

Instytut Oceanografii
Uniwersytetu Gdańskiego

*Regulamin utrzymania i użytkowania
statku naukowo-badawczego
k/h „Oceanograf-2”*



UNIwersYTET GDAŃSKI
INSTYTUT OCEANOGRAFII

Gdynia, styczeń 2012

Statek k/h „Oceanograf-2” jest statkiem naukowo-badawczym Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego i służy do przeprowadzania badań naukowych i zajęć dydaktycznych na wodach przybrzeżnych Morza Bałtyckiego (do 20 mil), a szczególnie w rejonie Zatok Gdańskiej i Puckiej. Podstawowe informacje dotyczące jednostki pływającej „Oceanograf-2” zamieszczono w tabeli 1.

Tabela 1

Podstawowe informacje dotyczące jednostki „Oceanograf-2”.

| Statek naukowo-badawczy k/h „Oceanograf-2” | |
|---|---|
| Armator | Uniwersytet Gdański, Instytut Oceanografii |
| Port macierzysty | Gdynia |
| Rok budowy | 1977 w Leningradzie |
| Pojemność brutto | 64,12 BRT |
| Długość | 23,08 m |
| Szerokość | 5,80 m |
| Wysokość boczna | 2,80 m |
| Zanurzenie | 1,90 m |
| Sygnal rozpoznawczy | SPG2498 |
| Kanał bezpieczeństwa | 16 UKF |
| Kanał ruchu | 71 UKF |
| Napęd | 2 silniki spalinowe Delfin 4TA po 300KM |
| Urządzenia radiowe i nawigacyjne | ICOM/IC-M411 (DSC0; ICOM/IC-M59 GPS Navigator; JLR-30 Echosonda JRC/JFF68 Radar FURUNO 1834C Kompas magnetyczny SESTREL |
| Środki ratunkowe | 3 tratwy pneumatyczne po 10 osób na 30osób 15 pasów ratunkowych dla 15 osób 4 koła ratunkowe 15 kombinezonów ratunkowych |

Prace naukowo-badawcze wykonywane są w ramach realizacji zadań i programów badawczych Instytutu, w tym zobowiązań Polski, wynikających z podpisanych konwencji. Prace wykonywane na rzecz Instytutu Oceanografii, jak i innych placówek naukowych, ujmowane są w rocznych planach wykorzystania statku.

ORGANIZACJA STATKU

1. Na „Oceanografie-2” obowiązuje następująca struktura organizacyjna:
 - a. Kapitan statku,
 - b. Dział pokładowy,
 - c. Dział maszynowy.

2. Kapitan pełni funkcję kierownika na statku i jest przełożonym całej załogi. Stan etatowy załogi wynosi 6 osób w tym: kapitan, kierownik maszyn, 4 starszych marynarzy.

ORGANIZACJA PRACY

1. Załoga statku k/h „Oceanograf-2” pracuje na jedną zmianę po 8 godzin dziennie zgodnie z Kodeksem Pracy oraz pełni wachtę portową dwunastogodzinną. Trzy osoby na pełnym etacie pracują 40 godzin tygodniowo od poniedziałku do piątku. Sześć osób zatrudnione na ½ etatu pracują 40 godzin tygodniowo od poniedziałku do piątku po 8 godzin dziennie, co drugi tydzień. Takie zatrudnienie pozwala na dłuższą eksploatację statku w morzu.
2. Karta Bezpieczeństwa wydana przez Wydział Bezpieczeństwa Żeglugi Urzędu Morskiego w Gdyni dopuszcza statek k/h „Oceanograf-2” do żeglugi krajowej przy sile wiatru do 6° B oraz żeglugi osłonowej przy sile wiatru do 8° B.
3. Na statku k/h „Oceanograf-2” zgodnie z Przepisami Administracji Morskiej Urzędu Morskiego w Gdyni SA pełnione są dwunastogodzinne wachty portowe, czyli stały dozór statku przez całą dobę. Wachty dwunastogodzinne są pełnione przez załogę pokładową we wszystkie dni tygodnia, z sobotami, niedzielami, świętami i wolnymi dniami włącznie - w kolejności po 12 godzin.
4. Jeśli statek k/h „Oceanograf-2” wychodzi w morze z ekipami naukowo-badawczymi marynarz wachtowy steruje i obsługuje urządzenia statku oraz sprzęt naukowo-badawczy, natomiast załoga maszynowa obsługuje urządzenia maszynowe.
5. Każda osoba przebywająca na statku musi wykonywać polecenia Kapitana statku.

