

dr MACIEJ KIJOWSKI (ORCID: 0000-0002-0333-0465)

Wyższa Szkoła Zarządzania Ochroną Pracy w Katowicach

Kontakt: maciej.kijowski@onet.pl

DOI: 10.5604/01.3001.0013.7299

# Uregulowania prawne w zakresie bhp na morskich statkach handlowych

Fot. Carabay/Bigstockphoto



Artykuł upamiętnia 40. rocznicę wydania i wejścia w życie rozporządzenia Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z 25 czerwca 1979 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na morskich statkach handlowych. Akt ten, nigdy dotąd nie zmieniany, stanowi nie tylko przykład wzorowej, kompletnej i kompetentnej legislacji, ale budzi również uznanie znakomitą ujęciem prawnej, technicznej i organizacyjnej strony bhp na statku morskim. Abstrahując od ustawy z 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu, autor omawia również kompetencje kapitana statku w zakresie bhp obecne w innych powszechnie obowiązujących źródłach prawa.

*Słowa kluczowe: rozporządzenie, minister, kapitan, statek morski, bezpieczeństwo i higiena pracy*

## Legal framework of the safety and health at work at the sea-going merchant vessels

The article commemorates the 40th anniversary of issue and entry into force of the ordinance of the Minister of Foreign Trade and Shipping on safety and hygiene of work at the sea-going merchant vessels of June 25, 1979. This act, yet to be ever amended, is an example of the complete and competent legislation, as well as arouses appreciation by its illustrious embrace of legal, technical and organizational sides of safety and hygiene of work at a sea-going vessel. Abstracting from the law on work at sea of August 5, 2015, the author discusses also the competences of a shipmaster in the sphere of occupational safety that are present in other sources of universally binding law.

*Keywords: ordinance, minister, shipmaster, sea-going vessel, safety and hygiene of work*

## Wstęp

Minęła 40. rocznica wydania rozporządzenia Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z 25 czerwca 1979 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na morskich statkach handlowych [1], natomiast 1 stycznia 2020 r. przypadła 40. rocznica jego wejścia w życie.

Wydano je bez wątpienia w celu sprostania wzrastającym wymaganiom „co do warunków pracy, jej bezpieczeństwa i higieny” [2], cztery

natomiast dekady obowiązywania tak fundamentalnego aktu prawnego w niezmiennym kształcie to w polskich warunkach (mam na myśli zwłaszcza patologiczną fluktuację prawa) zdecydowana rzadkość. Także w obszarze bezpieczeństwa i higieny pracy warto zestawić, porównać to klasycznie niezmiennie rozporządzenie z aktami zmienianymi notorycznie, nieustannie, jak ustawa z 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy [3]. Superlatywy odnoszą się do innych, równieśniczych aktów, jak np. rozporządzenie Ministra Rolnic-

***Pamięci prof. dr. inż. Jerzego Olszewskiego, ministra handlu zagranicznego i gospodarki morskiej (1974–1980), twórcy nowoczesnych przepisów bhp na polskich statkach morskich***

stwa z 4 lutego 1980 r. [4], nieco starszych, jak rozporządzenie Rady Ministrów z 18 czerwca 1968 r. [5], ale i tak wiekowych, jak rozporządzenia dwóch ministrów z 2 czerwca 1952 r. [6], czy trzech ministrów łącznie, w porozumieniu z trzema innymi z 13 września 1930 r. [7].

Celem artykułu jest przybliżenie Czytelnikom uregulowań rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na morskich statkach handlowych i jego powiązań z innymi przepisami prawnymi, przede wszystkim w zakresie kompetencji kapitana morskiego statku handlowego.

## Zakres stosowania rozporządzenia

Nieco mylący tytuł aktu nie powinien zmylić Czytelników, wedle bowiem jego § 1 stosuje się go również do morskich statków naukowo-badawczych, zaś z zastrzeżeniem § 2 ust. 2 i 3, także do statków rybołówstwa morskiego i statków używanych do eksploatacji innych zasobów morskich (§ 2 ust. 1). W celu interpretacji całości rozporządzenia kluczowe znaczenie ma § 4, który brzmi *in extenso*: „W razie awarii albo konieczności niesienia pomocy innemu statkowi lub osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie kapitan może zarządzić odstępnie od przestrzegania poszczególnych przepisów rozporządzenia”. Ważne jest przy tym i to, że obowiązkiem armatora jest dostarczenie tekstów przepisów o bhp na statku kapitanom, kierownikom działów, delegatom zakładowym i społecznym inspektorom pracy, ci wszyscy zaś udostępniają je pozostałym członkom załogi (§ 147). § 5 ust. 3 nakazuje właściwemu kierownikowi służby poinstruowanie o warunkach bhp na danym statku i stanowisku pracy każdego członka załogi nowo przyjętego, przeniesionego z innego statku lub obejmującego nową funkcję.

