

SŁOWNICZEK zawodów portowych

Wydanie pierwsze



Opracowanie i redakcja

Redaktor prowadzący

Liliana Barańska

Informacje zebrał i opracował

Jerzy Piórecki

Opracowanie typograficzne

Zenon Pecko

Projekt graficzny okładki i karty tytułowej

Zenon Pecko

Fotografie

Stanisław Jaworski

Rysunki satyryczne

Stanisław Jaworski

© Copyright by

Bałtycka Akademia Umiejętności s.c.

Gdańsk 2009

Wydanie I

ISBN 978-83-928726-0-3

PRZEDMOWA

Pomysł wydania słowniczka zawodów zrodził się podczas kontaktów z osobami, które myliły port ze stoczną, a doker kojarzył się z dokiem stoczniovym. Dlatego, pomysłodawcom opracowania słowniczka zależy na przybliżeniu szerokiemu gremium społeczeństwa istoty zawodów portowych, tych specyficznych dla morskich portów handlowych. Pragniemy, by nasza publikacja popularyzowała działania osób zatrudnionych przy przeładunkach i obsłudze statków.

Wprawdzie w nazwie słownika mowa jest o zawodach, lecz ujęto w nim również określenia charakterystyczne dla prac prowadzonych na jednostkach pływających, a także na lądzie. Słowniczek nie ma cech, charakterystycznych dla dzieła naukowego. Został przygotowany przez portowców praktyków, a opisy niektórych prac wynikają z zakresu czynności osób, zajmujących różne stanowiska.

Na terenach portowych funkcjonuje wiele przedsiębiorstw. Tych stricte związanych z pracami przeładunkowo-składowymi i współpracujących, tworzących warunki do obrotu morskiego, np. firmy spedycyjno-logistyczne, usług żeglugowych. Słowniczek jest próbą przedstawienia różnych rodzajów usług świadczonych na styku lądu i morza. Portowcy mówią, że port zawsze będzie istniał, i że jest barometrem sytuacji gospodarczej na świecie, bo przecież tu koncentruje się przepływ towarów w handlu zagranicznym.

W portach zachodzą różne zmiany, restrukturyzacje, lecz nie obserwuje się spektakularnych bankructw czy wielkich zwolnień zbiorowych. Rozwija się konteneryzacja. W latach 2006-2007 powstały dwa terminale kontenerowe: w Gdańsku i w Gdyni. Mają one plany rozwojowe, więc stworzą nowe miejsca pracy.

Dokerzy – portowcy, mimo że zajmują się czynnościami prozaicznymi mówią, że w porcie jest coś, co wywołuje sentyment. Dlatego, można wśród zatrudnionych zauważyć, że zawody te przechodzą w rodzinach z pokolenia na pokolenie. Syn idzie śladami ojca. Nie brakuje rodzin, których prawie wszyscy członkowie związali swe życie z portem.

Liliana Barańska

Koordynator projektu

WSTĘP

Historia handlu zagranicznego, realizowanego drogą morską, ma już za sobą kilka tysięcy lat. Najważniejszą rolę w handlu zagranicznym odgrywa lokalna dostępność pewnych dóbr materialnych i ich ceny. Ilość i rodzaj towarów eksportowanych i importowanych w danym miejscu i okresie ma decydujący wpływ na powstawanie i rozwój portów morskich.

Port (*łac. Portus*) przybrzeżny obszar wodny, wyposażony w urządzenia zapewniające bezpieczny postój i obsługę statków, w szerszym rozumieniu miasto nadbrzeżne, w którym jest miejsce postoju statków, a w przenośni bezpieczne schronienie, kres, cel. (*Słownik wyrazów obcych PWN*). Inaczej: port jest głównym ogniwem każdego łańcucha transportu lądowo – morskiego.

Obsługa statku w porcie, to głównie czynności załadunkowe i wyładunkowe towarów w obrocie handlowym. Czynnościami tymi zajmują się firmy sztauerskie utrzymujące na nabrzeżach portowych odpowiednie dla danych ładunków mniej lub bardziej zaawansowane technicznie urządzenia przeładunkowe i odpowiednio do poziomu zaawansowania techniki i stosowanej technologii — przeskolone i zorganizowane zespoły ludzkie.

Transport morski jest przedsięwzięciem komercyjnym i z założenia przynosi zyski — rów-

niez właścicielom statków handlowych. Wniosko wniosek, że statek zarabia gdy płynie, wobec czego — napotykać barierę prędkości statków, należy maksymalnie skrócić ich postoje w portach. To stało się napędem konkurencji między portami w walce o klienta skutkującej oferowaniem coraz szybszej i wyspecjalizowanej obsługi za i wyładunkowej.

W ten sposób obserwujemy w portach ciągłą ewolucję technologii procesów przeładunkowych ściśle powiązaną z rodzajem ładunków i rozwojem techniki.

Proces przeładunkowy jest zespołem operacji, procedur i czynności wykonywanych w ściśle określonej kolejności przez pracowników przy użyciu odpowiednich środków pracy w celu przemieszczenia ładunku z miejsca składowania na jednostkę przewozową lub odwrotnie. W zależności od specyfiki ładunku i zaawansowania techniki, proces ten może być wykonany ręcznie, w sposób zmechanizowany lub zautomatyzowany. Na obecnym etapie, w portowym obrocie zanika ciężka praca fizyczna przy ręcznym przemieszczaniu ładunków, na rzecz przeładunków zmechanizowanych, wykonywanych z zastosowaniem jednostek ładunkowych (palety, kontenery) przemieszczanych odpowiednim sprzętem zmechanizowanym (np. wózki widłowe) i urządzeniami przeładunkowymi (dźwignicami), czy też systemem tocznym ("roll-on, roll-off"). Całość działań coraz częściej wspiera postępująca komputeryzacja systemów zarządzania i kontroli procesów przeładunkowych.

Takie zmiany mają jednoczesny poważny wpływ na szybkość i jakość przeładunków, ale także na poziom zatrudnienia w portach oraz na warunki pracy i życia pracowników portowych, w tym również na ich specjalizację zawodową. Pewne zawody zanikają (np. zaplatacz lin) a pojawiają się nowe (np. operator suwnicy kontenerowej)...



Podstawę zaszerzowania pracownikom do odpowiedniej kategorii stanowią jego kwalifikacje. Oprócz wymagań określonych charakterystyką kwalifikacyjną, pracownik powinien posiadać wiadomości teoretyczne i umiejętności praktyczne, określone charakterystykami kwalifikacyjnymi niższych kategorii. Robotnicy powinni posiadać aktualne uprawnienia, wymagane w poszczególnych specjalnościach.

