

dr inż. AGATA KRYSOSIK-GROMADZIŃSKA (ORCID: 0000-0003-2123-161X)

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Wydział Techniki Morskiej i Transportu

Kontakt: agata.krystosik@zut.edu.pl

DOI: 10.5604/01.3001.0013.2785

Bezpieczeństwo pracy na statkach żeglugi śródlądowej

– stan faktyczny i prawny oraz uwagi de lege ferenda

Fot. Sosiukir/Bigstockphoto



Bezpieczeństwo i higiena pracy na statkach żeglugi śródlądowej wynikają ze specyficznych warunków pracy, odbiegających od lądowych. W zależności od realizowanych zadań eksploatacyjnych oraz wielkości i stanu technicznego jednostki, czynniki uciążliwe i szkodliwe to przede wszystkim hałas, wibracje, oddziaływanie temperatury, a także znacznie ograniczona przestrzeń, zarówno na stanowiskach pracy, jak i w pomieszczeniach socjalnych. Pracę na jednostkach żeglugi śródlądowej charakteryzuje również specyficzny rozkład czasu pracy.

Ze względu na fakt, że wiek większości jednostek żeglugi śródlądowej przekracza 50 lat, do problemów bezpieczeństwa pracy powinno przywiązywać się szczególną wagę. Warunki pracy w dużej mierze zależą od starań właściciela jednostki oraz od kultury pracy załogi, a powinny być także wyznaczane wymaganiami przepisów.

Problem w tym, że obecnie obowiązują jedynie wymagania dotyczące czasu pracy na statkach żeglugi śródlądowej. Szczegółowych przepisów dla załóg statków żeglugi śródlądowej, dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy na zróżnicowanych stanowiskach pracy, nie ma od 2002 r. Ta luka w polskim prawie wymaga możliwie najszybszej interwencji.

Słowa kluczowe: statki żeglugi śródlądowej, bhp na statkach, luka w polskim prawie

Occupational safety during inland shipping – factual and legal state and de lege ferenda remarks

Occupational safety on ships during inland shipping is a complicated subject due to particular working conditions, quite different from those on land. Depending on the tasks carried out, the size and the technical state of the inland shipping ships, harmful and onerous factors include noise, vibrations, high or low temperature, as well as limited space of both workplaces and social rooms. The work on the inland shipping ships is also connected with the particular work time distribution.

Since the age of the majority of inland shipping ships in Poland exceeds 50 years, occupational safety is a very serious issue. Working conditions largely rely on the owner's due diligence and the crew's sufficient work culture, whereas they should also come from suitable regulations.

The problem is that currently only work time distribution is regulated via Legal code in relation to work on inland shipping ships. Since 2002 there have been no detailed regulation concerning occupational safety towards crews of the inland shipping ships. This gap in the Polish regulations seems to be a problem requiring a fast reaction.

Keywords: inland shipping ships, occupational safety on ships, gap in the Polish regulations

Wstęp

Obecny wiek jednostek żeglugi śródlądowej pływających pod polską banderą w zdecydowanej większości przekracza przewidywany okres ich użytkowania. Może mieć to znaczący wpływ na warunki pracy i odpoczynku załóg – wg różnych źródeł w Polsce w żegludze śródlądowej pracuje od 2 do nawet 4 tys. osób.

„Pchacze” (statki o napędzie mechanicznym przeznaczone do pchania innych jednostek pływających, przede wszystkim barek pchanych w tzw. zestawach pchanych – przyp. red.) oraz barki z własnym napędem w 100% osiągnęły lub przekroczyły 21 lat, barki bez własnego napędu w założeniach techniczno-projektowych, przewidziane na ok. 15 lat eksploatacji, w 99,6% przekroczyły tę granicę [1]. Eksploatacja, a także zapewnienie akceptowalnych warunków pracy na tych statkach możliwe jest dzięki remontom i stałej modernizacji taboru, a także czynnościom wykonywanym przez załogi podczas codziennego użytkowania. Średni wiek wykorzystywanych w Polsce jednostek żeglugi śródlądowej przekracza 50 lat, jednak dzięki wysokiej kulturze pracy i dbałości o statki, które często eksploatowane są przez kolejne pokolenia, np. w firmach rodzinnych, jednostki te realizują sprawnie swoje zadania.

