

DOROTA PYĆ

BEZPIECZEŃSTWO STATKÓW RYBACKICH I ICH ZAŁÓG W KONTEKŚCIE RATYFIKACJI PRZEZ POLSKĘ MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O WYMAGANIACH W ZAKRESIE WYSZKOLENIA, WYDAWANIA ŚWIADECTW ORAZ PEŁNIENIA WACHT DLA ZAŁÓG STATKÓW RYBACKICH (STCW-F)

Ratyfikacja przez Polskę konwencji STCW-F świadczy o większej dbałości prawnej o odpowiedni poziom bezpieczeństwa statków rybackich i pracujących na nich załóg. Wzmocni się przez to poziom harmonizacji polskiego systemu szkolenia i certyfikowania marynarzy pracujących na statkach rybackich z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, która została uchwalona przez IMO w 1995 r., a weszła w życie 29.09.2012 r.

WPROWADZENIE

Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich opracowana na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel – STCW-F*)¹ została przyjęta 7.07.1995 r. podczas międzynarodowej konferencji w Londynie trwającej od 26.06. do 7.07.1995 r. Wzięli w niej udział przedstawiciele 74 państw, w tym 22 państw członkowskich Unii Europejskiej.

Konwencja STCW-F jest pierwszą umową międzynarodową wprowadzającą na płaszczyźnie globalnej ujednoczone standardy wyszkolenia oraz certyfikacji załóg statków rybackich o długości powyżej 24 m. Celem konwencji jest zapewnienie właściwego poziomu kwalifikacji (potwierdzonego świadectwem kompetencji) i zdolności do wykonywania zawodu (zgodnie z przeprowadzonymi badaniami lekarskimi) załóg statków rybackich. Zgodnie z jej wymaga-

¹ <http://www.maritimenz.govt.nz/Consultation/QOL/STCW-F.pdf> (15.06.2015).

niami członkowie załóg muszą posiadać podstawową wiedzę w konkretnych dziedzinach i odbyć praktykę na statku rybackim w określonym minimalnym wymiarze czasu. Celem konwencji jest także stworzenie i utrzymanie równych szans w sektorze rybołówstwa przez wspieranie kształcenia zawodowego.

Postanowienia konwencji STCW-F obowiązują w odniesieniu do statków rybackich o długości co najmniej 24 m oraz o mocy napędu głównego co najmniej 750 kW i dotyczą szyprow, oficerów, oficerów mechaników oraz radiooperatorów. W konwencji określono minimalne wymagania, których państwa zobowiązane są przestrzegać, ale które mogą one podwyższyć, zgodnie z własną polityką szkolenia kadr morskich.

Konwencja STCW-F weszła w życie 29.09.2012 r., na mocy art. 12, który stanowi, że jej wejście w życie następuje 12 miesięcy po dniu, w którym podpisze ją nie mniej niż 15 państw. Warunek ten został spełniony 29.09.2011 r. z chwilą jej ratyfikacji przez Republikę Palau².

W Dzienniku Ustaw z 5.03.2015 r. została ogłoszona ustawa wyrażająca zgodę na ratyfikację przez Prezydenta RP Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich³.

1. BEZPIECZEŃSTWO STATKÓW RYBACKICH I ICH ZAŁÓG W PRAWIE MIĘDZYNARODWYM

Sformułowanie „bezpieczeństwo statków rybackich i ich załóg” proponuje komplementarne podejście do kwestii wykonywania w bezpieczny sposób pracy przez rybaków na bezpiecznych statkach rybackich. Bezpieczeństwo statków rybackich zostało uregulowane w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie statków rybackich, przyjętej w Torremolinos w 1977 r.⁴, zmienionej protokołem z 1993 r. W doktrynie międzynarodowego prawa morskiego na temat konwencji torremolińskiej i efektywności jej wykonywania przez państwa pisał M.H. Koziński, słusznie podkreślając, że umowa ta na płaszczyźnie międzynarodowej nie jest stosowana w wystarczającym zakresie, a wręcz „należy do aktów prawa morskiego, które śmiało można nazwać martwymi”⁵. Protokół z 1993 r. do konwencji torremolińskiej miał na celu poprawę tego stanu. W stosunku do postanowień tej konwencji komplementarne, w odniesieniu do bezpie-

² <http://www.imo.org/en/ourwork//HumanElement/Pages/STCW-F-Convention.aspx>.

