

Warszawa, dnia 10 marca 2026 r.

Poz. 304

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia 9 marca 2026 r.

**w sprawie oceny stanu technicznego statku przed wpisaniem do polskiego rejestru okrętowego<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 28 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 883 i 1535) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) sposób przeprowadzania oceny stanu technicznego statku:
  - a) którego przynależność jest zmieniana z obcej na polską,
  - b) zarejestrowanego w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej przed wpisaniem do polskiego rejestru okrętowego;
- 2) warunki, jakie statek powinien spełniać, aby został wpisany do polskiego rejestru okrętowego.

**§ 2. 1.** Statek, o którym mowa w § 1, może być wpisany do polskiego rejestru okrętowego, jeżeli:

- 1) wiek statku nie przekracza 30 lat;
- 2) w ciągu 3 lat poprzedzających datę złożenia wniosku o dokonanie wpisu do polskiego rejestru okrętowego statek został zatrzymany, przez inspekcję państwa portu nie więcej niż raz;
- 3) w ciągu 3 lat poprzedzających datę złożenia wniosku o dokonanie wpisu do polskiego rejestru okrętowego statkowi nie odmówiono 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.<sup>3)</sup>);
- 4) ostatnie państwo bandery statku nie znajdowało się na żadnej czarnej liście w ostatnich opublikowanych corocznych sprawozdaniach porozumień międzynarodowych w sprawie inspekcji państwa portu;
- 5) instytucja klasyfikacyjna wykonująca zadania w zakresie nadzoru technicznego nad statkiem posiada status uznanej organizacji, o której mowa w art. 5 pkt 17 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”, albo posiada wysoki poziom działalności zgodnie z ostatnim opublikowanym rocznym sprawozdaniem Memorandum Paryskiego;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień 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).

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 32 z 01.02.2013, str. 23, Dz. Urz. UE L 218 z 14.08.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 123 z 19.05.2015, str. 55, Dz. Urz. UE L 315 z 30.11.2017, str. 61, Dz. Urz. UE L 234 z 22.09.2023, str. 48 oraz Dz. Urz. UE L 2024/3099 z 16.12.2024.

- 6) przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM posiada wysoki lub średni poziom działalności w regionie Memorandum Paryskiego, określony na podstawie wskaźnika uchybień i zatrzymań eksploatowanych przez nie statków;
- 7) wszystkie uchybienia dotyczące stanu bezpieczeństwa statku stwierdzone przez poprzednią administrację państwa bandery, instytucję klasyfikacyjną wykonującą zadania w zakresie nadzoru technicznego nad statkiem lub inspekcję państwa portu zostały usunięte, co armator potwierdził stosownym oświadczeniem;
- 8) ocena stanu technicznego statku przeprowadzona w celu zapewnienia, że stan statku czyni go zdolnym do żeglugi morskiej, została zakończona wynikiem pozytywnym.

2. Warunek określony w ust. 1 pkt 1 nie ma zastosowania do statków nieprzeznaczonych do przewozu towarów lub pasażerów.

3. Warunki określone w ust. 1 pkt 2–6 nie mają zastosowania do statków niepodlegających umowom międzynarodowym, o których mowa w art. 5 pkt 33 ustawy.

4. Warunki określone w ust. 1 pkt 2–7 nie mają zastosowania do statków zarejestrowanych w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej.

**§ 3. 1.** W celu dokonania oceny stanu technicznego statku przed wpisaniem do polskiego rejestru okrętowego przeprowadza się kontrolę dokumentów polegającą na sprawdzeniu:

- 1) spełniania przez statek wymagań technicznych określonych dla danego typu statku o polskiej przynależności w zakresie objętym wymaganiami określonymi w przepisach klasyfikacyjnych uznanej organizacji, potwierdzonego odpowiednio świadectwem klasy lub świadectwem zdolności żeglugowej;
- 2) zgodności certyfikatów i dokumentów dotyczących konstrukcji i wyposażenia statku z przepisami Konwencji SOLAS, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. a ustawy, o ile statek podlega tej konwencji;
- 3) zgodności certyfikatów i dokumentów wolnej burty statku z przepisami Konwencji o liniach ładunkowych, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. b ustawy, o ile statek podlega tej konwencji;
- 4) zgodności certyfikatów i dokumentów dotyczących ochrony środowiska z przepisami Konwencji MARPOL, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. d ustawy, o ile statek podlega tej konwencji;
- 5) zgodności świadectw i dokumentów pomiarowych z przepisami Konwencji TONNAGE, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. e ustawy, o ile statek podlega tej konwencji;
- 6) zgodności certyfikatów i dokumentów dotyczących kontroli szkodliwości systemów przeciwporostowych z przepisami Międzynarodowej konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. f ustawy, o ile statek podlega tej konwencji;
- 7) zgodności świadectw i dokumentów dotyczących warunków życia i pracy na statkach z przepisami Konwencji o pracy na morzu, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845, z późn. zm.<sup>4)</sup>), o ile statek podlega tej konwencji;
- 8) innych dokumentów wymienionych w cyrkularzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej FAL.2/Circ.133-MEPC.1/Circ.902-MSC.1/Circ.1646-LEG.2/Circ.4<sup>5)</sup>, odpowiednio do charakterystyki statku, w zakresie, w jakim statek jest obowiązany do posiadania tych dokumentów.