Warunki pracy na jednostkach śródlądowych są bardzo specyficzne. Wiele zależy od starań właściciela o dobry stan techniczny statku i wspomnianej kultury pracy załogi. Ograniczona przestrzeń, rozkład czasu pracy zależny od wielkości jednostki i typu uprawianej żeglugi, hałas i wibracje to tylko niektóre z czynników ryzyka, które przedstawiono w artykule pod kątem ich wpływu na bezpieczeństwo pracy na jednostkach śródlądowych. Przeanalizowano też wymagania obowiązujących obecnie przepisów, dotyczących bhp na statkach żeglugi śródlądowej, a także uwypuklono problem poważnej luki, która w nich widnieje.

Wymagania przepisów dotyczących warunków pracy na statkach żeglugi śródlądowej

Sformułowane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej wymagania stanowią,

Tabela 1. Wymagania dotyczące czasu pracy pracowników żeglugi śródlądowej sformułowane na podstawie wymagań przepisów ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej

Tabela 1. Requirements towards the inland shipping ships' crew work time, formulated on the basis of the inland shipping ships work time act

Czas pracy	Tygodniowy czas pracy	Maksymalny wymiar czasu pracy – obliczanie	Czas pracy z godzinami nadliczbowymi
8 godzin na dobę	Nie więcej niż 48 godzin (z nadgodzinami) w okresie rozliczeniowym	48 godzin x liczba tygodni w okresie rozliczeniowym	Nie więcej niż 14 godzin na dobę
Przeciętnie 40 godzin w przeciętnie 5-dniowym tygodniu pracy w okresie rozliczeniowym 12 miesięcy			Nie więcej niż 84 godziny w każdym okresie 7-dniowym

Tabela 2. Wymiar odpoczynku i rozliczenia czasu pracy w szczególnych przypadkach dla pracowników żeglugi śródlądowej (wymagania na podstawie przepisów ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej)

Tabela 2. A scope of rest and the settling of work time in specific cases of the inland shipping ships' crews (requirements formulated on the basis of the inland shipping ships work time act)

Większa liczba dni pracy niż dni odpoczynku	Mniejsza lub równa liczba dni w pracy w stosunku do dni odpoczynku	Większa liczba dni pracy niż dni odpoczynku
Przeciętny tygodniowy czas pracy nie większy niż 72 godziny przez kolejne 4 miesiące	Bezpośrednio po kolejnych dniach pracy równoważna liczba dni wypoczynku	Bezpośrednio po kolejnych dniach pracy 0,2 dnia odpoczynku za każdy dzień pracy

Tabela 3. Wymiar czasu pracy w sezonie oraz porze nocnej pracowników żeglugi śródlądowej (wymagania na podstawie przepisów ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej)

Tabela 3. A scope of work time in season and during nighttime of the inland shipping ships' crews (requirements formulated on the basis of the inland shipping ships work time act)

Czas pracy w sezonie (z nadgodzinami)	Czas pracy w porze nocnej (7 godzin między godz. 23 a godz. 6)
12 godzin w okresie 24-godzinny	7 godzin w okresie 24-godzinny
72 godziny w każdym okresie 7-dniowym	42 godziny w każdym okresie 7-dniowym
Za każdy dzień pracy w sezonie 0,2 dnia odpoczynku	

że w zależności od tonażu jednostki i schematu żeglugi na statku przewidziana jest obsada od dwóch do czterech członków załogi [2]. Minimalny skład załogi uzależniony jest od czasu pracy, który definiuje także system eksploatacji.

