także jako jednostka „morska i śródlądowa”?.....	47
4.	Rejestracja a RODO .....	48
4.1.	Czy wystarczy oświadczenie o adresie zamieszkania oraz potwierdzające informacje o właścicielu? Jeżeli ksero/skan dowodu, to czy jakaś jego część (jaka?) winna podlegać anonimizacji? .....	48
4.2.	Co zrobić gdy wnioskodawca kategorycznie odmawia możliwości skanowania dokumentu tożsamości? .....	48
4.3.	Czy organ rejestrujący jest współadministratorem danych osobowych wnioskodawcy? .....	49
5.	Rejestracja a opłata skarbowa.....	50
5.1.	Czy zasadne jest pobieranie opłaty skarbowej od decyzji o przydzieleniu i rezerwacji numeru rejestracyjnego i nazwy jednostki pływającej w budowie (art. 8 ustawy o rejestracji jachtów)? .....	50
5.2.	Czy zasadne jest pobieranie opłaty skarbowej od zaświadczenia o złożeniu wniosku o rejestrację? .....	50
5.3.	Czy zasadne jest pobieranie opłaty skarbowej od decyzji o odmowie wpisania jednostki pływającej do rejestru? .....	51
6.	Rejestracja a prawo cywilne i procedura administracyjna .....	52
6.1.	Jeżeli jednostka była w 1993 r. budowana systemem gospodarczym, przez cztery osoby, a obecnie o jej zarejestrowanie chce wystąpić tylko jedna z osób, to czy jako dowód własności jednostki pływającej można wykorzystać oświadczenie właściciela sporządzone na podstawie art. 28 ust. 5 ustawy? .....	52
6.2.	Jak odnieść się do wniosku o rejestrację pochodzącego od spółki cywilnej?.....	52
6.3.	Jak odnieść się do wniosku o rejestrację pochodzącego od parafii? .....	53
6.4.	Złożono wniosek o rejestrację jachtu, udzielono pełnomocnictwa dwóm osobom – co w takiej sytuacji? .....	53
6.5.	Jak należy stosować k.p.a. przy rejestracji jachtów? .....	53
6.6.	Czy istnieje możliwość wysłania pisma z prośbą o korektę wniosku w przypadku gdy wnioskodawca składa wniosek w formie papierowej? .....	54

6.7.	Czy organ musi „wszystko rzucić”, gdy przyjdzie wnioskodawca, zweryfikować dokumenty i „od ręki” wydać zaświadczenie? .....	54
6.8.	Ile korekt wniosku może wykonywać wnioskodawca? Czy jeśli po pierwszym wezwaniu do korekty uzupełnienie jest dalej niekompletne należy wydać decyzję odmowną? .....	55
6.9.	Czy jeżeli właściciel występuje przez pełnomocnika, to czy przy odbiorze dokumentu rejestracyjnego ma obowiązek okazania oryginału dowodu osobistego właściciela? .....	55
6.10.	Co w sytuacji, kiedy ktoś rozmyślił się z rejestracji, a wniosek złożył elektronicznie? Chce wniosek wycofać, a ustawa o rejestracji tym nie wspomina? .....	56
7.	Rejestracja a dokumenty publiczne .....	57
7.1.	Czy dokument rejestracyjny jachtu jest drukiem ścisłego zachowania? .....	57
7.2.	Jak powinno wyglądać przechowywanie dokumentów rejestracyjnych (warunki, procedury)? .....	57
	Wykaz skrótów .....	59

# Wstęp

Kiedy myślę o „jachtach i jednostkach pływających”, to pierwszym skojarzeniem jest „swoboda i wolność”. Zaraz po nich jest „konieczność zapewnienia bezpieczeństwa”. I oba te cele moim zdaniem widać w przepisach regulujących rejestrację jachtów i jednostek pływających o długości do 24 metrów.

Dla starostów rejestracja jachtów i jednostek pływających w tak szerokim zakresie jest zadaniem nowym. Mam nadzieję, że coraz bardziej oswojonym, czemu ma służyć między innymi niniejsze opracowanie. W niniejszym materiale można znaleźć wnioski dotyczące potrzebnych zmian w przepisach prawa, ale nie jest ona napisana w duchu „życzeniowym” – ma przede wszystkim pomóc rozwiązać problemy organów rejestrujących poprzez zabiegi interpretacyjne.

Publikacja jest pokłosiem szkoleń „Rejestracja jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 metrów”, przeprowadzonych on-line w czerwcu 2021 r. we współpracy Urzędu Morskiego w Szczecinie (część dokumentowa i systemowa), Ministerstwa Infrastruktury (część dokumentowa) oraz Związku Powiatów Polskich (część prawna). Tradycyjnie już mam nadzieję, że przyjdzie nam się jeszcze spotkać stacjonarnie, na żywo, twarzą w twarz.

# 1 | Ustawa o rejestracji

## 1.1. Właściwość

### 1.1.1. Jak kształtuje się właściwość organów przy rejestracji jachtów?

Art. 4 ust. 2 z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m<sup>1</sup> (dalej: „ustawa o rejestracji jachtów”) stanowi o tym, że w celu rejestracji jednostki pływającej właściciel składa wniosek o rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego do wybranego organu rejestrującego. Co prawda art. 21 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego<sup>2</sup> (dalej: „Kodeks postępowania administracyjnego”) jako zasadę określa, że właściwość miejscowa organu administracji jest ustalana na podstawie kryterium miejsca zamieszkania (siedziby) strony, jednak nie wyklucza to, by przepis szczególnie wprowadzał inne kryterium ustalania właściwości miejscowej niż określone w Kodeksie postępowania administracyjnego. Przykładem, poza przywołanym wyżej art. 4 ust. 2 ustawy o rejestracji jachtów, jest art. 24 ust. 2 ustawy z 6 sierpnia 2010 r. o dowodach osobistych<sup>3</sup>, w myśl którego wniosek o wydanie dowodu osobistego może być złożony w organie dowolnej gminy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W obu tych przypadkach właściwość miejscowa odpowiednio starosty i wójta/burmistrza/prezydenta miasta będzie pochodną wyboru dokonanego przez wnioskodawcę. Nie należy także zapominać, że starosta nie jest jedynym organem właściwym rzeczowo do rozpatrywania spraw o rejestrację jachtów. Kompetencje w tym zakresie posiadają również polskie związki sportowe w rozumieniu ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie<sup>4</sup>, czyli dwa związki sportowe, których obszar działania obejmuje cały kraj. Oznacza to, że są właściwe miejscowo do rozpoznania sprawy dla każdego podmiotu.

*Ad rem:* według Słownika języka polskiego PWN „wybrać” to „dokonać wyboru, zdecydować się na kogoś, na coś spośród wielu osób lub rzeczy”<sup>5</sup>. Tym samym na poziomie wykładni językowej można mieć wątpliwości co do sposobu interpretacji przywołanego przepisu ustawy o rejestracji jachtów. Aby interpretacja językowa prowadziła do jednoznacznych rezultatów, ustawodawca powinien użyć w ustawie np. rozróżnienia na „typy organów” albo *explicite* wyłączyć stosowanie właściwości miejscowej Kodeksu postępowania administracyjnego.

<sup>1</sup> t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 1500.

<sup>2</sup> t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 735 z późn. zm.

<sup>3</sup> t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 816 z późn. zm.

<sup>4</sup> t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 1133 z późn. zm.

<sup>5</sup> <https://sjp.pwn.pl/sjp/wybrac;2538621.html> (27.08.2021 r.).



Jednakże z lektury uzasadnienia do projektu ustawy o rejestracji jachtów<sup>6</sup>, czyli podstawowego źródła dla dokonania wykładni celowościowej wynika, że „Zgodnie z art. 4 rejestracji jednostki pływającej dokonuje dowolny organ rejestrujący (a więc starosta, PZŻ lub PZMWiNW), u którego właściciel złoży odpowiedni wniosek (w siedzibie organu lub w formie elektronicznej). Rozwiązanie to przyjęto dla wygody obywateli.”. Nie dość, że mówi się w nim o organie „dowolnym”, a więc „zależnym tylko od własnej woli, nieskrępowanym nakazami ani przepisami”<sup>7</sup>, to jeszcze zwraca się uwagę na „wygodę obywateli”. To szczególnie istotne z uwagi na fakt, że jacht czy jednostka pływająca może znajdować się w części kraju znacznie oddalonej od miejsca zamieszkania wnioskującego o rejestrację.

Trzeba także dodać, że według art. 9 ust. 1 pkt 2 ustawy o rejestracji jachtów organ rejestrujący ma badać m.in. to, czy zgłoszone dane są zgodne ze stanem faktycznym, jeżeli ma w tym względzie uzasadnione wątpliwości. W świetle powyższego stwierdzenia dotyczącego miejsca, w którym znajduje się jacht czy jednostka pływająca wypada zaznaczyć, iż zastosowanie wykładni miejscowej mogłoby w konsekwencji powodować istotne trudności w zrealizowaniu kompetencji z art. 9 ust. 1 pkt 2 ustawy o rejestracji jachtów.

### **1.1.2. Czy należy odesłać zgłoszenie sprzedaży jednostki zarejestrowanej w Systemie REJA24 przez PZŻ do PZŻ?**

Problem dotyka kwestii właściwości organu przy dokonywaniu zawiadomień na podstawie art. 10 ust. 2 ustawy o rejestracji jachtów.

Z jednej strony art. 4 ust. 2 ustawy o rejestracji jachtów stanowi, że w celu rejestracji jednostki pływającej właściciel składa wniosek o rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego do wybranego organu rejestrującego. Z drugiej strony art. 12 ustawy o rejestracji jachtów stanowi jasno – w zakresie nieuregulowanym w ustawie stosujemy wprost Kodeks postępowania administracyjnego. W związku z tym mogą pojawić się wątpliwości co do tego, czy stosować w tym przypadku opisaną szerzej w pytaniu 1.1.1 „dowolną” właściwość, czy właściwość miejscową z art. 21 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Sprawa powinna w przyszłości zostać jednoznacznie rozstrzygnięta na gruncie przepisów ustawy o rejestracji jachtów. Niemniej mając na uwadze motywę szeroko pojętej elastyczności i dowolności, które stały za rozwiązaniami właściwościami na gruncie ustawy o rejestracji jachtów, można według mnie rozciągnąć „dowolną” właściwość z art. 4 ust. 2 ustawy na organy właściwe do odbierania zawiadomień z art. 10 ust. 2 ustawy. Gdyby ustawodawca chciał zawężyć w tym przypadku właściwość organu, użyłby w art. 10 ust. 2 ustawy np. zwrotu „do właściwego organu”.

---

<sup>6</sup> Sejm VIII kadencji, druk nr 2261.

<sup>7</sup> <https://sjp.pwn.pl/sjp/dowolny;2453869.html> (27.08.2021 r.).

## 1.2. Organizacja urzędu

### 1.2.1. Do jakiego wydziału należy przydzielić zadania wynikające z ustawy o rejestracji jachtów: do wydziału komunikacji czy ochrony środowiska?

Zgodnie z art. 32 ust. 2 pkt 6 w związku z art. 35 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym<sup>8</sup> organizację i zasady funkcjonowania starostwa określa regulamin organizacyjny, który uchwała zarząd powiatu. Zatem wskazanie wydziału starostwa, który realizuje zadanie w zakresie rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, jest wynikiem rozstrzygnięcia podjętego przez zarząd powiatu.

Związek Powiatów Polskich nie zajmował konkretnego stanowiska w tej sprawie – mimo tego, że do Biura ZPP napływały pytania w tym zakresie. Takie podejście wynika z tego, że przypisanie zadań do takiej czy innej komórki determinuje specyfika konkretnego urzędu. Odpowiedź nie jest oczywista, szczególnie ze względu na to, że z jednej strony dotychczas zadania związane z rejestracją łodzi do amatorskiego połowu ryb były realizowane przez wydziały ochrony środowiska, a z drugiej ustawa o rejestracji jachtów momentami mocno przypomina ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym<sup>9</sup> (dalej: „Prawo o ruchu drogowym”). Niemniej ze szkoleń przeprowadzonych w czerwcu 2021 r. (o których wspominam we Wstępie) wynika, że zadanie najczęściej przypisane jest do wydziału ochrony środowiska.

### 1.2.2. W starostwie obsługą Systemu REJA24 zajmuje się jedna osoba w Wydziale Ochrony Środowiska. Jest sezon urlopowy, każdy z nas ma obowiązek wzięcia urlopu przynajmniej 10-dniowego. System przewiduje wydanie zaświadczenia po 7 dniach od złożenia wniosku w systemie. Czy jest wyjście z tej sytuacji?

Generalnie – niekoniecznie w kontekście okresu urlopowego, ale przede wszystkim ze względu na możliwość wystąpienia jakichkolwiek zdarzeń losowych – bardzo ryzykowne jest powierzenie obsługi systemu tylko jednej osobie w danym urzędzie. Rejestracja jednostek pływających to jednak proces ciągły i szybki – np. właśnie z uwagi na wydawanie zaświadczeń. Trzeba też zdecydowanie zauważyć, że zapewnienie dostępu do systemu jednej osobie jest w skali kraju stosunkowo rzadkie – według danych Urzędu Morskiego w Szczecinie liczba aktywnych kont pracowników organów rejestrujących wynosiła w końcu czerwca 2021 r. 1316.

---

<sup>8</sup> t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 920 z późn. zm.

<sup>9</sup> t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 450 z późn. zm.

## 1.3. Terminy

### 1.3.1. Jakie terminy określa ustawa o rejestracji jachtów?

Ustawodawca w ustawie o rejestracji jachtów niezbyt często decydował się na technikę polegającą na „sztywnym” określaniu terminów. Niemniej jednak w kilku miejscach mamy do czynienia z uregulowaniem terminów:

- termin 30 dni na wydanie decyzji o wpisaniu do rejestru albo o odmowie wpisania (art. 9 ust. 3 ustawy o rejestracji jachtów);
- termin 30 dni na dokonanie przez właściciela zawiadomienia o zaistnieniu faktu (art. 10 ust. 2 ustawy o rejestracji jachtów);
- termin 14 dni na zwrócenie dokumentu rejestracyjnego – w razie wykreślenia z rejestru z urzędu (art. 11 ust. 3 ustawy o rejestracji jachtów);
- termin 14 dni na udzielenie informacji – w odpowiedzi na zapytanie dotyczące danych w archiwalnych rejestrach (art. 27 ust. 3 ustawy o rejestracji jachtów);
- termin odpowiednio 12, 18 i 30 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy o rejestracji jachtów na zarejestrowanie jednostki pływającej dotychczas zarejestrowanej (art. 28 ust. 2 w związku z ust.1 ustawy o rejestracji jachtów);
- termin 17 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy o rejestracji jachtów na zarejestrowanie jednostki dotychczas niepodlegającej obowiązkowi rejestracji (art. 28 ust. 3 ustawy o rejestracji jachtów);
- termin 17 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy o rejestracji jachtów na uzyskanie dokumentu bezpieczeństwa przez armatora jednostki pływającej (art. 28 ust. 4 ustawy o rejestracji jachtów).

### 1.3.2. Ile czasu na dokonanie rejestracji posiada właściciel po sprowadzeniu jednostki pływającej z zagranicy gdy podlega pod przepisy ustawy o rejestracji jachtów? Co w przypadku gdy przekroczy ten termin?

Pytanie opiera się na analogii do art. 71 ust. 7 Prawa o ruchu drogowym, według którego właściciel pojazdu, niebędącego nowym pojazdem, sprowadzonego z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej jest obowiązany zarejestrować pojazd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w terminie 30 dni od dnia jego sprowadzenia. Ustawa o rejestracji jachtów – mimo wielu analogii do Prawa o ruchu drogowym – nie zna takiego rozwiązania.

