

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia ... 2012 r.

**w sprawie przeglądów, prób i uznawania kontenerów**

Na podstawie art. 101 ust. 7 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. 228, poz. 1368) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Przepisy rozporządzenia określają tryb i sposób postępowania przy przeprowadzaniu przeglądów, prób i uznawaniu kontenerów.

**§ 2.** 1. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) przepisach międzynarodowych - oznacza to:
  - a) Międzynarodową konwencję o bezpiecznych kontenerach, sporządzoną w Genewie dnia 2 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 24, poz. 118 i 119), zwaną dalej "konwencją",
  - b) Konwencję celną w sprawie kontenerów, 1972, sporządzoną w Genewie dnia 2 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1983 r. Nr 7, poz. 36),
  - c) Umowę europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN), zawartą w Genewie dnia 26 maja 2000 r. (Dz. U. z 2010 r. Nr 235, poz. 1537), wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi we właściwy sposób,
  - d) Umowę europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzoną w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2009 Nr 27, poz. 162, z 2010 r. Nr 63, poz. 395 oraz z 2011 r. Nr 110, poz. 641), wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi we właściwy sposób,
  - e) Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych, stanowiący załącznik do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321) i z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173),
  - f) Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiący załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami, sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674 i 675, z 2009 r. Nr 167, poz. 1318 oraz z 2011 r. Nr 137, poz. 804 i 805), wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi we właściwy sposób;
- 2) uznanej organizacji upoważnionej do wykonywania zadań administracji morskiej - oznacza to uznaną organizację, o której mowa w art. 5 pkt 17 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

bezpieczeństwie morskim, upoważnioną do wykonywania zadań administracji morskiej zgodnie z postanowieniami art. 8 ust. 1 tej ustawy;

3) uznaniu kontenera - oznacza to decyzję dyrektora urzędu morskiego lub uznanej organizacji upoważnionej do wykonywania zadań administracji morskiej, że zaprojektowany typ konstrukcji lub kontener pojedynczy jest bezpieczny w eksploatacji i nadaje się do przewozu ładunków zgodnie z przeznaczeniem zaprojektowanego typu konstrukcji lub kontenera pojedynczego;

4) wymaganiach technicznych - oznacza to wymagania dla kontenerów w zakresie ich budowy, eksploatacji, uznawania, prób oraz przeglądów opracowane przez dyrektora urzędu morskiego lub uznaną organizację upoważnioną do wykonywania zadań administracji morskiej w oparciu o przepisy międzynarodowe.

2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o kontenerze, prototypie, typie kontenera, seryjnym kontenerze, nowym kontenerze, narożu zaczepowym należy przez to rozumieć kontener, prototyp, typ kontenera, seryjny kontener, nowy kontener, naroże zaczepowe w rozumieniu konwencji.

### § 3. 1. Zadania w zakresie:

- 1) uznawania kontenerów;
- 2) przeprowadzania prób kontenerów;
- 3) przeprowadzania przeglądów kontenerów;
- 4) przeprowadzania okresowych inspekcji u właścicieli, dzierżawców i najemców kontenerów, producentów kontenerów i zakładów naprawy kontenerów;
- 5) wydawania świadectw i dokumentów, zgodnych z konwencją, potwierdzających czynności określone w pkt 1, 2 i 3;
- 6) opracowywania i wydawania wymagań technicznych;

wykonuje dyrektor urzędu morskiego lub uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej, zwane dalej „organami uprawnionymi” z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Zadania określone w ust. 1 pkt 1-3 i w § 10 ust. 1 w odniesieniu do kontenerów zbiornikowych do przewozu towarów niebezpiecznych i zbiorników ciśnieniowych w kontenerach zbiornikowych wykonuje organ uprawniony lub Transportowy Dozór Techniczny.

§ 4. 1. Każdy nowy kontener wymaga uznania zgodnie z wymaganiami dotyczącymi zaprojektowanego typu konstrukcji albo pojedynczego kontenera.

2. Kontener przeznaczony do krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego, kolejną i żegluga śródlądową towarów niebezpiecznych powinien spełniać wymagania określone w ADR, ADN, RID oraz przepisach o przewozie ładunków niebezpiecznych.