## Prace na wysokości, prace w warunkach sztormowych, prace remontowe i konserwacyjne

Prace na wysokości wykonywane w czasie ruchu statku są przesłanką podjęcia przez kapitana lub I oficera decyzji o konieczności zmiany kursu lub zmniejszenia szybkości statku (§ 22 ust. 3) (w tym miejscu, w treści rozporządzenia występuje błąd merytoryczny, ponieważ w odniesieniu do ruchu statku należy używać wielkości fizycznej „prędkość” [8]). Istotne obowiązki ciążyą na kierowniku działu, sprawującym bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem członków załogi wykonujących prace w warunkach sztormowych poza normalnym pełnieniem wacht i służb (§ 28 ust. 4), w tym zbadanie warunków zamierzonej pracy (pkt 1), omówienie z załogą sposobu jej wykonania (pkt 2), sprawdzenie zabezpieczenia członków załogi przed rozpoczęciem pracy (pkt 3), spowodowanie przygotowania i zabezpieczenia jej miejsca (pkt 4) oraz nadzorowanie toku prac i kierowanie nimi w sposób zapewniający bezpieczeństwo członkom załogi (pkt 5), od zgody natomiast samego kapitana zależy, czy w takich warunkach odbywać się będą prace pokładowe i transport między statkami (§ 28 ust. 3).

Prace remontowe i konserwacyjne mogą być prowadzone tylko za wiedzą kierownika działu (§ 29), który ustala sposób przeprowadzenia i wykonania remontu urządzeń i mechanizmów, jakkolwiek nadzór nad tymi pracami sprawuje oficer (§ 30 ust. 1). Bez zgody oficera służbowego (wachtowego) i bez zapewnienia nadzoru zabronione jest wchodzenie do ładowni, karterów silników<sup>1</sup>, tunelu przystępkowego<sup>2</sup>, zbiorników, koferdamów<sup>3</sup> itp. pomieszczeń (§ 32 ust. 1). Zezwolenie oficera wachtowego na wstęp do tych i im podobnych pomieszczeń może być wydane po upewnieniu się, że w ich wnętrzu nie ma czynników szkodliwych dla zdrowia o stężeniach przekraczających najwyższe dopuszczalne, natomiast znajduje się tam dostateczna ilość tlenu. Jeśli stopnia zagrożenia nie da się oznaczyć z uwagi na niemożliwość wyposażenia statku w odpowiednie przyrządy, wejście do tych pomieszczeń dopuszczalne jest wyłącznie z zastosowaniem odpowiedniej odzieży i środków ochrony indywidualnej (§ 32 ust. 2).

Zabronione są jakiegokolwiek naprawy podczas ruchu maszyn i urządzeń, jeśli jednak czynności związane z regulacją lub remontem

mechanizmu wymagają zdjęcia osłony, prace takie, podobnie jak i prace remontowe przy urządzeniach pod ciśnieniem, mogą być wykonywane jedynie pod nadzorem oficera (§ 34 ust. 1 i § 37), natomiast oficer-mechanik wyznacza do naprawy maszyn i urządzeń pracowników o odpowiednich kwalifikacjach, w szczególności w zakresie obsługi urządzeń elektrycznych (§ 34 ust. 5). Kierownicy działów wyznaczają osoby wykwalifikowane do prowadzenia codziennej kontroli maszyn i urządzeń (§ 35 ust. 1). Jeżeli istnieje potrzeba prowadzenia prac spawalniczych poza spawalnią, można je prowadzić jedynie za zgodą kierownika działu maszynowego i kierownika działu, w którym prace te mają być wykonywane (§ 110 ust. 2). Co więcej, mechanik obowiązany jest do utrzymywania w pełnej sprawności działania systemu odprowadzania ścieków i odpadków stałych (§ 132 ust. 1).