W ustawie o rejestracji jachtów nie przewidziano bowiem terminu na zarejestrowanie jednostki sprowadzonej z zagranicy. Na właścicielu ciąży jednak generalny obowiązek dokonania rejestracji, wynikający z art. 3 ust. 1 ustawy o rejestracji jachtów. Do tego według art. 19 ust. 1 pkt 1 właściciel jednostki pływającej, który nie dopełnia obowiązku rejestracji, o którym mowa w art. 3 ust. 1, podlega karze grzywny. Katalog czynów, które podlegają karze grzywny, jest zresztą szerszy – tworzy go cały przepis art. 19 ust. 1 ustawy o rejestracji jachtów. Natomiast co do nakładania kar grzywny w trybie ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeksu postępowania

w sprawach o wykroczenia<sup>10</sup>, to w świetle art. 19 ust. 3 ustawy o rejestracji jachtów prawo do nakładania grzywien za czyny określone w ust. 1 w drodze mandatu karnego mają:

- 1) uprawnieni pracownicy terenowego organu administracji morskiej;
- 2) uprawnieni pracownicy terenowego organu administracji żeglugi śródlądowej;
- 3) funkcjonariusze Policji;
- 4) funkcjonariusze Straży Granicznej.

Trzeba też pamiętać o konsekwencjach braku rejestracji na gruncie np. ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej<sup>11</sup> (dalej: „ustawa o żegludze śródlądowej”). Według jej art. 15 ust. 1 pkt 1 żeglugę na polskich śródlądowych drogach wodnych może uprawiać statek polski – a zgodnie z art. 4 ust. 6 ustawy o rejestracji jachtów z chwilą zarejestrowania jednostka pływająca uzyskuje polską przynależność, natomiast dokument rejestracyjny jest dowodem polskiej przynależności jednostki pływającej.

Wspomniałem wcześniej, że katalog czynów, za które może zostać nałożona grzywna obejmuje cały art. 19 ust. 1 ustawy o rejestracji jachtów. Według tego przepisu karze podlega właściciel jednostki pływającej, który

- 1) nie dopełnia obowiązku rejestracji, o którym mowa w art. 3 ust. 1;
- 2) (uchylony);
- 3) nie dopełnia obowiązku przekazania zawiadomienia zgodnie z art. 10 ust. 2;
- 4) podaje organowi rejestrującemu nieprawdziwe informacje dotyczące wymiarów jednostki pływającej, różniące się od wymiarów faktycznych o więcej niż 30 cm;
- 5) podaje organowi rejestrującemu nieprawdziwe informacje dotyczące mocy napędu mechanicznego, różniące się od mocy nominalnej o więcej niż 2 kW lub o więcej niż 10%, w zależności od tego, która wartość jest większa;
- 6) nie dopełnia obowiązku zwrotu dokumentu rejestracyjnego zgodnie z art. 11 ust. 3.

W związku z powyższym w mojej ocenie niezbędne jest nawiązanie współpracy – zasadniczo – z właściwą komórką Policji w powiecie. Często może być bowiem tak, że podmioty uprawnione do nakładania grzywien w ogóle nie zdają sobie sprawy z takiego uprawnienia. Co do tego, na ile i jak szybko powinny „wkroczać do akcji” podmioty uprawnione do nałożenia grzywny, to ustawodawca nie daje żadnych wytycznych w tym zakresie, trudno też mówić na ten moment o jakiejś ugruntowanej praktyce.

---

<sup>10</sup> t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 457 z późn. zm.

<sup>11</sup> t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 1863 z późn. zm.

## **1.4. Zawiadomienia o zbyciu**

### **1.4.1. Czy obowiązek zawiadomienia o zbyciu lub nabyciu w terminie 30 dni dotyczy tylko jednostek zarejestrowanych w rejestrze obsługiwany przez System REJA24, czy też wcześniejszych rejestrów, w tym zagranicznych również? Czy obowiązek dotyczy tylko jednostek używanych, czy nowych również?**

Zgodnie z art. 10 ust. 2 ustawy o rejestracji jachtów właściciel zarejestrowanej jednostki pływającej jest obowiązany zawiadomić organ rejestrujący, w terminie nieprzekraczającym 30 dni od dnia zaistnienia danego faktu, o zbyciu lub nabyciu jednostki lub o zmianie stanu faktycznego wymagającej zmiany danych zamieszczonych w rejestrze, w szczególności zmianie stanu faktycznego wymagającej wykreślenia jednostki z rejestru.

Co do pierwszego pytania, to obowiązek dotyczy jednostek zarejestrowanych w systemie REJA24. Jest tak m.in. dlatego, że ustawodawca w przywołanym przepisie wskazuje na „organ rejestrujący”, „rejestr” i przede wszystkim „właściciela zarejestrowanej jednostki”. Zarejestrowana jednostka to – opierając się na art. 4 ust. 1 ustawy o rejestracji jachtów – jednostka wpisana do rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, której organ rejestrujący nadał numer rejestracyjny i dla której wydał dokument rejestracyjny. W konsekwencji nie chodzi tutaj o jednostki zarejestrowane w innych rejestrach, w tym w zagranicznych.

Natomiast odnosząc się do kwestii jednostek używanych i nowych trzeba wskazać, że dla zastosowania przepisu art. 10 ust. 2 ustawy o rejestracji jachtów nie jest istotne to, czy jednostka jest używana, czy nowa. Kluczowe jest to, czy mamy do czynienia z jednostką zarejestrowaną.

### **1.4.2. Czy brak zawiadomienia o zbyciu jednostki blokuje przyjęcie zawiadomienia o nabyciu?**

Nie, ustawodawca w ustawie o rejestracji jachtów nie przewidział takiego mechanizmu. Jest to analogia do Prawa o ruchu drogowym – tam również brak zgłoszenia zbycia przez zbywcę nie blokuje jakkolwiek „ruchów” nabywcy. Jest to rozwiązanie o tyle zrozumiałe, że zazwyczaj to nabywca wykazuje się dużo większą aktywnością, a zbywca nie traktuje swojego obowiązku w sposób priorytetowy, co nikogo nie dziwi.

### **1.4.3. Czy do zawiadomienia o zbyciu jednostki pływającej interesant musi dołączyć (zwrócić) dokument rejestracyjny?**

Nie, nie ma takiego obowiązku. Akurat w tej sytuacji sposób postępowania jest analogiczny jak w przypadku rejestracji pojazdów na podstawie Prawa o ruchu drogowym. Dokument przekazywany jest nabywcy, na co zresztą wskazuje redakcja art.

10 ust. 2 i 3 ustawy o rejestracji jachtów – gdyż to nabywca, tj. aktualny właściciel wraz z zawiadomieniem o nabyciu jednostki i zmianie stanu faktycznego wymagającej zmiany danych zamieszczonych w rejestrze składa wnioski o zmianę danych w rejestrze i wydanie dokumentu rejestracyjnego, do którego dołącza dokument rejestracyjny.

## 1.5. Dokumenty

### 1.5.1. Jeśli następuje wymiana dowodu rejestracyjnego, co należy zrobić z dokumentem pierwotnym? Czy organ ma obowiązek odebrać stary dokument rejestracyjny przy zmianie danych w rejestrze wymagających zmiany dowodu rejestracyjnego?

Przepisy prawa dotyczące rejestracji jachtów jakkolwiek nie regulują tej kwestii. Brak też odpowiednich wskazań np. w rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 stycznia 2011 r. w sprawie instrukcji kancelaryjnej, jednolitych rzeczowych wykazów akt oraz instrukcji w sprawie organizacji i zakresu działania archiwów zakładowych<sup>12</sup>.

Niemniej jeżeli mamy do czynienia z „wymianą dowodu rejestracyjnego”, czyli działaniem na podstawie art. 10 ustawy o rejestracji jachtów, to według ust. 3 tego artykułu w przypadku zawiadomienia o zmianie stanu faktycznego wymagającego zmiany danych zamieszczonych w rejestrze właściciel jednostki pływającej składa wnioski o zmianę danych w rejestrze i wydanie dokumentu rejestracyjnego, do którego dołącza dokument rejestracyjny. W takiej sytuacji „stary” dokument rejestracyjny powinien zostać dołączony do akt sprawy prowadzonej na podstawie ww. wniosku. Albowiem w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 17 kwietnia 2020 r. w sprawie rejestracji jachtów<sup>13</sup> (dalej: „rozporządzenie w sprawie rejestracji jachtów”) § 2 ust. 4 stanowi jedynie, że w przypadku złożenia wniosku o rejestrację w postaci papierowej po zweryfikowaniu spełnienia wymagań, o których mowa w art. 6 ust. 1-3 ustawy, organ rejestrujący sporządza cyfrowe odwzorowania wniosku oraz załączników, a następnie zwraca wnioskodawcy dokumentację papierową. Jeżeli nastąpią kiedyś zmiany w rozporządzeniu – i wskazany przepis obejmie także „przerejestrowanie”, to dokument rejestracyjny będzie należało zwrócić wnioskodawcy.

---

<sup>12</sup> Dz.U. Nr 14, poz. 67.

<sup>13</sup> Dz.U. z 2020 r., poz. 763.

**1.5.2. Jako organ rejestrujący przy rejestracji jachtów korzystamy z druków udostępnionych na stronie Urzędu Morskiego w Szczecinie. Wniosek o rejestrację jednostki pływającej jest bardzo rozbudowany; klienci widząc taki wniosek wpadają w popłoch, nie wiedzą jak go wypełnić. Proszę zatem o informację czy wnioski Urzędu Morskiego są obowiązujące dla wszystkich, a jeśli nie, to czy organy rejestrujące mogą tworzyć samodzielnie wnioski o rejestrację?**

Wzory wniosków nie są określone w drodze rozporządzenia, w związku z czym ich stosowanie jest nieobowiązkowe. Co do tworzenia wzorów wniosków, to tak, jest taka możliwość – choć trzeba mieć na uwadze co najmniej dwie kwestie.

Po pierwsze, rozbudowany wzór wniosku wynika m.in. z tego, co postanowił ustawodawca w art. 6 ustawy o rejestracji jachtów. Stąd też każda próba stworzenia własnego wzoru wniosku musi mieć na uwadze to, aby nie dołożyć organowi pracy, tj. aby wniosek był kompletny – i nie powodował, że organ rejestrujący musi wzywać wnioskodawcę do uzupełnienia braków. A po drugie: rejestr prowadzony jest w formie teleinformatycznej, stąd też tym bardziej niezbędne jest uzyskanie przez organ rejestrujący wszelkich niezbędnych informacji.

**1.5.3. Czy zaświadczenie można wystać pocztą?**

W przypadku złożenia wniosku papierowego – nie ma najmniejszych przeszkód. Natomiast w przypadku wniosków złożonych elektronicznie w Systemie REJA24 zaświadczenia są wysyłane tylko elektronicznie – poprzez System.

Trzeba jednak pamiętać o tym, że w zaświadczeniu generowanym dla wniosku złożonego papierowo widnieje:

- a) data obioru zaświadczenia przez Interesanta,
- b) miejsce na podpis – kwitujący odbiór zaświadczenia.

Ponadto skan zaświadczenia musi być dołączony do systemu, celem rozpoczęcia produkcji dokumentu przez PWPW. Przy wystaniu zaświadczenia pocztą nie będzie potwierdzenia odbioru zaświadczenia – chyba że OR dołączając będzie również zwrotkę (o ile będzie to list polecony).

## **1.6. Oznakowanie**

**1.6.1. Jaka jest różnica pomiędzy numerem HIN a numerem INI?**

Różnica ta wynika z przepisów ustawy o rejestracji jachtów i jej „słowniczka”. Według art. 2 pkt 9 „numer identyfikacyjny” to numer identyfikacyjny jednostki pływającej nadany przez producenta i umieszczony na kadłubie tej jednostki zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 12 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny

zgodności nadzoru rynku<sup>14</sup>, w szczególności numer HIN (Hull Identification Number), numer CIN (Craft Identification Number), numer WIN (Watercraft Identification Number). I to sytuacja „podstawowa”, natomiast w przypadku, w którym jednostka pływająca nie posiada numeru identyfikacyjnego, to podczas pierwszej rejestracji w Rzeczypospolitej Polskiej zostanie jej nadany indywidualny numer identyfikacyjny (INI), co wynika z art. 2 pkt 10 ustawy o rejestracji jachtów. W konsekwencji numer INI „wchodzi do akcji” wtedy, gdy jednostka nie posiada numeru identyfikacyjnego, np. numeru HIN.

Warto w tym miejscu także dodać, że aplikacja REJA24 wymaga numeru identyfikacyjnego zgodnego z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylającą dyrektywę 94/25/WE<sup>15</sup> oraz wydanym do niej rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/1 z dnia 3 stycznia 2017 r. dotyczącym procedur identyfikacji jednostek pływających zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych<sup>16</sup>. Szczególnie ten drugi akt – ze względu na jego istotę i związaną redakcję – polecam uwadze wszystkich odpowiedzialnych za rejestrację jachtów.

### **1.6.2. Czy w przypadku braku numeru identyfikacyjnego i nadania go przez organ rejestrujący właściciel łodzi jest zobowiązany do umieszczenia tabliczki z nadanym przez organ numerem na swojej jednostce? Czy istnieją przepisy, które regulują jak należy umieścić na jednostce numer INI?**

Oznakowanie jednostki numerem INI miało nastąpić w drodze oznakowania kontrolnego. Jednak – jak wskazano w odpowiedzi na pytanie 1.6.3 – przepisy dotyczące oznakowania kontrolnego zostały usunięte z ustawy o rejestracji jachtów w drodze jej nowelizacji (jeszcze przed wejściem w życie ustawy o rejestracji jachtów). W konsekwencji właściciel jednostki pływającej nie ma obowiązku oznakowania jej numerem INI i przepisy nie przewidują żadnego oznakowania tym numerem.

### **1.6.3. Jak kształtuje się obowiązek wydawania oznakowania kontrolnego?**

Organ rejestrujący nie wydaje oznakowania kontrolnego. Pierwotnie w ustawie o rejestracji jachtów znajdował się przepis art. 4 ust. 4 w pierwotnym brzmieniu, według którego dokonując rejestracji jednostki pływającej organ miał wydawać oznakowanie kontrolne. Jednak ustawodawca poprzez art. 9 pkt 2 lit. b ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw<sup>17</sup> uchylił ten obowiązek. Zatem przepis art. 4 ustawy o rejestracji jachtów w brzmieniu aktualnie obowiązującym jakkolwiek nie wspomina o oznakowaniu kontrolnym. Stąd też w obecnym stanie prawnym pytanie jest niezasadne.

<sup>14</sup> t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 514 z późn. zm.

<sup>15</sup> Dz.Urz.UE 2013 Nr L 2013 354/90.

<sup>16</sup> Dz.Urz.UE 2017 Nr L 1/1.

<sup>17</sup> Dz.U. z 2019 r., poz. 1716.



#### **1.6.4. Jaki organ wydaje oznakowanie dla jednostek, które nie podlegają obowiązkowi rejestracji?**

Generalnie przepisy zarówno ustawy o żegludze śródlądowej, jak i ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski<sup>18</sup> (dalej: „Kodeks morski”) nakazują oznakowanie wszystkich jednostek, niezależnie od wielkości i tego, czy podlegają obowiązkowi rejestracji. Oznakowanie to powinno być wykonane przez właściciela (nie jest wydawane przez organ). Właściwe przepisy to w przypadku ustawy o żegludze śródlądowej § 2.01 i 2.02 załącznika – Przepisy żeglugowe na śródlądowych drogach wodnych do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych<sup>19</sup>, a w przypadku Kodeksu morskiego: art. 12 § 1 i 2a.

