

Kapitan żeglugi śródlądowej

315206

Inna nazwa zawodu: kapitan statku, kierownik obiektu pływającego

Zadania i czynności

Kierownik (kapitan) statku żeglugi śródlądowej kieruje statkiem lub innym obiektem pływającym (może to być tzw. obiekt techniczny , statek pasażerski , towarowy , lodołamacz) oraz nadzoruje pracę całej załogi. Wspólnie z załogą wykonuje:

usługi przewozowe, pasażerskie i towarowe;

usługi techniczne (np. pogłębianie rzeki, odkładania piasku lub żwiru z dna rzeki na brzeg);

zadania specjalne, np. w okresie zimowym pływając na lodołamaczach likwidują nadmierne zlodowacenie i usuwają krę lodową.

Kierownik statku jest na obiekcie pływającym osobą najważniejszą. Ma najwyższy stopień oficerski w żegludze śródlądowej (kapitana I lub II klasy), a także powinien mieć najwyższe umiejętności i kwalifikacje spośród członków załogi.

Kierownik statku czuwa nad sprawnością techniczną jednostki. Sprawdza prawidłowość funkcjonowania urządzeń znajdujących się na obiekcie pływającym, funkcjonowanie środków łączności (np. radiotelefony). Wraz z mechanikiem statku sprawdza także prawidłowość pracy maszyn umożliwiających wprowadzenie statku w ruch oraz manewrowanie nim. Bardzo ważną czynnością jest dokładne sprawdzenie zbiorników z paliwem.

Przed przystąpieniem do wykonywania zadań kierownik musi sprawdzić stan obecności załogi oraz stwierdzić, czy stan zdrowia poszczególnych pracowników pozwala im na prawidłowe wykonywanie pracy.

Praca kierownika statku różni się nieco w zależności od typu i przeznaczenia jednostki pływającej.

Kierując statkiem pasażerskim lub towarowym nadzoruje i kieruje bezpośrednio:

wejściem pasażerów i ich ruchem po obiekcie, przy czym liczba pasażerów nie może przekroczyć obowiązujących dla danego obiektu norm;

załadunkiem i wyładunkiem masy towarowej zgodnie z obowiązującymi normami dla statku.

Czuwa nad przestrzeganiem przez pasażerów obowiązujących przepisów, a także nad ich bezpieczeństwem, odpowiada za znajdujący się na obiekcie ładunek.

Na obiektach technicznych (np. pogłębiarki) kierownik odpowiada za właściwe podłączenie rurociągu odprowadzającego urobek (tzw. refulera), a także za prawidłowe wydobywanie piasku, żwiru z dna rzeki na odpowiednio przygotowane miejsce na brzegu.

Pracując na lodołamaczu odpowiada za prawidłowe kierowanie statku na lód, właściwe jego kruszenie, jak również przesuwanie kry lodowej na rzece. Jest to praca bardzo odpowiedzialna, gdyż kra może nie tylko uszkodzić most czy jego przęsło, ale także zablokować port czy ujęcie wody dla miasta.

Na wszystkich obiektach pływających w razie zagrożenia kierownik ogłasza akcję ratowniczą, w której podstawową zasadą jest ratowanie pasażerów, załogi i dopiero w następnej kolejności ładunku i mienia znajdującego się na statku. Jest on odpowiedzialny również za zorganizowanie pierwszej pomocy ofiarom.

Kierownik zobowiązany jest do wypełniania dziennika pokładowego i innych dokumentów wymaganych przepisami. Przechowuje także dokumenty statku, załogi oraz przewożonych ładunków.

W trakcie pracy czuwa nad przestrzeganiem przepisów żeglugowych dotyczących ruchu i postojów statku oraz odpraw granicznych.

W razie awarii obiektu pływającego kierownik jest zobowiązany do skierowania go do naprawy bieżącej lub okresowej. Działania takie regulowane są przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa eksploatacji statków.

Po zakończeniu rejsu i wykonaniu zadania powiadamia armatora o napotkanych w toku rejsu przeszkodach i trudnościach w nawigacji, jak również sygnalizuje je innym kierownikom statków żeglugi śródlądowej.

Środowisko pracy

materialne środowisko pracy

Miejszem jego pracy są różne jednostki (pasażerskie, techniczne specjalne czy pomocnicze, a także obiekty towarzyszące: barka, łódź motorowa, koszarka) pływające po wodach śródlądowych - rzekach, jeziorach i innych akwenach.

Narażony jest na różne warunki klimatycznych i atmosferycznych (zima, lato, upał, deszcz, mróz) oraz dużą wilgotność środowiska. Uciążliwe są również hałas i wibracje pracujących maszyn.

W okresie zimowym poważnym zagrożeniem w czasie poruszania się po pokładzie jest zlodzenie.

W zawodzie tym występuje szczególne zagrożenie chorobami reumatycznymi, infekcją górnych dróg oddechowych, chorobami narządu ruchu - kręgosłupa i stawów.

warunki społeczne

Kierownik statku współpracuje na codzień z całą załogą statku, zarówno pokładową jak i maszynową. Wydaje im polecenia, nadzoruje i sprawdza ich realizację. Kontaktuje się również z przedstawicielami armatora oraz z obsługą portów.

warunki organizacyjne

Godziny pracy kapitana statku nie są stałe, ale uzależnione od aktualnego zlecenia,

konieczności wykonania określonej usługi.