³ Ustawa z 5.03.2015 r. o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie 7.07.1995 r. (Dz.U. z 2015 r., poz. 533).

⁴ www.imo.org/en/About//Conventions/ListOfConventions/Pages/The-Torremolinos-International-Convention-for-the-Safety-of-Fishing-Vessels.aspx.

⁵ Zob. M.H. Koziński, *Torremolińskie standardy bezpieczeństwa*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni 2006, nr 19, s. 70.

czeństwa w rybołówstwie, są normy zawarte w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich z 1995 r., której poświęcony jest ten artykuł.

Wytyczne w zakresie bezpieczeństwa statków rybackich i ich załóg są między innymi rezultatem współpracy: Organizacji Narodów Zjednoczonych ds. Wyżywienia i Rolnictwa (Food and Agriculture Organization of the United Nations – FAO)⁶, Międzynarodowej Organizacji Pracy (International Labour Organization – ILO)⁷ i Międzynarodowej Organizacji Morskiej (International Maritime Organization – IMO)⁸. Te trzy wyspecjalizowane organizacje Narodów Zjednoczonych rozpoczęły wspólne działania na przełomie lat 60. i 70. ubiegłego wieku. Pracowały one wówczas nad dostosowaniem do praktyki części A i B kodeksu bezpieczeństwa dla rybaków i statków rybackich. Tercet FAO, ILO i IMO do dzisiaj dobrze się uzupełnia, przygotowując szczegółowe wytyczne dotyczące szeroko rozumianego bezpieczeństwa w rybołówstwie⁹. Prowadzone przez te organizacje prace w zakresie bezpieczeństwa statków rybackich i ich załóg przyczyniły się do opracowania tekstu konwencji STCW-F.

FAO kieruje się podejściem holistycznym, promując zasady odpowiedzialnego rybołówstwa, ILO dba o standardy pracy na statkach morskich, a IMO rozwija kulturę bezpieczeństwa morskiego (*safety culture*)¹⁰. Dzięki wspólnym wysiłkom i osiągnięciom tych trzech organizacji udało się stworzyć fundament do opracowania konwencji STCW-F, której ideą jest nie to, żeby uczyć rybaków poławiać ryby, ale to, jak mają oni bezpiecznie wykonywać swój zawód.

Dojrzała koncepcja wprowadzenia powszechnych zasad odpowiedzialnego i zrównoważonego rybołówstwa na świecie została przedstawiona na początku lat 90. ubiegłego wieku. Nieco wcześniej organy zarządzające FAO zaleciły opracowanie instrumentu służącego ochronie, zarządzaniu i rozwojowi rybołówstwa w skali globalnej. W 1995 r. na konferencji FAO przyjęto jednomyślnie Kodeks odpowiedzialnego rybołówstwa – kodeks FAO (*FAO Code of Conduct for Responsible Fisheries*)¹¹. Kodeks ten wprowadził międzynarodowe ramy zrównoważonej eksploatacji żywych zasobów mórz i oceanów oraz akwakultury w harmonii ze środowiskiem. W kodeksie FAO znalazły się też normy dotyczące tak istotnych w kontekście konwencji STCW-F kwestii, jak szkolenia załóg statków rybackich.

Kodeks FAO opiera się na podejściu ekosystemowym i przezornościowym. Przez stwierdzenie, że „państwa i użytkownicy żywych zasobów mórz powinny zachować ekosystemy morskie” oraz że: „środki zarządzania powinny nie tylko

⁶ <http://www.fao.org/home/en>.

⁷ <http://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm>.

⁸ <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>.

⁹ *Safety Recommendations for Decked Fishing Vessels of Less than 12 meters in Length and Undecked Fishing Vessels*, FAO/ILO/IMO, Roma 2012.

¹⁰ D. Pyć, *100 lat od katastrofy „Titanica” – rozwój prawa bezpieczeństwa morskiego*, Prawo Morskie 2012, t. XXVIII, s. 33–50.