2. Na statkach zmieniających przynależność z obcej na polską w wieku powyżej 15 lat podlegających umowom międzynarodowym, o których mowa w art. 5 pkt 33 ustawy, dodatkowo przeprowadza się weryfikację stanu technicznego statku zgodnie ze zharmonizowanym systemem nadzoru i certyfikacji (HSSC), określonym w prawidło 6 rozdziału I Konwencji SOLAS, w zakresie:

- 1) inspekcji odnowieniowej dla statków pasażerskich, zbiornikowców do przewozu surowej ropy naftowej, produktów ropopochodnych, substancji chemicznych, gazów skroplonych oraz masowców;
- 2) inspekcji pośredniej dla statków innych niż wymienione w pkt 1.

<sup>4)</sup> Zmiany wymienionej Konwencji zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 512, z 2019 r. poz. 962, z 2021 r. poz. 707 oraz z 2025 r. poz. 1129.

<sup>5)</sup> Cykularz Międzynarodowej Organizacji Morskiej FAL.2/Circ.133-MEPC.1/Circ.902-MSC.1/Circ.1646-LEG.2/Circ.4 z dnia 27 czerwca 2022 r. – Lista świadectw i dokumentów wymaganych na statkach, 2022 (Dz. Urz. Min. Infr. z 2026 r. poz. 5).

3. Na statkach zmieniających przynależność z obcej na polską w wieku powyżej 15 lat niepodlegających umowom międzynarodowym, o których mowa w art. 5 pkt 33 ustawy, dodatkowo przeprowadza się weryfikację stanu technicznego statku w zakresie wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 86 ust. 3 ustawy.

4. Na statkach zarejestrowanych w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej dodatkowo przeprowadza się weryfikację stanu technicznego statku w zakresie:

- 1) budowy, jego stałych urządzeń i wyposażenia,
- 2) właściwości manewrowych,
- 3) ochrony wód, powietrza i ochrony przed hałasem,
- 4) warunków sanitarnych oraz bezpieczeństwa i higieny pracy

– pod kątem zdatności do żeglugi morskiej.

5. Spełnienie wymagań określonych w ust. 4 pkt 1 potwierdza uznana organizacja przez wydanie dokumentu technicznego potwierdzającego zdatność statku do żeglugi po wodach morskich.

**§ 4.** Warunkiem pozytywnego wyniku oceny stanu technicznego statku jest spełnienie wymogów określonych w § 3 ust. 1 oraz pozytywny wynik dodatkowej weryfikacji, o której mowa w § 3:

- 1) ust. 2 – dla statków zmieniających przynależność z obcej na polską w wieku powyżej 15 lat podlegających umowom międzynarodowym, o których mowa w art. 5 pkt 33 ustawy;
- 2) ust. 3 – dla statków zmieniających przynależność z obcej na polską w wieku powyżej 15 lat niepodlegających umowom międzynarodowym, o których mowa w art. 5 pkt 33 ustawy;
- 3) ust. 4 – dla statków zarejestrowanych w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej.

**§ 5.** Właściwy dyrektor urzędu morskiego każdorazowo powiadamia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o przeprowadzeniu oceny stanu technicznego statku przed wpisaniem do polskiego rejestru okrętowego oraz załącza raport zawierający odnotowane spostrzeżenia i wynik oceny.

**§ 6.** Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia w zakresie spełnienia przez statek warunków technicznych wymaganych do wpisania statku do polskiego rejestru okrętowego stosuje się przepisy dotychczasowe.

**§ 7.** Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 11 marca 2026 r.<sup>6)</sup>

Minister Infrastruktury: *wz. A. Marchewka*

---

<sup>6)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 29 grudnia 2014 r. w sprawie oceny stanu technicznego statku przed wpisaniem do polskiego rejestru okrętowego (Dz. U. z 2015 r. poz. 51), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 13 stycznia 2023 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 261).