

1. Kodeks morski

z dnia 18 września 2001 r. (Dz.U. Nr 138, poz. 1545)

Tekst jednolity z dnia 25 października 2018 r. (Dz.U. 2018, poz. 2175)¹

(zm.: Dz.U. 2013, poz. 1014; 2018, poz. 1137)

Spis treści

	Art.
Tytuł I. Przepisy ogólne	1–8
Tytuł II. Statek morski	9–52
Dział I. Polska przynależność statku	9–22
Dział II. Rejestr okrętowy	23–39
Dział III. Pomiar statku	40–49
Dział IV. Dokumenty statku	50–52
Tytuł III. Kapitan statku	53–72
Dział I. Przepisy ogólne	53–55
Dział II. Obowiązki kapitana	56–66
Dział III. Uprawnienia kapitana	67–70
Dział IV. Publicznoprawne funkcje kapitana	71–72
Tytuł IV. Prawa rzeczowe	73–96
Dział I. Własność statku	73–75
Dział II. Zastaw na statku	76–89
Dział III. Przywileje na statku	90–96
Tytuł V. Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie i ubezpieczenie armatorów w tytule roszczeń morskich	97–102g
Tytuł VI. Umowy	103–249
Dział I. Przewóz ładunku	103–171
Rozdział 1. Przepisy ogólne	103–109
Rozdział 2. Załadowanie na statek	110–128
Rozdział 3. Konosament	129–139
Rozdział 4. Wykonanie przewozu	140–142
Rozdział 5. Wyładowanie i odbiór ładunku	143–152
Rozdział 6. Należności przewoźnika	153–155
Rozdział 7. Przywileje na ładunku	156–158
Rozdział 8. Wygaśnięcie umowy	159–164
Rozdział 9. Odpowiedzialność przewoźnika	165–171
Dział II. Przewóz pasażerów	172–187
Dział III. Czarter na czas	188–200
Dział IV. Usługi agencyjne	201–207
Dział V. Usługi maklerskie	208–213
Dział VI. Usługi holownicze	214–219
Dział VII. Usługi pilotowe	220–230

¹ Tekst jednolity ogłoszono dnia 21.11.2018 r.

Art. 1

Dział VIII. Ratownictwo morskie	231–249
Tytuł VII. Wypadki morskie	250–291
Dział I. Awaria wspólna	250–256
Dział II. Zderzenie statków	257–264
Dział III. Zanieczyszczenie ze statków	265–281e
Rozdział 1. Zanieczyszczenia różne	265–271
Rozdział 1a. Zanieczyszczenia olejami bunkrowymi	271a–271h
Rozdział 2. Zanieczyszczenia ze statków przewożących oleje	272–278
Rozdział 3. Międzynarodowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami	279–281
Rozdział 3a. Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami	281a–281e
Dział IV. Mienie zatopione lub znalezione	282–291
Tytuł VIII. Ubezpieczenie morskie	292–338
Dział I. Umowa ubezpieczenia morskiego	292–313
Rozdział 1. Przepisy ogólne	292–299
Rozdział 2. Wartość ubezpieczenia i suma ubezpieczenia	300–303
Rozdział 3. Oświadczenia przy zawieraniu umów ubezpieczenia	304–305
Rozdział 4. Przeniesienie praw z umowy ubezpieczenia	306–310
Rozdział 5. Ubezpieczenie generalne	311–313
Dział II. Wykonanie umowy ubezpieczenia	314–338
Rozdział 1. Obowiązki ubezpieczającego	314–319
Rozdział 2. Odpowiedzialność ubezpieczyciela	320–329
Rozdział 3. Abandon przedmiotu ubezpieczenia	330–335
Rozdział 4. Płatność odszkodowania ubezpieczeniowego	336–338
Tytuł IX. Postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki	339–354
Dział I. Postępowanie w sprawach o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie	339–350
Dział II. Postępowanie w sprawach roszczeń i ograniczenia odpowiedzialności z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki	351–354
Tytuł X. Przepisy kolizyjne	355–360

Tytuł I. Przepisy ogólne

Art. 1. [Zakres regulacji] § 1. Kodeks morski reguluje stosunki prawne związane z żeglugą morską.

§ 2. W stosunkach cywilnoprawnych związanych z żeglugą morską stosuje się – w braku odpowiednich przepisów Kodeksu morskiego – przepisy prawa cywilnego.

§ 3. Stosunki pracy na statkach morskich, sprawy bezpieczeństwa morskiego, zapobieganie zanieczyszczaniu morza przez statki oraz inne

sprawy w zakresie nieuregulowanym przepisami Kodeksu morskiego regulują odrębne przepisy.