### **1.7. Armator**

#### **1.7.1. Jaka jest zasadnicza różnica pomiędzy armatorem a właścicielem?**

Każdy właściciel może być armatorem, ale nie każdy armator musi być właścicielem statku. Zgodnie bowiem z art. 7 Kodeksu morskiego armatorem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym. Natomiast w świetle art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy o żegludze śródlądowej armator to właściciel statku lub osoba, która uzyskała od właściciela tytuł prawny do władania statkiem we własnym imieniu. Warto pamiętać o tym, że jak stanowi art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy o rejestracji jachtów, wniosek o rejestrację musi zawierać informacje o właścicielu i współwłaścicielach oraz armatorze, jeżeli nie jest nim właściciel.

#### **1.7.2. Czy spółka cywilna może być armatorem?**

Odpowiedź w tym przypadku jest jeszcze bardziej zawiła niż w odniesieniu do właściciela (pytanie 6.2). Ustawa o rejestracji jachtów nie zawiera definicji „armatora”, stąd też należy jej poszukiwać w ustawach regulujących podobną materię. Definicja z art. 5 pkt 2 ustawy o żegludze śródlądowej ujmuje armatora jako właściciela statku lub osobę, która uzyskała od właściciela tytuł prawny do władania statkiem we własnym imieniu. Określenie „osoba” jest tutaj co najmniej niefortunne i może prowadzić do skrajnie różnych interpretacji.

Próbując dojść do interpretacji dopuszczających spółkę cywilną jako armatora należy zaznaczyć, że w art. 20 ust. 1 pkt 8 ustawy o żegludze śródlądowej wskazano, iż do ksiąg rejestrowych rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej wpisuje się oznaczenie i adres armatora statku wraz z numerem identyfikacyjnym REGON nadanym podmiotowi przez urząd statystyczny oraz oznaczeniami kodowymi adresu przyjętymi w krajowym rejestrze urzędowym podziału

<sup>18</sup> t.j. Dz.U. z 2018 r., poz. 2175 z późn. zm.

<sup>19</sup> Dz.U. Nr 212, poz. 2072.

terytorialnego kraju „TERYT”, a w wypadku braku numeru identyfikacyjnego REGON wpisuje się numer PESEL.

Numer identyfikacyjny REGON jest nadawany również spółce cywilnej, a „władanie we własnym imieniu” nie oznacza „bycia właścicielem”, stąd też w mojej ocenie – w oparciu o treść ustawy o żegludze śródlądowej – armatorem może być także spółka cywilna. Jest to jednak pogląd autora i jeżeli nie pojawiają się żadne przeszkody, bezpieczniejszym jest przyjęcie węższej interpretacji, tj. ograniczającej „armatora” do „wspólników spółki cywilnej”.

## **1.8. Dawne rejestry**

### **1.8.1. Co z numerami rejestracyjnymi nadanymi przez starostów przed wejściem w życie ustawy o rejestracji jachtów?**

W kontekście zadanego pytania kluczowy jest art. 28 ust. 1 ustawy o rejestracji jachtów. Jak stanowi ten przepis, wpisy do rejestrów oraz dokumenty rejestracyjne wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność w przypadku:

- 1) wpisów do rejestrów dokonanych oraz dokumentów wydanych do dnia 1 stycznia 2000 r. – przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;
- 2) wpisów do rejestrów dokonanych oraz dokumentów wydanych do dnia 1 stycznia 2006 r. – przez okres 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;
- 3) wpisów do rejestrów dokonanych oraz dokumentów wydanych po dniu 1 stycznia 2006 r. – przez okres 30 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Tym samym skoro zachowują ważność zarówno wpisy do rejestrów, jak i dokumenty rejestracyjne, to trudno jest stwierdzić, że numery rejestracyjne straciły ważność – o ile numer rejestracyjny był wskazany w rejestrze lub w dokumencie rejestracyjnym.

### **1.8.2. Co po 1 sierpnia 2021 r. dla tych właścicieli, którzy rejestrowali jednostki do dnia 1 stycznia 2000 r.?**

Podstawowym skutkiem jest oczywiście utrata ważności wpisów do rejestrów oraz dokumentów rejestracyjnych. Ponadto jeżeli właściciele nie zarejestrowali jednostek w nowym rejestrze w wyznaczonym terminie, to mogą być na nich nakładane grzywny z tytułu niedopełnienia obowiązku rejestracji w oparciu o art. 19 ustawy o rejestracji jachtów. Zatem osoby takie powinny niezwłocznie zarejestrować jednostkę – z tym, że w takim przypadku będą musiały wnieść opłatę za rejestrację w pełnej wysokości i nie będą miały prawa do zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego.

### **1.8.3. Jak długo jest ważny dokument rejestracyjny statku? Właściciel nie posiada deklaracji CE (rok produkcji 2003 r.), statek wodny został wpisany w 2016 r. do rejestru statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji przez PZMWiNW.**

W takiej sytuacji dokument rejestracyjny statku ważny jest do 1 lutego 2023 r. – zgodnie z art. 28 ust. 1 pkt 3 ustawy o rejestracji jachtów. Przed upływem tego terminu właściciel powinien złożyć wniosek o rejestrację na podstawie art. 28 ust. 2 przywołanej ustawy. W tym przypadku dokument rejestracyjny z 2016 r. będzie mógł potwierdzić moc napędu – na podstawie § 5 ust. 1 pkt 4 lit. b w zw. z § 4 pkt 4 lit. c z rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów.

Natomiast dokument rejestracyjny wydany przez PZMWiNW może być dokumentem potwierdzającym dane, w każdym przypadku, w którym rozporządzenie w sprawie rejestracji dopuszcza dokument, o którym mowa w § 4 pkt 4 lit. c tegoż rozporządzenia (czyli w wielu).

### **1.8.4. Co w przypadku jeśli do organu wpłynęły wnioski o wyrejestrowanie jednostki pływającej zarejestrowanej na podstawie starych przepisów. Czy organ może wyrejestrować jednostkę?**

Pytanie napłynęło z jednego ze starostw, stąd też przyjmuję, że organem jest starosta. Jak wiadomo art. 28 ust. 1 ustawy o rejestracji jachtów zachował przejściowo ważność dotychczasowych wpisów do rejestrów oraz dokumentów rejestracyjnych – jednak to za mało do wysnucia wniosku, że można wyrejestrować jednostkę. Jak wskazuje się w orzecznictwie sądownoadministracyjnym w kontekście podstaw do wydania decyzji administracyjnych: „Podstawą do wydania decyzji administracyjnej jest zarówno przepis administracyjnego prawa materialnego jak i prawa procesowego. Wskazując przepis art. 104 § 1 k.p.a., należało powołać także przepis prawa materialnego. Obowiązek spełnienia tego wymogu jest podyktowany obowiązującą zasadą praworządności wynikającą przede wszystkim z art. 7 Konstytucji RP, ale także art. 6 k.p.a. Organy administracji publicznej mają obowiązek działać na podstawie i w granicach prawa. Oznacza to, że jeżeli ten organ nie posiada podstawy prawnej (materialnej czy też procesowej) do wydania decyzji administracyjnej, nie może jej wydać. Nawet jeżeli uczyniłby to, wówczas taka decyzja byłaby obciążona kwalifikowaną wadą prawną (brakiem podstawy prawnej), o której mowa w art. 156 § 1 pkt 2 k.p.a., która następnie podlegałaby stwierdzeniu nieważności”<sup>20</sup>.

W tym kontekście kluczowe jest brzmienie przepisów ustawy z dnia 18 kwietnia 1985 r. o rybactwie śródlądowym<sup>21</sup> (dalej: „ustawa o rybactwie śródlądowym”) – i przepisy dotyczące rejestracji. Ustawa o rejestracji jachtów uchyliła art. 20 ust. 3 ustawy o rybactwie śródlądowym, według którego rejestrację sprzętu pływającego służącego do połowu ryb prowadził starosta. Tym samym starosta nie ma

<sup>20</sup> Postanowienie Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 9 sierpnia 2021 r., II SaB/Po 93/21, CBOSA.

<sup>21</sup> t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 2168 z późn. zm.

materialnoprawnej podstawy do dokonania wykreślenia z rejestru. Ponadto jak wiadomo po upływie ustawowych terminów rejestracja w dotychczasowym rejestrze wygaśnie z mocy prawa.

Warto również pamiętać o tym, że w Systemie REJA24 możliwe jest zarejestrowanie wniosku o wykreślenie jednostki tylko dla tych jednostek, które widnieją już w rejestrze jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m.

## 1.9. Opłaty

### 1.9.1. Czy jeśli następuje pierwsza rejestracja w nowym rejestrze, to opłata zawsze wynosi 80 zł (nawet jak jednostka była zarejestrowana na podstawie zmienionych przepisów)?

Nie, jednostki dotychczas zarejestrowane są objęte preferencyjną opłatą. Według § 4 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 7 lutego 2020 r. w sprawie wysokości opłat związanych z rejestracją jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m<sup>22</sup> (dalej: „rozporządzenie w sprawie wysokości opłat”) za rozpatrzenie wniosku o rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego w przypadku, o którym mowa w art. 28 ust. 2 ustawy o rejestracji jachtów, pobiera się opłatę w wysokości 60 zł. Właściciel jednostki pływającej, zarejestrowanej zgodnie z dotychczasowymi przepisami, która podlega obowiązkowi rejestracji, o którym mowa w art. 3 ust. 1, ma obowiązek ją zarejestrować przed upływem terminu ważności dokumentu rejestracyjnego określonego w ust. 1. Warto zauważyć, że w takim przypadku nie stosuje się przepisów art. 18 ust. 7-9 ustawy, czyli dotyczących przekazywania i dochodzenia części opłaty za rozpatrzenie wniosku w wysokości 10 zł, stanowiącej niepodatkową należność budżetu państwa o charakterze publicznoprawnym. Jeżeli jednak jednostka będzie rejestrowana po upływie ważności dotychczasowego dokumentu rejestracyjnego, to właściciel poniesie opłatę w pełnej wysokości.

### 1.9.2. Po zaksięgowaniu wpłaty do wniosku o zarejestrowanie łodzi i przelaniu 10 zł na konto wojewody wnioskodawca chce wycofać wniosek z powodów osobistych. Czy opłata podlega zwrotowi i jak odzyskać część należną Skarbowi Państwa?

Odpowiadając na pierwszą część pytania – tak, gdyż art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy o rejestracji jachtów stanowi o opłacie za rozpatrzenie wniosku o rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego. W związku z tym, jeżeli nie przystąpiono do rozpatrywania wniosku, to opłata podlega zwrotowi.

Co do drugiej części pytania, to sprawa jest – mimo swej prostoty – zawiła na gruncie przepisów prawa, niemniej równocześnie nimi uregulowana. I tak: według art. 18 ust. 7 ustawy o rejestracji jachtów część opłaty za rozpatrzenie wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1-3, w wysokości 10 zł, stanowi niepodatkową należność budżetu państwa

---

<sup>22</sup> Dz.U. z 2020 r., poz. 248.

o charakterze publicznoprawnym w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych<sup>23</sup> (dalej: „ustawa o finansach publicznych”). Ustawa o finansach publicznych w art. 67 stanowi, że do spraw dotyczących należności, o których mowa w art. 60 (czyli niepodatkowych należności budżetowych), nieuregulowanych niniejszą ustawą stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego i odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa<sup>24</sup> (dalej: „Ordynacja podatkowa”). W Dziale III Ordynacji podatkowej znajdują się przepisy dotyczące nadpłat podatku, które należy odpowiednio zastosować do nadpłaconych niepodatkowych należności budżetowych, w tym w szczególności art. 75 dotyczący wniosku o stwierdzenie nadpłaty podatku – w tym przypadku nadpłaty niepodatkowej należności budżetowej.

## 1.10. Chwila muzyki, czyli logiki

Ustawodawca w ustawie o rejestracji jachtów bardzo często korzysta ze spójnika „lub”. W logice jest to alternatywa zwykła, której maczyca przedstawia się następująco:

<b>p</b>	<b>q</b>	<b>p v q</b>
1	1	1
1	0	1
0	1	1
0	0	0

Uwagi:

- „0” to oznaczenie fałszu.
- „1” to oznaczenie prawdy.
- „v” to oznaczenie „lub”.

Jak wskazuje się w literaturze: „Aby alternatywa zwykła była prawdziwa, wystarczy, by chociaż jedno z jej zdań składowych było prawdziwe. Prawdziwe jest więc zdanie »Samoloty latają w dzień lub w nocy«, a także zdanie »Odwołanie darowizny następuje przez złożone obdarowanemu na piśmie lub przez oświadczenie ustne złożone w obecności świadków«. W pierwszym z nich oba zdania złączone alternatywą zwykłą są prawdziwe. W drugim zdaniu prawdziwe jest jedynie pierwsze ze zdań. Prawdziwe jest również zdanie »Darowiznę nieruchomości sporządza się na piśmie lub aktem notarialnym«. W zdaniu tym prawdziwe jest bowiem drugie z nich. Natomiast fałszywe jest zdanie stwierdzające, że »Każda pożyczka jest stwierdzona pismem lub aktem notarialnym«. W tym zdaniu oba zdania złączone alternatywą zwykłą są fałszywe, ponieważ pożyczka nie musi być stwierdzana aktem notarialnym, a brak formy pisemnej nie powoduje nieważności umowy”<sup>25</sup>.

<sup>23</sup> t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 305 z późn. zm.

<sup>24</sup> t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 1540.

<sup>25</sup> J. Petzel, *Rachunek zdań [w:] Logika dla prawników*, A. Malinowski (red.), S. Lewandowski, H. Machińska, J. Petzel, Warszawa 2002, s. 100.

## 2 | Kto i co może zarejestrować?

### 2.1. Czy właściciel jednostki pływającej, który nie mieszka w Polsce i nie jest obywatelem polskim może zarejestrować jednostkę w systemie REJA24?

Sprawa ta nie jest wprost przesądzona w żadnym przepisie ustawy o rejestracji jachtów, przy czym znalezienie odpowiedzi (twierdzącej odpowiedzi) nie wymaga skomplikowanych zabiegów interpretacyjnych. Na gruncie przepisów ustawy nie istnieją przeciwwskazania w zakresie rejestracji przez osobę niemieszkałą w Polsce i niebędącą obywatelem polskim – wręcz przeciwnie, ustawa o rejestracji jachtów daje temu wyraz np. w art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. a tiret drugie i trzecie. Według tych przepisów wniosek o rejestrację w zakresie informacji o właścicielu i współwłaścicielach oraz armatorze, jeżeli nie jest nim właściciel, ma zawierać:

- PESEL albo datę i wskazanie miejsca urodzenia, jeżeli numer PESEL nie został nadany – w przypadku osób fizycznych oraz
- NIP w przypadku osób prawnych oraz jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej albo inny odpowiedni identyfikator – w przypadku podmiotów zagranicznych; należy jednak pamiętać, że wnioskodawca musi wskazać w takim przypadku adres do doręczeń na terytorium RP.

### 2.2. Co z jednostkami, które chciałyby zarejestrować wojsko – konkretnie jednostkami służącymi do szkoleń?

Co do zasady rejestracji w rejestrze podlegają jednostki morskie przeznaczone wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji oraz śródlądowe jednostki przeznaczone lub używane do uprawiania sportu lub rekreacji i do połowu ryb. Rejestracji podlega również jacht komercyjny, przeznaczony lub używany w żegludze morskiej lub w żegludze śródlądowej, wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, w ramach prowadzenia działalności polegającej m.in. na odpłatnym wykonywaniu rejsów szkoleniowych – o ile w ramach tej działalności nie jest używany do przewozu więcej niż 12 pasażerów. Zatem żeby owa jednostka była jednostką pływającą w rozumieniu ustawy o rejestracji jachtów, to zgodnie z art. 1 ust. 1 w zw. z art. 2 pkt 4 ustawy musiałaby być wykorzystywana do odpłatnego wykonywania rejsów szkoleniowych i do tego nie być używana do przewozu więcej niż 12 pasażerów.