§ 5. 1. Przed przystąpieniem do wykonania prototypu producent kontenerów występuje do organu uprawnionego z wnioskiem o uznanie zaprojektowanego typu konstrukcji. Do wniosku należy załączyć dokumentację techniczną, w trzech egzemplarzach, w celu jej zatwierdzenia. Dokumentacja techniczna powinna zawierać:

- 1) specyfikację kontenera wraz z opisem jego konstrukcji, podaniem jego parametrów, stosowanych materiałów, przyjętych metod wykonania i spawania oraz określeniem technologii montażu, wykończenia i malowania;
- 2) rysunki zestawieniowe, rysunki przekrojów węzłów i pojedynczych połączeń poszczególnych elementów z podaniem zastosowanych materiałów oraz rysunki przedstawiające oznakowanie kontenera;

3) program prób, z podaniem wartości obciążeń wewnętrznych i zewnętrznych oraz metod ich przyłożenia. Program prób musi spełniać wymagania zawarte w przepisach międzynarodowych i wymaganiach technicznych.

2. Oprócz dokumentacji technicznej, o której mowa w ust. 1 do wniosku o uznanie typu konstrukcji kontenera izotermicznego należy załączyć:

1) opis techniczny urządzenia chłodniczego, schematy i rysunki urządzenia chłodniczego lub ogrzewczego z podaniem charakterystyk cieplnych, mechanicznych i innych;

2) specyfikację urządzenia elektrycznego z podaniem charakterystyk urządzeń zabezpieczających i kontrolnych, rysunki złączy wtykowych, schematy ideowe i montażowe;

3) specyfikację, schematy i rysunki źródła energii elektrycznej wraz z jego napędem;

4) specyfikację izolacji cieplnej;

5) obliczenia techniczno-cieplne;

6) program i metodykę prób techniczno-cieplnych z podaniem wartości, jakie powinny być osiągnięte;

7) program prób prototypu i produkowanych seryjnie urządzeń chłodniczych lub ogrzewczych.

3. Oprócz dokumentacji technicznej, o której mowa w ust. 1 do wniosku o uznanie typu konstrukcji kontenera zbiornikowego należy załączyć:

1) specyfikację i rysunki konstrukcyjne zbiornika (zbiorników) wraz z przekrojami, w których należy podać dane niezbędne do przeprowadzenia obliczeń sprawdzających elementów konstrukcyjnych (w szczególności wymiary, materiały, złącza spawane, elementy mocujące);

2) specyfikację, wraz z rysunkami, armatury oraz urządzeń sterowania i kontroli z podaniem zastosowanych materiałów;

3) specyfikację materiałów izolacyjnych (jeżeli zostały zastosowane) oraz rysunki ich mocowania;

4) opis techniczny i rysunki konstrukcyjne urządzeń utrzymujących ciśnienie oraz urządzeń chłodniczych lub ogrzewających ładunek, jeżeli kontener jest w nie wyposażony;

5) obliczenia wytrzymałości zbiornika (zbiorników) i szkieletu wykonane metodą uznaną przez organ uprawniony;

6) program prób kontenera zbiornikowego;

7) wykaz ładunków, jakie mogą być przewożone w kontenerze;

8) dokumenty potwierdzające, że materiały, z jakich wykonano części i zespoły kontenera stykające się z ładunkiem, nie wchodzi z nim w reakcje chemiczne.

4. Oprócz dokumentacji technicznej, o której mowa w ust. 1 do wniosku o uznanie typu konstrukcji kontenera płytowego i o podstawie płytowej należy załączyć:

1) rysunki urządzeń ustalających konstrukcji czołowych lub słupków narożnych;

2) rysunki urządzeń do formowania pakietu.

**§ 6. 1.** W celu uzyskania uznania kontenera pojedynczego jego właściciel występuje do organu uprawnionego z wnioskiem o uznanie kontenera pojedynczego.

2. Organ uprawniony po przeprowadzeniu oględzin i prób kontenera pojedynczego przyznaje uznanie dla kontenera pojedynczego o ile spełnia on wymagania konwencji i wymagania techniczne.

**§ 7.** W przypadku modyfikacji uznanego kontenera skutkującej zmianami w jego strukturze jego właściciel zobowiązany jest do poinformowania o niej organu uprawnionego.

2. Organ uprawniony może wymagać poddania próbom uznanego kontenera, który uległ modyfikacji skutkującej zmianami w jego strukturze, jako kontenera wymagającego ponownego uznania.

