

MIROSLAW H. KOZIŃSKI, ADAM WEINTRIT, RYSZARD WAWRUCH

## WPLYW KONWENCJI STCW NA KSZTAŁCENIE KADR MORSKICH

*Artykuł poświęcony jest konwencji STCW (International Convention on Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) z 1978 r. i jej wpływowi na system kształcenia kadr morskich. Autorzy przedstawiają stały rozwój konwencji STCW, pisząc o zmianach w konwencji z 1995 i 2010 r. Praca zawiera odniesienie także do prawa Unii Europejskiej i roli EMSA we wdrażaniu konwencji. Sporo uwagi poświęcono implementacji systemu STCW w prawie polskim, podkreślając wady i długotrwałość tego wdrażania. Na koniec, podając przykład Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni, autorzy zwracają uwagę na celowość przywrócenia jednolitych studiów magisterskich dla przyszłych oficerów działu pokładowego w celu optymalnego wykonania postanowień konwencji, a zwłaszcza właściwego łączenia teorii z praktyką.*

### UWAGI WSTĘPNE

Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawana im świadectw i pełnienia wacht (STCW) z 1978 r.<sup>1</sup> jest praktycznie nieznaną w środowisku prawników morskich. Dlatego wydaje się, że warto przedstawić kilka refleksji doświadczonych dydaktyków szkolnictwa morskiego, obchodzącego 95-lecie istnienia w Polsce, na temat roli tego aktu prawa międzynarodowego w systemie kształcenia kadr morskich.

Ostatnie zmiany w prawie morskim, zwłaszcza w systemie konwencji SOLAS, czego wyrazem jest między innymi wprowadzenie kodeksu ISM (Kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statku), podkreślają znaczenie czynnika ludzkiego w systemie bezpieczeństwa morskiego. Niewątpliwie o jakości załóg statków morskich decyduje przede wszystkim wykształcenie zawodowe (kwalifikacje morskie). Przez wiele lat systemy krajowe kształcenia zawodowego marynarzy były bardzo zróżnicowane – nie tylko w zakresie przedmiotowym, ale również w odniesieniu do systemu szkolenia. Trudno było wręcz porównywać kwalifikacje marynarzy uzyskane w takim kraju jak Polska z kwalifikacjami

---

<sup>1</sup> Dz.U. z 1984 r., Nr 39, poz. 201 oraz z 1999 r., Nr 30, poz. 286.

zdobytymi w krajach Dalekiego Wschodu czy afrykańskich. Kształcenie kadr morskich na poziomie akademickim jest do chwili obecnej rzadkością.

O ile wymagania techniczne statków stosunkowo szybko wprowadzono do praktyki morskiej, o tyle w zakresie wyszkolenia marynarzy, a zwłaszcza oficerów marynarki handlowej, szczególnie w aspekcie rozszerzania praktyki stosowania dogodnej bandery, sytuacja była trudniejsza. Pierwszym krokiem do zmiany tego stanu rzeczy było powołanie Joint ILO/IMCO Committee on Training of Seafarers, zaś w 1971 r. powołano w IMO specjalny podkomitet do spraw standardów wyszkolenia marynarzy (STW). W 1978 r. uchwalono zasadniczy tekst konwencji STCW, liczący 17 artykułów, wraz z załącznikiem zawierającym treść świadectw marynarzy i formę ich potwierdzania, zasadnicze obowiązki w zakresie nawigacji oficerów odpowiedzialnych za służbę wachtową, a przede wszystkim minimalne wymagania odnośnie do nadawania dyplomów kapitana, starszego oficera, oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną, a także wymagania w celu utrzymania wysokich kwalifikacji i aktualizacji wiedzy kapitanów oraz oficerów pokładowych<sup>2</sup>. Wymagania zależą od pełnionej funkcji i wielkości statku. Podobnie STCW normuje minima kwalifikacyjne dla załogi maszynowej i zasady pełnienia wacht maszynowych. Zakres wymagań dla starszego mechanika i drugiego oficera mechanika zależy od mocy maszyny głównej statku. Konwencja zawiera także minima dla radiooficerów oraz specjalne wymagania dotyczące zbiornikowców. Ostatni z rozdziałów załącznika reguluje kwalifikacje ratownicze członków załogi, przede wszystkim minimalne wymagania do wydania zaświadczenia ratownika.

Konwencja STCW zobowiązuje kraje będące jej stronami do wydania niezbędnych ustaw, dekretów, zarządzeń i innych przepisów<sup>3</sup> oraz podjęcia wszelkich innych kroków koniecznych do nadania konwencji pełnej i całkowitej skuteczności, jak również do zapewnienia, żeby pod względem bezpieczeństwa życia i mienia na morzu oraz ochrony środowiska morskiego marynarze na statkach posiadali odpowiednie kwalifikacje i byli zdolni wykonywać swoje obowiązki.

---

<sup>2</sup> Por. G.H. Sperling, *The New Convention o Standard of Training, Certification and Watch-keeping: What, If Anything, Does It Mean?*, Tulane Maritime Law Journal 1997–1998, vol. 22, s. 595 i nast.