Z powodu warunków atmosferycznych w żegludze śródlądowej występują dwa okresy: okres nawigacyjny (od marca do wystąpienia pierwszych złudzeń) i okres ponawigacyjny (zimowy). W pierwszym okresie praca może mieć zarówno charakter zmianowy (dwie, a nawet trzy zmiany), odbywać się w nocy i w dni wolne. Średnio czas pracy wynosi do 10 godzin na dobę. W tym czasie kierownik przemieszcza się wraz ze statkiem lub wykonuje zadania techniczne. Najczęściej praca wykonywana jest z dala od aglomeracji miejskich, Niemożliwy też jest codzienny powrót do miejsca swojego zamieszkania.

Praca kierownika statku, z racji utrudnień i występujących zagrożeń, jest nadzorowana przez odpowiednie służby armatora oraz przez inspektorat bezpieczeństwa żeglugi.

Za statek i załogę w pełni odpowiada kierownik statku. W wypadku podjęcia błędnej decyzji, złego wykonanie powierzonych obowiązków może ponieść odpowiedzialność finansową, a nawet utracić prawo wykonywania zawodu. Jego praca nie ma charakteru rutynowego - chociażby z powodu występowania nieprzewidzianych zdarzeń.

Wymagania psychologiczne

Kapitan statku, który bierze na siebie pełną odpowiedzialność za bezpieczeństwo pasażerów, załogi oraz powierzonego ładunku przede wszystkim musi być człowiekiem zrównoważonym i odpornym psychicznie. W sytuacji nadzwyczajnego zagrożenia statku ma zachować spokój i działać racjonalnie.

Niezbędnym warunkiem jest w tym zawodzie dobry wzrok. Kierownik prowadząc nawigację statku posługuje się znakami żeglugowymiznajdującymi się na szlakach wodnych i musi z daleka dostrzegać ewentualne przeszkody. Z tego powodu pracy tej nie mogą wykonywać osoby nie rozróżniające kolorów (daltoniści).

Praca na wodzie i poruszanie się po dość chybotałej powierzchni statku wymaga dobrego zmysłu równowagi. Dobry słuch ułatwia natomiast porozumiewanie się w panującym w czasie pracy hałasie oraz komunikowanie się z innymi statkami i wieżą kontrolną portu.

Cechami niezbędnymi do prawidłowego manewrowania statkiem są również szybki refleks, spostrzegawczość, podzielność uwagi, dobra koordynacja wzrokowo - ruchowa.

Kierownik statku musi mieć poza tym pewne uzdolnienia techniczne: umieć obsługiwać różne urządzenia pokładowe, wykonywać drobne naprawy, znać zasady działania maszyn znajdujących się w maszynowni.

Wymagania fizyczne i zdrowotne

Praca kapitana statku zaliczana jest do prac ciężkich, uciążliwych i dość niebezpiecznych dla zdrowia. Dlatego od osób pracujących w tym zawodzie wymaga się wysokiej sprawności i wydolności fizycznej, dużej sprawności narządów ruchu i układu kostno - stawowego. Ważny jest także dobry słuch i wzrok. Nie ma możliwości zatrudniania w tym zawodzie osób niepełnosprawnych.

Warunki podjęcia pracy w zawodzie

Warunkiem podjęcia pracy wykształcenie średnie: ukończone technikum żeglugi śródlądowej lub technikum mechaniczne.

Ponadto należy uzyskać patent kapitana żeglugi śródlądowej I lub II klasy. Otrzymuje się go po ukończeniu specjalistycznego kursu i zdaniu egzaminu państwowego na stopień oficerski w żegludze śródlądowej. Warunkiem dodatkowym jest odpowiedni stażu pracy na wodzie w charakterze marynarza, sternotorzysty i porucznika żeglugi śródlądowej (porucznik może kierować samodzielnie mniejszymi jednostkami).

Warunkiem uzyskania stopnia kapitana I klasy jest legitymowanie się stopniem kapitana II klasy i staż pracy na statku o odpowiedniej kategorii lub mocy silnika.

Przyznawaniem patentów zajmują się Inspektoraty Żeglugi Śródlądowej, które są placówkami Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, czyli organu administracji centralnej. Inspektoraty znajdują się np. w Warszawie, Wrocławiu, Gdańsku, Bydgoszczy, Giżycku.

Przy przyjmowaniu do pracy konieczna jest także umiejętność pływania.

Możliwości awansu w hierarchii zawodowej

Kierownicy statków mający najwyższe uprawnienia żeglugowe oraz obsługujący największe i najbardziej skomplikowane obiekty pływające nie mają dużej możliwości awansu. Mogą być jedynie kierowani do pracy w administracji u armatorów. Pełnią tam funkcje specjalistów w dziedzinie eksploatacji statków.

Kierownicy niższej rangi mogą awansować poprzez uzyskanie wyższych uprawnień i kwalifikacji oraz kierować większą jednostką pływającą.

Należy zaznaczyć, że zawód ten jest bardzo specyficzny i jego wykonywanie ogranicza się do wąskiego kręgu zakładów pracy działających na śródlądowych drogach wodnych.

Możliwości podjęcia pracy przez dorosłych

Kapitan statku żeglugi śródlądowej cieszący się dobrym zdrowiem może pracować do 55 roku życia.

Uprawnienia zawodowe uzyskuje się długo, opanowanie tego zawodu przez osoby starsze wydaje się zatem dość trudne.

Możliwości zatrudnienia

Informacje będą sukcesywnie uzupełniane.

Zawody pokrewne

- technik mechanik
- oficer mechanik statku żeglugi śródlądowej
- marynarz żeglugi śródlądowej

Polecana literatura

Informacje będą sukcesywnie uzupełniane.