§ 8. 1. Prototyp kontenera albo kontener pojedynczy zostaje poddany próbom zgodnie z zatwierdzonym programem prób opracowanym zgodnie z aneksem II konwencji w obecności przedstawiciela organu uprawnionego. Przedstawiciel organu uprawnionego sporządza protokół z prób kontenera.

2. W przypadku zadowalającego wyniku prób organ uprawniony wydaje Świadectwo uznania kontenera, zwane dalej „Świadectwem uznania”, będące pisemnym potwierdzeniem, że typ kontenera albo kontener pojedynczy spełnia wymagania konwencji i wymagań technicznych.

3. Świadectwo uznania daje prawo zamocowywania do każdego seryjnego kontenera, wykonanego zgodnie z typem konstrukcji oraz do kontenera pojedynczego tabliczki uznania kontenera, zwaną dalej „tabliczką KBK”.

§ 9. 1. Każdy uznany kontener podlega przeglądom.

2. Właściciel, dzierżawca bądź najemca kontenera powinien poddawać go przeglądom zgodnie z Prawidłem 2, Załącznika I konwencji.

3. Właściciel, dzierżawca bądź najemca kontenera może wybrać rodzaj przeglądów, któremu będzie podlegał jego kontener.

§ 10. 1. Rozróżnia się następujące rodzaje przeglądów kontenerów:

1) przeglądy okresowe - przeglądy przeprowadzane zgodnie z określonym albo zatwierdzonym przez organ uprawniony, programem przeglądów okresowych w następujących okresach:

a) pierwszy przegląd okresowy - przeprowadzany w okresie nieprzekraczającym 5 lat, licząc od daty produkcji kontenera, a dla kontenerów zbiornikowych w okresie nieprzekraczającym 30 miesięcy, z wyjątkiem prób hydraulicznych zbiorników i armatury kontenerów, które należy przeprowadzać co 5 lat, z zastrzeżeniem ust. 3 i 4,

b) kolejny przegląd okresowy - przeprowadzany dla wszystkich rodzajów kontenerów w terminie nieprzekraczającym 30 miesięcy od daty ostatniego przeglądu, z wyjątkiem prób hydraulicznych zbiorników i armatury kontenerów, które należy przeprowadzać co 5 lat, z zastrzeżeniem ust. 3 i 4;

2) przeglądy ciągłe - przeglądy przeprowadzane, zgodnie z zatwierdzonym przez organ uprawniony programem przeglądów ciągłych, zwane dalej „ACEP”, przy czym rozróżnia się:

a) przeglądy pełne - przeglądy przeprowadzane po naprawie o dużym zakresie, odnowieniu kontenera, przed przekazaniem kontenera w dzierżawę bądź najem i po odbiorze z dzierżawy bądź najmu w okresach nieprzekraczających 30 miesięcy od daty ostatniego przeglądu,

b) przeglądy rutynowe - częste przeglądy przeprowadzane w celu wykrycia uszkodzeń, które mogą wymagać napraw w czasie bieżącej eksploatacji kontenerów.

2. Przeglądy przeprowadzane zgodnie z programami przeglądów o których mowa w ust. 1 mogą być przeprowadzane przez właściciela albo dzierżawcę bądź najemcę kontenera albo zlecane organowi uprawnionemu z zastrzeżeniem ust. 3.

3. Przeglądy kontenerów zbiornikowych przeprowadzane są wyłącznie przez organy uprawnione.

4. Niezależnie od przyjętego rodzaju przeglądu, zawory bezpieczeństwa w kontenerach zbiornikowych poddawane są próbom, oględzinom i kontroli w odstępach czasu nie dłuższych niż 30 miesięcy.

5. Organ uprawniony weryfikuje i prowadzi audyt określonych albo zatwierdzonych programów przeglądów okresowych i zatwierdzonych programów przeglądów ciągłych, zgodnie z wymaganiami Prawidła 2 pkt 4 i 5, Załącznika I konwencji.