W publikacji wykorzystano instrukcje stanowiskowe oparte na treści Rozporządzenia ministra transportu i gospodarki morskiej w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w portach morskich i śródlądowych, zakresy czynności i taryfikator kwalifikacyjny pracowników zatrudnionych przy przeładunku oraz Regulamin głównego dyspozytora portu.

INFORMACJE OGÓLNE

Rejon przeładunkowo - składowy, baza lub terminal — to wyodrębniony administracyjnie obszar portu zwykle obejmujący jedno lub kilka nabrzeży wraz z przyległą infrastrukturą (nabrzeża, place składowe, magazyny, zasobnie, tory kolejowe, drogi, parkingi itp.) przystosowany do świadczenia usług portowych, dzierżawiony i zarządzany przez spółkę sztauerską.



Zespół roboczy (tzw. „rączka”) — jest złożony z dwóch lub więcej robotników, wzajemnie od siebie zależnych, wykonujących razem wspólne zadanie — na przykład wyładunek w relacji bezpośredniej (bez odwozu) wyrobów stalowych z wagonów węglarek na plac składowy. Skład zespołu zależy od postawionego mu zadania; w jego skład zależnie od przyjętej technologii i uwarunkowań terenowych mogą wchodzić pracownicy o różnych specjalnościach jak sztauerzy, hakowi, operatorzy sprzętu zmechanizowanego, dźwignicowi itp. Za każdy zespół odpowiada osoba odpowiedzialna, posiadająca odpowiednie uprawnienia, wyznaczona w zespole przez przełożonego.

Brygada robocza (tzw. „ganek”) — to 2 lub więcej zespołów lub grupa ludzi wykonująca wspólne zadanie, jednak działających niezależnie od siebie. Np. brygada skierowana do załadunku drobnicy z placu składowego do ładowni statku składa się z trzech zespołów:

- Zespół na placu składowym ładujący towar na ciągniki;
- Zespół operatorów - kierowców ciągników dowożących ładunek z placu pod burtę statku i sztauerów zakładających zawiesia dźwignic na ładunek na nabrzeżu przy burcie statku;
- Zespół odhaczający i rozmieszczający ładunek w ładowni statku (wykonujący sztauerkę).

Brygadą roboczą kieruje brygadzysta.

Urządzenia przeładunkowe i sprzęt zmechanizowany — to maszyny poruszane za pomocą urządzeń mechanicznych. W porcie służą do przemieszczania ładunków. Są to m. innymi:

- Wózki widłowe (układarki, sztaplarki);
- Ładownice („fadromy”);
- Ciągniki (również siodłowe do transportu naczip);
- Wozy podsiębierne (do przewozu i piętzenia kontenerów);

- Wozy czołowo – widłowe;
- Suwnice;
- Przenośniki;
- Zwałowarko – ładowarki;
- Żurawie: stacjonarne, samojezdne, szynowe, pływające.

Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników użytkujących urządzenia techniczne, w zależności od rodzaju tych urządzeń obejmują:

- Uprawnienia Dozoru Technicznego dotyczące użytkowania urządzeń mających wpływ na bezpieczeństwo zbiorowe;
- Znajomość budowy, działania i technicznych warunków użytkowania urządzeń oraz umiejętność ich obsługi;
- Umiejętność konserwacji mechanizmów i aparatury elektrycznej;
- Znajomość zakresu przeglądów technicznych określonych instrukcją o planowo – zapobiegawczych remontach;
- Znajomość zasad konserwacji i smarowania urządzeń;
- Znajomość przepisów przeciwpożarowych i BHP;
- Znajomość instrukcji stanowiskowych.



Wybrane zawody charakterystyczne dla sfery usług portowych

Brygadzysta przeładunkowy	str. 12
Brygadzysta bazy sprzętu zmechanizowanego	str. 12
Chwytakowy	str. 10
Cumownik	str. 16
Doker	str. 8
Dowódca Działu Pożarniczego	str. 14
Dyspozytor portu	str. 18
Dźwignicowy	str. 10
Ekspedytor	str. 21
Elektryk, Elektromechanik	str. 18
Główny koordynator	str. 20
Gospodarz nabrzeża	str. 21
Hakowy	str. 10
Kapitan jednostki pożarniczej	str. 15
Kierownik maszyn	str. 15
Kierownik rejonu	str. 20
Kierownik statku	str. 14
Lukowy	str. 9
Marynarz	str. 14
Mechanik	str. 18
Operator lokomotywy spalinowej	str. 16
Operator ładowarki statkowej	str. 16
Operator podciągarki wagonów	str. 18
Operator przenośnika taśmowego	str. 16
Operator spychacza	str. 17
Operator wózków wygarniających	str. 17
Operator wywrotnicy wagonów	str. 17
Operator zwałowarko - ładowarki	str. 16
Operator sprzętu zmechanizowanego	str. 11
Operator urządzeń elewatora	str. 18
Pilot morski	str. 16
Pracownik administracyjno - biurowy	str. 18 ?
Robotnik portowy	str. 8
Składowy przeładunków morskich	str. 11
Specjalista do spraw sprawozdawczości	str. 22
Starszy brygadzysta	str. 13
Szyper	str. 14
Toromistrz	str. 17
Trymer	str. 8
Ustawiacz, manewrowy	str. 17
Wulkanizator	str. 16

Robotnik portowy – sztauer, doker (ang. *docker*)

— to pracownik zatrudniony przy rozładunku i załadunku statków oraz obsłudze ładunków w obrocie portowym.

Kandydat na robotnika portowego powinien mieć ukończony 18 rok życia. Posiadać dobry stan zdrowia i przydatność do wykonywania pracy wchodzącej w zakres jego obowiązków. Powinien przejść wstępne przeszkolenie teoretyczne i praktyczne z zakresu bezpiecznych i prawidłowych metod pracy na danym stanowisku roboczym. Posiadać kwalifikacje przewidziane właściwym taryfikatorem kwalifikacyjnym. Znać napisy oraz znaki informacyjne i ostrzegawcze stosowane na opakowaniach w transporcie morskim. Znać obowiązujące przepisy z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy i je przestrzegać.