Art. 2. [Statek morski] § 1. Statkiem morskim jest każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej, zwane dalej „statkiem”.

§ 2. Statkiem morskim w budowie jest statek, którego stępkę położono lub wykonano równorzędną pracę konstrukcyjną w miejscu wodowania, aż do zakończenia budowy.

Art. 3. [Morski statek handlowy] § 1. Kodeks morski stosuje się do morskich statków handlowych.

§ 2. Morskim statkiem handlowym jest statek przeznaczony lub używany do prowadzenia działalności gospodarczej, a w szczególności do: przewozu ładunku lub pasażerów, rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych zasobów morza, holowania, ratownictwa morskiego, wydobywania mienia zatopionego w morzu, pozyskiwania zasobów mineralnych dna morza oraz zasobów znajdującego się pod nim wnętrza Ziemi.

Art. 4. [Wylączenie zastosowania przepisów] Do statków morskich używanych wyłącznie do celów naukowo-badawczych, sportowych lub rekreacyjnych stosuje się Kodeks morski z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunku lub pasażerów oraz przepisów o awarii wspólnej.

Art. 4.² [Wylączenie zastosowania przepisów] Do statków morskich używanych wyłącznie do celów naukowo-badawczych stosuje się Kodeks morski z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunku lub pasażerów oraz przepisów o awarii wspólnej.

Art. 4a.³ [Zastosowanie przepisów ustawy] Do statków morskich używanych do celów sportowych lub rekreacyjnych, w tym morskich jachtów rekreacyjnych i komercyjnych w rozumieniu ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2018 r. poz. 181, 1137 i 1669), stosuje się Kodeks morski z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunku lub pasażerów oraz przepisów o awarii wspólnej.

Art. 5. [Specjalna służba państwowa] § 1. Do statków morskich pełniących wyłącznie specjalną służbę państwową stosuje się Kodeks morski

² Art. 4 w brzmieniu ustawy z dnia 12.04.2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 1137), która wchodzi w życie 1.01.2020 r.

³ Art. 4a dodany ustawą z dnia 12.04.2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 1137), która wchodzi w życie 1.01.2020 r.

z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunku lub pasażerów, o awarii wspólnej i o przywilejach na statku.

§ 2. Do statków pełniących specjalną służbę państwową zalicza się w szczególności statki: hydrograficzne, dozorcze, pożarnicze, telekomunikacyjne, celne, sanitarne, szkolne, pilotowe, statki używane wyłącznie do ratowania życia na morzu lub do łamania lodów.

Art. 6. [Wyłączenie zastosowania przepisów Kodeksu] § 1. Z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w ustawie, nie stosuje się Kodeksu morskiego do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej oraz Policji.

§ 2. Przepisów Kodeksu morskiego o przewozie ładunku lub pasażerów nie stosuje się do transportów wojskowych morskimi statkami handlowymi, chyba że strony umowy przewozu morskiego postanowią inaczej.

Art. 7. [Armator] Armatorem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym.

Art. 8. [Przedawnienie roszczeń] § 1. Terminy przedawnienia roszczeń ze stosunków regulowanych Kodeksem morskim mogą być przedłużane umową stron zawartą na piśmie po zaistnieniu zdarzenia, z którego wynika roszczenie.

§ 2. Przepis § 1 nie dotyczy roszczeń stwierdzonych prawomocnym orzeczeniem sądu lub wyrokiem sądu polubownego, a także ugodą zawartą przed tymi sądami.

Tytuł II. Statek morski

Dział I. Polska przynależność statku

Art. 9. [Polska bandera] § 1. Żeglugę pod polską banderą może uprawiać tylko statek o polskiej przynależności.

§ 2. (*uchylony*)

§ 3. Terenowy organ administracji morskiej, na którego obszarze działania znajduje się port rozpoczęcia podróży, może w uzasadnionych przypadkach zezwolić na wykonywanie przez czas oznaczony stałego przewozu między portami polskimi przez statek podnoszący banderę państwa innego niż państwo członkowskie Unii Europejskiej.

Art. 10. [Polska przynależność statku] § 1. Statkiem o polskiej przynależności jest:

- 1) statek stanowiący polską własność, o którym mowa w art. 73 § 1 i 2;

- 2) statek uważany za stanowiący polską własność, o którym mowa w art. 73 § 3;
- 2a) statek niestanowiący polskiej własności, który uzyskał polską przynależność zgodnie z rozporządzeniem nr 613/91 (EWG) z dnia 4 marca 1991 r. w sprawie transferu statków z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty (Dz.Urz. WE L 68 z 15.03.1991, z późn. zm.);
- 3) statek niestanowiący polskiej własności, który czasowo uzyskał polską przynależność, o którym mowa w art. 13 § 1.