§ 11. Zakres przeglądów okresowych i ciągłych, w szczególności, obejmuje:

- 1) oględziny polegające na sprawdzeniu, co najmniej z zewnątrz, stanu technicznego wszystkich powierzchni kontenerów, a gdy kontener nie jest załadowany również jego wnętrza wraz z demontażem elementów kontenera, jeżeli okaże się to konieczne;
- 2) sprawdzenie zachowania prawidłowego kształtu lub wymiarów kontenera, w przypadku gdy istnieje podejrzenie ich utraty;
- 3) przeprowadzenie próby szczelności na wpływy atmosferyczne w przypadku podejrzenia jej utraty;
- 4) sprawdzenie działania zamknięć drzwi i otworów oraz innych urządzeń kontenerów, w szczególności naroży zaczepowych;
- 5) sprawdzenie oznakowania kontenera;
- 6) sprawdzenie stanu izolacji termicznej i kanałów powietrznych mających wpływ na wytrzymałość i szczelność (jeżeli istnieje podejrzenie obniżenia własności izolacyjnych lub utraty wytrzymałości) - w przypadku kontenerów izotermicznych;
- 7) sprawdzenie ogólnego stanu technicznego zbiornika (z zewnątrz i wewnątrz), jego wytrzymałości i szczelności, stanu technicznego i działania instalacji załadowczo-wyładowczej, stanu i terminu ważności urządzeń zabezpieczających, ważności prób hydraulicznych oraz działania przyrządów pomiarowo-kontrolnych (jeżeli są zainstalowane) - w przypadku kontenerów zbiornikowych.

**§ 12. 1.** Właściciel kontenera powinien prowadzić ewidencję przeglądów okresowych lub ciągłych, z wyszczególnieniem co najmniej: typu, rodzaju i numeru identyfikacyjnego kontenera, rodzaju przeglądu, wyniku przeglądu, daty i miejsca przeprowadzenia przeglądu, informacji dotyczących osoby przeprowadzającej przegląd.

2. W przypadku przeprowadzenia przeglądu okresowego kontenera w ewidencji zamieszcza się datę kolejnego przeglądu okresowego, zwaną dalej „NED”.

**§ 13. 1.** Przeprowadzający przeglądy kontenerów zgodnie z określonym albo zatwierdzonym programem przeglądów okresowych po dokonaniu przeglądu wybija na tabliczce KBK datę kolejnego przeglądu okresowego (miesiąc i rok). Zamiast wybijania daty na tabliczce można oznaczyć datę kolejnego przeglądu okresowego za pomocą naklejki, na której powinny się znajdować (wyrażone cyframi lub cyframi i słownie) miesiąc i rok przeprowadzenia kolejnego przeglądu okresowego. Naklejki powinny być umieszczone na tabliczce KBK lub obok niej.

2. Kolor napisów na naklejkach oznaczający lata poszczególnych przeglądów okresowych jest określany na zgodnie z konwencją.

**§ 14.** Kontenery poddawane przeglądom, zgodnie z zatwierdzonym programem przeglądów ciągłych, powinny mieć, umieszczoną możliwie blisko albo na tabliczce KBK, dobrze przylegającą naklejkę, na której powinny być zawarte dane:

- 1) litery ACEP - oznaczające ACEP zgodnie z § 10 ust.1 pkt 2;
- 2) skrót nazwy kraju, w którym zatwierdzono program przeglądu;
- 3) rok zatwierdzenia programu przeglądu;
- 4) numer zatwierdzonego programu przeglądu.

**§ 15.** Każdy uznany kontener może zostać poddany kontroli w porcie morskim przez dyrektora urzędu morskiego polegającej na sprawdzeniu, czy posiada on ważną tabliczkę KBK oraz zatwierdzony program przeglądów ciągłych albo nieprzekrozoną datę NED zgodnie z konwencją.

§ 16. 1. Jeżeli w wyniku kontroli, o której mowa w § 15 zaistnieje uzasadnione podejrzenie, że stan kontenera może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa, przeprowadzający kontrolę dyrektor urzędu morskiego może podjąć decyzję o przeprowadzeniu bardziej szczegółowej kontroli w zakresie, o którym mowa w Aneksie III konwencji.

2. W przypadku stwierdzenia, w szczególności:

- 1) przebicia powłok kontenera;
- 2) uszkodzenia i deformacji konstrukcji ramy kontenera;
- 3) jakichkolwiek zmian wymiarów zewnętrznych kontenera;
- 4) uszkodzenia naroży zaczepowych kontenera;
- 5) uszkodzenia drzwi i zamknięć kontenera uniemożliwiającego zamknięcie kontenera;
- 6) uszkodzenia miejsc zakładania plomb na kontener;

dyrektor urzędu morskiego wyłącza kontener z eksploatacji, o czym informuje załadowcę.

3. Załadowca w porcie morskim ma obowiązek poinformowania właściciela albo dzierżawcę bądź najemcę kontenera o zatrzymaniu kontenera.