PODSTAWOWE OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW

1. Niezależnie od przestrzegania obowiązków określonych w Kodeksie Pracy pracownik na statku zobowiązany jest do:
 - a. podstawowym obowiązkiem każdego członka załogi jest znajomości budowy statku i jego wyposażenia, a szczególnie znajomości środków bezpieczeństwa,
 - b. wykonywania pracy w ramach wyznaczonej stanowiskiem normy czasu pracy,
 - c. pozostawania w pogotowiu pracy w granicach określonych prawem,
 - d. wykonywania pracy w godzinach nadliczbowych zgodnie z postanowieniami,
 - e. przestrzegania przepisów i zasad bezpieczeństwa oraz porządku przebywania na statku,
 - f. chronienia statku, jego urządzeń oraz dbania o bezpieczeństwo pasażerów,
 - g. przestrzegania przepisów i zarządzeń władz portowych,
 - h. odpowiedzialności materialnej za wyposażenie i sprzęt powierzony ich opiece,
 - i. ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem zgodnie z ustawodawstwem prawa polskiego i krajów UE.

2. Przebywanie członka załogi na statku w stanie wskazującym na spożycie alkoholu stanowi ciężkie naruszenie podstawowych obowiązków pracowniczych i może stanowić podstawę dla Armatora do natychmiastowego rozwiązania umowy o pracę z winy pracownika.
3. W sytuacjach nieujętych szczegółowymi postanowieniami różnych przepisów należy kierować się poczuciem obowiązku oraz dobrą praktyką morską.

RATOWNICTWO I ALARMY

1. W czasie grożącego własnemu statkowi niebezpieczeństwa każdy członek załogi jest zobowiązany do wykonywania wszystkich nakazanych mu prac dla ratowania ludzi, statku i urządzeń jednak bez narażania siebie na bezpośrednie i oczywiste niebezpieczeństwo utraty życia.
2. Kapitan i załoga statku w przypadku niebezpieczeństwa grożącego innej jednostce pływającej powinien udzielić jej pomocy.
3. Ratowanie ludzi znajdujących się w niebezpieczeństwie na morzu stanowi podstawowy obowiązek.
4. Kapitan i załoga statku ratowanego powinna udzielić ratującemu wszelkiej pomocy dla wykonania jej zadania.
5. Udział w alarmach ćwiczeniowych jest obowiązkiem każdego członka załogi.
6. Na statku obowiązują następujące alarmy:
 - a. alarm pożarowy,
 - b. alarm wodny,
 - c. alarm opuszczenia statku.
6. Wszystkie osoby przebywające na statku i biorące udział w rejsach muszą zostać przeszkolone w zakresie zachowania się na statku oraz sygnałów alarmowych.

BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY

1. Odpowiedzialność za stan bezpieczeństwa i higieny pracy oraz przestrzeganie przepisów i zasad BHP ponosi każdy członek załogi.
2. Nie wolno dopuścić pracownika do pracy, do której wykonania nie posiada on dostatecznej znajomości przepisów i zasad BHP oraz potrzebnych umiejętności. Przełożony przed dopuszczeniem pracownika do pracy powinien sprawdzić, czy posiada on instrukcję stanowiskową BHP, udzielić odpowiednich wskazówek oraz upewnić się, że podwładny wykona zlecone czynności w sposób właściwy.

