

dnia 9.12.2021 r.



Ministerstwo Infrastruktury

RPW/66081/2021 N

Data 2021-12-13

Ministerstwo Infrastruktury
00-928 Warszawa
ul. Chalubińskiego 4/6

Mając na uwadze udział armatorów w kształtowaniu zasad uprawiania żeglugi śródlądowej w ślad za pismem z dnia 29.11.2021 r. wnosimy kolejny postulat dot. Składu załóg statków i kwalifikacji.

Obowiązujące Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.01.2021 r. dot. ilości, składu załóg co jest oparte o kryterium ilości przewożonych pasażerów, (vide tabela „dopuszczalna liczba pasażerów”) jako oczywiste wynika ze zdolności kontroli nad przewożonymi osobami. Naszym zdaniem prawidłowością byłoby a nawet konieczne by ilość załóg była realna, przybliżona do **rzeczywiście** przewożonych pasażerów w danym rejsie bez względu na formalny urzędowy zapis w dokumencie statku.

Historycznie rzecz ujmując takie rozwiązanie bez uszczerbku bezpieczeństwa żeglugowego było stosowane i doskonale sprawdziło się; m.in. akt prawny „U.Z.P. pracowników przedsiębiorstw zgrupowanych w zjednoczeniu żeglugi śródlądowej wyd. Ministerstwo Komunikacji – Warszawa 1975 r.” dopuszczał stan „brakującego” ewidencyjnie członka załogi. „Zastępstwa *mogą* być stosowane w przypadkach wyjątkowych pod warunkiem, że nie będzie to kolidowało z przepisami bezpieczeństwa pracy na jednostkach pływających. Zezwolenie na zastępstwo trwające powyżej 15 dni wydaje kierownik zakładu pracy w uzgodnieniu z radą zakładową.” Wyraźne umocowanie znajduje tutaj pozycja Kierownika Statku, który może w zależności od warunków nawigacyjnych, czasu rejsu, ilości przewożonych pasażerów w danym rejsie zmniejszyć skład załogi.

W aktualnych unormowaniach to zmniejszenie nie jest możliwe bowiem ilościowy skład załogi pomija rzeczywistą ilość przewożonych pasażerów a odnosi się do ilości pasażerów zapisanych w dokumencie rejestracyjnym statku, co powoduje przewóz kilku osób, np. na statku 200 osobowym z obsługą załogi trzy osobową, bowiem decyduje tutaj akt formalny a nie stan rzeczywistych potrzeb zabezpieczenia kontroli nad przewożonymi pasażerami.

Irracjonalność takich zasad pogłębia uprawianie żeglugi w warunkach epidemiologicznych, gdzie taki układ stwarza dwukierunkowo negatywne skutki zagrożeń, z jednej strony dla pasażerów gdzie zbędna trzyosobowa załoga stwarza potencjalnie większe szanse zagrożeń aniżeli załoga dwuosobowa, z drugiej strony dla załogi od strony pasażerów, gdzie zagrożenia dla dwóch osób załogi są mniejsze aniżeli dla załogi trzyosobowej z oczywiście większą liczbą nici negatywnych powiązań.

Postulujemy zatem by przyjęte naszym zdaniem słuszne założenia Rozporządzenia ilości składu załóg odnoszących się do liczby pasażerów a nie do parametrów statku, długość,

szerokość, moc maszyn, itp. odnosiło się do faktycznej przewożonej ilości pasażerów w danym rejsie a nie do urzędowej pojemności statku, np. poprzez tylko wprowadzenie do Rozporządzenia definicji ujęcia rozumienia „dopuszczalnej liczby pasażerów” z przydziałem, np. do 75 pasażerów z wystarczającą obsadą dwu osobową, a decyzyjność tą scedować na Kierownika Statku, względnie na armatora, gdzie jak przedstawiliśmy wcześniej taka praktyka w poprzednich unormowaniach prawnych miała miejsce, przyznać należy bez uszczerbku dla bezpieczeństwa żeglugowego a w danej sytuacji w obostrzonych kryteriach przewozowych, ograniczeniach epidemiologicznych wręcz to bezpieczeństwo dla załóg jak i pasażerów podnieść na wyższy poziom.

Z uwagi, iż powyższy postulat kierowany jest od dłuższego czasu od załóg statkowych rozumiejących najlepiej potrzeby gwarancji, sprawnej i bezpiecznej żeglugi, wniosek ugruntowany w praktyce, jego logiczność, proste ujęcie zmiany formalnej liczymy na jego uwzględnienie.

Z poważaniem