§ 17. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

*Za zgodność pod względem  
prawnym i redakcyjnym*

DYREKTOR  
Departamentu Prawne  
Danuta Szlachetkiewicz

## Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie przeglądów, prób i uznawania kontenerów, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 101 ust. 7 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą”.

Projekt rozporządzenia dotyczy kwestii prawnych uregulowanych w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 sierpnia 2002 r. w sprawie zasad i trybu postępowania przy przeprowadzaniu przeglądów, prób i uznawaniu kontenerów oraz organów uprawnionych do dokonywania tych czynności oraz do kontroli stanu kontenerów (Dz. U. z 2002 r. Nr 169, poz. 1388), które przestanie obowiązywać na podstawie art. 149 ustawy.

Projekt rozporządzenia ma charakter porządkujący i zastępuje ww. rozporządzenie Ministra Infrastruktury. Należy podkreślić, że w przeważającej części, projekt rozporządzenia stanowi powtórzenie rozwiązań prawnych zawartych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury oraz porządkuje i ujednolica kwestie przedmiotu projektu rozporządzenia. Projekt rozporządzenia zachowuje dotychczasowy stan prawny dotyczący przeglądów, prób i uznawania kontenerów i nie powoduje znaczących zmian dla podmiotów, na które projekt rozporządzenia oddziałuje np. właścicieli i producentów kontenerów.

Projekt rozporządzenia określa tryb i sposób postępowania przy przeprowadzaniu przeglądów, prób i uznawaniu kontenerów, w celu zapewnienia bezpieczeństwa przy czynnościach przeładunkowych kontenerów i ich transporcie.

W § 3 projektu rozporządzenia zostały określone zadania oraz podmioty odpowiedzialne za ich realizację w aspekcie przedmiotu danego projektu aktu prawnego. Zgodnie z postanowieniami art. 5 pkt 17 w związku z art. 8 ust. 1 ustawy podmiotami upoważnionymi do realizacji zadań dot. m.in. uznawania czy przeprowadzania przeglądów kontenerów są dyrektorzy urzędów morskich oraz uznane organizacje, zwani dalej „organami uprawnionymi”.

Paragraf 4 stanowi o konieczności uzyskania uznania organu uprawnionego dla każdego zaprojektowanego typu konstrukcji oraz pojedynczego kontenera.

W § 5 określono wymogi dla uzyskania uznania zaprojektowanego typu konstrukcji. Zgodnie z regulacją zawartą w § 5 producent kontenerów wraz z wnioskiem o uznanie zaprojektowanego typu konstrukcji zobowiązany jest do złożenia dokumentacji technicznej zawierającej szereg danych enumeratywnie wyliczonych dot. zaprojektowanego typu konstrukcji. W § 6 zostały określone wymagania dla uzyskania uznania dla kontenera pojedynczego (złożenie wniosku) oraz warunek przyznania uznania dla przedmiotowego kontenera tj. spełnienie wymagań konwencji i wymagań technicznych, które jest stwierdzane poprzez próby i oględziny kontenera pojedynczego.

Zgodnie z regulacją zawartą w § 7 właściciel uznanego kontenera ma obowiązek poinformowania organu uprawnionego o modyfikacji uznanego kontenera, które skutkowało zmianami w jego strukturze. W ww. wypadku organ uprawniony ma prawo do poddania próbom takiego kontenera.

W przypadku przejścia przez prototyp kontenera albo kontener pojedynczy prób dany prototyp/kontener pojedynczy otrzymuje Świadczenie uznania kontenera, o czym stanowi § 8. Świadczenie uznania kontenera stanowi pisemne potwierdzenie, że dany typ kontenera albo kontener pojedynczy spełnia wymagania Międzynarodowej konwencji o bezpiecznych kontenerach (KBK), sporządzoną w Genewie dnia 2 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 24, poz. 118 i 119) oraz wymagań technicznych. Ponadto, Świadczenie uznania kontenera uprawnia do mocowania do kontenera wykonanego zgodnie z typem konstrukcji albo uznanego kontenera pojedynczego tabliczki uznania, będącej jednym z podstawowych elementów kontroli kontenera w aspekcie bezpieczeństwa.

Kolejnym aspektem regulowanym w projekcie rozporządzenia są przeglądy uznanych kontenerów. Kwestie związane z ww. materiały zostały zawarte w § 9 – 12.