## Trutki na gryzonie, transport na ląd, z łądu i między statkami, prace połowowe

Decyzję o wyłożeniu na statku, podczas rejsu, trutek na gryzonie może wydać i nadzorować jej wykonanie lekarz, a jeżeli nie ma go w składzie załogi, są to kompetencje kapitana (§ 141 ust. 3).

Oficer służbowy powinien sprawdzić stan urządzeń służących do transportu na ląd i z łądu lub między statkami – zanim zostaną opuszczone, tudzież osprzętu służącego do ich opuszczenia (§ 44 ust. 1), natomiast to kapitan podejmuje decyzję o rodzaju bezpiecznego środka transportu w razie braku możliwości użycia stałych trapów w komunikacji między- statkowej lub między statkami a dalbą (§ 46 ust. 1). Kapitan lub kierownik działu wyznacza osobę do prowadzenia nadzoru nad pracami związanymi z cumowaniem, kotwiczeniem lub holowaniem (§ 49 ust. 1); to pod osobistym nadzorem oficera powinno odbywać się opuszczanie kotwicy i mocowanie jej do łodzi w razie zawożenia kotwicy łodzią lub łodziami (§ 60 ust. 1); oficer kierujący manewrami powinien przed rzuceniem kotwicy upewnić się, czy pod nią lub w pobliżu miejsca jej opuszczania nie znajdują się jednostki pływające (§ 57 ust. 1); oficer pokładowy sprawuje nadzór nad odkrywaniem i zakrywaniem luków ładowni (§ 61 ust. 1). Jednak to kapitan podejmuje każdorazowo decyzję o prowadzeniu prac przy od- i zakrywaniu ładowni oraz przy klarowaniu bomów i żurawi w czasie ruchu statku (§ 70 ust. 2); w przypadku statków innych niż używane w rybołówstwie należy spełnić kumulatywnie dwie przesłanki: statek porusza się wodami osłoniętymi oraz istnieją warunki niestwarzające bezpośredniego zagrożenia dla zdrowia lub życia członków załogi (§ 70 ust. 3). Przetładunku dotyczy również § 73, wedle którego kapitanowie statków

przycumowanych burta w burtę decydują o możliwości rozpoczęcia lub przerwania przetładunku, biorąc pod uwagę aktualne warunki atmosferyczne i kierując się bezpieczeństwem załóg. Dodatkowych obostrzeń dostarcza specyfika prac połowowych: oficer pokładowy i bosman sprawują nadzór nad wszystkimi pracami związanymi z wydawaniem i wybieraniem narzędzi połowu (§ 77 ust. 1), natomiast kierownik działu pokładowego dokonuje przydziału stanowisk pracy i ustala sposób ich wzajemnego porozumiewania się – w każdym rejsie przed rozpoczęciem prac związanych z wydawaniem narzędzi (§ 77 ust. 2); kapitan lub I oficer powinien nadzorować prace prowadzone do czasu całkowitego wybrania narzędzi w razie zerwania się jednej z lin trałowych (§ 81 ust. 5); podobnie gdy w efekcie połowów trałowych w systemie rufowym duże odłowy wybierane są na pokład, proces ten również powinien nadzorować kapitan lub I oficer (§ 89).

## Gospodarka wodą słodką i problem koherencji rozporządzenia z innymi aktami prawnymi

Za kwintesencję omawianego rozporządzenia należy uznać – zdaniem autora – § 123, który w ust. 1 nakazuje zaopatrzenie statku przed rejsiem w niezbędny zapas wody słodkiej i ustala podstawę jego obliczenia (w pkt. 3. określając minimalne dobowe zużycie wody na osobę – tak członka załogi, jak i pasażera – na 100 l, w tym 30 l wody pitnej), natomiast w ust. 2 nadaje kapitanowi prawo zarządzania racjonowania wody słodkiej w razie szczególnej potrzeby, zwłaszcza w razie przedłużenia się pobytu statku na morzu lub postoju na kotwicy. Nie po raz pierwszy i nie jedyny akt ministra wydany 40 lat temu wykazuje nadal idący humanitaryzm, wychodząc w tym przypadku z przekonania, że woda nie jest towarem lecz dobrem powszechnie dostępnym, darem natury, ogólnoludzką wartością [9]. Bez wątplenia z podobnych założeń wychodzi Kodeks morski [10], który uprawnia kapitana do rekwizycji w celu równomiernego rozdziału nadającego się do spożycia ładunku (art. 70 § 1), a także sprzedania części ładunku czy zbędnych przynależności statku, jeśli wymaga tego nieodzowna potrzeba jego zaopatrzenia (art. 69 § 1-3). Z kolei, art. 63 ust. 3 ustawy z 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu [11] stanowi o zapewnieniu marynarzom przez armatora wody pitnej i bezpłatnego wyżywienia.