<sup>3</sup> W Polsce implementacji tej konwencji dotyczą między innymi rozporządzenia: Ministra Łączności z 31.01.1996 r. w sprawie rodzajów i trybu wydawania świadectw uprawniających do obsługi urządzeń radiokomunikacyjnych oraz wysokości opłat za te świadectwa (Dz.U. Nr 18, poz. 86), Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 23.05.1992 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg polskich statków morskich (Dz.U. Nr 49, poz. 227, zm. Dz.U. z 1996 r., Nr 34, poz. 145) (o ewolucji przepisów o kwalifikacjach będzie mowa w dalszej części artykułu), Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z 17.02.1993 r. w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na morskich statkach handlowych (Dz.U. Nr 17, poz. 80). W 2014 r. wydano wiele nowych aktów prawnych, dotyczących między innymi organizacji i działania Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej, ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych, kandydatów na przewodniczącego i członków CMKE, wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych.

## 1. ZMIANY W KONWENCJI STCW 1995, 2010

Konwencja STCW-78 została radykalnie zmieniona, na zasadzie *tacit acceptance*, w 1995 r. – zmiany te stały się częścią konwencji od 1.08.1996 r. W związku z brakiem sprzeciwów weszły one w życie od 1.02.1997 r. IMO w 1995 r. przyjęła także tzw. kodeks STCW, zawierający szczegółowe wymagania i zalecenia w zakresie regulowanym przez konwencję.

Kodeks STCW – w porównaniu z dotychczasowymi wymaganiami – stanowi nową jakość, nie tylko ze względu na swoją objętość, ale także z powodu wyraźnego podwyższenia wymagań w stosunku do kadr morskich oraz wprowadzania systemów weryfikacji i nadzoru przestrzegania wymogów konwencyjnych. Składa się on z części A, która jest obligatoryjna, i części B, której wymagania są zalecane przez IMO. Nie sposób omówić wszystkich zmian, trzeba jednak zwrócić uwagę na następujące:

- wprowadzenie obowiązku stron konwencji informowania IMO o wypełnianiu jej postanowień;
- zaostrenie zasad uznawania dyplomów stwierdzających kwalifikacje, a także nowych wzorów dyplomów;
- konieczność akceptacji przez IMO krajowego systemu kształcenia kadr morskich pod względem przestrzegania minimów konwencyjnych;
- wprowadzenie stałej kontroli między innymi w zakresie kompetencji osób zajmujących się szkoleniem i oceną wiedzy kadr morskich;
- nowe sformułowanie tzw. funkcji kształcenia morskiego, do których odnoszą się standardy wiedzy i umiejętności praktycznych, oraz tzw. poziomów kompetencji i odpowiedzialności. Konwencja wprowadza siedem rodzajów funkcji: 1) *navigation*, 2) *cargo handling and stowage*, 3) *controlling the operation of the ship and care for persons on board*, 4) *marine engineering*, 5) *electrical, electronic and control engineering*, 6) *maintenance and repair*, 7) *radiocommunications*, a także trzy poziomy kompetencji: 1) *management level*, 2) *operational level*, 3) *support level*<sup>4</sup>;
- powiązanie wielu wymagań z nowymi regulacjami innych konwencji, jak wymaganie, by osoby pełniące obowiązki radiowe na statku podlegającym systemowi GMDSS miały odpowiednie certyfikaty GMDSS, czy ekspozowanie kwalifikacji załóg pewnych typów statków, np. ro-ro, promy pasażerskie i zbiornikowce;
- możliwość wydawania tzw. podwójnych (alternatywnych) dyplomów stwierdzających kwalifikacje pokładowe i maszynowe.

Modyfikacje standardów bezpieczeństwa w zakresie kwalifikacji załóg statków morskich wymagają przygotowania nowych regulacji prawnych, a także

<sup>4</sup> Por. M.H. Kozłowski, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2015, s. 170.

ciągłego dostosowywania polskiego szkolnictwa morskiego i administracji morskiej.

Zmiany do konwencji STCW weszły w życie 1.02.1997 r.<sup>5</sup>. Trzeba dodać, że w 1995 r. IMO przyjęła nową konwencję – STCW-F 95 wprowadzającą standardy kwalifikacji załóg statków rybackich, którą Rzeczpospolita Polska postanowiła po wielu latach ratyfikować<sup>6</sup>.

W dniach 21–25.06.2010 r. na konferencji w Manili dokonano kolejnej radykalnej zmiany konwencji STCW<sup>7</sup>. Przyjęto zmiany do załącznika do konwencji i do kodeksu STCW. Tekst konwencji stał się jeszcze bardziej obszerny. Poprawki do konwencji STCW weszły w życie 1.01.2012 r. w systemie *tacit acceptance*<sup>8</sup>. Zmiany obejmują wszystkie części konwencji i kodeksu. Wprowadzono między innymi:

- ulepszone środki zapobiegające fałszowaniu świadectw kompetencji;
- wymagania w zakresie czasu pracy i wypoczynku, a także w zakresie zapobiegania nadużywaniu narkotyków i alkoholu;
- wymagania certyfikacyjne na stanowisku starszego marynarza;
- nowe wymagania odnoszące się do szkolenia w zakresie nowoczesnych technologii, takich jak mapy elektroniczne i systemy informatyczne;
- nowe wymagania w zakresie szkolenia dotyczącego ochrony środowiska morskiego oraz w zakresie kierowania zespołami ludzkimi i pracy zespołowej;
- nowe wymagania dla oficerów elektromechaników oraz personelu pracującego na zbiornikowcach i gazowcach;
- nowe wymagania w zakresie szkolenia dotyczącego ochrony statku i zwalczania piractwa;
- nowe techniki nauczania, włącznie z nauczaniem na odległość i korzystaniem z internetu;
- wytyczne programowe dla szkolenia załóg zatrudnionych w obszarach polarnych;
- wytyczne dla szkolenia personelu obsługującego systemy pozycjonowania dynamicznego.

---

<sup>5</sup> Poważnym mankamentem polskiego systemu prawa jest brak oficjalnego tekstu polskiego poprawek do konwencji STCW, co utrudnia jej stosowanie. Dotyczy to jednak wszystkich konwencji morskich o charakterze administracyjnym.

<sup>6</sup> Dz.U. z 2015 r., poz. 533.

<sup>7</sup> Por. M.Q. Mejia Jr., *The STCW Conference in Manila*, WMU Journal of Maritime Affairs 2010, vol. 9, no. 2, s. 231–234; H. Yabuki, *The 2010 Manila Amendments to the STCW Convention and Code and Changes in Maritime Education and Training*, Journal of Maritime Researches 2011, vol. 1, no. 1, s. 11–17.

<sup>8</sup> Zob. Oświadczenie rządowe z 15.02.2013 r. w sprawie mocy obowiązującej zmian z Manili do załącznika do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonych w Manili 26.06.2010 r. (Dz.U. z 2013 r., poz. 1093).

Oceniając dokonania konferencji manilskiej, zwraca się uwagę na fakt, że IMO nadal, na życzenie swoich państw członkowskich, wprowadza wyłącznie standardy minimalne<sup>9</sup>. Niestety jest to cecha całego prawa bezpieczeństwa morskiego<sup>10</sup>. Dlatego standardy STCW nie mogą ograniczać ośrodków szkolenia kadr morskich, zwłaszcza uczelni akademickich, które powinny znacznie poszerzać zakres wiedzy przekazywanej marynarzom.

## 2. ZWIĄZEK Z KONWENCJĄ STCW INSTYTUCJI DYDAKTYCZNO-NAUKOWYCH IMO

Rezolucja nr 17 konferencji w Manili zwraca uwagę na to, że Międzynarodowa Organizacja Morska nie tylko formułuje międzynarodowe standardy STCW, ale ma również duży udział w ich wdrażaniu do systemu kształcenia kadr morskich. Rezolucja podkreśla znaczenie w kształceniu kadr morskich, na różnych poziomach, następujących instytucji edukacji morskiej, ściśle powiązanych z IMO: powstałego w 1983 r. Światowego Uniwersytetu Morskiego w Malmö (WMU), Międzynarodowego Instytutu Prawa Morskiego IMO (IMLI) na Malcie (na terenie Uniwersytetu Maltańskiego) – instytut oferuje różne formy kształcenia: od krótkich kursów do doktoratu z prawa morskiego. Istnieje także od 1988 r. Międzynarodowa Akademia Bezpieczeństwa na Morzu, Ochrony Osób i Mienia oraz Ochrony Środowiska w Genui (IMSSEA), która jest częścią Italian Shipping Academy<sup>11</sup>. Ambicją IMSSEA jest zapewnienie społeczności morskiej, przede wszystkim krajom rozwijającym się, specjalistycznych szkoleń kadr morskich zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska, co stanowi formę transferu wiedzy i doświadczeń. IMO stale inicjuje nowe przedsięwzięcia szkoleniowe. Przykładem może być UNIMET (*Unification of Marine Education and Training*). Program ten wykorzystuje między innymi znaną formę tak zwanych kursów modelowych IMO. Pozwala to ujednolicać sposób prowadzenia morskiej edukacji i szkolenia marynarzy na podstawie wymagań STCW.

## 3. PRAWO UNII EUROPEJSKIEJ A KONWENCJA STCW

Standardy w zakresie kształcenia marynarzy zostały wprowadzone do prawa UE już w 1994 r. na mocy dyrektywy 94/58/WE z 22.11.1994 r. w sprawie

---

<sup>9</sup> R. Ziarati, *What is Wrong? Review of National, European and International Efforts in Improving the Standard and Quality of Maritime Education and Training*, IMLA 21 Conference, St. John's, Newfoundland and Labrador, Canada 9–12.10.2013.

<sup>10</sup> Por. M.H. Kozłowski, *Morskie prawo... op.cit.*, s. 158 i nast.