¹¹ <http://www.fao.org/docrep/005/v9878e/v9878e00.htm>.

zapewnić zachowanie wiodących gatunków (*target species*), ale także gatunków należących do tego samego ekosystemu lub powiązanych, albo zależnych od gatunków wiodących”, podejście ekosystemowe uzyskało rangę ogólnej reguły postępowania¹².

Kodeks FAO wymaga od państw stosowania podejścia przezroczystościowego w zakresie zachowania, zarządzania i eksploatacji żywych zasobów morskich w taki sposób, żeby zapewnić ochronę i utrzymanie środowiska morskiego. Pragmatyczne kierowanie się tym podejściem pozwala mieć nadzieję, że zasoby będą się jednak odtwarzać w zrównoważony sposób, co zapewni rybakom możliwość komercyjnego wykorzystania morza. Analizując prezentowane przez FAO wyniki badań, warto mieć świadomość, że nawet wtedy, gdy dane naukowe nie są kompletne, nie mogą być traktowane jako powód zaniechania podejmowania odpowiednich środków ochrony i zarządzania zasobami morskimi, w tym w szczególności stadami ryb narażonymi na wyginięcie lub wyniszczenie. Podejście przezroczystościowe wymaga zatem od państw i od rybaków uwzględnienia elementu niepewności co do oceny wielkości i produktywności zasobów (tzw. wyznaczników), kondycji ławic w powiązaniu z wyznacznikami poziomu i rozkładu śmiertelności połowowej oraz oddziaływania połowów, włączając w to odrzuty, na gatunki niebędące celem połowu i wspólnie występujące lub zależne od siebie, jak również warunków środowiskowych i społeczno-ekonomicznych.

Podczas 28. sesji konferencji FAO przyjęto Kodeks odpowiedzialnego rybołówstwa i rezolucję 4/95¹³. Rezolucją tą FAO wezwała państwa, organizacje międzynarodowe, rządowe, pozarządowe i wszystkie inne związane z rybołówstwem organizacje do współdziałania w zakresie implementacji zasad i reguł zawartych w kodeksie. Rezolucja wymagała również, żeby FAO przy współpracy z członkami i zainteresowanymi organizacjami wspierała, np. za pomocą technicznych wytycznych, implementację kodeksu. Normy kodeksowe zawierają zalecenie zapewnienia zrównoważonego światowego rybołówstwa i ochrony zniszczonych – wskutek przelowienia istotnych dla nich stad ryb – ekosystemów. Rozszerzenie kodeksu FAO zostało potraktowane jako pilne podczas Międzynarodowej konferencji w sprawie odpowiedzialnego rybołówstwa w Cancun¹⁴ w Meksyku i na Konferencji Narodów Zjednoczonych „Środowisko i Rozwój” w 1992 r.¹⁵.

¹² Zob. art. 7.5 kodeksu FAO.

¹³ <http://www.fao.org/docrep/meeting/011/v9389e/v9389e03.htm>; <http://www.fao.org/unfao/govbo-dies/gsbhome/conference/resolutions/1995/fr/>.

¹⁴ Na Międzynarodowej konferencji w sprawie odpowiedzialnego rybołówstwa w Cancun przyjęto w 1992 r. Deklarację w sprawie odpowiedzialnego rybołówstwa.

¹⁵ Konferencja NZ „Środowisko i Rozwój” (UNCED), Szczyt Ziemi (*the Earth Summit*) to pierwsza konferencja poświęcona zrównoważonemu rozwojowi. Odbyła się w 1992 r. w Rio de Janeiro. Skupiła reprezentantów 172 państw. Zorganizowano ją w 20. rocznicę pierwszej konferencji NZ poświęconej problematyce środowiska naturalnego, na której przyjęto deklarację sztokholmską z 1972 r.

