

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie oceny stanu technicznego statku przed wpisaniem do polskiego rejestru okrętowego, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 28 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 883 i 1535), zwanej dalej „ustawą”.

Projekt rozporządzenia określa sposób przeprowadzania oceny stanu technicznego statku o długości co najmniej 24 m zmieniającego przynależność z obcej na polską lub zarejestrowanego w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej przed wpisaniem do polskiego rejestru okrętowego oraz wymagane warunki, jakie statek powinien spełniać, aby został wpisany do polskiego rejestru okrętowego.

Obowiązek zapewnienia odpowiedniego stanu technicznego statków zmieniających banderę z obcej na banderę państwa członkowskiego Unii Europejskiej wynika z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 132 oraz Dz. Urz. UE L 2024/3100 z 16.12.2024), której celem jest zapewnienie równych reguł obowiązujących administracje w dążeniu do wysokiej jakości floty państw członkowskich. Wymagania te zostały wdrożone do polskiego porządku prawnego m.in. do art. 28 ustawy, który nakłada na dyrektora urzędu morskiego obowiązek uzyskania informacji dotyczących stanu bezpieczeństwa statku od jego armatora oraz poprzedniej administracji oraz zapewnienia, że statek odpowiada wymaganiom obowiązujących przepisów międzynarodowych.

Podobne rozwiązanie, polegające na przeprowadzeniu oceny stanu technicznego, zastosowano dla statków zarejestrowanych w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej, które mają zostać wpisane do polskiego rejestru okrętowego, w celu zapewnienia, że statek eksploatowany dotychczas na śródlądziu, gdzie warunki żeglugowe mogą znacząco różnić się od warunków na wodach morskich, jest zdatny do żeglugi morskiej.

Przepis § 2 projektu rozporządzenia określa warunki, których spełnienie jest niezbędne do wpisania do polskiego rejestru okrętowego statku zmieniającego banderę z obcej na polską lub zarejestrowanego w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej. Ze względu na cele regulacji, o których mowa powyżej, przepis ten wyklucza jednostki w zaawansowanym wieku, przez co rozumie się statki, od których budowy upłynęło 30 lat i więcej.

Dopuszcza się tylko jedno zatrzymanie statku przez inspekcję państwa portu wynikające w ciągu 3 lat poprzedzających datę złożenia wniosku o wpis do polskiego rejestru okrętowego, mając na uwadze fakt, że większa liczba zatrzymań świadczy o niespełnianiu przez statek międzynarodowych standardów, niemającym charakteru incydentalnego. Z tego samego powodu nie dopuszcza się rejestracji statku, który w ciągu 3 lat poprzedzających datę złożenia wniosku o wpis do polskiego rejestru okrętowego otrzymał odmowę dostępu do portów Unii

Europejskiej zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57, z późn. zm.).

Nie dopuszcza się rejestracji statku, którego ostatnie państwo bandery znajduje się na ostatniej opublikowanej czarnej liście któregośkolwiek z międzynarodowych porozumień w sprawie inspekcji państwa portu. Białe, szare i czarne listy są publikowane corocznie jako element sprawozdań ww. porozumień, są one dostępne na ich stronach internetowych. Na czarnej liście znajdują się państwa bandery o najsłabszych wynikach, których statki odnotowały największą liczbę zatrzymań w okresie ostatnich 3 lat.

Porozumienia w sprawie inspekcji państwa portu mają charakter regionalny (zawierane są przez państwa przeprowadzające inspekcję państwa portu w danym regionie świata). Obecnie funkcjonują: Memorandum Paryskie, Memorandum Tokijskie, Memorandum Morza Śródziemnego, Memorandum Morza Czarnego, Memorandum Oceanu Indyjskiego, Memorandum Karaibskie, Memorandum z Rijadu, Memorandum z Abudży oraz Porozumienie Viña del Mar. Inspekcje państwa portu przeprowadza również we własnym zakresie US Coast Guard.

Instytucja klasyfikacyjna sprawująca nadzór techniczny nad statkiem powinna być uznana przez Komisję Europejską lub posiadać wysoki poziom działalności zgodnie z ostatnim opublikowanym rocznym sprawozdaniem Memorandum Paryskiego. Poziom działalności instytucji klasyfikacyjnej (wysoki – średni – niski – bardzo niski) określany jest w oparciu o liczbę inspekcji i zatrzymań statków, nad którymi sprawuje ona nadzór, w okresie ostatnich 3 lat. Z kolei przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku (w rozumieniu Kodeksu ISM) powinno posiadać wysoki lub średni poziom działalności, który określa się za pomocą algorytmu wykorzystującego wskaźniki uchybień i zatrzymań eksploatowanych przez to przedsiębiorstwo statków. Kalkulator służący do określania poziomu działalności przedsiębiorstwa znajduje się na stronie internetowej Memorandum Paryskiego. Fakt posiadania przez instytucję klasyfikacyjną, która obejmuje nadzór nad statkiem, statusu uznanej organizacji lub miejsca na liście organizacji o wysokim poziomie działalności oraz posiadanie przez przedsiębiorstwo obejmujące odpowiedzialność za eksploatację statku wysokiego lub średniego poziomu działalności pozwalają zakładać, że eksploatacja i nadzór nad statkiem będą prowadzone w sposób prawidłowy i skuteczny.

Należy zauważyć, że elementy takie, jak typ i wiek statku, liczba uchybień i zatrzymań, wyniki bandery statku oraz poziom działalności organizacji i przedsiębiorstwa służą do określania przez Memorandum Paryskie profilu ryzyka statku.