<sup>11</sup> Do 2005 r. działała Międzynarodowa Akademia Morska w Trieście.

minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy<sup>12</sup>. Dyrektywa ta wprowadziła do prawa unijnego konwencję STCW z 1978 r. W związku ze zmianami konwencji, o których była mowa wyżej, wdrożono dyrektywę 2001/25/WE z 4.04.2001 r.<sup>13</sup>, a następnie dyrektywę 2008/106/WE z 19.11.2008 r.<sup>14</sup>. Powyższe akty prawa wtórnego zawierają przepisy dotyczące standardów szkolenia i kompetencji, pozwalających uzyskać świadectwo uprawnień zawodowych marynarzy. W związku ze standardami z Manili zastrzono między innymi środki mające na celu zwalczanie fałszywych świadectw, podwyższono standardy zdolności fizycznej, zaktualizowano szkolenia w zakresie bezpieczeństwa. Te nowe wymagania zawiera dyrektywa 2012/35/UE z 21.11.2012 r.<sup>15</sup> dotycząca zmian dyrektywy 2008/106/2012 w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy. Trzeba podkreślić, że wszystkie państwa członkowskie UE są stronami konwencji STCW i żadne z tych państw nie złożyło sprzeciwu odnośnie do reformy manilskiej. Załącznikiem do dyrektywy 2012/35 są aktualne *Wymogi szkoleniowe konwencji STCW*. Warto dodać, że w 2002 r. UE utworzyła Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA)<sup>16</sup>, która między innymi nadzoruje poziom kształcenia kadr morskich. Audyty EMSA w Polsce miały miejsce w 2008 r. i ostatnio w 2015 r. Przy okazji można zauważyć, że w ramach tzw. programu dobrowolnych audytów państw członkowskich (VISMAS) w 2010 r. Polska przeszła audyt IMO.

#### 4. WDRAŻANIE STANDARDÓW STCW W POLSCE

Jak wspomniano, konwencja STCW nie jest samowystarczalnym aktem prawa międzynarodowego i wymaga obszernej infrastruktury prawnej w ustawodawstwie krajowym. Polska zмага się z jej implementacją od wielu lat. Niestety w niektórych sprawach polskie ustawodawstwo niejednokrotnie wybiera „drogę na skróty”, po latach zaniechań i opóźnień.

Ogólnie można stwierdzić, że wdrażając konwencję STCW:

- skrócono okresy praktyki pływania wymagane w celu uzyskania kwalifikacji zawodowych;
- zlikwidowano wszystkie dyplomy i świadectwa niewymienione w tej oraz w innych konwencjach, poza dyplomem oficera elektryka (aktualnie oficera elektroautomatyka okrętowego);

<sup>12</sup> Dz.Urz. WE L 319 z 12.12.1994.

<sup>13</sup> Dz.Urz. WE L 136 z 18.05.2001.

<sup>14</sup> Dz.Urz. UE L 323 z 3.12.2008.

<sup>15</sup> Dz.Urz. UE L 343 z 14.12.2012.

<sup>16</sup> Por. M.H. Koziński, *Utworzenie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego*, Prawo Morskie 2003, t. XIX, s. 104–114.

- wprowadzono zasadę wydawania przez dyrektorów urzędów morskich wszystkich dyplomów i świadectw kwalifikacyjnych oraz świadectw szkoleń bezpieczeństwa i specjalistycznych;
- wprowadzono, wykonawczym aktem prawnym, minimalne programy szkoleń kwalifikacyjnych bezpieczeństwa i specjalistycznych, przyjmując zalecenia z tzw. kursów modelowych IMO;
- wprowadzono nadzór administracji morskiej nad procesem szkolenia realizowanego zgodnie z wymaganiami konwencji i zobowiązano uczelnie wyższe, szkoły policealne i średnie oraz inne ośrodki szkoleniowe do wdrożenia systemu zarządzania jakością.

Proces wdrażania systemu STCW jest długotrwały. Pierwszym aktem wykonawczym określającym wymagania kwalifikacyjne dla członków załóg statków morskich było rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 23.05.1992 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg polskich statków morskich<sup>17</sup>. W rozporządzeniu tym uznano, że dyplomy i świadectwa wydane na podstawie polskich przepisów odpowiadają wymaganiom międzynarodowym określonym w konwencji STCW z 1978 r. oraz że potwierdzają one dodatkowe uprawnienia do zajmowania stanowisk na statkach o zwiększonych wymogach bezpieczeństwa, a zwłaszcza pasażerskich, rybackich, do przewozu ładunków ropopochodnych, chemikaliów, gazów płynnych oraz innych ładunków, mogących stwarzać zagrożenie życia, bezpieczeństwa żegluga lub środowiska.