Kodeks FAO zawiera zasady i standardy postępowania, zarządzania i rozwoju rybołówstwa i kładzie szczególny nacisk na szkolenia rybaków w kontekście implementacji zawartych w nim norm. Z kodeksu tego wynika, że państwa powinny rozszerzać poprzez programy nauczania i szkolenia wykształcenie i umiejętności rybaków oraz – tam gdzie jest to właściwe – ich kwalifikacje zawodowe. Takie programy powinny brać pod uwagę uzgodnione międzynarodowo standardy i wytyczne (art. 8.1.7). Ponadto państwa powinny – odpowiednio do sytuacji – prowadzić rejestry rybaków, w których należy, gdy jest to możliwe, zamieścić informacje o ich służbie i kwalifikacjach, dołączając opinie zawodowe, zgodnie z prawodawstwem krajowym (art. 8.1.8). Państwa powinny również zagwarantować, żeby środki prawne mające zastosowanie wobec kapitanów i oficerów, którzy pogwałcili prawo w czasie prowadzenia operacji połowowych, zawierały przepisy zezwalające między innymi na odebranie lub zawieszenie uprawnień do pełnienia funkcji kapitanów i oficerów na statkach rybackich (art. 8.1.9). Państwa przy pomocy właściwych organizacji międzynarodowych powinny starać się zapewnić, poprzez nauczanie i szkolenie, dostarczanie wszystkim zaangażowanym w operacje połowowe informacji na temat najważniejszych postanowień kodeksu FAO, jak również postanowień odpowiednich konwencji międzynarodowych, mających zastosowanie standardów środowiskowych i innych, które są istotne dla prowadzenia operacji połowowych w sposób odpowiedzialny (art. 8.1.10).

Na 28. sesji Podkomitetu IMO do spraw norm szkolenia marynarzy i pełnienia wacht uzgodniono, że zmiana wytycznych FAO/ILO/IMO w sprawie wykształcenia i certyfikacji załóg statków rybackich¹⁶ będzie odzwierciedlać funkcjonalne podejście do kompetencji załóg statków przyjęte w kodeksie STCW¹⁷ i kodeksie FAO.

¹⁶ *FAO/ILO/IMO document for guidance on training and certification of fishing vessel personnel*, IMO, London 2001.

¹⁷ Kodeks STCW jest częścią systemu konwencyjnego STCW, którego filar stanowi Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping – STCW*) z 1978 r. Została ona opracowana w celu wprowadzenia na poziomie powszechnym ujednoczonych standardów wykształcenia marynarzy oraz zapewnienia możliwie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w międzynarodowej żegludze morskiej. Konwencja STCW, zmieniona w 1995 r., wymusiła zmiany sposobu wydawania dokumentów i kształcenia kadr morskich przez zastosowanie systemu jakości przy wszelkich czynnościach związanych z egzaminowaniem oraz wydawaniem dokumentów kwalifikacyjnych marynarzom. Określiła zakres wiedzy i umiejętności, jakie powinien w procesie szkolenia nabyć marynarz, żeby zostać oficerem wachtowym lub oficerem mechanikiem, a także sposoby sprawdzania nabytych kompetencji. STCW postawiła wymagania ośrodkom szkoleniowym w zakresie posiadania odpowiednio przygotowanej kadry i bazy szkoleniowej wyposażonej w laboratoria oraz symulatory. W 2005 r., wobec szybkiego postępu techniki i zmian zachodzących w konstrukcji i wyposażeniu statków morskich, IMO podjęła decyzję o wprowadzeniu zmian do STCW. Zmiany, które przyjęto na konferencji dyplomatycznej w Manili w 2010 r., weszły w życie w procedurze *tacit acceptance* w 2012 r. Oryginalny tekst konwencji STCW z 1978 r. pozostawiono bez zmian. Zmiany objęły całość załącznika konwencji STCW oraz kodeks STCW.