Załoganci wykonują pracę w trybie zgodnym z wymaganiami Ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej [3]. Jej przyjęcie miało na celu wdrożenie przepisów dyrektywy Rady 2014/112/UE z dnia 19 grudnia 2014 r., wykonującej umowę europejską, dotyczącą niektórych aspektów organizacji czasu pracy w transporcie śródlądowym, zawartą przez Europejskie Stowarzyszenie Żeglugi Śródlądowej (EBU), Europejską Organizację Kapitanów (ESO) i Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), [4]. Przepisy ustawy Kodeks pracy w dziale VI (art. 128 -151¹²k.p.) nie zawierały zapisów odpowiadających potrzebom armatorów i zatrudnianych załóg [5]. Specyfika pracy na statkach śródlądowych generowała problemy, których nie można było rozwiązać na podstawie Kodeksu pracy.

W ustawie o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej znajduje się przepis, że dotyczy on jedynie członków załogi lub personelu pokładowego, zatrudnionych na podstawie umowy o pracę. W odniesieniu do osób świadczących pracę na podstawie umów cywilnoprawnych, rozmiar i rozkład czasu pracy może być regulowany w umowie.

Przepisy szczegółowo definiują czas pracy na statkach żeglugi śródlądowej: jest to zarówno czas, w trakcie którego pracownik wykonuje pracę na statku, jak i ten, w trakcie którego pozostaje „w gotowości do pracy”. Podstawowe wymagania dotyczące czasu pracy, wymiaru tygodniowego czasu pracy oraz czasu pracy z godzinami nadlicz-

bowymi pracowników żeglugi śródlądowej zostały przedstawione w tabeli 1.

Wymagania dotyczące wymiaru odpoczynku i rozliczenia czasu pracy w szczególnych przypadkach – np. gdy liczba dni pracy jest większa niż liczba dni odpoczynku – zostały przedstawione w tabeli 2.

Ze względu na specyfikę żeglugi ustawodawca przewiduje także uregulowanie czasu pracy w sezonie (tabela 3.).

Czas pracy pracowników żeglugi śródlądowej musi być ewidencjonowany. Ustawa o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej zawiera szczegółowe wymagania dotyczące informacji, które muszą znaleźć się w ewidencji pracy oraz wymogu przedstawienia ich pracownikowi do 10. dnia miesiąca za miesiąc poprzedni w celu potwierdzenia ich zgodności, a także obowiązku ich przechowywania przez pracodawcę i pracownika. Przepisy tej ustawy nie obowiązują jednak w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa oraz w przypadku konieczności udzielenia pomocy.

Wykładnikiem wymagań dotyczących żeglugi śródlądowej jest Ustawa o żegludzie śródlądowej z dnia 21 grudnia 2000 roku [6]. Nie zawiera ona jednak szczegółowych wytycznych na temat bezpieczeństwa i higieny pracy na statkach żeglugi śródlądowej. Nakłada za to na Państwową Inspekcję Pracy obowiązek wydawania orzeczeń o dopuszczeniu statków żeglugi śródlądowej do eksploatacji pod względem bhp, które należy załączyć do wniosku o wydanie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej. Ponadto zgodnie z tą ustawą, dokument bezpieczeństwa statku może być cofnięty w razie stwierdzenia zaniedbań, a także na wniosek Państwowej Inspekcji Pracy (PIP). Powstaje więc

pytanie: na podstawie jakich przepisów należy prowadzić kontrole bhp na statkach żeglugi śródlądowej? Wg PIP inspektorzy muszą polegać na swoim doświadczeniu i rozeznaniu spełnienia przez statek wymagań technicznych.

Szczegółowe wytyczne dotyczące bhp pracowników żeglugi śródlądowej nie są zawarte również w rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Socjalnej w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy, w którym czytamy, że... statków żeglugi śródlądowej ono nie dotyczy [7].