Zadania robotnika portowego to:

— Układanie drobnicy w nosy według wskazań brygadzysty, lukowego lub hakowego, tak by wielkość i ciężar nosu nie przekraczały dopuszczalnego obciążenia (DOR) urządzeń przeładunkowych i pomocniczego osprzętu przeładunkowego oraz aby w czasie transportu nie nastąpiło wysunięcie lub upadek ładunku;

— Paletowanie skrzynek, worków, kartonów i innych opakowań jednostkowych celem przystosowania ładunku do przemieszczania i składowania przy użyciu sprzętu zmechanizowanego;

— Prace sztauerskie związane z rozmieszczeniem i zamocowaniem ładunków w ładowniach i na pokładach statków, wewnątrz kontenerów, w środkach transportu lądowego, na placach składowych i w magazynach portowych (budowa stosów);

— Prace manipulacyjne związane z odprawą celną ładunków;

— Naprawa uszkodzonych opakowań jednostkowych;

— Współpraca z operatorami sprzętu zmechanizowanego i dźwignic w zakresie przemieszczania ładunków;

— Przygotowanie podłoża na składowisku, ręczne formowanie stosów;

— Okrywanie ładunków celem ochrony przed wpływem warunków atmosferycznych;

— Mocowanie na statkach sztuk ciężkich, kontenerów i ładunków specjalnych.

W trakcie zatrudnienia w porcie, robotnicy portowi nabywają szereg specjalistycznych umiejętności i udokumentowanych uprawnień, które czynią ich pracownikami uniwersalnymi, gotowymi do wykonywania zadań na różnych specjalistycznych stanowiskach pracy.

Robotnik portowy – trymer

— to robotnik przeładunkowy zatrudniany przy obsłudze ładunków sypkich (masowych) przeładowywanych luzem (bez opakowania). Posiada umiejętność trymowania ładunków w pomieszczeniach statkowych i magazynowych, wykonywania separacji ładunków masowych. Montuje i demontuje rury ssące przenośników pneumatycznych.

Do zadań trymera należy:

— Wykonywanie prac trymerskich zarówno w ładowniach statków jak i w pomieszczeniach (np. elewatora) czy w zasobniach;

— Wybieranie resztek ładunków sypkich z ładowni statku lub innych środków transportu (np. z wagonów węglarek);

— Zbieranie rozsypów po przeładunku na torach kolejowych i nabrzeżu;

— Udział w pracach manipulacyjnych przy ładunkach masowych.

Praca związana z przebywaniem w rejonie zapylenia i hałasu.





Robotnik portowy

— przy obsłudze ładunków płynnych wykonuje prace związane z montażem i demontażem rur łączących urządzenia tankowca z systemem rurociągów ładowych.

Lukowy

— jest robotnikiem portowym, który ukończył kurs zawodowy dla lukowych, przez co nabył uprawnienia do:

- Podawania sygnałów (znaków) dźwignicowemu lub windziarzowi dla umożliwienia im bezpiecznego przemieszczania ładunków (unosów) w relacjach burtowych przy ograniczonym polu widzenia operatora dźwignicy spowodowanym konstrukcją statku lub rozmieszczeniem ładunku;
- Podawania sygnałów ostrzegawczych robotnikom zajęтым przeładunkiem;
- Dbałości o bezpieczne, prawidłowo oświetlone miejsce pracy i drogi przemieszczania robotników za-



trudnionych w ładowni statku.

Jako uprawniony do dawania sygnałów jest oznaczony białą opaską na prawym przedramieniu, którą lukowy powinien używać w czasie pełnienia swej funkcji.

Hakowy

— posiada znajomość rodzajów i umiejętność stosowania zarówno standardowych jak i specjalistycznych zawiesi i osprzętu przeładunkowego, zakresów i sposobów ich zastosowania. W czasie pracy wykonuje czynności robotnika portowego, a zdobyte w wyniku ukończenia kursu zawodowego uprawnienia hakowego upoważniają go dodatkowo do:

- Doboru odpowiednich dla danego ładunku zawiesi;
- Zahaczania lub odhaczania unosów;
- Podawania sygnałów (znaków) dźwignicowemu lub lukowemu w celu bezpiecznego przemieszczania unosów.

Hakowy podczas pracy powinien mieć białą opaskę rozpoznawczą na prawym przedramieniu.

Chwytakowy

— współpracuje z dźwignicowym żurawia chwytakowego w zakresie operowania chwytkiem w ładowniach statku i zasobniach składowych. Obsługuje chwytek w ładowni statku i w zasobni. W relacjach załadunkowych wskazuje dźwignicowemu miejsce zasypywania ładunku, a w relacjach wyładunkowych

— miejsce pobierania ładunku, co ma duże znaczenie dla bezpieczeństwa i stateczności, czy też wykorzystania pojemności i ładowności jednostki pływającej pozostającej w obsłudze przeładunkowej. Chwy-



takowy, dając znaki dźwignicowemu kieruje pracą chwytaka i odpowiada za bezpieczeństwo trymerów pracujących w ładowni statku i w zasobni.

Składowy przeładunków morskich (Składowy)

- robotnik obsługi składów;
- Dozoruje składowane ładunki;
- Zabezpiecza ładunki przed kradzieżą, ubytkiem i niekorzystnym wpływem warunków atmosferycznych;
- Dbą o utrzymanie porządku i czystości na składowiskach (w magazynach i na placach składowych);
- Wykonuje prace manipulacyjne związane z udostępnieniem ładunku do odprawy celnej i naprawą uszkodzonych opakowań.

Operator sprzętu zmechanizowanego

— jest robotnikiem portowym, który posiada uprawnienia do kierowania sprzętem zmechanizowanym. Powinien posiadać wymagane przepisami prawo jazdy i zaświadczenie o ukończeniu kursu uprawniającego do obsługi:

- Ciągników;
- Wózków widłowych (układarek);
- Ładowarek;
- Spychaczy;
- Żurawi samojezdnych;
- Innych pojazdów



służących do przemieszczania, piętrenia, rozkładania i trzymowania ładunków w obrocie portowym. Operator przydzielony do zespołu przeładunkowego (potocznie zwanego gankiem) pracuje w magazynach składowych i manipulacyjnych, na placach i w ładowniach statków pod nadzorem brygadzisty przeładunkowego.

Do dodatkowych obowiązków operatora należą:

- codzienny przegląd sprzętu;
- dobieranie specjalistycznego osprzętu i wyposażenia dostosowanego do cech fizycznych i właściwości przemieszczanych ładunków;
- tankowanie paliwa;
- wymiana butli gazowych i akumulatorów;
- udział w pracach konserwacyjnych i remontowych.