Warto zwrócić w tym miejscu uwagę na to, iż pasażer to nie to samo, co osoba. Albowiem według art. 5 pkt 10c ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim<sup>26</sup> pasażer to każda osoba, z wyjątkiem:

- a) kapitana i członków załogi lub innych osób zatrudnionych na statku lub wykonujących zadania na statku dla jego potrzeb,
- b) dziecka w wieku poniżej jednego roku życia.

Idąc dalej, zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy, jeżeli byłaby dłuższa niż 7,5 lub miała napęd mechaniczny o mocy większej niż 15 kW, podlegałaby obowiązkowi rejestracji. Jeżeli nie wpisywałaby się w obowiązek rejestracji, to mogłaby być zarejestrowana w oparciu o wniosek złożony na podstawie art. 3 ust. 3 ustawy o rejestracji jachtów, o ile z innych przepisów nie wynikałby obowiązek rejestracji w innym rejestrze – i byłaby to oczywiście jednostka o długości do 24 metrów.

### **2.3. Czy jednostka ratownicza OSP podlega obowiązkowej rejestracji? Czy jest zwolniona z obowiązku rejestracji?**

Odpowiadając wypada zacząć od art. 1 ust. 1 ustawy o rejestracji jachtów, który powinien rozwiązać wszelkie wątpliwości. Według przywołanej regulacji przepisy ustawy o rejestracji jachtów stosuje się do następujących jednostek pływających o długości do 24 m:

- 1) statków morskich przeznaczonych lub używanych do uprawiania sportu lub rekreacji:
  - a) jachtów rekreacyjnych,
  - b) jachtów komercyjnych;
- 2) statków żeglugi śródlądowej przeznaczonych lub używanych do uprawiania sportu lub rekreacji lub połowu ryb:
  - a) jachtów rekreacyjnych,
  - b) jachtów komercyjnych,
  - c) jednostek pływających używanych do połowu ryb.

Tym samym jednostek ratowniczych OSP nie trzeba było zwalniać z obowiązku rejestracji w ramach art. 3 ust. 2 ustawy o rejestracji jachtów, gdyż przepisy ustawy w ogóle nie znajdują zastosowania do tego typu jednostek.

---

<sup>26</sup> t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 680 z późn. zm.

## 2.4. Czy jednostka pływająca (jacht) do celów szkoleniowych i ratowniczych podlega rejestracji?

Do odpowiedzi na to pytanie trzeba spojrzeć na sprawę od strony pozytywnej i negatywnej. Pozytywnej, czyli z perspektywy tego, jakie jednostki podlegają rejestracji oraz negatywnej, czyli przez pryzmat tych jednostek, które są wyłączone spod obowiązku rejestracji.

Według art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o rejestracji jachtów obowiązkowi rejestracji podlega... jacht. Ustawodawca zdefiniował jacht między innymi jako jacht rekreacyjny oraz jacht komercyjny (art. 2 pkt 2 ustawy o rejestracji jachtów). Jacht komercyjny to statek przeznaczony lub używany w żegludze morskiej lub w żegludze śródlądowej wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji w ramach prowadzenia działalności polegającej np. na odpłatnym wykonywaniu rejsów szkoleniowych – o ile w ramach tej działalności nie jest używany do przewozu więcej niż 12 pasażerów (art. 2 pkt 4 lit. b ustawy o rejestracji jachtów; ponadto patrz na uwagi dotyczącej pasażerów w odpowiedzi na pytanie 2.2).

Równocześnie w świetle art. 3 ust. 2 ustawy o rejestracji jachtów obowiązkowi rejestracji nie podlega:

- 1) jednostka pływająca przeznaczona wyłącznie do regat i zawodów sportowych, posiadająca klasę regatową i ważny certyfikat wydany przez polski związek sportowy albo podmiot właściwy dla państwa bandery jachtu oraz regatowa łódź wioślowa;
- 2) jednostka pływająca napędzana wyłącznie siłą ludzkich mięśni;
- 3) deska surfingowa, deska z żaglem lub inna podobna jednostka pływająca.

W konsekwencji kluczowe jest to, czy jacht służy do wykonywania rejsów szkoleniowych o charakterze odpłatnym i czy nie przewozi w ramach tej działalności więcej niż 12 pasażerów – jeśli tak, to podlega obowiązkowi rejestracji.

## 2.5. Co z jednostkami pływającymi do amatorskiego połowu ryb? Czy wszystkie podlegają rejestracji (art. 20 ust. 2 ustawy o rybactwie śródlądowym), czy tylko te powyżej 7,5 m lub o napędzie powyżej 15 kW (art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o rejestracji jachtów)?

Odpowiedź na zadane pytanie nie budzi kontrowersji, choć przepisy prawa mogłyby tę kwestię regulować bardziej jednoznacznie i precyzyjnie. Niejasności wynikają z tego, że art. 20 ust. 2 ustawy o rybactwie śródlądowym<sup>27</sup> odsyła do ustawy o żegludze śródlądowej: sprzęt pływający służący do połowu ryb podlega obowiązkowi oznakowania i rejestracji zgodnie z zasadami określonymi w ustawie o żegludze śródlądowej. Przechodząc na grunt ustawy o żegludze śródlądowej trzeba najpierw zaznaczyć, że jednostka pływająca używana do amatorskiego

<sup>27</sup> t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 2168 z późn. zm.



połowu ryb, według ustawy o żegludze śródlądowej jest między innymi – w świetle art. 5 ust. 1 pkt 1a – statkiem przeznaczonym lub używanym wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji. A według art. 18 ust. 2 ustawy o żegludze śródlądowej statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji lub statek używany do połowu ryb o długości do 24 m, podlega rejestracji na podstawie ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m.

Niemniej jednak – mimo niefortunnego zwrotu „podlega rejestracji” – po dokonaniu wykładni systemowej i celowościowej (w oparciu o pozostałe przepisy funkcjonujące w systemie prawa oraz uzasadnienie) trzeba stwierdzić, że rejestracji podlegają jednostki o długości powyżej 7,5 m lub o napędzie mechanicznym o mocy większej niż 15 kW.

Wskazać także należy, że zgodnie z art. 3 ust. 3 ustawy o rejestracji jachtów jednostka pływająca o długości do 24 m, która nie podlega obowiązkowi rejestracji, może być zarejestrowana na wniosek właściciela.

## 2.6. Czy tratwa z silnikiem podlega rejestracji?

Kluczową kwestią dla odpowiedzi na to pytanie jest ustalenie tego, czy – jakkolwiek kuriozalnie na pierwszy rzut oka to nie brzmi – tratwa jest statkiem? Odpowiedź jest istotna z tego względu, że zarówno definicja jachtu, jak i jednostki pływającej służącej do połowu ryb postuluje się określeniem „statek”. Ustawa o rejestracji jachtów nie definiuje „statku”, stąd też definicji należy poszukiwać w innych aktach – w pierwszej kolejności bezpośrednio z nią powiązanych. Takowa definicja znajduje się w Kodeksie morskim oraz w ustawie o żegludze śródlądowej.

Według art. 2 § 1 Kodeksu morskiego statkiem morskim jest każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej. Natomiast jak stanowi art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o żegludze śródlądowej statek to urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego, w tym również prom, wodolot i poduszkiwiec, przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych do:

- a) przewozu osób lub rzeczy,
- b) pchania lub holowania,
- c) inspekcji, nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu żeglugowego lub szkolenia,
- d) ratowania życia lub mienia,
- e) połowu ryb,
- f) wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw,
- g) uprawiania sportu lub rekreacji,
- h) celów mieszkalnych, biurowych, gastronomicznych, hotelowych lub warsztatowych, a także jako przystanie pływające, doki lub zakłady kąpielowe.

Jeżeli tratwa wpisuje się w powyższą definicję oraz „łapie się” w zakres jednostek podlegających obowiązkowej rejestracji określony w art. 3 ust. 1 ustawy o rejestracji jachtów, to w konsekwencji będzie podlegała obowiązkowi rejestracji.

## **2.7. Czy platforma na pływakach, wykorzystywana do celów komercyjnych, o długości 8 m musi/może być zarejestrowana w Systemie?**

Jeżeli taka platforma wpisuje się w definicję „statku” z art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o żegludze śródlądowej, to ze względu na swój komercyjny charakter (art. 2 pkt 4 lit. e ustawy o rejestracji jachtów) będzie jachtem komercyjnym – o ile w ramach odpłatnej działalności nie jest używana do przewozu więcej niż 12 pasażerów (vide uwagi dotyczące pasażerów w odpowiedzi na pytanie 2.2). W kontekście analizy tego czy jest statkiem, przydatne będzie przeanalizowanie tego, czy aby na pewno nie jest „urządzeniem pływającym”, czyli np. to, czy jest wyposażona w urządzenie sterowe, napęd itd.

Trzeba także uważać na to, czy nie jest to statek przeznaczony do przewozu na wodach śródlądowych nie więcej niż 12 pasażerów z jednego brzegu drogi wodnej na drugi brzeg (tóż przewozowa) – wtedy bowiem, zgodnie z art. 1 ust. 2 pkt 5 przywoływanej ustawy, do tego typu jednostki pływającej w ogóle nie znajdują zastosowania przepisy ustawy, w tym art. 3 ust. 3 dotyczący fakultatywnej rejestracji.

## **2.8. Czy ustawa ma zastosowanie do tzw. pomostów pływających?**

W tej sytuacji należy odwołać się do definicji statku – zgodnie z odpowiedzią na pytanie 2.6. Pomost pływający w świetle tych definicji nie jest statkiem, a zatem nie stosuje się do niego ustawy.

## **2.9. Jak ma się art. 3 ust. 3 ustawy o rejestracji jachtów do art. 9 ust. 4 pkt 1 tej ustawy?**

Przypomnijmy: art. 3 ust. 3 ustawy o rejestracji jachtów stanowi o tym, że jednostka pływająca o długości do 24 m, która nie podlega obowiązkowi rejestracji, może być zarejestrowana na wniosek właściciela. Natomiast w świetle art. 9 ust. 4 pkt 1 tejże ustawy organ rejestrujący w przypadku gdy do jednostki pływającej nie stosuje się przepisów ustawy wydaje decyzję o odmowie wpisania jednostki pływającej do rejestru.

Wstępnie czytając ustawę o rejestracji jachtów faktycznie można zauważyć sprzeczność tych dwóch przepisów – lecz jest to sprzeczność jedynie pozorna. Art. 9 ust. 4 pkt 1 ustawy o rejestracji jachtów mówi bowiem o jednostkach pływających, do których nie stosuje się przepisów ustawy – a nie tych, które nie podlegają obowiązkowi rejestracji. Tym samym art. 9 ust. 4 pkt 1 trzeba czytać w połączeniu z art. 1 ust. 2 ustawy o rejestracji jachtów, według którego przepisów ustawy nie stosuje się do następujących jednostek pływających:

- 1) statków zarejestrowanych w polskim rejestrze okrętowym, o którym mowa w art. 23 § 1 Kodeksu morskiego;
- 2) statków przeznaczonych lub używanych do przewozu więcej niż 12 pasażerów (statków pasażerskich);
- 3) statków używanych do wykonywania rybołówstwa komercyjnego w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 20 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim<sup>28</sup>;
- 4) statków o napędzie mechanicznym albo statków bez napędu mechanicznego przeznaczonych do przewozu osób lub rzeczy na wodach śródlądowych z jednego brzegu drogi wodnej na drugi brzeg (promów);
- 5) statków o napędzie mechanicznym albo statków bez napędu mechanicznego przeznaczonych do przewozu na wodach śródlądowych nie więcej niż 12 pasażerów z jednego brzegu drogi wodnej na drugi brzeg (tłdzi przewozowych).

## **2.10. W kwestii rejestracji pontonu do amatorskiego połowu ryb napędzanego silnikiem spalinowym, który nie spełnia zasad obowiązkowej rejestracji – czy na wniosek właściciela istnieje obowiązek zarejestrowania, czy można odmówić rejestracji? W jaki sposób umieścić w takiej jednostce tabliczkę znamionową, czy jest to dopuszczalne przepisami prawa?**

Co do rejestracji „z woli właściciela”, czyli w oparciu o art. 3 ust. 3 ustawy o rejestracji jachtów, to absolutnie nie jest tak, że złożenie wniosku przez właściciela oznacza obowiązek dokonania rejestracji. Jak stanowi ten przepis, jednostka pływająca o długości do 24 m, która nie podlega obowiązkowi rejestracji, może być zarejestrowana na wniosek właściciela. „Może być zarejestrowana” – a zatem nie musi. Aby doszło do rejestracji, muszą zostać przedłożone dokumenty zgodne z wymaganiami ustawy o rejestracji jachtów oraz rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów.

Natomiast co do tabliczki znamionowej, to samodzielne wykonywanie i umieszczenie jej na jednostce jest po pierwsze zbędne, a po drugie wątpliwe z punktu widzenia przepisów prawa. Tabliczkę znamionową na produkcie, co do zasady, umieszcza producent.

## **2.11. Czy możemy zarejestrować ponton do amatorskiego połowu ryb o długości 2,2 m, napędzany siłą ludzkich rąk?**

Tak, ustawa o rejestracji jachtów dopuszcza taką rejestrację, ale tylko na wniosek właściciela z art. 3 ust. 3 ustawy o rejestracji jachtów. Jest to rejestracja dobrowolna, gdyż – w świetle art. 3 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 pkt 2 tej ustawy – ponton nie podlega obowiązkowi rejestracji. W tym przypadku wystarczy, że będzie to jednostka pływająca – czyli np. właśnie jednostka pływająca służąca do amatorskiego połowu ryb. W tym kontekście istotne jest to, żeby był to statek – vide pytanie 2.6.

<sup>28</sup> t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 650 z późn. zm.

# 3 | Wniosek o rejestrację

## **3.1. PZMWiNW nie zamierza wystawiać dokumentu potwierdzającego wykreślenie z rejestru – co w takim przypadku uczynić? Nie rejestrować bez dokumentu? (będą obowiązywały 2 dokumenty – dokument rejestracyjny z PZMWiNW oraz z REJA24)**

Kluczowe jest samo wykreślenie ze „starego” (jak rozumiem pytanie) rejestru. Jeżeli nastąpiło – a tak można wnioskować z treści pytania – to w takiej sytuacji należy zastosować § 5 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów, według którego w przypadku gdy do wniosku nie załączono dokumentacji, o której mowa w ust. 1 tego paragrafu, do wniosku mogą być dołączone oświadczenia właściciela lub współwłaściciela o niezarejestrowaniu jednostki pływającej w innym rejestrze w kraju lub za granicą. Jak już wskazywałem, tego typu oświadczenie jest badane przez organ, gdyż w ust. 1 prawodawca nie wskazał na wiążącą moc oświadczenia w tym zakresie (w innych przypadkach zdarza mu się to czynić). Ponadto, w kontekście niewydania przez jakikolwiek organ zaświadczenia trzeba wskazać na obowiązek wynikający z art. 27 ust. 2 ustawy o rejestracji jachtów.

Trzeba pamiętać także o tym, że – zgodnie z odpowiedzią na pytanie 1.8.4 – od momentu wejścia w życie ustawy o rejestracji jachtów nie jest możliwe dokonanie wyrejestrowania z wygaszanych rejestrów.