Rozporządzenie z 25 czerwca 1979 r. jest bez wątplenia koherentne z przywołanymi Kodeksem morskim i ustawą [11], warto jednak zatrzymać się nad zadaniami kapitana statku w zakresie bhp obecnymi w innych aktach prawnych.

<sup>1</sup> Główny element konstrukcyjny spalinowego silnika okrętowego, stanowiący podstawę dla tulei cylindra, zwany też blokiem lub kadłubem silnika.

<sup>2</sup> Najniższej położona przestrzeń na statku, przylegająca do stępki, zwanej też kilem.

<sup>3</sup> Szczelny, zwykle pusty przedział ochronny na statku, zwany też groblą, oddzielający zbiorniki ładunków płynnych od innych pomieszczeń.



Fot. AvigatorPhotoGrapher/Bigstockphoto

Szczególnego rodzaju kompetencje przysługują kapitanowi wtedy, gdy dowodzony przezeń statek stoi w porcie, reguluje je zaś rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 6 lipca 1993 r. [12], stanowiąc m.in., że przygotowanie do przeładunku rozpoczyna się od odbioru statkowych urządzeń dźwigniowych i gotowych już stanowisk pracy przez przedstawiciela zakładu pracy prowadzącego przeładunek portowy od kapitana statku lub wyznaczonego przezeń oficera (§ 125), oraz, że jeżeli w celu przeładunku barka ma być stawiana przy burcie statku, powinno być to uzgodnione z kapitanem statku (§ 132). Pamiętać należy bezwzględnie o tym, że na podstawie § 197 ust. 2 w odniesieniu do obiektów i urządzeń znajdujących się w eksploatacji w dniu 7 września 1993 r. obowiązuje nadal – do czasu ich przebudowy lub modernizacji – rozporządzenie Ministra Żeglugi z 6 września 1967 r. [13], w tym: § 130 ust. 4 („W razie ustawienia statku, na którym ma się odbywać przeładunek, wzdłuż burty drugiego statku przycumowanego do nabrzeża, kapitan tego ostatniego jest obowiązany umożliwić wolne i bezpieczne dojsię do statku, a jeżeli zajdzie potrzeba – okazać pomoc przy urządzeniu bezpiecznego dojsię”) czy § 154 ust. 2 („Bez porozumienia z kierownictwem statku nie wolno ustawiać barki pod kluzą kotwiczną statku lub przy rufie w pobliżu śruby okrętowej”).

Nie można abstrahować też od przepisów ustawy z 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki [15], której art. 10 ust. 1-2 nakłada na kapitana statku

(z wyjątkami dotyczącymi niektórych jednostek) obowiązek informowania portu (przed zawinięciem doń) o znajdujących się na statku odpadach. Ochronie statku służy też kompetencja kapitana do sporządzania listy portów zawinięć, zawierającej wykaz ostatnich portów, do których zawijała jednostka. Stanowiąc o tym (w art. 9 ust. 3) ustawa z 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich [16] normuje również procedurę wydawania przez dyrektora urzędu morskiego zapisu historii statku, z uwzględnieniem jednakże właściwości armatora lub kapitana do wypełniania formularza lub indeksu poprawek (art. 14 ust. 1 i 4-5), a w przypadku utraty lub zniszczenia zapisu – do powiadomienia o tym dyrektora urzędu na piśmie (art. 15 ust. 1). Art. 41 ust. 1 zabrania nieuprawnionego posiadania i transportu na statek broni, materiałów wybuchowych i pirotechnicznych, środków drażniących lub ośluszających, substancji chemicznych palnych i żrących, tudzież innych materiałów chemicznych, biologicznych lub radiacyjnych, natomiast art. 43-50 regulują obowiązki ciążyące na kapitanie przed wejściem statku do portu, w tym okazanie dyrektorowi urzędu morskiego wspomnianych zapisu historii i listy portów zawinięć (art. 45 pkt 2-3). Wspomnieć warto w tym miejscu również o ustawie z 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim [17], która nakłada na armatora lub kapitana szczegółowe obowiązki w zakresie inspekcji państwa bandery (art. 19 ust. 1) oraz przekazania kapitanowi portu w Polsce lub innym państwie UE informacji dotyczących