Rozporządzenie Ministra Żeglugi i Gospodarki Wodnej z dnia 15 sierpnia 1959 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na statkach w żegludzie śródlądowej zostało natomiast uchylone w 2002 r. i obecnie w polskim prawie nie są dostępne szczegółowe przepisy (za wyjątkiem czasu pracy), dotyczące bezpieczeństwa pracy na tytułowych jednostkach [8].

W przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych znajdują się jedynie ogólne zapisy, dotyczące obowiązków kierownika statku oraz czynności wykonywanych przez załogi w zakresie bezpieczeństwa i porządku na statku, a także obowiązku zachowania ostrożności i dotyczące umożliwienia przeprowadzania kontroli na statku [9].

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej znajdują się wytyczne, dotyczące składu załóg oraz wykazów stanowisk pracy w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w służbie pokładowej i maszynowej oraz odnośnie do wymaganych świadectw i patentów [2].

I w końcu, w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 26 kwietnia 2018 r. znajdują się jedynie wytyczne na temat sposobu przeprowadzenia inspekcji i protokołu [10].

Podsumowując: w jaki sposób na statku żeglugi śródlądowej przeprowadzić ocenę ryzyka zawodowego? Nie wiadomo, ponieważ nie ma przepisów, które by to szczegółowo definiowały. Postuluje się więc ustanowienie przepisów bhp na statkach żeglugi śródlądowej lub usunięcie wyłączenia spod uregulowań ogólnych przepisów bhp (rozp. z 1997 r.) transportu wodnego śródlądowego.

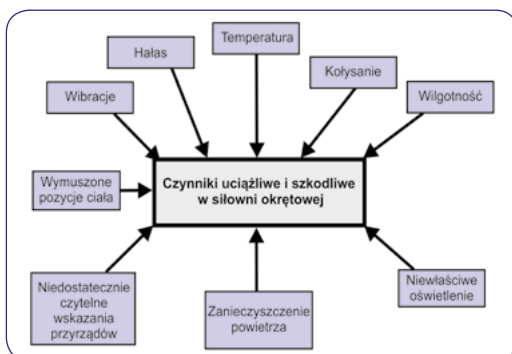
Bezpieczeństwo pracy na jednostkach żeglugi śródlądowej

Warunki pracy świadczony na statkach żeglugi śródlądowej są związane ściśle z wielkością jednostki i zadaniami eksploatacyjnymi. Jednym z podstawowych problemów jest znacznie ograniczona przestrzeń: wąskie korytarze, wąskie i strome zejściówki, mała przestrzeń w sterówkach i siłowniach, a także zmniejszona do niezbędnego minimum przestrzeń bytowo-socjalna (fot. 1.) oraz dostępna na pokładach.

Dokonując charakterystyki poszczególnych rejonów statku można sklasyfikować czynniki szkodliwe i uciążliwe dla załogi, występujące w tych rejonach. W siłowni są to: hałas i wysoka temperatura, ale także m.in. wibrację, wilgotność, ograniczona przestrzeń i wynikająca z niej konieczność wykonywania prac w pozycjach wymuszonych (rys.).



Fot. 1. Pomieszczenie socjalne przeznaczone do przebudowy na Ms Horn 1.
Fig. Social room designed for reconstruction on Ms Horn



Rys. Czynniki uciążliwe i szkodliwe w siłowni statku
Fig. Harmful and onerous factors in the ships's engine-room



Fot. 2. Siłownia Ms Andromeda – otwarty właz w rejonie silnika głównego
Photo 2. Ms Andromeda's engine-room – an open hatch in the main engine's area



Fot. 3. Ms Zdroje – pulpit w sterówce
Photo 3. Ms Zdroje – a desktop in the ship's wheelhouse

Fot. 1-3: Piotr Gwarek

Problemem zgłaszanym przez załogi jest także nieczytelność wskaźników oraz niewystarczające oświetlenie. W siłowni istnieje ryzyko poślizgnięcia się, mogącego skutkować upadkiem z różnymi konsekwencjami, ryzyko uderzenia się w głowę, mogą powstać urazy wynikające z niewłaściwej eksploatacji maszyn i urządzeń.