Dźwignicowy

— jest operatorem dźwignic o ograniczonym zasięgu przeznaczonych do przemieszczania ładunków. Posiada uprawnienia do obsługi, co najmniej jednego rodzaju żurawia torowego hakowego lub chwytakowego, żurawii statkowych bomowych i pokładowych, przeciągarek wagonów z liną nawijaną na bębny i z liną obiegową oraz uprawnienia manewrowego. Dodatkowe, to uprawnienia do przeglądów i konserwacji urządzeń technicznych.

Dźwignicowy:

- Jest odpowiedzialny za sprawne i bezpieczne przemieszczanie ładunków.

- Współpracuje z hakowym i lukowym w zakresie doboru odpowiednich do przemieszczanego ładunku zawiesi, prawidłowego zahaczenia i bezpiecznego przemieszczania go dźwignicą;
- Dba o należyty stan urządzenia — dokonuje konserwacji i przeglądów technicznych (osobiście lub asystuje) w zgodności z posiadanymi uprawnieniami.

Brygadzista przeładunkowy

- jest bezpośrednio przełożonym brygady (jednego lub kilku zespołów roboczych), w której skład wchodzi w zależności od rodzaju przypisanego zadania:
- Robotnicy przeładunkowi z różnymi uprawnieniami;
- Operatorzy sprzętu przeładunkowego;
- Dźwignicowi.

Brygadzista jest zobowiązany do organizowania pracy podległej brygady, przygotowania stanowisk pracy i kierowania realizacją zaplanowanych prac przeładunkowych i manipulacyjnych w sposób zabezpieczający przed wypadkami, uszkodzeniami ładunku i środków transportowych, zgodnie z obowiązującymi przepisami i wytycznymi udzielonymi przez przełożonego.

Jeden brygadzista przeładunkowy może kierować i nadzorować pracą kilku przeładunkowych zespołów roboczych (rączek) przy przeładunku w relacjach poza burtowych lub pracach manipulacyjnych pod warunkiem, że liczba zatrudnionych w tych zespołach nie przekracza 19.

Przy przeładunku w relacjach burtowych ładunków jednorodnych o tej samej technologii pracy jeden brygadzista przeładunkowy może kierować i nadzorować pracą wszystkich przeładunkowych zespołów roboczych zatrudnionych na jednym statku, a jednocześnie inny brygadzista przeładunkowy — wszystkich przeładunkowych zespołów roboczych zatrudnionych na lądzie, niezależnie od liczby osób zatrudnionych.

Przy pracach o dużym stopniu utrudnienia i zagrożenia bezpieczeństwa pracy, brygadzista przeładunkowy powinien kierować i nadzorować tylko jednym przeładunkowym zespołem roboczym.

Brygadzista sporządza kartę pracy zawierającą chronologiczny zapis przebiegu pracy w zmianie i wielkość zrealizowanych zadań przez wyszczególniony z nazwisk i pełnionych funkcji pracowników.

Brygadzista operatorów sprzętu zmechanizowanego (Zmianowy)

- Dysponuje sprzętem zmechanizowanym kierując sprawny sprzęt do eksploatacji, a niesprawny do przeglądów i remontów;
- Prowadzi bieżącą dokumentację zdarzeń związanych z użytkowanymi urządzeniami;
- Udziela instruktaży stanowiskowych operatorom;
- Dysponuje operatorami sprzętu zmechanizowanego (podział pracy) zgodnie z ich uprawnieniami zawodowymi i potrzebami eksploatacyjnymi brygad przeładunkowych oraz zespołów remontowych i przeglądowych;
- Dozoruje w terenie prawidłowość użytkowania sprzętu zmechanizowanego, interweniuje w przypadku awarii;
- Zgodnie z posiadanymi uprawnieniami dokonuje przeglądów technicznych sprzętu zmechanizowanego;
- Dorywczo włącza się do realizacji zadań przeładunkowych lub remontowych.





Starszy brygadzysta

— jest bezpośrednim przełożonym brygadzystów.

Jest upoważniony do organizowania, przygotowywania i kierowania pracami przeładunkowymi na wyznaczonym odcinku pracy (na nabrzeżu, na statkach) w sposób zabezpieczający przed wypadkami, uszkodzeniami ładunku i środków transportowych zgodnie z rachunkiem ekonomicznym, obowiązującymi przepisami, ustalonymi procesami technologicznymi i wytycznymi przełożonych;

— Bierze udział w planowaniu prac na następną zmianę roboczą. Ustala technologię i wielkość obsad roboczych;

— Dokonuje przed zmianowego podziału pracy;

— Do realizacji poszczególnych zadań wyznacza brygadzystów i osoby odpowiedzialne;

— Udziela instruktażu na temat sposobu bezpiecznej realizacji zadań;

— Omawia zagrożenia wypadkowe i sposoby ich minimalizacji;

— Wyznacza i organizuje miejsca pracy podległych zespołów roboczych;

— Kontroluje przebieg prac pod względem organizacji stanowisk pracy i stosowania bezpiecznych metod pracy zgodnych z przepisami BHP i p.poż.;

— Czuwa nad użytkowaniem sprzętu zmechanizowanego i osprzętu zgodnie z jego przeznaczeniem i parametrami technicznymi;

— Koordynuje pracę zespołów roboczych wystawionych przez różne podmioty gospodarcze, pracujących na nadzorowanym odcinku;

— Dbą o płynność i terminowość prowadzonych prac. Pilnuje przestrzegania dyscypliny czasowej i jakościowej pracy;

— Sporządza kartę pracy lub weryfikuje i zatwierdza treść kart pracy sporządzonych przez podległych brygadzystów.



Podstawowe zasady organizacji stosowane przez Starszego Brygadzystę:

- Zasada ładu materialnego — dobór odpowiedniego miejsca dla środków pracy;
- Zasada podziału pracy — rozdzielenia określonego zadania na proste lub nieznacznie złożone procesy;
- Zasada oszczędzania wysiłku ludzkiego;
- Zasada normalizacji pracy. Technologia robót musi być zawarta w kosztach technologicznych;
- Zasada normalizacji — polega ona na odpowiednim dobieraniu ludzi, maszyn, środków transportowych, uczestniczących w określonym działaniu oraz uwzględniania ich działalności w czasie;
- Zasada równomierności i rytmiczności polegająca na ustaleniu tempa pracy;
- Zasada zapobiegania możliwościom uszkodzeń i wypadków przy pracy;
- Zasada stosowania rezerwy;
- Zasada kontroli.

Starszy brygadzysta może sprawować nadzór jednocześnie nad pracą najwyżej 15 brygad. Bezpośrednim przełożonym starszego brygadzysty jest kierownik Wydziału lub osoba przez niego wyznaczona.