identyfikacji statku, liczby osób na pokładzie oraz portu przeznaczenia, tudzież przewidywanego czasu wejścia do portu i wyjścia (art. 87 ust. 1 i 3). Nie mniej istotne znaczenie mają: art. 86b ust. 1, zakazujący prowadzenia statku w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego<sup>4</sup>, oraz art. 86a i 86b ust. 2, uprawniające funkcjonariuszy Straży Granicznej do żądania poddania się prowadzącego – w przypadku uzasadnionego podejrzenia – badaniu na zawartość w organizmie alkoholu lub środka odurzającego<sup>5</sup>. Jeśli okrętowanie oznacza wstępowanie na statek wszelkich osób, mustrowanie – członków załogi, a embarkacja (załadunek) – pasażerów, tej ostatniej dotyczą art. 103-105, regulujące liczenie i rejestrację osób odbywających rejs. Szczegóły tychże reguluje rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 23 kwietnia 2013 r. [21], które w § 2 wylicza warianty liczenia, skończywszy na „każdej innej metodzie zapewniającej prawidłowe policzenie pasażerów” (pkt 7).

<sup>4</sup> Jest to przestępstwo ujęte w art. 178a § 1 Kodeksu karnego [18] wobec pojazdu mechanicznego i zagrożone karą grzywny, ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do lat 2. Zaledwie grzywna grozi natomiast za prowadzenie w tym stanie statku innego niż mechaniczny oraz innego obiektu pływającego (nie wyłączając rowerów wodnych, pontonów w kształcie flaminga czy dmuchanych materacy w formie banana) i to jedynie do 1 Mm od linii brzegowej, a to na podstawie art. 35 ustawy z 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych [19].

<sup>5</sup> Przy zastosowaniu art. 129i i art. 129j ustawy z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym [20].

Istotną kompetencję kapitana statku zawiera też art. 27 ust. 8 pkt 2 ustawy z 5 grudnia 2008 r. o zapobieganiu oraz zwalczaniu zakażeń i chorób zakaźnych u ludzi [22]. Wystarczy zatem, by kapitan powziął podejrzenie zapadnięcia odbywającego na nim podróż zagraniczną członka załogi lub pasażera na chorobę szczególnie niebezpieczną i wysoce zakaźną, aby niezwłocznie zgłosić ten fakt dostępnymi środkami łączności właściwemu inspektorowi sanitarnemu – tożsamy z podejrzeniem, że zgon takiej osoby, zaistniały na statku, spowodowany jest taką chorobą.

## Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich

O praktycznym znaczeniu ustawy z 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich [23] świadczy m.in. art. 47 ust. 3, wedle którego armator i kapitan statku dotkniętego wypadkiem (incydentem) obowiązani są zabezpieczyć jego ślady i dowody oraz niezwłocznie powiadomić o nim PKBWM (Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich – przyp. red.) i kapitanat pierwszego polskiego portu, do którego statek ma wejść po zdarzeniu. Kwalifikowaną w najwyższym stopniu postacią wypadku morskiego jest bardzo poważny wypadek. Na pojęcie to składa się zaś m.in. taki wypadek, w wyniku którego doszło do całkowitej utraty statku lub śmierci człowieka (art. 2 ust. 1 pkt 2)<sup>6</sup>. PKBWM może odstąpić od badania poszczególnych wypadków (incydentów), nigdy jednak wypadku bardzo poważnego (art. 20 ust. 1-3) [25].