Wytyczne FAO/ILO/IMO po raz pierwszy były opublikowane w 1988 r. jako efekt konsultacji i prac wspólnej grupy FAO/ILO/IMO. Na powstanie wspólnej grupy roboczej FAO/ILO/IMO złożyły się następujące czynniki: Konferencja Ogólna ILO z 1966 r., na której przyjęto konwencję nr 125¹⁸ *Certyfikaty w rybołówstwie* oraz nr 126¹⁹; Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu – SOLAS²⁰ (prawidło 13, rozdz. V), która ma zastosowanie do wszystkich statków rybackich; Międzynarodowa konferencja o bezpieczeństwie statków rybackich z 1977 r. w Torremolinos, na której przyjęto rezolucję 8, wzywającą IMO do rozszerzenia zakresu o kwestie wyszkolenia i certyfikacji załóg statków rybackich, zdefiniowanych w międzynarodowej konwencji w sprawie bezpieczeństwa statków rybackich z 1977 r. z Torremolinos; konsekwencje wynikające z rezolucji 8 z 1977 r. z konferencji torremolińskiej – IMO przygotowała i przyjęła wiele zaleceń dotyczących pełnienia wacht i certyfikacji rybaków²¹. Ponadto w 1981 r. na 6. sesji Wspólnego Komitetu Wyszkolania IMO/ILO uwzględniono propozycję *Seafarers Member* odnoszącą się do przygotowania wytycznych do szkolenia i certyfikacji rybaków. Odbłyły się konsultacje organów wykonawczych FAO, ILO i IMO, w których wyniku uzgodniono, że wytyczne powinny być przygotowane przez wspólną grupę roboczą tych organizacji i przez nie zaakceptowane. Dokument został przyjęty przez FAO, ILO i Komitet Bezpieczeństwa Morskiego IMO oraz opublikowany²².

Doświadczenia zebrane przez dziesiątki lat pozwoliły na sformułowanie wniosków. FAO, ILO i IMO doszły do przekonania, że w ustanawianiu standardów wyszkolenia, szczególnie odnoszących się do mniejszych statków rybackich, ważna jest znajomość uwarunkowań społecznych i edukacyjnych danej wspólnoty rybackiej. Takie wyważone podejście pozwala uniknąć projektowania i wprowadzania nieprzystających do rzeczywistości norm prawnych. Programy szkoleń dla załóg statków rybackich powinny opierać się na analizach potrzeb i warunków w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji, rozwijania umiejętności w celu osiągnięcia sukcesu komercyjnego w zrównoważony sposób. Dlatego też programy szkoleń powinny być opracowywane przez kompetentne organy we współpracy z organizacjami związanymi z rybołówstwem i uwzględniać dobrobyt, a także rozwój wspólnoty rybaków.

¹⁸ *Fishermen's Competency Certificates Convention*, 1966 (no. 125), http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312270:NO

¹⁹ *Convention concerning Accommodation on Board Fishing Vessels* (no. 126), http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312271:NO.

²⁰ Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (Dz.U. z 1984 r., Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r., Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r., Nr 120, poz. 1016) wraz z protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu oraz protokołem z 1988 r. (Dz.U. z 2008 r., Nr 1991, poz. 1173 i 1174).

²¹ Res. A.484(XII), A.539(13), A.576(14), A.622(15) i A.623(15), www.imo.org.

²² FAO/ILO/IMO document... *op.cit.*

2. BEZPIECZEŃSTWO STATKÓW RYBACKICH I ICH ZAŁÓG W INTERESIE UNII EUROPEJSKIEJ

W 2013 r. Komisja Europejska zaproponowała Radzie Unii Europejskiej przyjęcie projektu decyzji wzywającej państwa członkowskie do przystąpienia, w interesie Unii Europejskiej, do międzynarodowej konwencji Międzynarodowej Organizacji Morskiej o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich²³ (STCW-F). Projekt ten był prowadzony w ramach prac Rady UE i ostatecznie został zaakceptowany 3.12.2014 r. na Radzie Transportu, Telekomunikacji i Energii (Rada TTE). Następnie Rada TTE przekazała projekt do Parlamentu Europejskiego w celu uzyskania jego zgody. Zgoda Parlamentu Europejskiego otwiera drogę do wydania decyzji przez Radę Unii Europejskiej. Decyzja zawiera głównie ramy czasowe – 24 miesiące od dnia ogłoszenia decyzji, w których państwa członkowskie powinny się związać konwencją STCW-F.