Ryzyko wypadku znacznie wzrasta podczas wykonywania prac remontowych, gdy np. zaistnieje konieczność demontażu lub otwarcia płyt podłogowych czy włazów (fot. 2.).

Załoga statków śródlądowych ma w pewnym stopniu wpływ na własne bezpieczeństwo pracy. Właściwe utrzymanie siłowni, chociażby dbałość o jej czystość, przyczynia się do poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa. W wyniku eksploatacji mogą powstać wycieki paliwa, olejów smarnych. W sytuacji ich zetknięcia się z iskrą czy gorącą powierzchnią, możliwe jest zainicjowanie pożaru. Obecność rozlanych paliwa czy olejów generuje także zagrożenie poślizgnięciem się w siłowni. Brak dbałości o utrzymanie szczelności izolacji gorących powierzchni, to także ryzyko powstania pożaru, ale i oparzeń oraz narażenie pracownika na przebywanie w podwyższonych temperaturach.

Podczas eksploatacji załoga może być narażona na działanie substancji chemicznych, szkodliwych dla zdrowia. Poza tym wiele prac podczas remontów w siłowniach wykonywanych jest w wymuszonych pozycjach ciała, np. leżącej czy kłęczącej. Często zachodzi wtedy również konieczność dźwigania ciężkich elementów maszyn.

Sterówka (fot. 3.) jest miejscem pracy, w którym członek załogi narażony jest na oddziaływanie wysokich bądź niskich temperatur, w zależności od pory roku i rejonu pływania. Przy nieodpowiedniej wentylacji czy klimatyzacji występują także przeciągi. Utrudnia to koncentrację, która jest konieczna do śledzenia wskaźników przyrządów i manewrowania jednostką.

Zegluga w porze nocnej prowadzi do zaburzeń rytmu biologicznego. Ze względu na ograniczoną przestrzeń w sterówce praca wykonywana jest w wymuszonych pozycjach. Przy niewłaściwie dobranym np. siedzisku prowadzić może do dolegliwości mięśniowo-szkieletowych.

Prace prowadzone na pokładzie wiążą się z narażeniem członków załogi na oddziaływanie temperatury, opadów atmosferycznych, wiatru i innych czynników pogodowych. Także w tym rejonie statku przestrzeń robocza bywa znacznie ograniczona (ze względu np. na składowane tam liny i inny osprzęt żeglarski), co może generować zagrożenie potknięciem się, poślizgnięciem i w konsekwencji uderzeniem, czy nawet wypadnięciem za burtę.

Szczególnie niebezpieczne jest wykonywanie prac remontowych w przestrzeniach zamkniętych statku. Zagrożeniem jest tutaj możliwość występowania dwutlenku węgla, metanu czy innych substancji chemicznych w postaci gazowej, jako że na jednostkach śródlądowych często używa się butli z gazem do zasilania niektórych elementów wyposażenia. Jeżeli dojdzie do rozszczelnienia butli, to, w zależności od stężenia ulatniającej się substancji, pracownik narażony jest na utratę przytomności czy nawet śmierć.

Podczas analizy stanowisk pracy na statkach żeglugi śródlądowej należy rozpatrywać nie tylko przeciążenia fizyczne, związane z nadmiernym

obciążeniem pracą, ale także przeciążenia psychiczne, które również wpływają na bezpieczeństwo eksploatacji.

Monotonia, konieczność przebywania na bardzo ograniczonej przestrzeni, w tym samym gronie osób, brak możliwości efektywnego wypoczynku i kompensacji stresu, zmęczenie i przemęczenie, powodują występowanie niekorzystnych reakcji obronnych organizmu. Podenerwowanie, rozkojarzenie, pogarszający się stan fizyczny, a w skrajnych wypadkach występowanie chorób, takich jak depresja, choroby układu krążenia (podatność na zawał serca), cukrzyca i inne stają się poważnym problemem.