Znamiennym i pouczającym przykładem działania PKBWM jest raport końcowy 47/15 w sprawie bardzo poważnego wypadku zaistniałego 25-26 września 2015 r. w porcie Abidżan na m/v „Nefryt”. Otóż, 24 września o godz. 2 zakończono tam załadunek i trymowanie ładunku (roz mieszczanie w ładowni statku w celu zapewnienia stateczności na wodzie) orzechów z drzewa *shea* (*karite*, owoce drzewa masłowego). W trakcie zamykania pokryw ładowni i klarowania dźwigów na statek przybyły 2 osoby, które przeprowadziły fumigację ładunku (ograniczenie ryzyka rozprzestrzeniania się szkodników kwarantannowych). Już następnego dnia od północy na statku będącym w morzu członkowie załogi (w tym kapitan) zaczęli odczuwać dolegliwości (ból brzucha, wymioty, odczucie zimna, osłabienie), po czym stan niektórych uległ pogorszeniu, aż 26 września 2 osoby (starszy oficer i III oficer) poniosły śmierć. Stwierdzono, że jej przyczyną był długotrwały kontakt z fosforowodorem (PH), który, wydzielając się

podczas fumigacji, przedostawał się kanałem wentylacyjnym klimatyzacji do pomieszczeń mieszkalnych załogi. W ładowni rozłożone było 120 woreczków z ok. 18,5 tys. tabletek fumigantu (*phoslumium* zawierającego 560 g fosforu glinu, AlP, na 1 kg preparatu), który w reakcji z wodą lub kwasem powoduje wydzielanie fosforowodoru.

Czynnik ludzki, w tym związany z krótkim stażem pracy kapitana i oficerów [26,27], stanowi poważny problem spośród wszystkich przyczyn awaryjności statku. Dość wspomnieć, że na przestrzeni 40 lat był on w skali globalnej powodem aż 89-96% kolizji statków [28], a w roku 1982 wyniósł on w Polsce aż 82,6% wypadków przy pracy na morzu [29].

Poślizgnięcia i potknięcia stanowią przyczynę 26% ogółu wypadków na polskich statkach [29]. Zapewne, gdyby pokład barki „BA-ZPGda-28” nie był 5 marca 1981 r. zanieczyszczony mokrym pyłem zbożowym, nie utonąłby 21-letni członek załogi, a gdyby przynajmniej nie ograniczono 30 grudnia 1976 r. załadunku pokładu barki „BA-ZPGda-36”, nie utonąłby jej 54-letni kierownik [30]. Odladanie przeprowadzane niewłaściwie też może skutkować tragedią: kiedy 28 stycznia 2000 r. wyrzucano lód za burtę m/t „Tunek”, bryła lodu z oblodzonej części kadłuba łodzi ratunkowej uderzyła w plecy rybaka, który upadł z pokładu na nabrzeże, stamtąd do wody i zmarł [31].

Ale przecież to nie tylko lód, czyli zestalona woda, tlenek wodoru, H<sub>2</sub>O, może być przyczyną śmiertelnego wypadku; suchy lód (dwutlenek węgla, CO<sub>2</sub>, w stałym stanie skupienia) – również. Starszy marynarz m/s „Orla” zmarł 28 lutego 1961 r. w Helsinkach wskutek zatrucia CO<sub>2</sub> w nieprzewietrzanej ładowni i przy niesprawdzonym stężeniu w niej tego gazu [32]. To tylko nieliczne przykłady śmierci marynarzy spowodowanej zaniedbaniem człowieka – nie zawsze tego, który zginął.

## Podsumowanie

Niewątpliwie jest zarówno istnienie związku przyczynowo-skutkowego wypadków ze sprawnością psychofizyczną (przemęczenie, choroba, nietrzeźwość) lub/i psychiczną (osłabienie koncentracji uwagi spowodowane stresem) członków załogi [33,34], jak i to, że winni wypadków nie zawsze są poszkodowani. To kapitan współodpowiada za warunki pracy, począwszy od dbałości o stan pokładu (nieraz mokrego, śliskiego, zaśnieżonego), czy reagowania np. na zanieczyszczone przejścia przeszkód w ciągach komunikacyjnych, mogące skutkować potknięciem.

Występuje zatem sprzężenie zwrotne: zachowanie kapitana (pozytywne lub nie) oddziałuje na zachowanie podwładnych (i *vice versa*), przy czym obowiązkiem „pierwszego po Bogu” jest konieczność kontroli bezpiecz-

nego przebiegu pracy i analizy zagrożeń wypadkowych, pozwalającej przyjąć określone uogólnienia do celów prewencji ogólnej. Chodzi o to, by na tyle skutecznie analizować przyczyny, przebieg i skutki wypadków, by w efekcie wdrożonych na podstawie sformułowanych wniosków działań zapobiegawczych zminimalizować ryzyko ich ponownego wystąpienia.