Zgodnie ze swobodą przemieszczania się pracowników w UE w kwestiach kwalifikacji zawodowych dyrektywa 2005/36/WE ustanawia jasne zasady ich wzajemnej uznawalności w ramach tzw. ogólnego systemu uznawania kwalifikacji²⁴. Dyrektywa ta ma zastosowanie do obywateli UE pragnących wykonywać w innym państwie członkowskim UE zawód, który jest w tym państwie zawodem regulowanym. Ogólny system uznawania kwalifikacji wymaga porównania kwalifikacji zawodowych poszukującego pracy, w tym odpowiedniego doświadczenia zawodowego, z kwalifikacjami wymaganymi w przyjmującym państwie członkowskim. Porównanie przeprowadza się w ściśle określonym czasie. Przyjmujące państwo członkowskie może zastosować środki wyrównawcze w formie testu umiejętności lub stażu adaptacyjnego jedynie w przypadku wystąpienia zasadniczych różnic. Dyrektywa ta ma zastosowanie do wszystkich zawodów regulowanych z wyjątkiem sytuacji, gdy zgodnie z zasadą *lex specialis*, do uznawania kwalifikacji w danym zawodzie odnoszą się bezpośrednio przepisy szczegółowe określone w osobnym akcie prawnym UE.

Działalność zawodowa, której dotyczy konwencja STCW-F, jest regulowana w większości państw członkowskich. Konwencja nie ustanawia systemu uznawania kwalifikacji zawodowych podobnego do systemu określonego w dyrektywie 2005/36/WE, Przeciwnie – nie dopuszcza stosowania świadectw wystawionych przez państwa niebędące jej stronami. Państwa członkowskie są jednak zobowiązane do przestrzegania prawa UE, a dokładnie postanowień dyrektywy 2005/36/WE.

²³ COM 2013(595).

²⁴ Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005, s. 22.

Zgodnie z orzeczeniem Trybunału Sprawiedliwości dotyczącym kompetencji zewnętrznej państwa członkowskie nie mogą bez upoważnienia Unii Europejskiej ratyfikować konwencji STCW-F, ponieważ jej przepisy dotyczące uznawania zawodów regulowanych wykonywanych przez obywateli UE na statkach rybackich należą do obszaru wyłącznej kompetencji Unii Europejskiej.

Państwa członkowskie, które ratyfikowały konwencję przed wejściem w życie decyzji, są zobowiązane do złożenia na ręce sekretarza generalnego IMO oświadczenia, w którym uznają one nadrzędność prawa UE w przypadku konfliktu pomiędzy nimi.

3. ZGODNOŚĆ POLSKIEGO PRAWA Z KONWENCJĄ STCW-F

Na gruncie prawa polskiego ratyfikacja konwencji STCW-F pozostaje w ścisłym związku z ustawą o bezpieczeństwie morskim²⁵ i nie wymaga wprowadzania do niej szczególnych zmian. Postanowienia konwencji zostały już implementowane do polskiego porządku prawnego, wyprzedzając proces ratyfikacji, i znajdują swoje odzwierciedlenie w:

- rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 7.08.2013 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich²⁶ (art. 68 ustawy o bezpieczeństwie morskim);
- rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 24.03.2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w rybołówstwie morskim²⁷ (art. 74 ust. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim);
- rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 28.05.2014 r. w sprawie audytów morskich jednostek edukacyjnych²⁸ (art. 76 ust. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim).

Rozporządzenia te wprowadziły odpowiednie zmiany i modyfikacje do poprzednio obowiązującego stanu prawnego. Umożliwiają one załogom statków rybackich odbywanie szkoleń, zdawanie egzaminów oraz otrzymywanie dyplomów zgodnych z postanowieniami konwencji STCW-F.

Konwencja STCW-F dotyczy członków załóg statków rybackich. W Polsce jest to grupa około trzech tysięcy osób fizycznych posiadająca świadectwa lub dyplomy w rybołówstwie morskim, wydane przez polską administrację morską. Ratyfikacja konwencji przez Polskę umożliwia polskim rybakom – przez uzyskanie dyplomów morskich zgodnych z STCW-F, uprawniających do pełnienia odpowiednich funkcji na statkach rybackich o długości powyżej 24 m – łatwiejszy dostęp do rynku pracy, w szczególności u obcych armatorów.

²⁵ Dz.U. z 2011, Nr 228, poz. 1368.