Zapobieganie wypadkom podczas pracy na statkach żeglugi śródlądowej

Zapobieganie wypadkom podczas pracy na jednostkach śródlądowych – w sytuacji, w której w polskim prawie nie są sformułowane szczegółowe przepisy (za wyjątkiem kwestii czasu pracy), dotyczące bezpieczeństwa pracy na tych jednostkach – bazuje na stosowaniu ogólnie przyjętych zasad bhp, wynikających z Kodeksu pracy, norm z zakresu bhp i na zdrowym rozsądku [8]. Należy także odpowiedzialnie organizować stanowiska pracy, dobierać ich wyposażenie oraz środki ochrony indywidualnej (ŚOI) dla załogantów, a także dbać o ich świadome i prawidłowe stosowanie.

W najmniej przyjaznym środowisku pracy na statku żeglugi śródlądowej, jakim jest siłownia, konieczne jest stosowanie ŚOI, takich jak ochronniki słuchu czy środki ochrony wzroku i dróg oddechowych, a także używanie obuwia roboczego, odzieży roboczej i rękawic roboczych. Ich właściwy dobór oraz użytkowanie zgodne z zaleceniami producenta, w znaczącym stopniu przyczynia się do zwiększenia nie tylko bezpieczeństwa, ale i komfortu pracy. Ze względu na wysoki poziom hałasu w niektórych częściach statku (sięgający nawet 100 dB), odpowiednie będą ochronniki słuchu, zapewniające tłumienie dźwięku do poziomu poniżej wartości wymaganych przepisami rozporządzenia w sprawie NDS i NDN [11].

Ze względu na ryzyko poślizgnięcia, obuwie załogi maszynowej musi być wyposażone w antypoślizgową, olejoodporną, paliwoodporną i zapobiegającą potknięciom na powierzchniach stalowych podszewę, a także być zabudowane. Powinno też mieć utwardzony, metalowy podnosek, który chroni stopę pracownika przed uderzeniem. Obuwie musi jednocześnie gwarantować komfort termiczny stopy i być nienasiąkliwe dla paliw i olejów smarnych. Wskazane jest także posiadanie przez obuwie właściwości elektrostatycznych oraz absorpcja energii w pięcie. Ponadto buty powinny zakrywać kostkę (ze względu na zagrożenie poparzenia parą lub iskrą).

Niezbędnym wyposażeniem załogantów jest także odzież robocza, która musi zapewniać ochronę, ale także swobodę ruchów, być przewiewna i oddychająca. Do niektórych prac na statku wskazane jest stosowanie rękawic ochronnych, okularów ochronnych, a także masek przeciwpyłowych.

W siłowni statku żadne elementy konstrukcyjne nie mogą utrudniać swobodnego poruszania i bezpiecznego schodzenia po schodniach, których stopnie powinny być zabezpieczone przed poślizgnięciem.

Stanowiska pracy służące do sprawdzania parametrów i ręcznej obsługi w siłowni muszą być zabezpieczone, np. barierką, a dostęp do obsługi maszyn i urządzeń nie może być utrudniony. Wszelkie zanieczyszczenia z podłogi siłowni powinny być natychmiast usuwane z płyt podłogowych, których mocowanie musi wykluczać możliwość samoczynnej zmiany ich położenia.

Podczas wykonywanych w siłowni prac remontowych należy zapewnić możliwość transportu ciężkich elementów urządzeń za pomocą urządzeń podnośnych.

Eksploatacja i przechowywanie materiałów łatwopalnych muszą być objęte kontrolą wyznaczonego członka załogi. Podczas obsługi urządzeń parowych pod ciśnieniem nie należy wykonywać prac naprawczych, a czyszczenie kotła z kamienia kotłowego wymaga zastosowania środków ochrony indywidualnej.

