

Tabela dot. propozycji zmian przepisów
rozporządzenia Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z dnia 22 października 2018 r.
w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze żurawi wieżowych i szybkomontujących

Lp.	Nazwa podmiotu zgłaszającego uwagi	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu wraz z uzasadnieniem
1.	SIPRP	§ 4	Proponuje się zmianę obecnego brzmienia przepisu, poprzez oznaczenie dotychczasowej treści jako ust. 1 i dodanie nowego ust. 2 obligującego hakowych / sygnalistów do uzyskania certyfikatu wydanego przez Urząd Dozoru Technicznego.	<p>Proponowany zapis: „Sygnalistą albo hakowym może być osoba, która:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ukończyła 18 lat i posiada orzeczenie lekarskie stwierdzające brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy odpowiednio na tych stanowiskach, wydane przez lekarza określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 229 § 8 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy, sprawującego profilaktyczną opiekę zdrowotną nad pracownikami; 2) posiada ważny certyfikat uprawniający do wykonywania czynności sygnalisty-hakowego, wydany przez Urząd Dozoru Technicznego, zgodnie z Programem Certyfikacji Osób Wykonujących czynności sygnalisty-hakowego. <p>Uzasadnienie: Rodzaj czynności wchodzących w zakres obowiązków hakowego i sygnalisty wymaga zarówno wiedzy teoretycznej, wykraczającej poza zakres przepisów bhp i nieobjętej przedmiotem szkoleń bhp, jak też praktycznych umiejętności jej zastosowania. Zgodnie z art. 237³ § 1 kodeksu pracy, nie wolno dopuścić pracownika do pracy, do której wykonywania nie posiada on wymaganych kwalifikacji lub potrzebnych umiejętności, jednocześnie brak jest przepisu wykonawczego określającego rodzaj, formę i sposób uzyskiwania kwalifikacji niezbędnych do pełnienia funkcji hakowego i sygnalisty. Brak podstawowej wiedzy i umiejętności w zakresie prawidłowego doboru i stosowania środków pomocniczych (zaczepiania ładunków, oceny stanu technicznego zawiesi i haków, doboru i stosowania zawiesi, pasów transportowych, osprzętu pomocniczego), stosowania sygnałów we współpracy z operatorami żurawi, skutkuje generowaniem dużej liczby zagrożeń wypadkowych. Głównym źródłem wiedzy dla hakowych i sygnalistów są często szkolenia stanowiskowe bhp, przeprowadzane przez osoby nieposiadające wymaganej wiedzy w przedmiotowym zakresie. Należy przy tym zaznaczyć, że instruktaż stanowiskowy bhp powinien zapewnić pracownikowi zapoznanie z metodami bezpiecznego wykonywania pracy na zajmowanym stanowisku, nie powoduje</p>

				<p>nabycia przez pracownika kwalifikacji i umiejętności niezbędnych do wykonywania pracy przez hakowego i sygnalistę, które to funkcje wymagają od zatrudnionego m.in. prawidłowego doboru i zastosowania osprzętu służącego do zawieszania i transportu ładunków, oceny zużycia haków, czy stanu technicznego zawiesi. Od posiadania przez hakowego i sygnalistę wymaganej wiedzy teoretycznej i umiejętności praktycznego jej zastosowania zależy bezpieczeństwo wszystkich osób znajdujących się w zasięgu transportowanego ładunku. Spełnienie wszystkich wymogów dotyczących hakowego i sygnalisty, zawartych w istniejącym stanie prawnym, nie zapewnia spełnienia warunku bezpieczeństwa transportu pionowego materiałów, co przyświeca celom rozporządzenia.</p> <p>Należy zaznaczyć, że zmiana polegająca na wprowadzeniu obowiązku posiadania przez hakowych i sygnalistów dodatkowych uprawnień kwalifikacyjnych w proponowanej formie nie spowoduje konieczności zmian innych aktów prawnych, a nada jedynie wymóg prawny certyfikowaniu osób wykonujących czynności sygnalisty-hakowego przez Urząd Dozoru Technicznego. UDT obecnie realizuje takie działania w stosunku do osób zainteresowanych, dysponując odpowiednią do tego bazą i przygotowaniem w postaci: doświadczenia, programów szkoleń, procedur egzaminacyjnych oraz instruktorów, dając przez to rękojmię, że osoby legitymujące się stosownym certyfikatem będą posiadały kwalifikacje i przygotowanie niezbędne do wykonywania powierzonych obowiązków w sposób bezpieczny dla transportu pionowego materiałów, żurawi wieżowych i wszystkich osób znajdujących się w zasięgu ich pracy.</p>
2	SIPRP	§ 19.	<p>Proponuje się zmianę obecnego brzmienia przepisu, poprzez zastąpienie wyrazów „wykonywane od czasu wejścia na żuraw do czasu zejścia z żurawia” na „związane z jego obsługą”</p>	<p>Proponowany zapis:</p> <p>„Czynności operatora żurawia, związane z jego obsługą, nie mogą być wykonywane dłużej niż przez 8 godzin na dobę.”</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Obecny zapis §19 rozporządzenia, wyłącza wymóg ograniczenia dobowego czasu obsługi żurawi w odniesieniu do żurawi wieżowych sterowanych kasetą, w tym żurawi, które nie posiadają kabin (nie ma „wyjścia na żuraw” i „zejścia z żurawia”). Zważywszy, ponadto, na techniczną możliwość zmiany sposobu sterowania żurawiem wyposażonym w kabinę – ze sterowania z kabiny na sterowanie kasetą, spoza kabiny – zapis w obecnej treści prowadzi, i w przyszłości prowadzić będzie, do skutecznego omijania ograniczeń dotyczących czasu obsługi żurawi wieżowych, z negatywnym wpływem na bezpieczeństwo transportu pionowego. Istniejące regulacje prawne w zakresie ewidencjonowania czasu pracy pracowników nie pozwalają na ustalenie lub zweryfikowanie łącznego czasu obsługi żurawia, szczególnie w przypadku równoważnego systemu czasu pracy dopuszczającego pracę do 12 godzin na dobę.</p>

3	SIPRP	Po § 20 dodaje się §20a	Proponuje się dodanie odrębnej regulacji rozciągającej wymóg stosowania odpowiednich urządzeń sygnalizacyjnych także w przypadku żurawi nie posiadających kabiny.	<p>Proponowany zapis:</p> <p>„ §20a Postanowienia §20 pkt 1, 2, 3 i 5 stosuje się odpowiednio do żurawi nie posiadających kabiny”.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>W obecnym stanie prawnym, wymogi, o których mowa w §20, odnoszą się jedynie do kabin żurawi wieżowych, co w praktyce powoduje wyłączenie żurawi, które nie posiadają kabin z obowiązku wyposażania np. w urządzenia umożliwiające stały odczyt prędkości wiatru, urządzenia komunikacyjne oraz sygnalizacyjne służące do ostrzegania przed zagrożeniami w trakcie przemieszczania ładunku. Proponowana zmiana pozwoli na objęcie tymi wymogami wszystkich żurawi wieżowych, w tym tych, które nie posiadają kabin, zwiększając bezpieczeństwo transportu pionowego w tym obszarze i dostosowując je do poziomu bezpieczeństwa obsługi pozostałej grupy żurawi wieżowych.</p>
---	-------	-------------------------------	---	---