## **3.2. Co zrobić, jeżeli jacht posiada stary numer identyfikacyjny, a wnioskodawca chce zachować ten numer? Jak wygląda kwestia pozostawienia numeru bez dokumentu rejestracyjnego?**

Odpowiedź zależy oczywiście od formatu dawnego numeru i dysponowania odpowiednimi środkami dowodowymi. Numer musi spełniać wymogi, o których mowa m.in. w odpowiedzi na pytanie 1.6.1. Natomiast co do pozostawienia numeru bez dokumentu rejestracyjnego, to w świetle art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy o rejestracji jachtów zawarta we wniosku o rejestrację informacja o numerze identyfikacyjnym albo indywidualnym numerze identyfikacyjnym (INI), jeżeli został nadany, musi być potwierdzona odpowiednim dokumentem lub materiałem. Kwestię rozumienia „dokumentu lub materiału” doprecyzowuje rozporządzenie w sprawie rejestracji jachtów. § 5 ust. 1 pkt 3 tego rozporządzenia stanowi, że dokumentem lub materiałem potwierdzającym informacje o numerze identyfikacyjnym albo indywidualnym numerze identyfikacyjnym (INI) jednostki pływającej jest:

- a) czytelne zdjęcie tabliczki znamionowej z numerem identyfikacyjnym oraz deklaracja zgodności CE, w której wskazano ten numer,
- b) dokument rejestracyjny.

Tym samym dokument rejestracyjny może być zastąpiony czytelnym zdjęciem tabliczki znamionowej z numerem identyfikacyjnym oraz deklaracją zgodności CE, w której wskazano ten numer.

Trzeba także pamiętać o tym, że w sytuacji, kiedy kadłub jest oznakowany numerem, który nie jest zgodny z normą EU albo właściciel nie ma dokumentacji potwierdzającej (deklaracji zgodności CE), można informację o tym umieścić w specjalnej sekcji danych dobrowolnych umieszczanych przez właściciela (wraz z dokumentem rejestracyjnym przekazywany jest unikalny kod umożliwiający wprowadzenie do Rejestru danych dodatkowych – art. 4 ust. 4 ustawy o rejestracji jachtów). Może być to bardzo przydatne np. w sytuacji kradzieży jachtu – w związku z czym warto, żeby organy rejestrujące informowały o tej możliwości wnioskodawców. Ponadto w Platformie Szkoleniowej udostępniony jest film instruktażowy prezentujący sposób przekazywania do rejestru danych dobrowolnych<sup>29</sup>.

### **3.3. Czy w przypadku, gdy właściciel nie posiada dotychczasowego dokumentu rejestracyjnego jednostki (zagubił lub nie otrzymał od poprzedniego właściciela, ale zna jej numer – zazwyczaj widnieje on na jednostce pływającej) może pozostawić sobie przedmiotowy numer? Jaka wówczas jest wysokość opłaty: czy 60 zł, czy 80 zł za wydanie dokumentu rejestracyjnego? Czy w tym przypadku byłoby to „przerejestrowanie” i uiszczenie opłaty w wysokości 60 zł?**

Na wstępie rozróżnijmy dwa generalne typy przypadków, które wskazane są w pytaniu: pierwszy, czyli zagubienie dokumentu rejestracyjnego i drugi, czyli nieotrzymanie dokumentu od dotychczasowego właściciela.

I tak w przypadku zagubienia dokumentu rejestracyjnego trzeba dokonać różniczenia na zagubienie „starego” dokumentu rejestracyjnego oraz dokumentu rejestracyjnego wydanego na podstawie ustawy o rejestracji jachtów. W pierwszej sytuacji zastosowanie znajdzie § 13 ust. 3 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów, który stanowi, że w przypadku, o którym mowa w art. 28 ust. 2 ustawy, dokumentem lub materiałem potwierdzającym informację o rejestracji jednostki pływającej w innym rejestrze w kraju lub za granicą jest dokument rejestracyjny lub zaświadczenie o rejestracji. W zakresie numeru rejestracyjnego: § 13 ust. 2 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów pozwala na pozostawienie dotychczasowego numeru rejestracyjnego, o ile jest to numer POL/PL oraz nie zmienia się obszar uprawianej żeglugi. Jeżeli będzie to rejestracja w trybie art. 28 ust. 2 – czyli z zachowaniem terminów, o których mowa w art. 28 ust. 1 – to opłata wyniesie 60 złotych

<sup>29</sup> <https://szkolenia.reja24.gov.pl/web/guest/dane-dobrowolne> (27.08.2021 r.).

(§ 4 rozporządzenia w sprawie wysokości opłat). W innych przypadkach opłata wyniesie 80 złotych.

W drugiej sytuacji, tj. w przypadku zagubienia przez dotychczasowego właściciela dokumentu rejestracyjnego wydanego na podstawie ustawy o rejestracji jachtów, na podstawie art. 4 ust. 8 ustawy o rejestracji jachtów, należy wydać wtórnik dokumentu rejestracyjnego.

Co do przypadku, w którym nowy właściciel nie otrzymał od dotychczasowego właściciela wydanego w ramach „starych” rejestrów dokumentu rejestracyjnego: nawet jeśli właściciel otrzymałby ten dokument, to i tak nie wpisywałby się on w „przerejestrowanie” w trybie art. 28 ust. 2 ustawy o rejestracji jachtów, gdyż z tej możliwości może skorzystać jedynie właściciel widniejący na starym dokumencie rejestracyjnym. Ustawa w art. 28 ust. 2 traktuje bowiem o „właścicielu jednostki pływającej, zarejestrowanej zgodnie z dotychczasowymi przepisami”. Jeżeli nastąpi przeniesienie własności, to nowy właściciel nie będzie posiadaczem jednostki zarejestrowanej zgodnie z dotychczasowymi przepisami, ponieważ nie jest w stanie „cofnąć się do przeszłości” i dokonać odpowiednich zmian we właściwym rejestrze i w owym dokumencie rejestracyjnym.

Natomiast co do nieotrzymania dokumentu rejestracyjnego wydanego na podstawie ustawy o rejestracji jachtów, nie ma możliwości „przerejestrowania”, gdyż zgodnie z art. 10 ust. 3 ustawy o rejestracji jachtów w przypadku konieczności zmiany danych zawartych w dokumencie rejestracyjnym do składanego wniosku o zmianę danych w rejestrze i wydanie dokumentu rejestracyjnego dołącza się „stary” dokument rejestracyjny. Nie jest też możliwe zachowanie dotychczasowego numeru, gdyż według § 10 ust. 2 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów w zw. z art. 10 ust. 1 ustawy o rejestracji jachtów w tym celu niezbędne jest przekazanie nowemu właścicielowi dokumentu rejestracyjnego. Opłata zawsze będzie wynosić 80 złotych.

### **3.4. Czy można rozumieć, że nowy właściciel może zostawić numer rejestracyjny przypisany do poprzedniego właściciela w Systemie REJA24?**

Co do zasady: tak. Sens art. 10 ust. 2 i 3 ustawy o rejestracji jachtów jest w mojej ocenie jasny – zgłaszana jest tylko i wyłącznie zmiana danych, które uległy modyfikacji. Wyjątkiem jest sytuacja, w której nastąpi zmiana obszaru eksploatacji (gdyż numery jednostek morskich są rozpoczynają się skrótem „POL”, a jednostek śródlądowych skrótem „PL”).

### **3.5. Czy do przerejestrowania potrzebne jest zaświadczenie o utraconym dokumencie rejestracyjnym?**

Jeżeli mówimy o jednostce zarejestrowanej na podstawie ustawy o rejestracji jachtów, to takie zaświadczenie będzie niewystarczające. Niewystarczające dlatego, że ustawodawca w art. 10 ust. 3 ustawy o rejestracji jachtów wskazał, że w przypadku

zawiadomienia organu rejestrującego o zmianie stanu faktycznego wymagającej zmiany danych zamieszczonych w rejestrze, właściciel jednostki pływającej dołącza odpowiednią dokumentację, poświadczającą zaistniałą zmianę, a w przypadku konieczności zmiany danych zawartych w dokumencie rejestracyjnym składa również wniosek o zmianę danych w rejestrze i wydanie dokumentu rejestracyjnego, do którego dołącza dokument rejestracyjny. Tym samym konieczne jest uzyskanie przez obecnego właściciela dokumentu rejestracyjnego lub jego wtórnika od poprzedniego właściciela – przy zawieraniu umowy sprzedaży.

### **3.6. Jaki dokument powinien być wymagany, jeżeli w starym dowodzie jest napisane, że może pływać 5 osób, na tabliczce znamionowej też jest napisane 5 osób, a wnioskodawca ma tylko umowę sprzedaży. Musi zrobić przegląd?**

Nie ma konieczności robienia przeglądu w każdym przypadku, ba, często może nie być potrzebny (vide art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. o ustawy o rejestracji jachtów). Jest tak także dlatego, że generalnie rzecz ujmując, w świetle § 5 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów, w szczególności § 5 ust. 1 i 2, po analizie w konkretnym przypadku może się okazać, że wystarczające będą oświadczenia – wtedy gdy maksymalna dopuszczalna liczba osób nie została określona w deklaracji zgodności CE lub innej dokumentacji wydanej przez upoważniony podmiot (argument „z przeciwieństwa” z art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. o ustawy o rejestracji jachtów).

### **3.7. Sprowadzono jednostkę pływającą z zagranicy. Czy przy rejestracji można nadać jej inną nazwę niż miała wcześniej, przed wyrejestrowaniem ze sprowadzanego kraju?**

Co do zasady nie istnieją przeciwwskazania w tym zakresie – niemniej jednak należy spełnić wymogi z art. 7 ust. 1 ustawy o rejestracji jachtów, doprecyzowane w § 9 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów. Według tych przepisów nazwa nadana jednostce pływającej powinna być zwięzła oraz nie może naruszać dobrych obyczajów, a także może składać się tylko z liter i znaków używanych w języku polskim oraz cyfr arabskich lub rzymskich i nie może być dłuższa niż 33 znaki, a także nie może być tożsama w zakresie pisowni lub wymowy z pisownią lub wymową wyrazów używanych do oznaczenia służb ratowniczych i ich działań. „Zwięzły” to według Słownika języka polskiego PWN „zawierający wiele treści w niewielu słowach; mający zwartą strukturę, konsystencję”<sup>30</sup>. W związku z tym nazwa powinna składać się co najwyżej z kilku słów. Natomiast co do dobrych obyczajów, to jak można się domyślić, jest to kwestia zakazu używania określeń obraźliwych, wulgaryzmów itd.

<sup>30</sup> <https://sjp.pwn.pl/sjp/zwiezly;2547730.html> (27.08.2021 r.).

### **3.8. Najczęściej dodawanym załącznikiem określającym rodzaj napędu jednostki, a także jego mocy jest zdjęcie tabliczki znamionowej (z powodu braku przez posiadaczy jednostek innych dokumentów dowodowych). Czy można przyjmować taką formę potwierdzenia danych dla silników?**

Rozporządzenie w sprawie rejestracji jachtów w § 5 ust. 1 pkt 4 wskazuje jasny katalog dokumentów lub materiałów potwierdzających informacje o rodzaju napędu jednostki pływającej, a w przypadku napędu mechanicznego także o jego mocy. Są nimi:

- a) deklaracja zgodności CE,
- b) jeden z dokumentów, o których mowa w § 4 pkt 1-4,
- c) instrukcja lub karta gwarancyjna producenta lub inny dokument wydany przez producenta lub budowniczego,
- d) oświadczenie właściciela – w przypadku jednostek pływających bez napędu mechanicznego lub których moc napędu mechanicznego nie przekracza 20 kW.

Co do § 4 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów zasadnym jest sugerowanie właścicielom, że dokumentem potwierdzającym moc napędu mechanicznego może być w szczególności:

- 1) zgodnie z § 4 pkt 2 lit. b rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów, dokument wydany przez podmiot upoważniony przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m, na podstawie art. 26 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim. Literalnie czytając ten przepis może to być Certyfikat Jachtowy – czyli dokument rejestracyjny wydawany przez Polski Związek Żeglarski na podstawie wcześniej obowiązujących przepisów w polskim rejestrze jachtów.
- 2) zgodnie z § 4 pkt 2 tego rozporządzenia – dokument wydany przez uznaną organizację albo Polski Związek Żeglarski (po przeglądzie);
- 3) zgodnie z § 4 pkt. 4 lit. c, inny dokument wydany na podstawie przepisów ustawy o żegludze śródlądowej przez podmiot upoważniony do przeprowadzania przeglądów technicznych, o którym mowa w art. 34j ust. 1 ustawy o żegludze śródlądowej. Literalnie czytając ten przepis może to być dokument rejestracyjny wydawany przez Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego na podstawie wcześniej obowiązujących przepisów;
- 4) zgodnie z § 4 pkt 2 ww. rozporządzenia – dokument wydany przez podmiot upoważniony przez Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej (listy tych podmiotów na stronach internetowych urzędów).



### **3.9. Co w przypadku, gdy na zdjęciu tabliczki znamionowej brak jest numeru identyfikacyjnego?**

Na wstępie trzeba zaznaczyć, że czym innym jest tabliczka z oznakowaniem CE, czym innym tabliczka z numerem INI – a jeszcze czym innym tabliczka silnika. Tabliczka zgodna z normami dotyczącymi CE wręcz nie może zawierać numeru rejestracyjnego.

Niemniej rozporządzenie w sprawie rejestracji jachtów jest w tej kwestii jasne i precyzyjne – dokumentem lub materiałem potwierdzającym informacje o numerze identyfikacyjnym albo indywidualnym numerze identyfikacyjnym (INI) jednostki pływającej jest czytelne zdjęcie tabliczki znamionowej z numerem identyfikacyjnym oraz deklaracja zgodności CE, w której wskazano ten numer; alternatywnie: dokument rejestracyjny (§ 5 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów).

Trzeba jednak podkreślić, że samo zdjęcie jest niewystarczające – prawodawca oczekuje wraz ze zdjęciem deklaracji zgodności CE, w którym wskazano ten numer (fragment dotyczący zdjęcia oraz deklaracji zgodności CE tworzy łącznie § 5 ust. 1 pkt 3 lit. a rozporządzenia w sprawie rejestracji).

W tym kontekście pojawia się też problem wartości dowodowej zdjęcia kadłuba wraz z naniesionym numerem identyfikacyjnym. Choć zdjęcie to zapewne potwierdza numer identyfikacyjny, to jednak trudno je uznać w świetle rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów za dokument lub materiał. Interpretacja – nawet szeroka – nie może nie znajdować oparcia w treści przepisów. Problem w tym, że w razie weryfikacji tej kwestii przez sąd administracyjny, sąd ten może pominąć przepisy rozporządzenia (ze względu na związanie przepisami Konstytucji i ustawy) – i uznać, że zdjęcie kadłuba jest dokumentem lub materiałem, o którym mowa w art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy o rejestracji jachtów.

### **3.10. Jednym dokumentem wskazującym na rodzaj napędu i moc silnika jest holenderski dokument rejestracyjny. Czy można ten dokument uznać za źródło informacji o napędzie jednostki i na jego podstawie zarejestrować jednostkę? Czy odmówić jej rejestracji?**

Nie, nie ma takiej możliwości – taki wniosek opieram na brzmieniu § 5 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów. Natomiast oczywiście należy najpierw wezwać do uzupełnienia wniosku w zakresie dokumentu poświadczającego moc napędu mechanicznego. Można przy tym wskazać np. możliwość wystawienia takiego dokumentu przez podmiot upoważniony do wykonywania przeglądów technicznych.

### **3.11. Czy moc silnika powyżej 20 kW powinna potwierdzać deklaracja zgodności CE silnika czy deklaracja zgodności CE łodzi? (mówimy o przypadku, kiedy łódź i silnik były nabywane oddzielnie)**

Sitą rzeczą, jeżeli silnik był nabyty oddzielnie, to jego mocy nie może potwierdzać deklaracja CE łodzi. Ponadto nie jest tak, że prawodawstwo nie dostrzega tej kwestii. Po pierwsze rozporządzenie w sprawie rejestracji jachtów nie odwołuje się do „deklaracji CE jednostki”. Po drugie – co ważniejsze – według art. 6 ust. 3 ustawy o rejestracji jachtów do wniosku o rejestrację dołącza się dokumenty i materiały, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3, a także dokument zawierający zgodę właściciela jednostki pływającej na uprawianie żeglugi przez armatora, deklarację zgodności CE jednostki pływającej oraz silnika, jeżeli były wydane. W konsekwencji to sama ustawa dopuszcza – czy wręcz nakazuje – dołączenie deklaracji CE silnika.