Kilka przykładów zawodów pracowników zatrudnionych na jednostkach pływających (w tym specjalistycznych) obsługujących statki i ładunki w porcie:

Szyper

— jest takim rodzajem dowódcy statku, który, gdy trzeba, wykonuje te same prace, co reszta załogi. Szyperem nie nazywa się kapitana jednostki turystycznej, ani też jednostki wojskowej, policyjnej itp.



Inaczej — Szyper to potoczne określenie kapitana niewielkiej jednostki pływającej zajmującej się działalnością gospodarczą, pływającej po wodach śródlądowych lub przybrzeżnych.

Szyper może być dowódcą:

- Holownika świadczącego usługi holownicze dla jednostek pływających nie posiadających własnego napędu lub o napędzie, który nie zapewnia bezpieczeństwa manewrów w kanałach portowych;
- Motorówki służącej do przewozu ludzi, asystującej operacjom cumowania większych jednostek, a także biorącej udział w akcjach ratunkowych;
- Pilotówki — specjalistycznej jednostki pływającej służącej do transportu pilota morskiego i przedstawicieli innych organów portowych na lub ze statku;
- Barki służącej do przewozu lub składowania ładunków;

Szyper kieruje ruchami jednostki równocześnie pełniąc funkcję przełożonego dla załogi.

Marynarz i Starszy Marynarz

— wchodzi w skład załogi jednostki pływającej.

Wykonują wszelkie prace pokładowe jak:

- Cumowanie i odcumowanie jednostki;
- Przyjmowanie i zwalnianie holu (na holowniku);
- Prace porządkowo - konserwacyjne;
- Dbanie o porządek oraz należyty stan maszyn, urządzeń, narzędzi i sprzętu.

Kapitan jednostki pożarniczej

— kierownik statku, pływającej jednostki pożarniczej.

Kieruje ruchami jednostki równocześnie pełniąc funkcję przełożonego dla załogi.

Odpowiada za:

- Kierowanie jednostką pływającą w sposób zapewniający bezpieczną żeglugę;
- Nadzór nad przestrzeganiem dyscypliny i regulaminu służby;
- Organizowanie pracy na jednostce pływającej;
- Utrzymanie jednostki w gotowości do pracy;
- Zapewnienie bezpieczeństwa jednostki;
- Zapewnienie przestrzegania zasad i przepisów mających wpływ na bezpieczeństwo załogi.

Dowódca Działu Pożarniczego

— na pływającej jednostce pożarniczej — podczas akcji ratowniczo - gaśniczej przejmuje dowodzenie statkiem gaśniczym.

Do podstawowych obowiązków dowódcy działu pożarniczego należą:

- Utrzymanie pełnej gotowości operacyjnej statku, załogi, urządzeń i sprzętu gaśniczego;
- Prowadzenie akcji ratunkowo - gaśniczych.

Kierownik maszyn (jednostki pływającej)

— wykonuje prace związane z utrzymaniem maszynowni jednostki w stałej gotowości technicznej.

Do podstawowych obowiązków kierownika maszyn należą:

- Bieżące przeglądy techniczne całej jednostki, a szczególnie maszynowni;

- Dbałość o stan paliwa i innych materiałów technicznych;
- Zabezpieczenie jednostki przed skutkami mrozu.

Pilot morski

- osoba posiadająca specjalistyczną wiedzę i doświadczenie w manewrowaniu statkami, spełniająca wymogi kwalifikacyjne określone prawem.
- Pilot morski udziela kapitanowi statku informacji o warunkach nawigacyjnych oraz rad w prowadzeniu statku na ściśle określonym akwenu. Wprowadza statki z redy do portu i wyprowadza z portu na redę;
- Poności odpowiedzialność za doradztwo w zakresie bezpiecznego wykonania manewrów skierowane do dowódcy jednostki pływającej. Kieruje pracą zaangażowanych do wykonania zadania holowników i cumowników.

Cumownik

- zdobywa uprawnienia zawodowe w wyniku ukończenia kursu zawodowego dla cumowników. Pracuje w zespole, którego liczebność jest zależna od wielkości obsługiwanej jednostki pływającej i określona odpowiednimi przepisami portowymi.

Zadaniem zespołu cumowników jest:

- Ocena spełnienia warunków bhp na miejscu cumowania;
 - Przyjmowanie cum z jednostek pływających;
 - Obłożenie cum na polerach (przy cumowaniu) lub ich zwolnienie (przy odcumowaniu).
- Praca w systemie zmianowym z narażeniem na wpływ warunków atmosferycznych.

Wulkanizator

- naprawa kół, wklejanie bębnow i wulkanizacja taśm taśmociągów transportujących sypkie ładunki masowe ze składu do ładowni statków. Praca w terenie i w warsztatach.

Operator ładowni statkowej

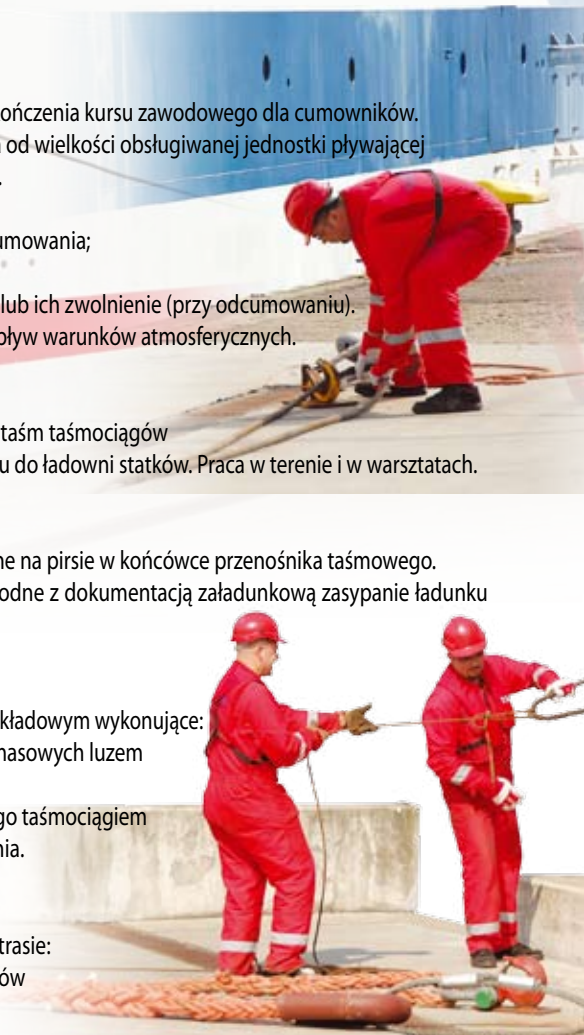
- obsługuje urządzenie załadunkowe zlokalizowane na pirsie w końcówce przenośnika taśmowego. Dba o utrzymanie ciągłości pracy urządzenia i zgodne z dokumentacją załadunkową zasypanie ładunku do ładowni statku.