3. Kapitan statku lub uprawniony przez niego członek załogi nie może dopuścić pracownika do pracy bez środków ochrony indywidualnej przewidzianych dla danego stanowiska oraz jest zobowiązany przeszkolić go w zakresie posługiwania się tymi środkami. Kierownik statku powinien posiadać na potrzeby załogi odzież ochronną i obuwie oraz sprzęt ochrony osobistej według zasad wynikających z rodzaju wykonywanej pracy. Kapitan statku powinien wymagać od członków załogi noszenia odzieży ochronnej, a szczególnie butów i rękawic.
4. Członkowie załogi powinni dawać przykład dobrego zachowania się na pokładzie osobom czasowo przebywającym na statku.
5. Członkowie załogi zobowiązani są do odbywania szkoleń przeciwpożarowych oraz do znajomości instrukcji zabezpieczenia przeciwpożarowego statku, instalacji, sprzętu przeciwpożarowego i umiejętności jego użycia.

ZASADY OBOWIĄZUJĄCE OSOBY BIORĄCE UDZIAŁ W REJSIE NAUKOWO-BADAWCZYM LUB DYDAKTYCZNYM

1. Po przybyciu na statek osoby biorące udział w rejsie zobowiązane są do:
 - a. poinformowania Kapitana o danych personalnych,
 - b. przejścia odpowiedniego instruktażu BHP przeprowadzanego przez Kapitana statku, jeżeli wcześniej takiego szkolenia nie odbyli,
 - c. poinformowania Kapitana kto jest kierownikiem rejsu. Jeżeli kierownikiem rejsu ma być student, magistrant lub doktorant, musi on przedstawić Kapitanowi odpowiednie upoważnienie podpisane przez Kierownika Zakładu,
 - d. uzgodnienia z Kapitanem poprzez kierownika rejsu programu rejsu i badań,
 - e. podporządkowania się zasadom obowiązującym na statku i wykonywania poleceń Kapitana.
2. Osoby przeprowadzające badania naukowe mogą dostarczać na statek dodatkowy sprzęt, urządzenia i aparaturę niezbędną do realizacji planu badań, a Kapitan powinien umożliwić korzystanie z tego sprzętu.
3. Samodzielnie, bez obecności pracownika Instytutu (nie liczą się osoby z załogi statku), mogą brać udział w rejsach naukowo-badawczych na statku Oceanograf-2 wyłącznie studenci studiów II i III stopnia prowadzący badania w ramach pracy magisterskiej lub doktorskiej. Muszą być spełnione też dodatkowe warunkami:
 - a. Liczba studentów magistrantów w rejsie nie jest większa od trzech,
 - b. Kierownik odpowiedniego Zakładu pisemnie upoważnia studenta do samodzielnego, bez obecności pracownika Instytutu, udziału w rejsach. Dokument taki student okazuje Kapitanowi statku.

DZIAŁALNOŚĆ NAUKOWO-BADAWCZA

1. W rejsy naukowo-badawcze statek może zabierać maksymalnie do 15 osób: 4 członków załogi (kapitan, mechanik, 2 starszych marynarzy) oraz 12 osób ekipy naukowo-badawczej.
2. Rejsy naukowo-badawcze powinny trwać do 8 godzin, wyjątkowo do 12 godzin dziennie.
3. Statek jest wyposażony w sprzęt naukowo-badawczy, który zapewnia badania dna morskiego i kolumny wody do głębokości 100 metrów. Na statku rejestruje się dane z sond, na odpowiednich poziomach pobiera się próbki wody, fauny i flory oraz rdzenie osadów dennych. Na statku wykorzystywany jest następujący sprzęt badawczy:
 - a. sondy oceanograficzne,
 - b. próbniki i sondy rdzeniowe,
 - c. czerpacze i siatki planktonowe,
 - d. sieci rybackie,
 - e. batometry i inne urządzenia,
 - f. specjalistyczny sprzęt pomiarowy.
4. Statek może wykonywać prace naukowo-badawcze również na małych głębokościach i płycznach, gdyż posiada sześciuosobową łódź pontonową z silnikiem przyczepnym.