Wspomniany już wpływ nietrzeźwości na wypadkowość nie pozostawał do niedawna bez związku z rozporządzeniem Ministra – Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej z 7 maja 1983 r. [35], jednak art. 2 pkt 1 lit. c ustawy z 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy o ochronie zdrowia psychicznego i niektórych innych ustaw [36] dokonał skreślenia art. 14 ust. 7 ustawy z 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi [37], na podstawie którego minister wydał przywołany akt. W świetle tegoż kapitan mógł do niedawna wprowadzić całkowity lub częściowy zakaz sprzedaży, podawania i spożycia alkoholu na statku (§ 4). Tymczasem, 1 stycznia 2018 r. wyłączono statki morskie od zakazu sprzedaży, podawania i spożycia napojów alkoholowych, i to niezależnie od zawartości w nich alkoholu. Zdaniem autora jest to ogromny błąd ustawodawcy, który może w bliskiej już przyszłości zaowocować zwiększeniem wypadkowości na statkach spowodowanej brakiem jakichkolwiek ograniczeń w spożywaniu alkoholu tak przez marynarzy, jak i pasażerów.

40 lat obowiązywania rozporządzenia w niezmienionym kształcie świadczy jak najlepiej o ówczesnej legislacji, o jej nieprzemijającej wartości, o pisaniu aktów prawnych, które przetrwają dziesiątki lat, co współczesnym legislatorom pod rozwagę przedkłada autor. Imponująca jest trwałość spójności ustanowionych w 1979 r. regulacji z dotyczącymi sfery bhp przywołanymi w tekście później ustanawianymi a również z obowiązującymi aktami prawnymi. Także z najmłodszym z nich, włączonym częściowo do obrotu prawnego 15 listopada 2019 r. – ustawą z 11 września 2019 r. o pracy na statkach rybackich [38], z marynarzy pracujących na tych statkach czyniącą rybaków (art. 69 ust. 1) rozporządzenie jest zgodne, zaś jego § 2 ust. 1 i § 77-93 są *sine dubio* podstawą pracy komisji ds. bhp na statku rybackim, o której mowa w art. 34 ust. 3-6 nowej ustawy.

## BIBLIOGRAFIA

[1] Rozporządzenie Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z 25 czerwca 1979 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na morskich statkach handlowych (Dz.U. 1979, nr 14, poz. 96).

[2] BULSKI, I. Wstęp [w:] Przepisy bhp na statkach rybackich wraz z wyborem przepisów bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony przeciwpożarowej. Gdańsk 1978.

[3] Ustawa z 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy (Dz.U. 2019, poz. 1251).

<sup>6</sup> Orzekanie w sprawach z wypadków morskich jest właściwością izb morskich, jak stanowi art. 1 ust. 1 pkt ustawy z 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich [24].

<sup>7</sup> [pkbwm.gov.pl/images/uchwały\\_raporty/raporty/Raport\\_koncowy\\_Nefryt.pdf](http://pkbwm.gov.pl/images/uchwały_raporty/raporty/Raport_koncowy_Nefryt.pdf) (dostęp: 8 stycznia 2019 r.).



Znajdziesz nas w Internecie: [www.ciop.pl](http://www.ciop.pl), e-mail: [bpredakcja@ciop.pl](mailto:bpredakcja@ciop.pl)