Operator zwałowarko ładowni

- obsługuje urządzenie umiejscowione na placu składowym wykonujące:
- Pobieranie ze składu na taśmociąg ładunków masowych luzem przeznaczonych do załadunku na statek, lub
- Sypanie na hałdę placową ładunku podawanego taśmociągiem z wyrotnicy wagonów. Praca w kabinie urządzenia.

Operator przenośnika taśmowego

- nadzoruje pracę przenośników taśmowych na trasie: plac składowy – burta statku i wyrotnica wagonów
- plac składowy. Praca na otwartej przestrzeni.



Operator spychacza

— obsługuje spychacz, którym na placu składowym rozprawdza (trymuje) ładunek dla utrzymania optymalnego sposobu składowania (np. chroniącego węgiel przed samozapłonem), w ładowni statku trymuje ładunki masowe i je ugniata (np. złom żelaza).

Operator wywrotnicy wagonów

— nadzoruje ciągły proces wyładunek węgla z wagonów;
— Rozczepia napchnięte do wewnątrz wywrotnicy wagony i je blokuje;
— Uruchamia wywrotnicę.
Obserwuje i reguluje zasyp ładunku do leja zsykowego.

Operator wózków wygarniających

— pracuje na wywrotnicy wagonów,

ma zadanie:

— Sterowanie wózkami zainstalowanymi pod lejem zasypowym wywrotnicy wagonów w celu utrzymania równomiernego podawania ładunku na przenośniki.

W portach następuje zmiana środków transportu ładunków — głównie z lądowych na morskie (w eksporcie) i z morskich na lądowe (w imporcie). Znaczny udział w transporcie lądowym zajmuje kolej. Stąd wydziały kolejowe w portach i zawody związane z koleją.

Ustawiacz, manewrowy

— realizuje wszelkie ruchy taboru kolejowego oraz związane z nimi czynności wykonywane na torach kolejowych tzn.:

- Rozrządzanie składów pociągów;
- Zestawianie składów;
- Zmiana ilości wagonów;
- Podstawianie wagonów na punkty ładunkowe;
- Przeszawianie wagonów z jednego toru na drugi;
- Wybieranie wagonów o różnych parametrach technicznych;
- Podstawianie wagonów do wykonania czynności dodatkowych takich jak mycie, ważenie, odkażanie itp.

Operator lokomotywy spalinowej w porcie

— obsługuje i prowadzi lokomotywę spalinową.
— Wykonuje manewry wagonami;
— Kieruje pracą pomocnika i nadzoruje jego pracę.

Toromistrz

— zajmuje się utrzymaniem na powierzonym odcinku sprawności technicznej;
— Torów kolejowych;

- Przejazdów;
- Rozjazdów;
- Zwrotnic

poprzez przeglądy ich stanu technicznego, czyszczenie i konserwację.

Operator podciągarki wagonów z liną obiegową

— obsługuje przecięgarkę do przetaczania wagonów kolejowych wzdłuż nabrzeża według bieżących potrzeb zespołów przeładunkowych. Współpracuje z ustawiaczem wagonów.

Bieżącą obsługą parku maszynowego zajmują się pracownicy zaplecza technicznego:

Mechanik

- jest pracownikiem warsztatowym Bazy sprzętu zmechanizowanego.
 - Wykonuje przeglądy okresowe pojazdów i sprzętu zmechanizowanego;
 - Usuwa usterki pojazdów wykryte w wyniku przeglądów codziennych i okresowych lub zgłoszone przez kierowców i operatorów;
 - Wykonuje konserwacje, naprawy i remonty sprzętu;
 - Pracuje przy użyciu narzędzi standardowych i specjalistycznych, często używa elektronarzędzi.
- Pracuje przeważnie wewnątrz pomieszczeń z dużym narażeniem na skutki zagrożeń wypadkowych (poślizgnięcie, upadek, przygniecenie itp.).

Elektryk, Elektromechanik

- zatrudniony w warsztacie Bazy sprzętu lub w Pogotowiu technicznym wykonuje:
- Przeglądy stanu instalacji elektrycznych;
- Usuwanie awarii;
- Podłączanie, nadzór nad pracą i konserwacja urządzeń i narzędzi o napędzie elektrycznym;
- Prowadzenie zapisów w książkach napraw, konserwacji i przeglądów narzędzi i urządzeń o napędzie elektrycznym.

Praca zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz pomieszczeń. Możliwość pracy na wysokości.

Operator urządzeń elewatora

- realizuje zadania, w których zawarte są:
 - Obsługa urządzeń elewatora;
 - Naprawy bieżące;
 - Okresowe przeglądy instalacji elektrycznej.
- Praca w warunkach zapylenia i hałasu.





Zawody związane z organizacją usług przeładunkowych

W portach polskich obowiązuje system dyspozytorski operatywnego kierowania ruchem i obsługą ładunków oraz środków transportu lądowego i wodnego. Służby tym się zajmujące rozmieszczone są na różnych poziomach i korzystają ze specjalnych pełnomocnictw udzielonych im przez dyrekcje lub kierownictwo spółek.

Pracownicy, którzy w poszczególnych miejscach pracy samodzielnie kierują pracami i ponoszą odpowiedzialność za swoją działalność techniczną, eksploatacyjną i handlową — choć nie są służbowo podlegli, muszą jednak honorować aktualizowany przez dyspozytorów plan operacyjny.

Dyspozytor Portu

— działa na poziomie zarządu portu na podstawie regulaminu organizacyjnego portu i regulaminu głównego dyspozytora portu oraz w oparciu o postanowienia regulaminu współpracy instytucji i przedsiębiorstw przy przeładunku towarów w polskich portach morskich, obowiązujące akty normatywne, a także zwyczaje portowe regulujące tok pracy w porcie.

Do zadań dyspozytora i jego służb należy reprezentowanie zarządu portu (jako podmiotu zarządzającego portem w myśl ustawy o portach i przystaniach morskich) we wszystkich sprawach związanych z ruchem statków w Porcie.