§ 2. Przepisy niniejszego działu dotyczące statku stanowiącego polską własność stosuje się do statków uważanych za stanowiące polską własność.

Art. 11. [Podnoszenie bandery] § 1. Statek o polskiej przynależności jest obowiązany podnosić polską banderę.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze rozporządzenia, zwolnić niektóre rodzaje statków o polskiej przynależności z obowiązku podnoszenia bandery. Zwolnienie nie może dotyczyć statków uprawiających żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 12. [Nazwa statku morskiego] § 1. Statek o polskiej przynależności oznacza się nazwą na dziobie, z każdej burty i na rufie. Pod nazwą na rufie powinna być uwidoczniona nazwa portu macierzystego statku.

§ 2. Właściciel nadaje statkowi nazwę i wskazuje port morski jako port macierzysty statku. Nazwa podlega zatwierdzeniu przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku, w drodze decyzji administracyjnej, z zastrzeżeniem § 2a.

§ 2a. Nazwa statku morskiego używanego wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości kadłuba do 24 m podlega zatwierdzeniu, w drodze decyzji administracyjnej, przez zarząd polskiego związku sportowego, o którym mowa w art. 23 § 3.

§ 2a.⁴ Pod nazwą na rufie statku morskiego używanego do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości do 24 m powinny być uwidocznione numer rejestracyjny, o ile został nadany, i nazwa portu macierzystego statku. Nazwa statku morskiego używanego do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości do 24 m, rejestrowanego na podstawie ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz.U. poz. 1137), nie podlega zatwierdzeniu.

⁴ Art. 12 § 2a w brzmieniu ustawy z dnia 12.04.2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 1137), która wchodzi w życie 1.01.2020 r.

§ 3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb postępowania w sprawach nadawania i zatwierdzenia nazwy statku, uwzględniając konieczność jego indywidualizacji.

§ 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może określić, w drodze rozporządzenia, inny niż wskazany w § 1 sposób oznaczania niektórych statków, mając na względzie ich rodzaj, przeznaczenie i rodzaj żeglugi.

Art. 13. [Polska przynależność – czas oznaczony] § 1. Statek niestanowiący polskiej własności może uzyskać polską przynależność na czas oznaczony, jeżeli wnioskodawca łącznie spełni następujące wymogi:

- 1) jest osobą prawną mającą w Rzeczypospolitej Polskiej siedzibę lub oddział bądź jest osobą fizyczną zamieszkałą w Rzeczypospolitej Polskiej lub mającą w Rzeczypospolitej Polskiej oddział;
- 2) przedstawi umowę najmu lub dzierżawy statku bądź inną umowę, na podstawie której będzie mógł uprawiać żeglugę statkiem we własnym imieniu;
- 3) zobowiąże się, że będzie prowadził działalność armatorską w Rzeczypospolitej Polskiej;
- 4) złoży urzędowo poświadczony odpis lub wyciąg ze stałego rejestru statków, zawierający opis statku, oznaczenie właściciela oraz inne dane z tego rejestru, a w szczególności wpisane prawa zastawu i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem;
- 5) przedstawi pisemną zgodę właściwych organów państwa stałego rejestru statków, właściciela statku i wszystkich wierzycieli hipotecznych na nadanie statkowi polskiej przynależności oraz zapewnienie właściwych organów państwa stałego rejestru statku, że w czasie trwania polskiej przynależności statek nie będzie uprawniony do podnoszenia bandery tego państwa;
- 6) wskaże port macierzysty statku w Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 2. Statek niestanowiący polskiej własności uzyskuje czasową polską przynależność przez wpis do rejestru okrętowego, na podstawie postanowienia izby morskiej stwierdzającego okres przynależności.

Art. 14. [Jurysdykcja sądów polskich] Armator prowadzący w Rzeczypospolitej Polskiej działalność za pośrednictwem oddziału podlega, w zakresie spraw związanych z uprawianiem żeglugi statkiem, który uzyskał czasową polską przynależność, polskiemu prawu i jurysdykcji sądów polskich w takim zakresie, w jakim podlega im osoba mająca w Rzeczypospolitej Polskiej siedzibę lub miejsce zamieszkania.

Art. 15. [Zasady obsadzania statku załogą] Armator, którego statek uzyskał czasową polską przynależność, jest obowiązany obsadzić statek za-

łogą zgodnie z polskimi przepisami i poddać statek polskim przepisom, w szczególności w zakresie: pomiaru, bezpieczeństwa morskiego, dokumentów statku i ochrony środowiska.