Stanowiska pracy poza siłownią również wymagają stosowania ŚOI. Prace prowadzone na pokładach wiążą się z narażeniem na oddziaływanie wysokich temperatur, pyłów, ryzykiem poślizgnięcia. W tym rejonie statku należy stosować rękawice robocze, odzież ochronną, obuwie zapewniające stabilne i bezpieczne poruszanie się w różnych warunkach pogodowych. Podczas niektórych prac na pokładzie (np. podczas spawania czy podczas czyszczenia statku z rdzy) należy stosować ŚOI, takie jak okulary i maski ochronne.

W celu zapewnienia załogantom bezpieczeństwa wszystkie pokłady, schodnie i stanowiska robocze powinny być utrzymywane w porządku: nie mogą znajdować się na nich przeszkody, powinny być właściwie oświetlone, a gdy zachodzi niebezpieczeństwo oblodzenia, utrzymane w takim stanie, by zapobiegać poślizgnięciu. Należy też zachować szczególną ostrożność podczas operacji cumowania, by wykluczyć możliwość wypadku, np. gdy członek załogi znalazłby się wewnątrz zwoju lin.

Podczas prac przeładunkowych trzeba zabezpieczyć otwarte luki, a także wykluczyć możliwość przebywania załogantów lub osób postronnych pod przenoszonymi przez urządzenia przeładunkowe ładunkami. Należy przygotować trapy, schodnie i pokład w przypadku przeładunków ręcznych, a prace prowadzić wyłącznie po przycumowaniu do brzegu lub innego statku.

Należy zachować ostrożność także podczas obsługi lin, kotwicy oraz przyjmowania liny holowniczej. Operacje bunkrowania (pobierania paliwa na jednostkę pływającą – przyp. red.) również powinny być prowadzone pod szczególnym nadzorem, a w miarę możliwości zbiorniki powinny być wietrzone. Stan rurociągów i przewodów odpowietrzających powinien być każdorazowo sprawdzany.

Stanowiska pracy, na których ma miejsce spawanie lub cięcie metali powinny być osłonięte i kontrolowane także po ich zakończeniu. Naprawy maszyn i urządzeń mogą być prowadzone po wyłączeniu ich spod źródeł zasilania.

Praca w sterówce nie wymaga zastosowania ŚOI. Wskazane będzie jednak noszenie obuwia zapewniającego stabilną postawę, okularów antyrefleksyjnych (jeżeli na wyposażeniu są monitory komputerów) oraz dobrze dobranych okularów słonecznych, by w warunkach dużego nasłonecznienia móc bez kłopotu obserwować otoczenie statku.

Zapobieganie wypadkom podczas pracy na statkach śródlądowych, poza stosowaniem ŚOI, polega również na odpowiedniej organizacji czasu pracy, właściwym nadzorze nad pracą załogi oraz konsekwentnym stosowaniu zakazu spożywania alkoholu, zażywania narkotyków, czy innych substancji psychotropowych.

Podsumowanie

Bezpieczeństwo i higiena pracy na statkach śródlądowych w dużym stopniu zależy od zaangażowania załogi i dbałości o statek przez jego właściciela. Ze względu na wiek jednostek, średnio powyżej 50 lat, konieczne jest zachowanie szczególnej uwagi podczas prowadzenia prac w różnych rejonach statku. Okresowo prowadzone przez załogi oraz w stocznich remonty, bieżące naprawy i konserwacja pozwalają na bezpieczne eksploataowanie jednostek żegluga śródlądowej.

Analizując czynniki szkodliwe i uciążliwe na różnych stanowiskach pracy na statkach śródlądowych, można wysnuć wniosek, że miejscem, w którym występuje ich najwięcej, jest siłownia statku. Zagrozeniem dla zdrowia i życia pracownika są także prace prowadzone w nieodpowiednio wentylowanych przestrzeniach zamkniętych oraz na otwartym pokładzie, w szczególności podczas operacji cumowania.