Dyspozytor organizuje narady, na których ustalany jest plan pracy poru na najbliższą dobę. Uczestnicy codziennej narady dyspozytorskiej ustosunkowują się do zrealizowanego planu pracy poprzedniej doby oraz proponowanej korekty planu pracy bieżącej doby, a także podają swoje propozycje odnośnie projektu planu pracy na dobę następną. Dyspozytor decyduje o kolejności wejścia do/ wyjścia z portu jednostek oraz ma prawo zarządzić przeholowanie statków. W przypadku zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności (pożar, rozlew, skażenie chemiczne, zagrożenie terrorystyczne, itp.), Dyspozytor jest uprawniony do dysponowania wszystkimi elementami potencjału technicznego i roboczego portu. Wydane w tym zakresie dyspozycje są obowiązujące dla Przedsiębiorców.

Kontroluje przemieszczanie ładunków niebezpiecznych i odpadów szkodliwych dla środowiska naturalnego.

Szef (kierownik) Rejonu Bazy, Terminalu

— kieruje, organizuje, nadzoruje i kontroluje pracę podległego mu rejonu.

Do zadań szefa rejonu należy głównie:

- Nadzór nad podległymi komórkami organizacyjnymi;
- Uczestniczenie w organizowaniu prac związanych ze świadczeniem przez Spółkę usług portowych;
- Współpraca z partnerami handlowymi spółki w zakresie obrotu portowo – morskiego ładunków;
- Na wniosek zarządu opiniowanie umów handlowych, inwestycyjnych i innych zawieranych ze Spółką;
- Współpraca z komórkami organizacyjnymi związanymi ze strefą świadczenia usług;
- Nadzór nad sferą kosztów kreowanych w ramach rejonu, bieżąca analiza i podejmowanie działań na rzecz ich racjonalizacji;
- Nadzór nad prawidłową i racjonalną eksploatacją obiektów i terenów dzierżawionych przez Spółkę oraz korzystaniem z usług firm obcych w zakresie działań w podległym Rejonie;
- Nadzorowanie terminowości sporządzania dokumentacji niezbędnej do wykonywania prac i wystawiania faktur handlowych, oraz placowej, kosztowej i innej stosownie do obowiązującego trybu postępowania;
- Działania w zakresie zapewnienia przestrzegania przepisów BHP w podległym Rejonie;
- Zapewnienie przestrzegania obowiązujących przepisów i podejmowanie działań na rzecz poprawy stanu BHP;
- Współpraca z Państwową Inspekcją Pracy.

Wymagania kwalifikacyjne:

- Wykształcenie wyższe, umiejętność obsługi komputera, predyspozycje do kierowania zespołami ludzkimi;
- Znajomość przepisów z zakresu obrotu portowego ładunków, obsługi statków, organizacji pracy, Kodeksu Pracy i administrowania obiektami infrastruktury portowej.

Główny koordynator (Dyspozytor Spółki) wraz z zespołem ds. koordynacji

— działa na poziomie zarządu spółki eksploatacyjnej. Zespół pracuje w systemie zmianowym pokrywającym całą dobę.

Do zadań zespołu głównego koordynatora należy:

- Współpraca z dyspozytorem portu w zakresie planowania i realizacji zleceń przyjętych od kontrahentów portu;



- Systematyczna kontrola zawczasu ustalonego przebiegu prac;
- Samodzielne regulowanie i koordynacja poszczególnych składników i stadiów prowadzonych prac;
- Wprowadzanie zmian w ustalonym wcześniej podziale czynności oraz wydawanie poleceń o charakterze manewrowym;
- Dbanie o pełne wykorzystanie – zgodnie z rachunkiem ekonomicznym - zasobów technicznych i ludzkich z ukierunkowaniem na wykonanie założonych planów;
- Bieżące kontakty z terenowymi służbami kontrahentów w zakresie realizacji ich zleceń;
- Dokumentacja przebiegu prac i podjętych decyzji.

Gospodarz Nabrzeża (*Gospodarz Statku*)

— wchodzi w skład zespołu nadzoru eksploatacyjnego i działa na poziomie nabrzeża.

Do zadań gospodarza nabrzeża należy:

- Kierowanie i nadzorowanie prac przeładunkowo - sztauerskich na przydzielonym odcinku pracy w oparciu o plan operatywny oraz plan ładunkowy statku;
- Współpraca z dowództwem statku i spedytorem z jednej strony, a zespołem do spraw koordynacji portowej i starszym brygadziwą z drugiej w zakresie bieżącej realizacji zadań przeładunkowych i manipulacyjnych;
- Przygotowanie podstawowych danych do planowania operatywnego w zakresie obsady technologicznej dotyczącej obsługi statku i relacji placowych;
- Wystawianie niezbędnej dokumentacji związanej z obsługą manipulacyjną statku i towarów.

Na tym stanowisku wymagania kompetencyjne obejmują:

- Znajomość obowiązujących przepisów dotyczących pracy statku;
- Umiejętność sporządzania i czytania planów ładunkowych;
- Praktyczna znajomość języka angielskiego;
- Znajomość dokumentacji związanej z obsługą ładunków, rozliczeniem materiałów sztauerskich i rozliczeniem robocizny;
- Znajomość instrukcji stanowiskowych podległych pracowników;
- Znajomość przepisów bhp związanych z pełnioną funkcją.

Ekspedytor

— wchodzi w skład zespołu nadzoru eksploatacyjnego i działa na poziomie nabrzeża.

Obsługuje składy i środki transportu zewnętrznego (barki, wagony, samochody) w zakresie ewidencji i oceny zgodności z dokumentacją ładunków (towarów) w obrocie portowym.

Do zadań ekspedytora należy:

- Przyjmowanie i wydawanie towarów ze składów oraz środków transportu zgodnie z posiadaną dokumentacją (dotyczy również kontenerów);
- Stwierdzenie oryginalności opakowań;
- W razie rozbieżności z dokumentacją lub uszkodzenia ładunku (opakowania) – ważenie, komisyjne (z udziałem przedstawiciela gestora ładunku) przeliczanie i sporządzanie dokumentacji szkodowej (protokołów szkodowych);
- Określenie zgodności opisów w dokumentach ze stanem faktycznym;
- W razie rozbieżności opisu w dokumentach ze stanem faktycznym lub jego braku, naniesienie do do-

kumentacji odpowiednich uwag i informacji (znaków spisanych z natury i ewentualnie wyważonego ciężaru);

- Obsługa wagi kolejowej i samochodowej;
- Zbieranie informacji o dostawach ładunków od gestorów towarów i przewoźników i przekazywanie uzyskanych informacji do służb eksploatacyjnych;
- Terminowe dostarczanie dokumentacji dotyczącej zakończonych zleceń do stosownych komórek organizacyjnych zgodnie z instrukcją obiegu dokumentów;
- Zbieranie informacji od gestorów towarów i przewoźników o dostawach ładunków i przekazywanie uzyskanych informacji do służb eksploatacyjnych;
- Terminowe dostarczanie dokumentacji dotyczącej zakończonych zleceń do stosownych komórek organizacyjnych zgodnie z instrukcją obiegu dokumentów.