Art. 16. [Zmiana nazwy statku] Nazwa statku, który uzyskał czasową polską przynależność, może być zmieniona tylko za zgodą właściwych władz państwa stałego rejestru statku oraz jego właściciela i wierzycieli hipotecznych.

Art. 17. [Utrata czasowej przynależności] § 1. Statek niestanowiący polskiej własności traci uzyskaną czasową polską przynależność, jeżeli:

- 1) przestanie być spełniany którykolwiek z wymogów wymienionych w art. 13 § 1;
- 2) upłynie okres, na jaki uzyskał przynależność, i okres ten nie zostanie przedłużony;
- 3) wniesie o to armator statku;
- 4) armator statku nie przestrzega przepisów niniejszego działu;
- 5) zostanie wydana decyzja w trybie art. 18.

§ 2. Utrata przez statek czasowej polskiej przynależności następuje z dniem wykreślenia statku z polskiego rejestru okrętowego, na podstawie postanowienia izby morskiej.

Art. 18. [Upoważnienie] Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może wydać decyzję o utracie czasowej polskiej przynależności statku, jeżeli wymaga tego interes państwa, a w szczególności interes polskiej gospodarki morskiej. Z tych samych względów minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może wydać decyzję sprzeciwiającą się uzyskaniu przez statek czasowej polskiej przynależności.

Art. 19. [Zawieszenie polskiej przynależności] § 1. Polska przynależność statku stanowiącego polską własność może być zawieszona na wniosek właściciela.

§ 2. Właściciel statku wskazuje we wniosku okres zawieszenia, rejestr, do którego statek będzie wpisany, oraz przedstawia pisemną zgodę wierzycieli hipotecznych na zawieszenie polskiej przynależności statku.

§ 3. Postanowienie o zawieszeniu wydaje izba morska, ustalając okres zawieszenia.

§ 4. Wpis stwierdzający zawieszenie staje się skuteczny z dniem zawiadomienia izby morskiej przez właściciela statku o uzyskaniu przez statek obcej przynależności.

§ 5. W okresie zawieszenia polskiej przynależności statek nie może podnosić polskiej bandery.

Art. 20. [Zmiana nazwy; zgoda właściciela] Nazwa statku stanowiącego polską własność, którego polska przynależność została zawieszona, nie może być zmieniona w okresie zawieszenia bez zgody jego właściciela i wierzycieli hipotecznych. Portem macierzystym takiego statku powinien być port państwa czasowej przynależności statku.

Art. 21. [Ustanie okresu zawieszenia] § 1. Zawieszenie polskiej przynależności statku stanowiącego polską własność ustaje po upływie okresu zawieszenia lub, na wniosek właściciela, przed upływem tego okresu albo na skutek utraty przez statek czasowej przynależności obcego państwa, z zastrzeżeniem § 2.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, ze względów określonych w art. 18, wydać decyzję o ustaniu zawieszenia polskiej przynależności statku lub sprzeciwiającą się zawieszeniu.

§ 3. Ustanie zawieszenia polskiej przynależności statku stanowiącego polską własność następuje z dniem wykreślenia w stałym rejestrze okrętowym wpisu o zawieszeniu, na podstawie postanowienia izby morskiej.

Art. 22. [Doprecyzowanie pojęć] Ilekroć w przepisach niniejszego działu mówi się o stałym rejestrze statku, rozumie się przez to rejestr prowadzony w państwie, do którego przynależność została zawieszona, w którym wpisany jest właściciel statku oraz prawa zastawu i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem.

Dział II. Rejestr okrętowy

Art. 23. [Obowiązek wpisu do rejestru] § 1. Statek stanowiący polską własność podlega obowiązkowi wpisu do polskiego rejestru okrętowego prowadzonego przez izbę morską właściwą dla portu macierzystego statku, z zastrzeżeniem § 2 i 3.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje statków stanowiących polską własność niepodlegających obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego. Zwolnienie nie może dotyczyć statków uprawiających żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 3. Statek morski stanowiący polską własność, używany wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości kadłuba do 24 m, podlega obowiązkowi wpisu do polskiego rejestru jachtów prowadzonego przez polski związek sportowy, o którym mowa w ustawie z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (Dz.U. z 2018 r. poz. 1263 i 1669).

§ 3.⁵ Statek morski stanowiący polską własność, używany do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości do 24 m, podlega rejestracji na podstawie przepisów ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m.

§ 4. Statek, który nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego, a także statek w budowie, może być wpisany do rejestru okrętowego na wniosek właściciela.