W rozporządzeniu z 1992 r. zastąpiono obowiązek posiadania świadectwa dojrzałości wymogiem posiadania świadectwa ukończenia szkoły średniej, zaznaczając jednocześnie, że wymaganie to nie dotyczy osób ubiegających się o uzyskanie dyplomów szypca I i II klasy oraz oficera mechanika okrętowego V klasy. Jak dotychczas zróżnicowano żeglugę krajową i międzynarodową, jednocześnie zmieniając definicję żegluga krajowej, rozumianej teraz jako podróże po obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, i wyróżniając w żegludzie międzynarodowej: krótką podróż morską (200 Mm od portu lub miejsca, w którym załoga i pasażerowie mogą znaleźć miejsce schronienia), długą podróż morską (każdą inną niż wyżej wymieniona). Zmieniono także liczbę i nazwy dyplomów oraz świadectw, a także definicję praktyki pływania, uznając że może to być praktyka „na morskich statkach handlowych oraz polskich statkach morskich z wyłączeniem morskich statków sportowych”. Czyli do uzyskania kwalifikacji nie była już niezbędna praktyka na morskim statku handlowym. Co najgorsze, skrócono okresy praktyki morskiej niezbędne do uzyskania poszczególnych świadectw i dyplomów. Przybliżyło to wprawdzie okresy praktyki do wymagań konwencyjnych, ale należy przypomnieć, że STCW mówi o wymaganiach minimalnych. Zmieniono też zasady zdawania egzaminów kwalifikacyjnych. W celu ich przeprowadzania utworzono komisje egzaminacyjne działające

---

<sup>17</sup> Dz.U. Nr 49, poz. 27.

przy dyrektorach urzędów morskich. Wymagania egzaminacyjne, regulaminy prac komisji i przeprowadzania egzaminów, wzory dyplomów i świadectw określały przepisy wydane przez dyrektorów urzędów morskich za zgodą ministra. Skład komisji ustalał dyrektor urzędu morskiego, przy czym wprowadzono zasadę, że w skład komisji nie może wchodzić wykładowca przeprowadzający szkolenie.

Dążąc do wdrożenia w Polsce zmian do konwencji STCW z 1995 r., minister transportu i gospodarki morskiej powołał w 1998 r. Zespół ds. Koordynacji Wdrażania Poprawek 1995 do Konwencji STCW 1978 i wydał rozporządzenie z 7.01.1998 r. zmieniające dotychczasowe rozporządzenie w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg polskich statków morskich<sup>18</sup>. W rozporządzeniu tym wprowadzono wymóg, by szkolenia specjalistyczne były prowadzone w ośrodkach uznanych w drodze decyzji dyrektora urzędu morskiego, wydanej na podstawie zatwierdzonych przez ministra *Kryteriów oceny ośrodków szkolenia członków załóg statków morskich*.

Kolejnym etapem wdrażania wymagań konwencji było rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 25.08.2000 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych, pełnienia wacht oraz składu załóg statków morskich o polskiej przynależności<sup>19</sup>. Rozporządzenie to wprowadziło w pełni wymagania w zakresie rodzajów dyplomów oraz świadectw kwalifikacyjnych, bezpieczeństwa i specjalistycznych. Zlikwidowano dyplomy radiooficerów, umożliwiając ich posiadaczom uzyskanie świadectwa marynarza wachtowego, pod warunkiem posiadania 24-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku radioficera, w tym ukończenie 6-miesięcznego programu szkolenia praktycznego na statkach morskich pod nadzorem oficera wachtowego i zdania egzaminu na poziomie pomocniczym.

Jako dyplom i świadectwa, wydawane nie na podstawie konwencji STCW, pozostawiono jedynie dyplom w specjalności elektrycznej, zmieniając jednak jego nazwę na dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego, a także świadectwa starszego marynarza i kucharza okrętowego. Dodano świadectwa: młodszego marynarza, młodszego motorzysty i młodszego kucharza. Wprowadzono je w celu umożliwienia mustrowania na statki morskie, w charakterze członka załogi, osób niebędących studentami wyższych uczelni morskich lub uczniami policealnych szkół morskich i średnich szkół zawodowych, pragnących odbyć praktykę morską wymaganą do otrzymania świadectw konwencyjnych marynarza, motorzysty i kucharza okrętowego. Wspomniane świadectwa mogła uzyskać osoba, która odbyła cztery podstawowe szkolenia bezpieczeństwa, wymagane przez konwencję.

---

<sup>18</sup> Dz.U. Nr 9, poz. 34.

<sup>19</sup> Dz.U. Nr 105, poz. 1117.



Zgodnie z konwencją wprowadzono trzy poziomy odpowiedzialności (zarządzania, operacyjny i pomocniczy)<sup>20</sup> oraz trzy rodzaje żeglugi:

- żeglugę krajową, ograniczając ją do podróży po morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym;
- żeglugę bałtycką – podróże po Morzu Bałtyckim do 10° długości geograficznej wschodniej;
- żeglugę międzynarodową, rozumianą jako podróże po innych obszarach morskich niż wymienione wyżej.

Dostosowując przepisy polskie do nowej wersji konwencji STCW, wprowadzono między innymi kolejne zmiany:

- skrócono praktykę morską do minimum konwencyjnego, przy czym zrezygnowano z konieczności uzyskania praktyki pływania na morskich statkach handlowych w celu uzyskania kwalifikacji na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym oraz na każdym poziomie w dziale mechanicznym, zastępując ją praktyką na statkach morskich o odpowiedniej pojemności brutto lub mocy maszyn, albo w odpowiednim rodzaju żeglugi;
- wprowadzono książki praktyk;
- uznano, że wyższe uczelnie morskie kształcą na kierunkach nawigacyjnym i mechanicznym na poziomie zarządzania, a egzamin dyplomowy na tych kierunkach jest równorzędny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym.