- [4] Rozporządzenie Ministra Rolnictwa z 4 lutego 1980 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w rybactwie śródlądowym (Dz.U. 1980, nr 6, poz. 17).
- [5] Rozporządzenie Rady Ministrów z 18 czerwca 1968 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy stosowaniu promieniowania jonizującego (Dz.U. 1968, nr 20, poz. 122).
- [6] Rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z 2 czerwca 1952 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w kesonach (Dz.U. 1952, nr 31, poz. 208).
- [7] Rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej, Przemysłu i Handlu i Spraw Wewnętrznych łącznie, w porozumieniu z Ministrami Skarbu, Spraw Wojskowych i Robót Publicznych z 13 września 1930 r. w sprawie przepisów higieny i bezpieczeństwa, obowiązujących przy przygotowywaniu gotowych do użytku farb i past, zawierających biel ołowianą, siarczan ołowiu i inne produkty związku te zawierające oraz przy wykonywaniu robót malarskich, przy których używane są te farby i pasty (Dz.U. 1930, nr 69, poz. 554).
- [8] LASOŃ, J. Prędkość czy szybkość statków wodnych? Nautologia 2000, 2.
- [9] WALAWSKI, A. Najcenniejszy surowiec – woda, [w:] Woda bogactwem człowieka, Warszawa 1978.
- [10] Ustawa z 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz.U. 2018, poz. 2175).
- [11] Ustawa z 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz.U. 2019, poz. 1889 ze zm.).
- [12] Rozporządzenie Ministra i Gospodarki Morskiej z 6 lipca 1993 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w portach morskich i śródlądowych (Dz.U. 1993, nr 73, poz. 346).
- [13] Rozporządzenie Ministra Żeglugi z 6 września 1967 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w portach morskich i śródlądowych (Dz.U. 1967, nr 39, poz. 200).
- [14] JAWORSKI, S. O ładunkach w transporcie morskim. Gdańsk 1951.
- [15] Ustawa z 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz.U. 2017, poz. 2000).
- [16] Ustawa z 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz.U. 2019, poz. 692).
- [17] Ustawa z 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. 2019, poz. 1452 ze zm.).
- [18] Ustawa z 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz.U. 2019, poz. 1950).
- [19] Ustawa z 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych (Dz.U. 2018, poz. 1482 ze zm.).
- [20] Ustawa z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2018, poz. 1990 ze zm.).
- [21] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 23 kwietnia 2013 r. w sprawie liczenia i sposobu rejestracji osób odbywających podróże morską (Dz.U. 2013, poz. 586).
- [22] Ustawa z 5 grudnia 2008 r. o zapobieganiu oraz zwalczaniu zakażeń i chorób zakaźnych u ludzi (Dz.U. 2019, poz. 1239 ze zm.).
- [23] Ustawa z 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz.U. 2019, poz. 1374).
- [24] Ustawa z 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz.U. 2016, poz. 1207 ze zm.).
- [25] ŁUCZYWEK, C. Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich. Prawo Morskie XXVIII (2012).
- [26] JAREMIN, B. Zgony polskich marynarzy i rybaków podczas pracy na morzu w latach 1960-1999 – analiza zjawiska i wpływu środowiska pracy ze szczególnym uwzględnieniem orzecznictwa lekarskiego i możliwości prewencji, Gdańsk 2005.
- [27] POPIELA, W. Wybrane zagadnienia prawa morskiego, Szczecin 1981.
- [28] ABRAMOWICZ-GERIGK, T., BURCIU, Z., HEJMLICH, A. Koncepcja metody oceny wpływu czynnika ludzkiego na ryzyko wypadku w transporcie morskim. Logistyka (płyta) 2015, 4.
- [29] JABŁOŃSKI, E. Czy armator i kierownictwo statku nie odpowiadają za stan BHP na statku? Prawo i Orzecznictwo Morskie 1986, 2.
- [30] LESZCZYŃSKI, R. Katastrofy i wypadki morskie floty pomocniczej PMH (1926-2016). Gdańsk 2017.
- [31] BLADY, W. Polska flota rybacka w latach 1921-2001. Kalendarium tragicznych zdarzeń na statkach rybackich w latach 1945-2001. Gdynia 2002.
- [32] MAKA, H. Kapitan schodzi ostatni. Warszawa 1979.
- [33] ŻYCHLIŃSKI, M. Etyczne problemy udzielania pomocy medycznej na morzu. Aequitas 2015, nr 3.
- [34] ŁOSIEWICZ, Z. Bezpieczeństwo pracy na morzu – weryfikacja kompetencji załóg w realnych warunkach zagrożenia pożarowego na statku. Autobusy 2016, 6.
- [35] Rozporządzenie Ministra – Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej z 7 maja 1983 r. w sprawie zasad i warunków sprzedawania, podawania i spożywania napojów alkoholowych na morskich statkach handlowych w żegludzie międzynarodowej oraz w międzynarodowych portach morskich (Dz.U. 1983, nr 25, poz. 121).
- [36] Ustawa z 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy o ochronie zdrowia psychicznego i niektórych innych ustaw (Dz.U. 2017, poz. 2439).
- [37] Ustawa z 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz.U. 2018, poz. 2137 ze zm.).
- [38] Ustawa z 11 września 2019 r. o pracy na statkach rybackich (Dz.U. 2019, poz. 2197).