§ 5. Statek, o którym mowa w art. 73, wpisuje się do rejestru okrętowego na wniosek właściciela lub wszystkich współwłaścicieli, a w przypadku statków zmieniających przynależność z obcej na polską, o długości 24 m lub powyżej, dodatkowo po przedstawieniu decyzji dyrektora urzędu morskiego o spełnieniu przez statek warunków technicznych wymaganych do uzyskania wpisu do rejestru.

§ 6. Statek budowany w Rzeczypospolitej Polskiej może być wpisany do rejestru okrętowego, jeżeli położona została jego stępka lub wykonana została równorzędna praca konstrukcyjna w miejscu wodowania. Dotyczy to również statku w budowie niestanowiącego polskiej własności. Rejestr okrętowy statku w budowie prowadzi izba morska właściwa dla miejsca budowy statku.

Art. 24. [Wpis na wniosek armatora] § 1. Statek niestanowiący polskiej własności ani nieuważany za stanowiący polską własność wpisuje się do rejestru okrętowego, na wniosek armatora, po spełnieniu wymogów określonych w art. 13 § 1 i przedstawieniu decyzji dyrektora urzędu morskiego o spełnieniu przez statek warunków technicznych wymaganych do uzyskania wpisu do rejestru, z zastrzeżeniem § 2.

§ 2. Do rejestrów, o których mowa w art. 23, może być wpisany statek będący własnością obywatela państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub osoby prawnej mającej siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej, z zastrzeżeniem art. 73a.

§ 3. Rejestr okrętowy statków, o których mowa w § 1, prowadzi izba morska właściwa dla portu polskiego wskazanego przez armatora jako port macierzysty statku.

Art. 25. [Księgi rejestrowe] Rejestr okrętowy składa się z ksiąg rejestrowych prowadzonych odrębnie dla statków:

- 1) stanowiących polską własność i uważanych za stanowiące polską własność (rejestr stały);

⁵ Art. 23 § 3 w brzmieniu ustawy z dnia 12.04.2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 1137), która wchodzi w życie 1.01.2020 r.

- 2) które uzyskały czasową polską przynależność (rejestr tymczasowy);
- 3) w budowie (rejestr statków w budowie).

Art. 26. [Opłaty rejestrowe] § 1. Za czynności rejestrowe, o których mowa w art. 23 § 1, pobiera się opłaty rejestrowe, które stanowią dochód budżetu państwa, natomiast opłaty za czynności, o których mowa w art. 23 § 3, stanowią dochód właściwego polskiego związku sportowego prowadzącego rejestr jachtów.

§ 1.⁶ Za czynności rejestrowe, o których mowa w art. 23 § 1, pobiera się opłaty rejestrowe, które stanowią dochód budżetu państwa.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób i tryb prowadzenia polskiego rejestru jachtów, wzór dokumentu rejestracyjnego i wysokość opłat rejestrowych, z uwzględnieniem odpowiednio przepisów art. 29 ustawy i zasady proporcjonalności opłat.

§ 2.⁷ (uchylony)

Art. 27. [Wpis do rejestru stałego] § 1. Statek wpisany do rejestru stałego za granicą może być wpisany do rejestru stałego w Rzeczypospolitej Polskiej dopiero po wykreśleniu z rejestru zagranicznego.

§ 2. Statek wpisany do rejestru stałego za granicą może być wpisany do rejestru tymczasowego w Rzeczypospolitej Polskiej dopiero po zawieszeniu jego dotychczasowej przynależności.

§ 3. Wpis do rejestru zagranicznego statku stanowiącego polską własność lub statku uważanego za stanowiący polską własność nie wywołuje skutków prawnych przed wykreśleniem tego statku z polskiego rejestru okrętowego.

§ 4. Czasowe nadanie statkowi, o którym mowa w § 3, obcej przynależności nie wywołuje skutków prawnych przed dokonaniem w polskim rejestrze okrętowym wpisu zawieszającego polską przynależność.

Art. 28. [Zasada jawności rejestrów] Rejestry, o których mowa w art. 23 i 39 § 1, są jawne. Osoby zainteresowane mogą żądać poświadczonych wyciągów i odpisów z rejestrów.

Art. 29. [Zakres informacji w rejestrach] § 1. W rejestrze stałym wpisuje się:

- 1) kolejny numer rejestrowy statku i datę dokonania wpisu;

⁶ Art. 26 § 1 w brzmieniu ustawy z dnia 12.04.2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 1137), która wchodzi w życie 1.01.2020 r.

⁷ Art. 26 § 2 uchylony ustawą z dnia 12.04.2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 1137), która wchodzi w życie 1.01.2020 r.