Wymagania kompetencyjne:

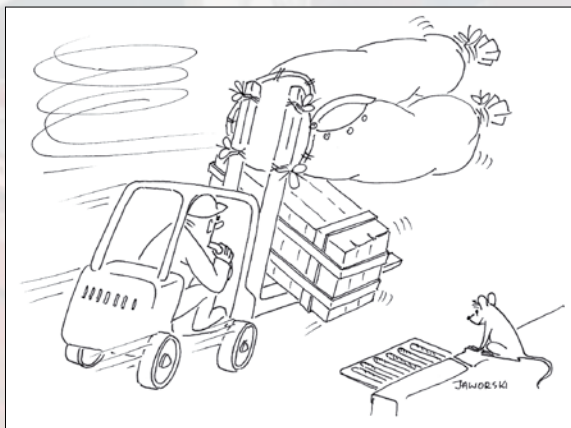
- Znajomość instrukcji obiegu dokumentów związanych z przeladunkami i składowaniem ładunków oraz obsługą środków transportu zewnętrznego;
- Znajomość bezpiecznych metod pracy określonych obowiązującymi przepisami BHP, p-poż, sanepid i weterynaryjnych;
- Znajomość obsługi wagi;
- Znajomość obsługi komputera.

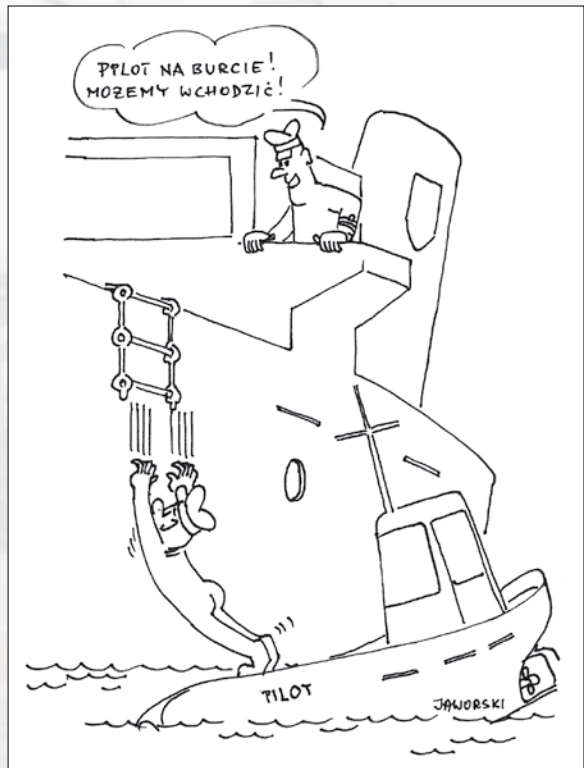
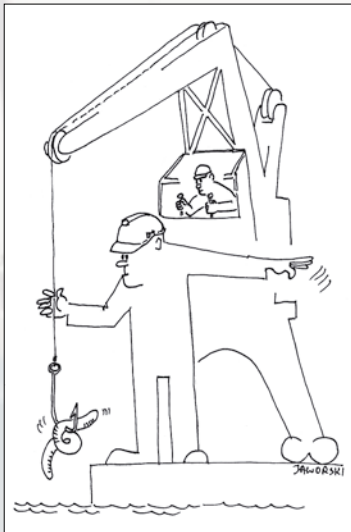
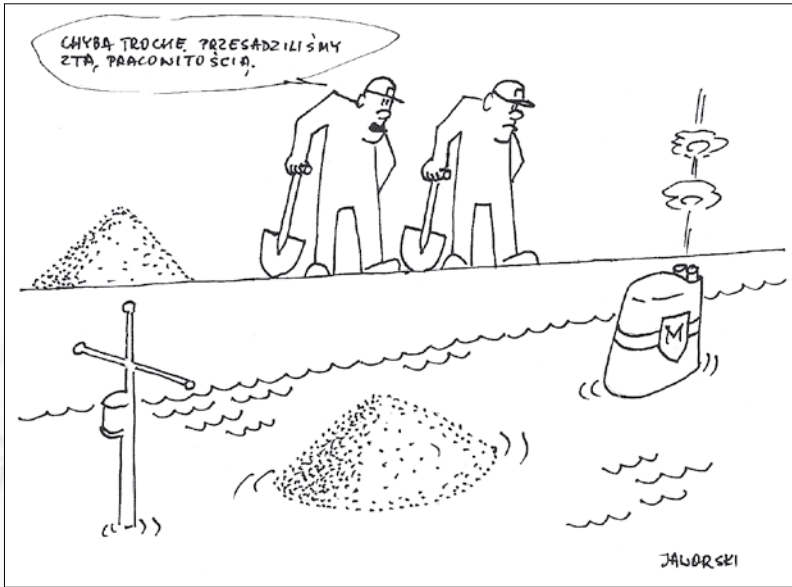
Specjalista do spraw sprawozdawczości (Kartotekowa)

- ma za zadanie prowadzenie prac związanych z bieżącą i statystyczną dokumentacją działalności eksploatacyjnej i administracyjnej rejonu;
- Prowadzenie kartoteki obrotu ładunków na składach;
- Opracowywanie zestawień przychodu i rozchodu ładunków;
- Sprawdzanie i kompletowanie dokumentów przeladunkowych, składowych i manipulacyjnych;
- Terminowe przysyłanie dokumentów do działu rozliczeń.

Wymagania kompetencyjne:

- Wykształcenie średnie;
- Znajomość obsługi komputera;
- Znajomość sposobu wypełniania i obróbki dokumentów występujących w komórce organizacyjnej;
- Znajomość obowiązującej instrukcji obiegu dokumentów.







BAŁTYCKA
AKADEMIA
UMIĘTNOŚCI
S.C.



80-557 Gdańsk, ul. Marynarki Polskiej 15
tel.: (0-58) 343 77 22, tel./fax: (0-58) 343 79 25
e-mail: bau@bau.edu.pl
www.bau.edu.pl