ZASADY KORZYSTANIA PRZEZ PRACOWNIKÓW INSTYTUTU OCEANOGRAFII ZE STATKU I ODPLATNOŚĆ ZA REJS

1. Za każdy dzień rejsowy pobierana jest stała opłata w wysokości 200 zł w formie noty obciążeniowej. Zwolnione z opłaty są rejsy realizowane w ramach programowych zajęć dydaktycznych: „Warsztaty specjalistyczne w morzu i strefie brzegowej” (studia I stopnia) i „Ćwiczenia specjalistyczne w morzu i strefie brzegowej” (studia II stopnia).
2. Najwyższy priorytet w rezerwacji terminów mają rejsy realizowane w ramach programowych zajęć dydaktycznych.
3. Kolejny priorytet w rezerwacji terminów mają rejsy, które są dodatkowo opłacane: stała opłata w wysokości 200 zł plus koszt paliwa (1 godzina pływania = 15 zł) i ewentualne nadgodziny (od poniedziałku do piątku rejs trwający ponad 7 godzin – opłata za 1 nadgodzinę pracy załogi 30 zł; w soboty, niedziele i dni świąteczne nadgodziny obejmują czas trwania rejsu, a opłata za 1 nadgodzinę pracy załogi wynosi 60 zł).
4. Najniższy priorytet w rezerwacji terminów mają rejsy obciążone tylko stałą opłatą.
5. Rejsy specjalne (np. wizyta zagranicznych gości i innych osobistości) mogą być zwolnione z opłat za zgodą Dyrektora Instytutu Oceanografii UG.

6. Rezygnacja z zarezerwowanego w harmonogramie rejsu możliwa jest do dwóch dni przed planowanym terminem, w przeciwnym razie opłata będzie pobierana.
7. W przypadku odwołania rejsu z powodu awarii statku lub ze względu na pogodę opłaty nie będą pobierane.
8. Rejsy odbywają się zgodnie z ogłoszonym na stronie internetowej Instytutu harmonogramem. Ramowy harmonogram na kolejny rok przygotowywany będzie do dnia 31 grudnia kończącego się roku. Harmonogram będzie aktualizowany co kwartał.
9. Wszelkie ustalenia i ewentualne zmiany w realizacji zaplanowanych rejsów należy uzgadniać ze Specjalistą ds. Taboru Pływającego.
10. Informacja kto będzie kierownikiem rejsu musi być znana Kapitanowi przynajmniej na dzień przed planowanym rejsiem wraz z podaniem numeru telefonu kontaktowego do tej osoby.
11. Telefony kontaktowe:
 - Specjalista ds. Taboru Pływającego - tel. (58) 523 66 72 w godz. 09.00-14.00 z wyjątkiem środy; tel. kom. 725 991 053
 - Kapitan i statek Oceanograf-2 – tel. kom.725 991 052 w porcie i w morzu

UDOSTĘPNIANIE STATKU

1. Udostępnienie statku odbywa się według warunków określonych w podpisanej umowie o czarter statku oraz na podstawie przepisów Kodeksu Morskiego.
2. Do przeprowadzenia wstępnych uzgodnień dotyczących umowy, w tym terminów i zakresu badań (ewentualnie innych zadań) oraz wstępnych negocjacji w sprawie ceny za udostępnienie statku, upoważniony jest Specjalista ds. Taboru Pływającego oraz Dyrektor Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego.
3. Pierwszeństwo w czarterowaniu jednostki mają instytucje, z którymi Instytut ma podpisaną umowę o współpracy naukowej (w tym ośrodki zagraniczne), instytucje z którymi realizowane są wspólne projekty badawcze oraz z którymi realizowane są projekty w ramach współpracy międzynarodowej.