### **3.12. Czy jednostka pływająca służąca do amatorskiego połowu ryb o długości mniejszej niż 7,5 m, ale o mocy silnika powyżej 15 kW ma mieć dokument dopuszczający do żeglugi? Jeśli tak, to na podstawie jakiego przepisu?**

Jednostka pływająca służąca do amatorskiego połowu ryb o długości mniejszej niż 7,5 m, ale o mocy silnika powyżej 15 kW co do zasady nie musi mieć dokumentu dopuszczającego do żeglugi.

### **3.13. Co w sytuacji, jeżeli na deklaracji zgodności CE są podane wymiary takie jak długość i szerokość, ale nie jest podane maksymalne zanurzenie: czy we wniosku powinno być zaznaczone pole: „Informacje o wymiarach i parametrach jednostki we wniosku są zgodne ze wskazanym źródłem”, czy „Oświadczam, że podane przeze mnie informacje o wymiarach we wniosku są zgodne z rzeczywistością”. I jeśli miałyby być druga opcja, to czy interesant musi spisać oświadczenie na wszystkie dane, tj. długość, szerokość i zanurzenie, czy tylko na zanurzenie?**

Na wstępie trzeba zaznaczyć, że co do zasady dziś obowiązuje jeden wzór deklaracji zgodności CE w całej Europie. *Ad rem*: w takim przypadku powinno być wypełniane oświadczenie – i to oświadczenie powinno dotyczyć według mnie całej informacji wskazanej w danym punkcie § 5 ust. 1 rozporządzenia w sprawie rejestracji, która miała być potwierdzana deklaracją CE – co wynika z kształtu przepisów całego § 5 rozporządzenia. Ponadto w Systemie REJA24 technicznie możliwe jest wskazanie albo źródła informacji albo oświadczenia – nie można wskazać jednego i drugiego.

Trzeba zauważyć, że w tej sytuacji możemy mieć do czynienia z dwoma typami oświadczeń. Pierwszym, złożonym w oparciu o § 5 ust. 1 pkt 6 lit. a tiret szóste rozporządzenia, czyli oświadczeniem „wiążącym organ” – przy czym chodzi tu o jednostki pływające, których długość nie przekracza 14 m. W przypadku jednostek dłuższych należy złożyć oświadczenie w oparciu o § 5 ust. 2 pkt 1, którego treść organ może odrzucić.

### **3.14. Jeżeli nie mamy udokumentowanych od wnioskodawcy informacji o wietrze i fali, to czy może nam to potwierdzić oświadczeniem?**

W części przypadków może – co wynika z § 5 ust. 2 w zw. z § 4 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów. Jednak mówimy tutaj o oświadczeniach:

- 1) o braku deklaracji zgodności CE, jeżeli jej wydanie nie było wymagane przepisami prawa, upłynęło 10 lat od momentu wydania deklaracji zgodności CE przez producenta albo właściciel nie posiada deklaracji zgodności CE, a uzyskanie duplikatu dokumentu nie jest możliwe;
- 2) o braku dokumentacji, jeżeli dla jednostki pływającej nie została wydana deklaracja zgodności CE ani inna dokumentacja wydana przez upoważniony podmiot umożliwiająca określenie danych o maksymalnej dopuszczalnej liczbie osób na pokładzie jednostki pływającej, dopuszczalnej sile wiatru lub znaczącej wysokości fali;

Ponadto w przypadku informacji o wietrze i fali organ rejestrujący nie musi tego oświadczenia z automatu potraktować jako materiału lub dokumentu – gdyż prowadzący nie wskazał go „twardo” jako dokumentu lub materiału, tak jak uczynił to w niektórych punktach § 5 ust. 1 rozporządzenia.

### **3.15. Czy dokumentem potwierdzającym informacje o podstawowych wymiarach i parametrach jednostki pływającej może być uproszczone świadectwo zdolności żeglujowej ważne do 31 grudnia 2018 r. (skuter wodny z 2003 r.)?**

Ustawodawca w § 4 i 5 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów nie wskazuje na to, że przedkładany dokument musi być ważny. Natomiast w świetle § 5 ust. 1 pkt 6 lit. a tiret czwarte w zw. z § 4 pkt 3 przywoływanego rozporządzenia takowy dokument może potwierdzać informacje o podstawowych wymiarach i parametrach jednostki pływającej.

### **3.16. Właściciel kupił łódź w Norwegii z lat 70-tych, nie ma żadnej dokumentacji prócz umowy. Co w takiej sytuacji?**

W takiej sytuacji – w świetle brzmienia § 4 i 5 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów – rejestracja będzie utrudniona. Bowiem właściciel – prócz podania

wszystkich niezbędnych danych – będzie musiał złożyć szereg oświadczeń, których co najmniej część (z uwagi na oświadczenia „wiążące” i „niewiążące” organ) organ rejestrujący będzie mógł w razie wątpliwości zakwestionować.

### **3.17. Złożono wniosek o rejestrację pontonu z 2016 r., kupionego na Ukrainie na paragon fiskalny. Na naklejce numer identyfikacyjny jest starty. Co w takim przypadku?**

Na wstępie trzeba wskazać, że paragon fiskalny może być dowodem zakupu jednostki – jakkolwiek dziwnie (szczególnie z perspektywy regulacji dotyczących rejestracji pojazdów, do których analogii w niniejszym opracowaniu jest bardzo dużo) to nie brzmi. Podstawą prawną takiego wniosku jest art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o rejestracji jachtów, który tworzy otwarty katalog („w szczególności”) dowodów własności jednostek pływających, niezbędnych do dokonania rejestracji jednostki. Warto także pamiętać o art. 28 ust. 5 ustawy o rejestracji jachtów, według którego w przypadku jednostek pływających wybudowanych przed dniem 1 sierpnia 2020 r. dowodem własności może być również oświadczenie właściciela. Oświadczenie to składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

Natomiast co do startego numeru identyfikacyjnego, to organ rejestrujący ma kompetencję – podczas dokonywania rejestracji jednostki pływającej, która nie posiada numeru identyfikacyjnego ani indywidualnego numeru identyfikacyjnego (INI) – do nadania jej indywidualnego numeru rejestracyjnego (INI), który nie podlega zmianie w okresie istnienia jednostki pływającej (art. 4 ust. 4 ustawy o rejestracji jachtów).

### **3.18. Czy jeżeli w dokumentach załączonych do wniosku brakuje informacji „kategorii projektowej”, a we wniosku Wnioskodawca sam określił kat. C i jako powód braku/nieważności deklaracji CE wskazał, że wydanie deklaracji CE nie było wymagane przepisami prawa, można uznać takie podejście za prawidłowe?**

W tym zakresie stwierdzenie wnioskodawcy można potraktować jako oświadczenie z § 5 ust. 2 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów. Przy czym jest to oświadczenie z katalogu oświadczeń, które organ może, ale nie musi uwzględnić – gdyż w ust. 1, w tym przypadku w ust. 1 pkt 6 lit. b nie zostało ono wskazane jako jeden z „dokumentów lub materiałów”. Decyzja co do tego, czy uwzględni oświadczenie wnioskodawcy, należy do organu.

Niemniej kwestia ta jest uregulowana w rozporządzeniu nadmiarowo, tj. kategoria projektowa nie jest informacją obowiązkową – wskazuje na to też sformułowanie „jeżeli została nadana” w § 5 ust. 1 pkt 6 lit. b. przywołanego rozporządzenia. W Systemie REJA24 w przypadku braku deklaracji zgodności CE należy wybrać „brak kategorii” i wskazać jako powód brak deklaracji zgodności CE.

### **3.19. Nie posiadamy w dokumentacji przedłożonej celem rejestracji jednostki dokumentu potwierdzającego kategorię projektową? Co wtedy?**

W kwestii dokumentacji projektowej trzeba rozróżnić sytuację, w której jednostka nie miała nadanej kategorii projektowej – oraz tę, w której kategoria projektowa była nadana.

W pierwszym przypadku – co logiczne – nie ma wymogu podawania kategorii projektowej, a tym samym dokumentowania. Wyraźnie wskazują na to słowa § 5 ust. 1 pkt. 6 lit. b rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów, według którego deklaracja zgodności CE jest dokumentem lub materiałem potwierdzającym kategorię projektową, ale tylko w przypadku, w którym została ona nadana.

Natomiast w drugim przypadku, jeżeli wnioskodawca nie przedłożył deklaracji CE, należy wezwać go do uzupełnienia wskazanego braku, a w razie nieuzupełnienia braku – pozostawić wniosek bez rozpoznania. Strona – na podstawie § 5 ust. 2 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów – może w takiej sytuacji złożyć oświadczenie, ale to organ rejestrujący ocenia, czy dokona rejestracji na podstawie oświadczenia. Warto w tym kontekście jednak zwrócić uwagę na to, jak zredagowane jest rozporządzenie w tym zakresie – § 5 ust. 1 jasno stanowi, co jest dokumentem lub materiałem potwierdzającym informacje (i w niektórych miejscach wskazuje na taką „wiązącą” moc oświadczenia), natomiast ust. 2 daje jedynie możliwość złożenia oświadczenia w razie nieposiadania dokumentów czy też innych braków.

### **3.20. Jeśli skuter nie przekracza długości 7,5 m, ale prawdopodobnie ma silnik o mocy 75 kW (choć nie wynika to z dokumentów – informacja podana przez obsługującego skuter), to czy należy wymagać załączenia przeglądu technicznego?**

Należy wymagać dołączenia dokumentów dotyczących napędu i jego mocy, ale niekoniecznie przeglądu technicznego. Zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów w takim przypadku (moc: 75 kW) dokumentem lub materiałem potwierdzającym informacje mogą być:

- a) deklaracja zgodności CE,
- b) jeden z dokumentów, o których mowa w § 4 pkt 1-4,
- c) instrukcja lub karta gwarancyjna producenta lub inny dokument wydany przez producenta lub budowniczego.

Warto pamiętać, że w przedmiotowym zakresie wnioskodawca może złożyć oświadczenie w oparciu o § 5 ust. 2 tegoż rozporządzenia – np. dotyczące braku deklaracji zgodności CE, ale organ rejestrujący nie musi go uwzględnić.

### **3.21. Przy rejestracji skutera wodnego właściciel przedkłada deklarację od producenta z 2000 r. – czy jest jakaś podstawa prawna, aby zobowiązać go do dokonania nowego przeglądu? Nie jest to deklaracja CE. Czy należy przyjąć ten dokument?**

Niestety, ale w tym zakresie nie istnieje bezpośrednia podstawa prawna. Jedyne w oparciu o art. 9 ust. 1 pkt 2 ustawy o rejestracji jachtów, tj. przepis, według którego organ rejestrujący bada, czy zgłoszone dane są zgodne ze stanem faktycznym, jeżeli ma w tym względzie uzasadnione wątpliwości można w mojej ocenie wzywać do przedłożenia bardziej aktualnych dokumentów, ale tego typu działanie należy pozostawić sobie do dość ograniczonej liczby przypadków, gdyż jak stanowi ustawa, wątpliwości muszą być uzasadnione. Pomocne tu mogą być także przepisy rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych<sup>31</sup>.

Co do przyjęcia dokumentu, to zależy, jakie informacje ma ten dokument potwierdzać i jaka dokładnie jest jego treść – w kontekście § 5 rozporządzenia o rejestracji jachtów.

### **3.22. Czy dokumentem potwierdzającym dane jednostki może być dokument rejestracyjny statku? Skuter wodny został wpisany w 2016 r. do rejestru statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji przez PZMWiNW.**

Ogólnie dokument rejestracyjny może być źródłem potwierdzającym dane jednostki tylko w stopniu minimalnym – w świetle § 5 ust. 1 pkt 3 lit. b rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów potwierdza on informację o numerze identyfikacyjnym albo indywidualnym numerze identyfikacyjnym (INI) jednostki pływającej. Niemniej dokument rejestracyjny wydany przez PZMWiNW może być dokumentem potwierdzającym dane, w każdym przypadku, w którym rozporządzenie w sprawie rejestracji dopuszcza dokument, o którym mowa w § 4 pkt 4 lit. c tegoż rozporządzenia (czyli w wielu).

### **3.23. Czy wystarczy oświadczenie wnioskodawcy, że wykonał tóż własnoręcznie? (tutaj brak dowodu własności)**

Tak, podstawę do takiej odpowiedzi daje sama ustawa o rejestracji jachtów. Według art. 6 ust. 1 pkt 1 tego aktu w przypadku jednostek budowanych systemem gospodarczym dowód własności stanowi pisemne oświadczenie budowniczego.

---

<sup>31</sup> Dz.U. z 2016 r., poz. 807.

### **3.24. Co robić w przypadku, jeśli jednostka ma nadany numer identyfikacyjny, tyle że składa się np. z 12 znaków? Czy można samemu nadać 2 znaki (kod kraju producenta) + łącznik?**

W razie gdy jednostka jest oznakowana numerem identyfikacyjnym niezgodnym z wymaganiami unijnymi (a takich wymaga system REJA24), absolutnie nie należy dodawać do numeru dodatkowych znaków – tylko nadać jednostce numer INI.

Ponadto, jak już wskazywałem wcześniej, w Platformie Szkoleniowej Systemu REJA24 dostępny jest film instruktażowy prezentujący sposób przekazywania danych dobrowolnych oraz ich aktualizacji. Interesant w danych dobrowolnych w sekcji cechy charakterystyczne ma możliwość wyboru ze słownika cechy: Nr HIN/WIN/CIN utrwalony na kadłubie przez producenta (nieuwzględniony w danych rejestrowych z uwagi na brak dokumentacji lub niezgodność formatu).

### **3.25. System REJA24 przy nabyciu wymaga podania danych zbywcy. Co zrobić w sytuacji gdy nabywca nie posiada tych danych?**

Co prawda przepisy wprost nie mówią o obowiązku podania danych zbywcy przez wnioskującego, ale pośrednio wynika to z ich brzmienia. Jeżeli bowiem spojrzymy na art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o rejestracji jachtów, to według tego przepisu rejestracji dokonuje się m.in. na podstawie dowodu własności. Wiadomym jest, że ustawodawca sformułował katalog dowodów własności w sposób otwarty. Tym niemniej – nawet jeśli weźmiemy pod uwagę sytuację w postaci zakupu na paragon – to i tak na dowodzie własności widnieją dane zbywcy. Co do zasady trudno sobie wyobrazić dowód własności, który nie wskazuje danych zbywcy – można mieć wtedy poważne wątpliwości do co tego, czy w ogóle doszło do przeniesienia własności, a co za tym idzie co do tego, czy wnioskodawca faktycznie jest właścicielem jednostki.

Wyjątkiem, dostrzeżonym zresztą przez ustawodawcę, jest prawomocne orzeczenie sądu rozstrzygające o prawie własności (art. 6 ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy o rejestracji jachtów), co stanowi odwołanie się do np. do art. 189 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego<sup>32</sup>, według którego powód może żądać ustalenia przez sąd istnienia lub nieistnienia stosunku prawnego lub prawa, gdy ma w tym interes prawny.

---

<sup>32</sup> t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 1575 z późn. zm.