Na statku wpisywanym do polskiego rejestru okrętowego nie mogą występować uchybienia, które zostały stwierdzone przez inspekcję państwa portu, administrację morską poprzedniego państwa bandery statku lub instytucję klasyfikacyjną sprawującą nad nim nadzór techniczny i nie zostały usunięte. Brak takich uchybień potwierdza w formie oświadczenia armator statku.

Warunkiem wpisania statku do polskiego rejestru okrętowego jest także pozytywny wynik oceny stanu technicznego, której sposób dokonywania określa § 3 projektu rozporządzenia.

Ocenę stanu technicznego przeprowadza dyrektor urzędu morskiego za pośrednictwem inspektorów państwa bandery. Nie przewiduje się upoważnienia w tym zakresie uznanych organizacji upoważnionych do wykonywania zadań polskiej administracji morskiej.

Ponieważ statki niepodlegające umowom międzynarodowym oraz statki zarejestrowane w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej nie są poddawane inspekcji państwa portu, przepisy § 2 ust. 1 pkt 2-6 projektu rozporządzenia nie mają do tych statków zastosowania. Dodatkowo w przypadku statków zarejestrowanych w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej zastosowania nie ma warunek usunięcia uchybień stwierdzonych przez poprzednią administrację państwa bandery.

Przepis § 3 projektu rozporządzenia określa katalog certyfikatów i dokumentów potwierdzających spełnianie przez statek wymogów przepisów międzynarodowych, które powinny zostać skontrolowane w ramach oceny stanu technicznego statku. Cykularz FAL.2/Circ.131-MEPC.1/Circ.873-MSA.1/Circ.1586-LEG.2/Circ.3, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 8 projektu rozporządzenia, zawiera listę wszystkich dokumentów wymaganych na burcie statku na mocy postanowień konwencji i powiązanych z nimi kodeksów przyjętych przez Międzynarodową Organizację Morską.

W przypadku statków w wieku powyżej 15 lat oraz statków zarejestrowanych w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej przeprowadza się dodatkowo weryfikację stanu technicznego statku na jego burcie. Weryfikacja statków konwencyjnych odbywa się zgodnie z zasadami zharmonizowanego systemu nadzoru i certyfikacji. Dla statków podwyższonego ryzyka – pasażerskich, zbiornikowców do przewozu surowej ropy naftowej, produktów ropopochodnych, substancji chemicznych, gazów skroplonych oraz masowców – zakres weryfikacji jest szerszy (taki jak inspekcji odnowieniowej) niż dla pozostałych statków (zakres inspekcji pośredniej).

Statki niepodlegające umowom międzynarodowym są wyłączone z postanowień § 3 ust. 1 pkt 2-8 projektu rozporządzenia, ponieważ dotyczą one kontroli certyfikatów, których te statki nie posiadają. Ponadto, w związku z faktem, że zharmonizowany system nadzoru i certyfikacji dotyczy statków konwencyjnych, weryfikacja stanu technicznego statków niepodlegających umowom międzynarodowym powinna być przeprowadzana w oparciu o przepisy dotyczące bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie, wydane na podstawie art. 86 ust. 3 ustawy. Przepisy te regulują w sposób szczegółowy kwestie dotyczące wyposażenia statków podnoszących polską banderę, m.in. w urządzenia nawigacyjne i ochrony przeciwpożarowej. Przepisy te również wdrażają załączniki techniczne do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 163 z 25.06.2009, str.1, z późn. zm.) oraz dyrektywy Rady 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej (Dz. Urz. UE L 34 z 9.02.1998, str. 1 – Dz. Urz. Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 3, z późn. zm.), które określają wymagania w zakresie wyposażenia, stałych urządzeń i konstrukcji statku.

Statki zarejestrowane w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej, nieposiadające certyfikatów statku morskiego, również są wyłączone z postanowień § 3 ust. 1

pkt 2-8 projektu rozporządzenia. Zakres weryfikacji stanu technicznego takiego statku polega na sprawdzeniu, czy jego budowa, wyposażenie, właściwości i systemy czyni go zdolnym do żeglugi na wodach morskich.

Przepis § 4 projektu rozporządzenia określa warunki pozytywnego wyniku oceny, natomiast przepis § 5 projektu rozporządzenia – sposób informowania ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o fakcie przeprowadzenia oceny i jej wyniku.

Projekt rozporządzenia wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Wskazany termin *vacatio legis* jest wystarczający, aby adresaci norm mogli się z nimi zapoznać, a organ – wdrożyć odpowiednie działania.

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawiania organom i instytucjom Unii Europejskiej w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia. W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), projekt rozporządzenia nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt rozporządzenia ma neutralny wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2025 r. poz. 1480).

Przedmiot regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie należy wskazać, że nie ma możliwości podjęcia alternatywnych w stosunku do projektowanego rozporządzenia środków umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

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

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2024 r. poz. 806 oraz z 2025 r. poz. 408).

Projekt rozporządzenia został zamieszczony w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury pod numerem 16.

Projekt rozporządzenia nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców w zakresie określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylającego decyzję Komisji 2008/49/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1; Dz. Urz. UE L 354 z 28.12.2013, str. 132; Dz. Urz. UE L 159 z 28.05.2014, str. 1; Dz. Urz. UE L 159 z 28.05.2014, str. 11; Dz. Urz. UE L 200 z 26.07.2016, str. 1; Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53; Dz. Urz. UE L 295 z 21.11.2018, str. 1; Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 49; Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17 oraz Dz. Urz. UE L 231 z 06.09.2019, str. 29).