Zgodnie z postanowieniami § 9 uznany kontener podlega przeglądom. Należy podkreślić, że podmiotem zobowiązanym za utrzymywanie kontenera w bezpiecznym stanie jest jego właściciel. Projekt rozporządzenia, w poszczególnych częściach w tym w fragmencie dotyczy przeglądów kontenerów, określa również prawa i obowiązki ewentualnych dzierżawców oraz najemców kontenerów. W praktyce w obrocie i handlu morskim powszechna jest sytuacja dzierżawy/najmu kontenerów a mając na uwadze również regulacje zawarte w przepisach międzynarodowych konieczna stała się regulacja ww. zobowiązań w projekcie rozporządzenia.

Uznane kontenery podlegają przeglądom okresowym albo przeglądom ciągłym, których podział i zasady przeprowadzania zostały opisane w § 10. Postanowienia § 11 precyzują zakres przeglądów okresowych i stałych. Na właściciela kontenera został nałożony obowiązek prowadzenia ewidencji ww. przeglądów, zgodnie z postanowieniami § 12.

Projekt rozporządzenia w § 13- 14 dotyczy kwestii oznakowania kontenerów w aspekcie ich kolejnych przeglądów. Odpowiednio § 13 dotyczy ww. oznakowania kontenera podlegającego przeglądowi zgodnie z określonym albo zatwierdzonym programem przeglądów okresowych, a § 14 kontenera podlegającego przeglądowi zgodnie zatwierdzonym programem przeglądów ciągłych.

Ostatnią kwestią uregulowaną w § 15 – 16 projektu rozporządzenia projekcie rozporządzenia jest kontrola uznanych kontenerów.

Zgodnie z postanowieniami projektu rozporządzenia każdy kontener może zostać poddany kontroli dyrektora urzędu morskiego w porcie morskim. Z zasady taka kontrola powinna ograniczać się do sprawdzenia, czy kontener posiada ważną tabliczkę KBK oraz zatwierdzony program przeglądów ciągłych albo nieprzekroczoną datę kolejnego przeglądu okresowego (NED) jednakże w wypadku zaistnienia, w trakcie kontroli, poważnych podstaw do podejrzenia, że stan kontenera może zagrozić bezpieczeństwu przeprowadza się bardziej szczegółową kontrolę. Dodatkowo w § 16 zostały podane sytuacje, w których dyrektor urzędu morskiego ma obowiązek wyłączenia kontenera z eksploatacji, jednakże ze względu na brak możliwości przewidzenia wszelkich możliwych usterek kontenerów zagrażających bezpieczeństwu jest to katalog otwarty.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania



krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania projektu rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn.zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz.1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## Ocena skutków regulacji (OSR)

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na dyrektorów urzędów morskich, uznane organizacje, Transportowy Dozór Techniczny, producentów kontenerów, właścicieli, dzierżawców oraz najemców kontenerów, załadowców, armatorów i kapitanów statków.

### 2. Konsultacje społeczne

Rozporządzenie zostało poddane konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami:

1. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków
2. NSZZ „Solidarność” Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
3. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”
4. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy
5. Forum Związków Zawodowych
6. Business Centre Club – Związek Pracodawców
7. Polska Konferencja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”
8. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej
9. Gdańska Federacja Żeglarska
10. Związek Armatorów Polskich
11. Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku
12. Det Norske Veritas Polska
13. Germanischer Lloyd Polska
14. Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Polsce
15. RINA Poland
16. Lloyd’s Register (Polska)
17. Bureau Veritas Polska
18. Polska Żegluga Bałtycka
19. Polska Żegluga Morska
20. Unibaltic
21. Rem-Service. Sp. z o.o.
22. Unity Line Sp. z o.o.
23. Polskie Linie Oceaniczne
24. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.
25. Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A.
26. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.
27. Polski Związek Maklerów Okrętowych
28. Instytut Przemysłu Organicznego
29. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej
30. Krajowa Izba Gospodarcza
31. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych w Gdyni
32. Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej
33. Transportowy Dozór Techniczny

W trakcie konsultacji społecznych nie zostały zgłoszone uwagi do projektu rozporządzenia.

### 3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

W związku z porządkowym charakterem postanowień projektu rozporządzenia w aspekcie przepisów i praktyki dot. przeglądów, prób i uznawaniu kontenerów nie przewiduje się, że

wejście w życie projektu rozporządzenia będzie miało wpływu na obecne dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

**4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.

**5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

**6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

**7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

**8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