### **3.26. Czy do wniosku mogą być załączane kopie dokumentów? Często wnioskodawca twierdzi, że nie posiada oryginału deklaracji lub faktury.**

Ustawodawca nie wypowiedział się w tej kwestii w pełni na poziomie ustawy o rejestracji jachtów. Przewidział jedynie, że w przypadku gdy wnioskodawca składa wniosek o rejestrację w postaci elektronicznej, a posiada wymagane załączniki w oryginale wyłącznie w postaci papierowej, dokumenty te mogą być dołączone do wniosku w postaci odwzorowania cyfrowego, a ich oryginały należy okazać organowi rejestrującemu przed odbiorem dokumentu rejestracyjnego (art. 6 ust. 6 ustawy o rejestracji jachtów). Pytanie jednak – w mojej ocenie – dotyczy złożenia wniosku w formie papierowej.

Tym samym zgodnie z art. 12 ustawy o rejestracji jachtów w zakresie nieuregulowanym w ustawie do postępowania w sprawie rejestracji stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego. Według art. 75 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego jako dowód należy dopuścić wszystko, co może przyczynić się do wyjaśnienia sprawy, a nie jest sprzeczne z prawem. W szczególności dowodem mogą być dokumenty, zeznania świadków, opinie biegłych oraz oględziny. Niemniej decyzja o dopuszczeniu dowodu z kopii dokumentu to tylko „połowa drogi”, gdyż jak stanowi art. 80 Kodeksu postępowania administracyjnego organ administracji publicznej ocenia na podstawie całokształtu materiału dowodowego, czy dana okoliczność została udowodniona.

Warto także pamiętać o tym, że zgodnie z art. 76 i 76a Kodeksu postępowania administracyjnego dokumenty urzędowe stanowią dowód tego, co zostało w nich urzędowo stwierdzone w przypadku, w którym są przedkładane w oryginalne albo w formie uwierzytelnionych odpisów.

### **3.27. Wnioskodawca na potwierdzenie danych o napędzie z wyszczególnionych w rozporządzeniu dokumentów był w posiadaniu instrukcji obsługi w języku angielskim, liczącej 100 stron. Według § 5 ust. 3 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów powinien tę instrukcję przetłumaczyć na język polski. Czy rzeczywiście konieczne jest to tłumaczenie?**

Rozporządzenie w tej kwestii jest jasne – bez tłumaczenia, choćby częściowego, się nie obejdzie. Przypomnijmy: dokumenty sporządzone w języku obcym dołącza się wraz z ich tłumaczeniem na język polski sporządzonym przez tłumacza przysięgłego lub potwierdzonym przez właściwego konsula, a w przypadku braku na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej tłumacza przysięgłego danego języka dopuszcza się tłumaczenie wykonane przez tłumacza przysięgłego państwa, z którego jednostka pływająca została sprowadzona. Interpretację zawężającą ten obowiązek dodatkowo ogranicza brzmienie § 5 ust. 4 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów,



według którego przepisu ust. 3 nie stosuje się do składania deklaracji zgodności CE. Tym samym – patrząc na kwestię literalnie – jeśli prawodawca chciałby ograniczyć stosowanie § 5 ust. 3, to wprowadziłby odpowiednie wyłączenie. Wykładając przepis celowościowo można jednak według mnie dopuścić przedłożenie tłumaczenia wyciągu z tego dokumentu w zakresie informacji o napędzie, niemniej w przyszłości (szczególnie mając na uwadze § 5 ust. 4 przywołanego rozporządzenia) należałoby doprecyzować przepis rozporządzenia.

### **3.28. Czy jednostka musi być zarejestrowana jako morska albo śródlądowa, czy może być zarejestrowana także jako jednostka „morska i śródlądowa”?**

Nie, jednostka nie może być zarejestrowana jako „morska i śródlądowa”, taki pogląd nie znajduje oparcia w przepisach ustawy o rejestracji jachtów. Kluczowy w tym kontekście jest przepis art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. d ustawy o rejestracji jachtów, według którego wniosek o rejestrację musi zawierać informacje o zamiarze eksploataowania jednostki pływającej na wodach: morskich albo śródlądowych, albo morskich i śródlądowych.

Idąc dalej, według art. 14 ust. 2 pkt 3 ustawy rejestr zawiera informacje dotyczące zarejestrowania jednostki pływającej:

- a) jako śródlądowej, jeżeli we wniosku, o którym mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2, wskazano zamiar eksploataowania jednostki pływającej na wodach śródlądowych, albo morskiej, jeżeli we wniosku, o którym mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2, wskazano zamiar eksploataowania jednostki pływającej na wodach morskich albo morskich i śródlądowych,
- b) do celów rekreacyjnych, komercyjnych lub do połowu ryb.

## 4 Rejestracja a RODO

### 4.1. Czy wystarczy oświadczenie o adresie zamieszkania oraz potwierdzające informacje o właścicielu? Jeżeli ksero/skan dowodu, to czy jakaś jego część (jaka?) winna podlegać anonimizacji?

Adres zamieszkania jak najbardziej można ustalić na podstawie treści złożonego oświadczenia – trudno byłoby żądać dokumentu w tym zakresie, co zresztą potwierdza § 5 ust. 1 pkt 1 lit. c rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów. Natomiast nie dzieje się tak w kontekście wszystkich informacji o właścicielu – np. numer PESEL należy ustalić na podstawie dokumentu tożsamości, co wynika z art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy o rejestracji jachtów i § 5 ust. 1 pkt 1 lit. a rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów.

Jeśli idzie o anonimizację, to w świetle stanowisk Prezesa UODO warto anonimizować jak najszerszy zakres informacji – i pozostawiać tylko ten niezbędny do celu rejestracji. Należy także rozważyć – w miarę możliwości technicznych – przechowywanie osobno jednej, osobno drugiej strony np. dowodu osobistego.

Niemniej przede wszystkim kluczowe jest omówienie wszystkich problemów związanych z procesem rejestracji jednostek pływających z inspektorem ochrony danych. W razie jakiegokolwiek incydentu to właśnie IOD będzie „na pierwszej linii”, stąd też przedyskutowanie z inspektorem kwestii związanych z ochroną danych w prowadzonych postępowaniach jest naprawdę istotne.

### 4.2. Co zrobić, gdy wnioskodawca kategorycznie odmawia możliwości skanowania dokumentu tożsamości?

Po pierwsze, rejestracja odbywa się na wniosek i to w interesie wnioskującej strony jest złożenie takiego wniosku, którego rozpatrzenie będzie w ogóle możliwe. Po drugie, ustawa o rejestracji jachtów wskazuje, że należy wraz z wnioskiem przedstawić dokumenty lub materiały potwierdzające informacje (art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy) – a to w mojej ocenie wystarczające uzasadnienie zarówno z punktu widzenia ustawy o dokumentach publicznych, jak i art. 5 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych)<sup>33</sup>.

<sup>33</sup> Dz.Urz.UE 2016 Nr L 2016 119/1 z późn. zm.

Natomiast co do zasadności wykonywania skanu dokumentu tożsamości, to kluczowe są wymogi stawiane przez § 5 ust. 1 pkt 1 lit. a rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów.

### **4.3. Czy organ rejestrujący jest współadministratorem danych osobowych wnioskodawcy?**

Nie, w mojej ocenie organ nie jest współadministratorem danych osobowych wnioskodawcy – jest administratorem danych w przypadku wniosków składanych w formie papierowej, ale tylko od momentu złożenia wniosku do momentu wprowadzenia go do systemu, gdyż na podstawie § 2 ust. 4 rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów, po zweryfikowaniu spełniania wymagań, o których mowa w art. 6 ust. 1-3 ustawy, organ rejestrujący sporządza cyfrowe odwzorowania wniosku oraz załączników, a następnie zwraca wnioskodawcy dokumentację papierową.

# 5 | Rejestracja a opłata skarbową

## 5.1. Czy zasadne jest pobieranie opłaty skarbowej od decyzji o przydzieleniu i rezerwacji numeru rejestracyjnego i nazwy jednostki pływającej w budowie (art. 8 ustawy o rejestracji jachtów)?

W takim przypadku pobieranie opłaty skarbowej jest jak najbardziej zasadne. Uzasadniając taki pogląd trzeba w pierwszej kolejności wskazać, że wydanie ww. decyzji wpisuje się w treść art. 1 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej<sup>34</sup> (dalej: „ustawa o opłacie skarbowej”), według którego opłacie skarbowej podlega dokonanie czynności urzędowej na podstawie zgłoszenia lub na wniosek w sprawach indywidualnych z zakresu administracji publicznej. Po drugie, nie znajduje się w katalogu wyłączeń przedmiotowych z art. 2 ustawy o opłacie skarbowej oraz nie jest objęte zwolnieniem w załączniku do ustawy – tabeli. Wreszcie: ustawodawca nie uregulował tej kwestii odrębnie w ustawie o rejestracji jachtów.

Natomiast sama wysokość opłaty to 10 złotych, co wynika z części I.1.53 załącznika do ustawy o opłacie skarbowej.

## 5.2. Czy zasadne jest pobieranie opłaty skarbowej od zaświadczenia o złożeniu wniosku o rejestrację?

W takiej sytuacji pobieranie opłaty jest nieuzasadnione – z perspektywy przepisów ustawy o opłacie skarbowej, gdyż według art. 1 ust. 1 pkt 1 lit. b tej ustawy o opłacie skarbowej podlega wydanie zaświadczenia na wniosek (a w omawianej sytuacji wydanie zaświadczenia jest co prawda wynikiem złożenia wniosku, ale wniosku o rejestrację). Według art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy o rejestracji jachtów opłacie podlega rozpatrzenie wniosku o rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego, a w świetle art. 9 ust. 2 tej ustawy po zweryfikowaniu kompletności wniosku o rejestrację organ rejestrujący wydaje zaświadczenie o złożeniu wniosku o rejestrację, którym właściciel jednostki pływającej może się posługiwać do czasu wydania dokumentu rejestracyjnego albo doręczenia decyzji o odmowie wpisania jednostki pływającej do rejestru. W konsekwencji w mojej ocenie wydanie przedmiotowego zaświadczenia jest objęte opłatą za rozpatrzenie wniosku o rejestrację.

<sup>34</sup> t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 1546 z późn. zm.

### **5.3. Czy zasadne jest pobieranie opłaty skarbowej od decyzji o odmowie wpisania jednostki pływającej do rejestru?**

W takim przypadku pobieranie opłaty skarbowej jest niezasadne, gdyż decyzja odmowna jest objęta zakresem opłaty z art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy o rejestracji jachtów, tj. opłaty za rozpatrzenie wniosku o rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego. Albowiem według art. 3 ustawy o opłacie skarbowej nie podlega opłacie skarbowej: dokonanie czynności urzędowej, wydanie zaświadczenia oraz zezwolenia (pozwolenia, koncesji), jeżeli na podstawie odrębnych przepisów podlegają innym opłatom o charakterze publicznoprawnym lub są od tych opłat zwolnione.

Warto w tym miejscu wskazać na art. 18 ust. 4 ustawy o rejestracji jachtów, według którego w przypadku nieuwzględnienia wniosku, o którym mowa w art. 18 ust. 1 (czyli m.in. wniosku o rejestrację), opłata za jego rozpatrzenie nie podlega zwrotowi.

# 6 Rejestracja a prawo cywilne i procedura administracyjna

## 6.1. Jeżeli jednostka była w 1993 r. budowana systemem gospodarczym, przez cztery osoby, a obecnie o jej zarejestrowanie chce wystąpić tylko jedna z osób, to czy jako dowód własności jednostki pływającej można wykorzystać oświadczenie właściciela sporządzone na podstawie art. 28 ust. 5 ustawy?

Niekoniecznie – kluczowa jest liczba właścicieli. Jeżeli nie nastąpiły żadne zmiany w strukturze własności jednostki, to stanowi ona współwłasność. Zgodnie z art. 193 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny<sup>35</sup> (dalej: „Kodeks cywilny”), jeżeli rzeczy ruchome zostały połączone lub pomieszczone w taki sposób, że przywrócenie stanu poprzedniego byłoby związane z nadmiernymi trudnościami lub kosztami, dotychczasowi właściciele stają się współwłaścicielami całości. Udziały we współwłasności oznaczają się według stosunku wartości rzeczy połączonych lub pomieszczanych. Ponadto według art. 193 § 2 Kodeksu gdy jedna z rzeczy połączonych ma wartość znacznie większą aniżeli pozostałe, rzeczy mniejszej wartości stają się jej częściami składowymi.

Jeżeli zniesiono współwłasność (art. 210 i następne Kodeksu cywilnego) albo nastąpiło „spłacenie” pozostałych współwłaścicieli, to wystarczy oświadczenie jednej z osób. Jeżeli nie – muszą złożyć je wszyscy współwłaściciele, alternatywnie jeden ze współwłaścicieli upoważniony przez większość – gdyż w mojej ocenie złożenie wniosku o rejestrację nie przekracza zakresu zwykłego zarządu.

## 6.2. Jak odnieść się do wniosku o rejestrację pochodzącego od spółki cywilnej?

Kluczowe dla odpowiedzi na pytanie jest ustalenie tego, kto może być właścicielem jednostki pływającej? Z perspektywy podstawowych zasad i instytucji prawa cywilnego własność jest prawem, a prawo może przysługiwać podmiotowi. Spółka cywilna zaś nie jest podmiotem, jest tylko umową, stosunkiem obligacyjnym (vide art. 860 i następne Kodeksu cywilnego). W związku z tym w polskim porządku prawnym właścicielami mogą być jedynie wspólnicy spółki cywilnej, a nie sama spółka cywilna.

<sup>35</sup> t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 1740 z późn. zm.

Ponadto według art. 58 § 1 Kodeksu cywilnego czynność prawna sprzeczna z ustawą albo mająca na celu obejście ustawy jest nieważna, chyba że właściwy przepis przewiduje inny skutek, w szczególności ten, iż na miejsce nieważnych postanowień czynności prawnej wchodzi odpowiednie przepisy ustawy. Nie istnieje w polskim porządku prawnym przepis, który powodowałby, że w takiej sytuacji z automatu właścicielami stawaliby się współnicy spółki cywilnej.

Tym samym nawet jeśli spółka cywilna zawrze z jakimś podmiotem „umowę sprzedaży”, to i tak nie dojdzie do przeniesienia własności – i w konsekwencji spółka cywilna nie będzie właścicielem. Stąd też w takiej sytuacji należy działać w oparciu o art. 64 § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego – wezwać wnoszącego podanie do usunięcia braków w wyznaczonym terminie, nie krótszym niż siedem dni, z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje pozostawienie podania bez rozpoznania.

### **6.3. Jak odnieść się do wniosku o rejestrację pochodzącego od parafii?**

Tutaj ponownie pojawia się konieczność odwołania do kwestii właściciela – tym razem właściciela w postaci parafii. Według art. 7 ust. 1 pkt 5 i ust. 3 pkt 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. o stosunku Państwa do Kościoła Katolickiego w Rzeczypospolitej Polskiej<sup>36</sup> osobami prawnymi są m.in. parafie, a ich organami proboszczowie lub administratorzy. W związku z tym parafia jak najbardziej może być podmiotem, któremu przysługuje prawo własności określonej rzeczy, w tym przypadku jednostki pływającej.

### **6.4. Złożono wniosek o rejestrację jachtu, udzielono pełnomocnictwa dwóm osobom – co w takiej sytuacji?**

W takiej sytuacji kluczowa jest analiza treści dokumentu pełnomocnictwa z perspektywy art. 107 Kodeksu cywilnego, według którego jeżeli mocodawca ustanowił kilku pełnomocników z takim samym zakresem umocowania, każdy z nich może działać samodzielnie, chyba że co innego wynika z treści pełnomocnictwa. Przepis ten stosuje się odpowiednio do pełnomocników, których pełnomocnik sam dla mocodawcy ustanowił. Tym samym regułą jest samodzielne działanie pełnomocników wymienionych w jednym pełnomocnictwie, chyba że mocodawca wskaże, iż mamy do czynienia z pełnomocnictwem łącznym.