Rozszerzono wymagania konwencyjne przez zachowanie egzaminu na uzyskanie dwóch najwyższych dyplomów morskich: kapitana żeglugi wielkiej i starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej. Umożliwiono także uzyskanie kwalifikacji w dziale pokładowym w żegludzie między-narodowej radiooficerom, pracownikom przetwórnictwa rybackiego oraz marynarzom żeglugi krajowej.

Rozporządzenie zachowało zasady przeprowadzania egzaminów określone w rozporządzeniu z 1992 r. Wprowadzono jednak obowiązek zatwierdzania regulaminu pracy komisji przez ministra, trzyletnią kadencję przewodniczącego komisji egzaminacyjnej i jej członków oraz możliwość ich wcześniejszego odwołania. Trzeba zauważyć, że krokiem wstecz było wykreślenie wymagania, że w skład komisji egzaminacyjnej nie może wchodzić wykładowca przeprowadzający szkolenie.

Kolejne etapy wdrażania konwencji STCW należy wiązać z – pierwszą w polskim systemie prawnym – ustawą z 9.11.2000 r. o bezpieczeństwie morskim<sup>21</sup> i jej następnymi wersjami. Zgodnie z tą ustawą osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomów oficerskich były zobowiązane posiadać co najmniej wykształcenie średnie, a osoby ubiegające się o uzyskanie świadectw nieoficerskich – co naj-

<sup>20</sup> Por. M.H. Koziański, *Morskie prawo... op.cit.*, s. 170.

<sup>21</sup> Dz.U. Nr 109, poz. 1156, zob. M.H. Koziański, *Ustawa o bezpieczeństwie morskim*, Gdańsk 2001.

mniej wykształcenie podstawowe. Obowiązek posiadania wykształcenia średniego nie dotyczył osób ubiegających się o najniższe dyplomy w dziale maszynowym. Należy jednak podkreślić, że zwolnienie to usunęła kolejna ustawa o bezpieczeństwie morskim z 2011 r. Nasuwa się refleksja, że biorąc pod uwagę poziom wiedzy niezbędny dla współczesnego oficera marynarki handlowej, wydaje się, że zwłaszcza na poziomie zarządzania oficerowie powinni mieć wykształcenie wyższe. Szkolenia muszą być prowadzone przez wyższe uczelnie morskie oraz ośrodki szkolenia uznane i nadzorowane przez ministra. Mogą to także być ośrodki prowadzone w państwach członkowskich Unii Europejskiej lub innych państwach. Uznanie szkół wyższych i ośrodków szkoleniowych należało potwierdzać co 5 lat. Egzaminy kwalifikacyjne były przeprowadzane przez ośrodki działające przy dyrektorach urzędów morskich. Ośrodki kształcenia kadr morskich musiały wprowadzić system oceny jakości, kontrolowany przez ministra. Zgodnie z nowymi przepisami wykonawczymi egzamin praktyczny dyplomowy na oficera można było przeprowadzić na symulatorze lub na statku. Niestety w rzeczywistości komisje egzaminacyjne nie korzystały z tej możliwości. Egzaminy mogły być przeprowadzane tylko przez egzaminatorów wpisanych na listę prowadzoną przez dyrektora urzędu morskiego, przy którym działała komisja egzaminacyjna.

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 6.02.2003 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy<sup>22</sup> między innymi:

- uściślono wykaz szkół, które mogły być objęte definicją ośrodka szkoleniowego;
- zlikwidowano dyplom kapitana w żegludze krajowej oraz świadectwa marynarza i starszego marynarza w tej żegludze;
- dyplomy oficera wachtowego żeglugi bałtyckiej i kapitana żeglugi bałtyckiej zastąpiono dyplomami oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej i kapitana żeglugi przybrzeżnej;
- wprowadzono obowiązkowe kursy w ośrodku szkoleniowym zakończone wydawaniem dyplomów kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej oraz starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej.

W kolejnym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 4.02.2005 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy<sup>23</sup> wprowadzono między innymi zasadę, że warunkiem uznania egzaminu dyplomowego w uczelni morskiej, na kierunkach nawigacyjnym i mechanicznym, za równorzędny z egzaminem na poziomie operacyjnym jest wymóg udziału w tym egzaminie, w charakterze obserwatora, przedstawiciela dyrektora urzędu morskiego, będącego członkiem komisji egzaminacyjnej. Nie miejsce w tym artykule na ocenę zgodności tych regulacji z prawem o szkolnictwie wyższym, ale trzeba zauważyć, że

---

<sup>22</sup> Dz.U. Nr 81, poz. 734

<sup>23</sup> Dz.U. Nr 47, poz. 445 (zmienione w 2010 r.).

także rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 21.06.2005 r. w sprawie uznawania, potwierdzania uznania oraz nadzorowania wyższych szkół morskich i ośrodków szkoleniowych<sup>24</sup>, chociaż mające podstawę w konwencji, chyba zbyt szczegółowo określało na przykład kwalifikacje zawodowe wykładowców, program szkolenia i warunki zaliczenia, a nawet wymaganą literaturę.