Ocena warunków pracy na statkach śródlądowych oraz wskazywanie właściwej metody ochrony pracownika jest problemem trudnym, ze względu na brak szczegółowych przepisów w tym zakresie w odniesieniu do załóg statków żegluga śródlądowej. Wygasłe rozporządzenie z 1959 r. może być w pewnych kwestiach pomocne, jednakże nie jest ono obowiązującym aktem prawnym. Co więcej, inspektorzy pracy zmuszeni są, głównie bazując na swojej wiedzy i doświadczeniu, a nie na odpowiednich przepisach, prowadzić inspekcje na statkach żegluga śródlądowej.

Wydaje się to być poważną luką w przepisach polskiego prawa w kontekście zapewnienia

wszystkim pracującym bezpiecznych i higienicznych warunków pracy.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Urząd Statystyczny w Szczecinie. Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2014-2017. [2018]. ISSN 2353-5393.
- [2] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żegluga śródlądowej, Dz.U., poz. 1686.
- [3] Ustawa z dnia 7 kwietnia 2017 r. o czasie pracy na statkach żegluga śródlądowej (tekst jedn.: Dz.U. z 2017 r. poz. 993).
- [4] Dyrektywa Rady 2014/112/UE z dnia 19 grudnia 2014 r. wykonująca Umowę europejską dotyczącą niektórych aspektów organizacji czasu pracy w transporcie śródlądowym, zawartą przez Europejskie Stowarzyszenie Żegluga Śródlądowej (EBU), Europejską Organizację Kapitanów (ESO) i Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF). Tekst mający znaczenie dla EOG. Dz.U. L 367/86 z 23.12.2014.
- [5] Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy. t. j. Dz.U. z 2018 r., poz. 917 ze zm.
- [6] Ustawa o żegludze śródlądowej z dnia 21 grudnia 2000 roku. t. j. Dz.U. 2017 r., poz. 2128, ze zm.
- [7] Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy ze zmianami t. j. Dz.U. z 2003 r. Nr 169, poz. 1650 ze zm.
- [8] Rozporządzenie Ministra Żegluga i Gospodarki Wodnej z dnia 15 sierpnia 1959 roku w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na statkach w żegludze śródlądowej – straciło moc w 2002 roku – uchylona podstawa prawna. Dz.U. z 1959 nr 61 poz. 366.
- [9] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych. Dz.U. z 2003 nr 212, poz. 2072.
- [10] Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żegluga Śródlądowej z dnia 26 kwietnia 2018 r. w sprawie trybu przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statku. Dz.U. z 2018 poz. 854.
- [11] Rozporządzenie Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 12 czerwca 2018 r. w sprawie na najwyższych dopuszczalnych stężeń i natężeń czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy. Dz.U. z 2018 poz. 1286.

KOMENTARZ OD REDAKCJI, UMIESZCZONY ZA WIEDZĄ I ZGODĄ AUTORKI TEKSTU

Z uwagi na znaczenie problemu, który został podniesiony w artykule, redakcja wystosowała 21 maja br. następujące pytanie do Departamentu Żegluga Śródlądowej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żegluga Śródlądowej:

„Mając na uwadze, że

Rozporządzenie Ministra Żegluga i Gospodarki Wodnej z dnia 15 sierpnia 1959 roku w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na statkach w żegludze śródlądowej zostało uchylone w 2002 r. i obecnie nie są dostępne szczegółowe przepisy, dotyczące bezpieczeństwa pracy na tych jednostkach. Jedyne dostępne szczegółowe wytyczne dotyczą czasu pracy.

oraz, że:

Szczegółowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa i higieny pracy pracowników żegluga śródlądowej nie są zawarte również w rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Socjalnej w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy, w którym czytamy, że... statków żegluga śródlądowej ono nie dotyczy.

– prosimy o informację, do których przepisów należy się odwoływać w kontekście bezpieczeństwa pracy, jeżeli chodzi o osoby zatrudnione na statkach żegluga śródlądowej?”

Niestety do momentu zaakceptowania poniższego artykułu do druku – a więc do 11 lipca br. – MG MiZS nie odpowiedziało na to pytanie.