### **6.5. Jak należy stosować k.p.a. przy rejestracji jachtów?**

Jak stanowi art. 12 ustawy o rejestracji jachtów: w zakresie nieuregulowanym w ustawie do postępowania w sprawie rejestracji stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego. W związku z tym mamy do czynienia ze stosowaniem przepisów Kodeksu wprost – a więc bez modyfikacji interpretacyjnych.

---

<sup>36</sup> t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 1347 z późn. zm.

## **6.6. Czy istnieje możliwość wystąpienia pisma z prośbą o korektę wniosku w przypadku gdy wnioskodawca składa wnioski w formie papierowej?**

Nie ma żadnych przeciwwskazań do wezwania do uzupełnienia braków w tego typu sytuacji. Według art. 12 ustawy o rejestracji jachtów zasadniczo stosujemy Kodeks postępowania administracyjnego wprost. Stąd też zgodnie z art. 64 Kodeksu jeżeli w podaniu nie wskazano adresu wnoszącego i nie ma możliwości ustalenia tego adresu na podstawie posiadanych danych, podanie pozostawia się bez rozpoznania (§ 1), a jeżeli podanie nie spełnia innych wymagań ustalonych w przepisach prawa, należy wezwać wnoszącego do usunięcia braków w wyznaczonym terminie, nie krótszym niż siedem dni, z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje pozostawienie podania bez rozpoznania (§ 2).

## **6.7. Czy organ musi „wszystko rzucić”, gdy przyjdzie wnioskodawca, zweryfikować dokumenty i „od ręki” wydać zaświadczenie?**

Według art. 9 ust. 1 ustawy o rejestracji jachtów organ rejestrujący po złożeniu wniosku bada, czy:

- 1) wniosek i dołączone do niego dokumenty lub materiały odpowiadają pod względem treści i formy wymogom określonym w art. 6 i art. 7 ustawy o rejestracji jachtów;
- 2) zgłoszone dane są zgodne ze stanem faktycznym, jeżeli ma w tym względzie uzasadnione wątpliwości.

Następnie – po zweryfikowaniu kompletności wniosku o rejestrację – organ rejestrujący wydaje zaświadczenie o złożeniu wniosku o rejestrację, którym właściciel jednostki pływającej może się posługiwać do czasu wydania dokumentu rejestracyjnego albo doręczenia decyzji o odmowie wpisania jednostki pływającej do rejestru (art. 9 ust. 2 ustawy o rejestracji jachtów).

Z uwagi na art. 12 ustawy o rejestracji jachtów co do zasady należy pamiętać o art. 217 § 3 Kodeksu postępowania administracyjnego, który stanowi o tym, że zaświadczenie powinno być wydane bez zbędnej zwłoki, nie później jednak niż w terminie siedmiu dni.

Ostrożność w wydawaniu zaświadczeń powoduje art. 9 ust. 4 ustawy o rejestracji jachtów, zgodnie z którym organ rejestrujący wydaje decyzję o odmowie wpisania jednostki pływającej do rejestru, w przypadku gdy:

- 1) do jednostki pływającej nie stosuje się przepisów ustawy lub
- 2) dane zawarte we wniosku o rejestrację nie są zgodne ze stanem faktycznym.

Mamy tym samym do czynienia z zamkniętym katalogiem podstaw do wydania decyzji odmownej. W szczególności nie jest podstawą niezgodność wniosku z art. 6 i 7 ustawy o rejestracji jachtów czy postanowieniami rozporządzenia w sprawie rejestracji jachtów.



Reasumując: nie, nie ma konieczności wydawania zaświadczenia „od ręki” – szczególnie w świetle wyżej wskazanych dość wąskich podstaw do wydania decyzji odmownej. Jest to model, do którego powinniśmy dążyć, ale to wniosek na przyszłość.

## **6.8. Ile korekt wniosku może wykonywać wnioskodawca? Czy jeśli po pierwszym wezwaniu do korekty uzupełnienie jest dalej niekompletne należy wydać decyzję odmowną?**

W polskim prawie administracyjnym nie istnieje nakaz jednokrotnego wzywania do uzupełnienia braków/zakaz wielokrotnego wezwania do uzupełnienia braków. Kwestia ta budzi kontrowersje jedynie tam, gdzie organ za wydanie decyzji po określonym terminie podlega administracyjnej karze pieniężnej<sup>37</sup>.

Należy jednak pamiętać, że według art. 64 § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego jeżeli podanie nie spełnia innych wymagań ustalonych w przepisach prawa, należy wezwać wnoszącego do usunięcia braków w wyznaczonym terminie, nie krótszym niż siedem dni, z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje pozostawienie podania bez rozpoznania. Tym samym wzywanie do uzupełnienia braków więcej niż jeden raz powinno być ograniczone do sytuacji szczególnych, a każde kolejne wezwanie musi być należycie uzasadnione.

Jak wskazywałem wcześniej, przepis art. 9 ust. 4 ustawy o rejestracji jachtów traktuje o tym, że decyzję o odmowie wydaje się wtedy, gdy do jednostki pływającej nie stosuje się przepisów ustawy lub dane zawarte we wniosku o rejestrację nie są zgodne ze stanem faktycznym. W związku z tym niekompletność wniosku nie skutkuje wydaniem decyzji odmownej. Należy wtedy zastosować art. 64 Kodeksu postępowania administracyjnego.

## **6.9. Czy jeżeli właściciel występuje przez pełnomocnika, to czy przy odbiorze dokumentu rejestracyjnego ma obowiązek okazania oryginału dowodu osobistego właściciela?**

W pierwszej kolejności należy wskazać, że według art. 76a ust. 2 Kodeksu postępowania administracyjnego zamiast oryginału dokumentu strona może złożyć odpis dokumentu, jeżeli jego zgodność z oryginałem została poświadczona przez notariusza albo przez występującego w sprawie pełnomocnika strony będącego adwokatem, radcą prawnym, rzecznikiem patentowym lub doradcą podatkowym.

Idąc dalej należy rozróżnić wniosek złożony w postaci papierowej oraz przekazany w formie elektronicznej. Przy złożeniu wniosku w postaci papierowej oryginał dowodu osobistego (czy też szerzej: dokumentu tożsamości) należy przedłożyć przy złożeniu wniosku. Przy wniosku przekazanym w formie elektronicznej – zgodnie z art. 6 ust. 6 ustawy o rejestracji jachtów – przy odbiorze dokumentu rejestracyjnego.

<sup>37</sup> Szczególnie w kontekście postępowań w sprawie zatwierdzenia projektu budowlanego i udzielenia pozwolenia na budowę.

Mogą w tym zakresie rodzić się wątpliwości co do okazywania dokumentu tożsamości właściciela przez pełnomocnika w kontekście art. 275 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny<sup>38</sup>, według którego kto postępuje się dokumentem stwierdzającym tożsamość innej osoby albo jej prawa majątkowe lub dokument taki kradnie lub go przywłaszcza, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2. Jednak jak wskazuje się w doktrynie: „Nie stanowi realizacji znamion z art. 275 postępowanie się dokumentem stwierdzającym tożsamość innej osoby w jej interesie – np. przedłożenie dowodu osobistego żony w celu weryfikacji danych osobowych w postępowaniu o uzyskanie określonego świadczenia”<sup>39</sup>.

W przyszłości regulacja w tym zakresie w mojej ocenie powinna zostać zmodyfikowana – i niezbędnym powinien być dokument tożsamości pełnomocnika, a nie właściciela.

## **6.10. Co w sytuacji, kiedy ktoś rozmyślił się z rejestracji, a wniosek złożył elektronicznie? Chce wniosek wycofać, a ustawa o rejestracji tym nie wspomina?**

Pamiętajmy o tym, że system elektroniczny nie może mieć prymatu nad brzmieniem regulacji prawnej. W orzecznictwie administracyjnym jasne jest, że: „Zgodnie z art. 61 § 1 k.p.a. postępowanie administracyjne wszczyna się na żądanie strony lub z urzędu. Wnioskodawca, do czasu ostatecznego zakończenia postępowania ma prawo cofnąć wniosek. Jeżeli nastąpi to na etapie postępowania przed organem pierwszej instancji, organ umorzy postępowanie na podstawie art. 105 k.p.a.”<sup>40</sup>. Jedyne wątpliwości, jakie się pojawiają, dotyczą tego, na podstawie którego paragrafu art. 105 Kodeksu należy dokonać umorzenia. Niemniej klarownie ujął to G. Węgrzyn: „Wydaje się, że przepis art. 105 § 2 k.p.a. ma bardzo ograniczony zakres zastosowania. Znajdzie on możliwość zastosowania jedynie wówczas, gdy postępowanie w określonej sprawie może być prowadzone zarówno z urzędu jak i z inicjatywy innej – poza wnioskodawcą – strony (np. postępowanie w sprawie rozgraniczenia nieruchomości). Nie będzie zaś miał zastosowania w przypadku spraw rozpatrywanych wyłącznie na wniosek (np. postępowanie w sprawie pozwolenia na budowę). Tu cofnięcie wniosku rodzi skutek określony w art. 105 § 1 k.p.a. Ryzykowne jest natomiast budowanie w oparciu o powołane przepisy też o charakterze generalnym.”<sup>41</sup>. Nie generalizując, lecz przenosząc te rozważania na grunt rejestracji jednostek pływających, w mojej ocenie umorzenia należy dokonać na podstawie art. 105 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Planowane jest wdrożenie modyfikacji Systemu REJA24 w tym zakresie.

<sup>38</sup> t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 1444 z późn. zm.

<sup>39</sup> W. Wróbel, T. Sroka, *Komentarz do art. 275, Teza nr 1* [w:] *Kodeks karny. Część szczególna. Tom II. Część II. Komentarz do art. art. 212-277d*, red. W. Wróbel, A. Zoll, LEX 2017.

<sup>40</sup> Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 22 marca 2017 r., I SA/Wa 167/17, CBOSA.

<sup>41</sup> G. Węgrzyn, *Cofnięcie wniosku jako podstawa umorzenia postępowania administracyjnego*, LEX 2013.

# 7 | Rejestracja a dokumenty publiczne

## 7.1. Czy dokument rejestracyjny jachtu jest drukiem ścisłego zarachowania?

Odpowiadając od strony formalnej: to zależy od kształtu zarządzenia danego starosty/prezydenta miasta w tej sprawie. Natomiast przechodząc do istoty rzeczy: mając na uwadze zbieżność z dowodami rejestracyjnymi pojazdów (traktowanych w praktyce jako druki ścisłego zarachowania) oraz efektywność kontroli zarządczej (art. 68 i nast. ustawy o finansach publicznych), w mojej ocenie dokumenty rejestracyjne z ustawy o rejestracji jachtów powinny być w odpowiednich zarządzeniach ujęte.

## 7.2. Jak powinno wyglądać przechowywanie dokumentów rejestracyjnych (warunki, procedury)?

W tym kontekście kluczowe są przepisy ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych<sup>42</sup>. Na wstępie trzeba zdecydowanie zaznaczyć, że dokument rejestracyjny, o którym mowa w art. 4 ust. 1 ustawy o rejestracji jachtów jest dokumentem publicznym kategorii pierwszej (czyli najwyższej) – wynika to z art. 5 ust. 2 pkt 31a ustawy o dokumentach publicznych.

Natomiast co do przechowywania, to przechowywanie blankietów dokumentów publicznych oraz dokumentów publicznych uregulowane jest w Rozdziale 7 ustawy o dokumentach publicznych (art. 43-44). Przepisy te są zredagowane w sposób przypominający check-listę.

I tak: według ogólnej regulacji blankiety dokumentów publicznych przechowywane w miejscu ich personalizacji lub indywidualizacji oraz dokumenty publiczne przechowywane w miejscu ich wydawania zabezpiecza się przed dostępem osób nieuprawnionych, utratą, zniszczeniem lub uszkodzeniem (art. 43 ust. 1 ustawy o dokumentach publicznych). Ustawodawca jednak na tym nie poprzestaje – wskazuje bowiem w art. 43 ust. 2 ustawy o dokumentach publicznych, że pomieszczenie, w którym są przechowywane dokumenty publiczne oraz blankiety tych dokumentów, jest zamykane, a dostęp do tego pomieszczenia mają wyłącznie osoby upoważnione. Ponadto w świetle przywołanego przepisu, jeżeli to pomieszczenie znajduje się na parterze, okna zewnętrzne są zabezpieczone:

<sup>42</sup> t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 725 z późn. zm.

- 1) szybami odpornymi na przebicie lub rozbicie lub
- 2) stalowymi żaluzjami albo siatkami stalowymi, lub
- 3) okratowaniem.

Na tym nie koniec – jak wynika z art. 43 ust. 3 ustawy o dokumentach publicznych wskazane pomieszczenie, jeżeli jest przeznaczone także do wydawania dokumentów publicznych ma posiadać wydzieloną część, w której są przechowywane dokumenty publiczne, zabezpieczoną przed dostępem osób nieuprawnionych. Art. 43 ust. 5 ustawy o dokumentach publicznych wskazuje natomiast, że dostęp do pomieszczenia oraz do wydzielonej części pomieszczenia jest rejestrowany. Co do tego, jak ma następować rejestrowanie dostępu, to ustawodawca wskazuje jedynie niewiążąco, na czym może ono polegać: na zamontowaniu systemu kontroli dostępu do pomieszczenia i wydzielonej jego części pomieszczenia lub na prowadzeniu rejestru wejść i wyjść do i z tego pomieszczenia oraz prowadzeniu rejestru wydawania i zwrotu kluczy do tego pomieszczenia (art. 43 ust. 6 ustawy o dokumentach publicznych).

Natomiast według art. 44 ustawy o dokumentach publicznych dokumenty publiczne będące drukami ścisłego zarachowania oraz blankiety tych dokumentów są ewidencjonowane. Ewidencje dokumentów publicznych i blankietów tych dokumentów oraz dowody ich przekazania i odbioru zabezpiecza się przed dostępem osób nieuprawnionych w sposób przewidziany w art. 43.

Od strony praktycznej – najwięcej styczności w starostwach powiatowych z ustawą o dokumentach publicznych, z oczywistych względów, mieli pracownicy wydziałów komunikacji. Od strony zarządczej za wdrożenie przepisów zazwyczaj odpowiadali sekretarze powiatów. Sygnalizuję tę kwestię w związku z tym, że – jak wspominałem na wstępie – zazwyczaj zadania związane z rejestracją jachtów są realizowane przez wydziały ochrony środowiska. Nie piszę o tym po to, aby zadania przenosić – ale po to, aby usprawnić wymianę doświadczeń.

# Wykaz skrótów

PWN – Wydawnictwo Naukowe PWN

PZMWiNW – Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego

PZŻ – Polski Związek Żeglarski

## Bartłomiej Zydel



Prawnik, absolwent Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego, ekspert w Dziale Monitoringu Prawnego i Ekspertyz w Biurze ZPP, redaktor Dziennika Warto Wiedzieć, przygotowuje rozprawę doktorską związaną z prawem samorządu terytorialnego i prawem konstytucyjnym. Autor wielu analiz projektów ustaw i rozporządzeń oraz tekstów naukowych. Reprezentuje ZPP w pracach parlamentarnych oraz aktywnie uczestniczy w pracach Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Specjalizuje się w zagadnieniach związanych z inwestycjami, infrastrukturą, energetyką, ochroną środowiska. Nieobca jest mu także problematyka ustroju administracji publicznej, w szczególności ustroju samorządu terytorialnego.

Wydawca:  
Związek Powiatów Polskich  
Pałac Kultury i Nauki  
(27 piętro, pokój 2704)

00-901 Warszawa  
Plac Defilad 1

tel. +48 22 656 63 34  
fax +48 22 656 63 33

ISBN 978-83-62251-79-7

ISBN 978-83-62251-78-0 (wersja elektroniczna)