Najnowszym etapem wdrażania konwencji STCW jest ustawa z 18.08.2011 r. o bezpieczeństwie morskim<sup>25</sup>. Ustawa ta wprowadziła nowe pojęcie tak zwanych morskich jednostek edukacyjnych, obejmujących uczelnie i ośrodki szkoleniowe. Obecnie dzieli się je na kilka klas. Wszystkie morskie jednostki edukacyjne są nadzorowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Także minister dokonuje ich uznania po przeprowadzeniu odpowiedniego audytu. Audytują wyłącznie osoby wpisane na listę audytorów prowadzoną przez ministra. Okres uznania skrócono z 5 do 4 lat. W celu zapewnienia wysokiej jakości i obiektywizmu egzaminów kwalifikacyjnych powołano Centralną Morską Komisję Egzaminacyjną, podległą ministrowi, który powołuje i odwołuje jej przewodniczącego i jego dwóch zastępców. Udoskonalono listę egzaminatorów, którą obecnie prowadzi minister właściwy do spraw gospodarki morskiej. Ponieważ obecnie liczy ona ponad 300 osób, wydaje się, że należałoby zadbać o zachowanie wspomianej wyżej reguły, by wykładowca nie był egzaminatorem. Wpisany na listę ma określony zakres przedmiotów, do których egzaminowania jest uprawniony. Terminy egzaminów podaje się publicznie na stronie internetowej CMKE.

Istotnym *novum* zawartym w art. 72 ustawy o bezpieczeństwie morskim jest danie dyrektorom urzędów morskich możliwości zawieszania uprawnień określonych w wydanych przez nich dokumentach kwalifikacyjnych członkom załóg statków morskich, którzy swoim działaniem lub zaniechaniem spowodowali albo przyczynili się do powstania zagrożenia dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających bądź środowiska morskiego<sup>26</sup>. Zawieszenie takie następuje w drodze decyzji administracyjnej i może trwać do 2 lat. Organ administracji wydający taką decyzję zamieszcza listę osób, którym zawieszono uprawnienia, na swojej stronie internetowej.

## 5. WPŁYW KONWENCJI STCW NA PROGRAMY NAUCZANIA (PRZYKŁAD AKADEMII MORSKIEJ W GDYNI)

Akademia Morska w Gdyni powstała w 1920 r., może więc być symbolem polskiego szkolnictwa morskiego. Obecnie należy do największych uczelni

<sup>24</sup> Dz.U. Nr 124, poz. 1038 (zmienione w 2009 r.).

<sup>25</sup> Dz.U. Nr 88, poz. 1369, z późn. zmian.

<sup>26</sup> Bliżej na temat celowości tego przepisu zob. M.H. Koziński, *Odpowiedzialność zawodowa marynarzy*, Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni 2014, nr 87, s. 76–89.

morskich na świecie. Składa się z czterech wydziałów: nawigacyjnego, elektrycznego, mechanicznego oraz przedsiębiorczości i towaroznawstwa. Zdecydowana większość z 7 tysięcy studentów jest kształcona w trybie określonym w konwencji STCW. Program studiów na wydziałach morskich uwzględnia nie tylko wymagania określone przez ministra nauki i szkolnictwa wyższego, ale także respektuje standardy międzynarodowe kształcenia oficerów marynarki handlowej, przyjęte przez Międzynarodową Organizację Morską, głównie w konwencji STCW. Uczelnia stosuje także wymagania przyjęte przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego i w prawie Unii Europejskiej.

Zgodnie z wymienionymi wyżej licznymi rozporządzeniami ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, dotyczącymi programów nauczania kadr morskich, jak również z systemem audytowania wymagań konwencji STCW studia na Akademii Morskiej muszą w swych programach zawierać zarówno odpowiednie minima godzin zajęć z przedmiotów „konwencyjnych”, jak i praktyki morskie we właściwym wymiarze. Między innymi dlatego studia inżynierskie (studia I stopnia) nie mogą być zrealizowane w czasie krótszym niż 4 lata. Program studiów przewiduje 8 miesięcy praktyki eksploatacyjnej. W trakcie ostatniego – VIII semestru studenci przygotowują się do egzaminu dyplomowego i odbywają przewidziane w konwencji STCW szkolenia specjalistyczne, które są niezbędne do otrzymania dyplomu oficera wachtowego.

Studia na kierunku „nawigacja”, specjalności „transport morski” są prowadzone przede wszystkim w trybie stacjonarnym, ale Akademia Morska w Gdyni kształci również w trybie niestacjonarnym, zarówno studentów pracujących na morzu, jak i studentów niezatrudnionych na statkach morskich. Na studiach stacjonarnych około 60 procent absolwentów studiów inżynierskich kontynuuje studia na poziomie magisterskim, na studiach niestacjonarnych jest to około 50 procent absolwentów. Przejście uczelni na system studiów dwustopniowych znacznie skomplikowało proces dydaktyczny. Wydaje się, że koncepcja bolońska nie przystaje do modelu kształcenia określonego w konwencji STCW. Doświadczenia zdobyte przez ostatnie lata dowodzą, że w obecnym dwustopniowym systemie kształcenia nie jest możliwe zachowanie poziomu, jaki dawały jednolite studia magisterskie. Dlatego Wydział Nawigacyjny Akademii Morskiej w Gdyni od dawna stara się o przywrócenie jednolitych (5-letnich) studiów magisterskich. Specyfika systemu STCW, który określa nie tylko zakres przedmiotowy studiów, ale także czas, jaki trzeba przeznaczyć na praktyki, szkolenia na symulatorach, kursy specjalistyczne *etc.*, wymaga dłuższego niż na studiach inżynierskich procesu dydaktycznego. Zatrudnianie wykładowców o wymaganych przez konwencję STCW kwalifikacjach oraz wyposażenie uczelni w sprzęt o dużej wartości powinny skłaniać do jak najlepszego wykorzystania możliwości studiowania. Polskim władzom powinno zależeć na zachowaniu utrwalonej na świecie opinii o najwyższej jakości specjalistów morskich, kształconych w Akademii Morskiej w Gdyni. Wydział Nawigacyjny tej uczelni w latach 1978–1995 wypracował własny model kształcenia oficerów

pokładowych. Kształcenie to realizowano w trakcie 5-letnich, jednolitych studiów magisterskich. Model ten, uznawany za optymalny, z rekomendacji IMO został przyjęty od 2000 r. przez kilka wyższych szkół morskich i akademii morskich na świecie. Istota tego modelu polegała na tym, że zgodny z konwencją STCW program studiów dawał absolwentowi wykształcenie na poziomie operacyjnym i na poziomie zarządzania, jednocześnie zapewniając odbycie, wymaganej konwencją, 12-miesięcznej praktyki morskiej. Dzięki temu modelowi kształcenia absolwenci Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni bardzo szybko awansowali, uzyskując najwyższy dyplom morski, czyli dyplom kapitana żegluga wielkiej. Zwykle następowało to po 5–8 latach pracy zawodowej. Można sądzić, że przywrócenie jednolitych studiów magisterskich przyczyniłoby się nie tylko do utrzymania wysokiej pozycji Akademii Morskiej w Gdyni w rankingu uczelni morskich, ale również do tego, że Wydział Nawigacyjny tej największej w Unii Europejskiej uczelni morskiej mógłby aspirować do statusu Europejskiego Centrum Kształcenia Nawigatorów.

## UWAGI KOŃCOWE

Nie ulega wątpliwości, że uchwalenie konwencji STCW stało się istotnym przełomem w systemie kształcenia kadr morskich. Miało także zauważalny wpływ na ogólny stan bezpieczeństwa na morzu. Należy przypomnieć, że dyplomy i świadectwa kwalifikacji morskich są trwałym elementem oceny dokonywanej przez *port state control*. Najważniejszą zaletą konwencji jest jednak stworzenie minimalnego standardu w zakresie kwalifikacji morskich, co pozwala uznawać je na całym świecie. Wydanie to ułatwia nawiązywanie stosunków pracy na statkach morskich. Takie „umiędzynarodowienie” kadr morskich jest także dogodnie dla armatorów i ma pozytywny wpływ na rozwój żegluga morskiej.

Konwencja ma także minusy. Można mieć wiele zastrzeżeń do samej konwencji. Nie zawsze wybory jej twórców, w zakresie wiedzy i metod nauczania, pokrywają się ze zdaniem specjalistów, w tym dydaktyków, którzy przekazują wiedzę morską. Największą jednak wadę systemu STCW stanowi to, że zmiany w konwencji następują opornie i rzadko, zaś proces ich wdrażania jest jeszcze trudniejszy. Stwarza to niekorzystny stan w nauce i dydaktyce – petryfikacji wiedzy na jakimś etapie, wbrew nowym tendencjom i postępowi nauki. Konsekwentne zaś „wymuszanie” standardu konwencyjnego powoduje wiele napięć, zwłaszcza w krajach o wysokim poziomie rozwoju nauk nautycznych i szkolnictwa morskiego.

Osobnym problemem jest sposób implementacji konwencji STCW. Poświęcono mu wyżej sporo miejsca. Polskie prawo nie zawsze nadąża za zmianami konwencji, a zwłaszcza za wymaganiami unijnymi. Niestety zdarza się, że prawo narzuca standardy minimalne konwencji, nie zostawiając furtki dla innowa-

cji dydaktycznych. Jest to szczególnie zauważalne w zakresie szkolnictwa wyższego na poziomie akademickim.

MIROSLAW H. KOZIŃSKI  
ADAM WEINTRIT  
RYSZARD WAWRUCH

## STCW CONVENTION AND THE MARITIME WORKFORCE TRAINING (Summary)

*This article examines the influence of International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW 1978) on actual maritime workforce training system. The Convention is in constant development; the authors discuss 1995 and 2010 amendments as well as the European Union law context, namely the role of the European Maritime safety Agency in implementation of the Convention. The article analyses integration of STCW system into Polish law and uncover shortcomings and delay of this process. In conclusion, the authors recommend reinstatement of standardised master's degree for deck department officers in Maritime University in Gdynia's Faculty of Navigation in order to carry out the provisions of the Convention and connect theory to practice.*