²⁶ Dz.U. poz. 937, z późn. zmian.

²⁷ Dz.U. poz. 499, z późn. zmian.

²⁸ Dz.U. poz. 698.

Konsekwencją ratyfikacji przez Polskę konwencji STCW-F są zmiany w treściach programów szkoleń, jednak kandydaci do zajmowania stanowisk na statkach rybackich nie będą odczuwać różnicy w sposobie ubiegania się o dokumenty kwalifikacyjne. W celu uzyskania dyplomu w dalszym ciągu będą musieli się wykazać odbyciem odpowiedniego szkolenia oraz wymaganym stażem pływania na statku rybackim.

Natomiast ratyfikacja konwencji w zakresie osób prawnych odnosi się do morskich jednostek edukacyjnych, które realizują programy szkoleń zgodnie z konwencją STCW-F dla członków załóg statków rybackich ubiegających się o uzyskanie ww. dyplomów kwalifikacyjnych.

Kolejną konsekwencją ratyfikacji konwencji przez Polskę jest to, że administracja morska będzie stosować nowe wzory dokumentów, wydawanych według nowych wymogów. Ratyfikacja konwencji ułatwi współpracę z innymi państwami w zakresie realizowania standardów i zalecanych metod postępowania w sprawach szkolenia i certyfikacji załóg statków rybackich.

Zmiany prawa, w omawianym zakresie dotyczące bezpieczeństwa załóg statków rybackich, czasami pociągają za sobą konsekwencje, których nie udało się wcześniej przewidzieć. Zgodnie z rozporządzeniem MTBiGM z 7.08.2013 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich²⁹ osoby, które posiadały lub posiadają dyplom szypra I klasy rybołówstwa morskiego (na podstawie nieobowiązujących przepisów), mogą otrzymać w zamian nowy dyplom szypra I klasy rybołówstwa morskiego. Dyplom ten przyznaje uprawnienia do żeglugi ograniczonej – uniemożliwia pływanie na statkach rybackich w żegludze nieograniczonej, ponieważ obecnie takie uprawnienia daje nowy dyplom szypra żeglugi nieograniczonej. W celu rozwiązania tego problemu, zgłaszanego po wejściu w życie ww. rozporządzenia, zostanie ono zmienione, aby wprowadzić możliwość wymiany dyplomu „szypra I klasy” na „szypra w żegludze nieograniczonej” pod warunkiem posiadania odpowiedniej praktyki pływania na statkach rybackich o odpowiedniej długości (powyżej 24 m) w żegludze nieograniczonej.

Ustawodawca przyjął założenie, że uzyskiwanie dyplomów morskich uprawniających do pełnienia funkcji na statkach rybackich o długości co najmniej 24 m w reżimie konwencji STCW-F ułatwi polskiemu rybakom starania o pracę u armatorów polskich i obcych, posiadających statki rybackie o dowolnej długości, i w żegludze o różnym zasięgu. Możliwość uzyskania kwalifikacji rybackich zgodnie z STCW-F, m.in. opartych na nowych programach szkoleniowych, może się przyczynić do podwyższenia atrakcyjności i konkurencyjności polskich rybaków na międzynarodowym rynku pracy.

²⁹ Dz.U. poz. 937, z późn. zmian.

WNIOSKI

Ratyfikacja konwencji STCW-F jest zgodna z polityką morską Rzeczypospolitej Polskiej³⁰, ukierunkowaną na zapewnienie odpowiedniego stanu bezpieczeństwa morskiego i dostosowanie polskich uwarunkowań do zmian zachodzących w gospodarce morskiej w Europie, a w szerokim ujęciu – na świecie.

Ratyfikacja konwencji STCW-F wpisuje się w ramy ustawy o bezpieczeństwie morskim i rozporządzeń wykonawczych do niej. Polskie rozporządzenia regulujące kwestie szkolenia, egzaminowania i wydawania dokumentów kwalifikacyjnych członkom załóg statków morskich zawierają rozwiązania zgodne z treścią konwencji.

Rozporządzenia te bezpośrednio wpływają na system szkolenia, egzaminowania i certyfikacji rybaków w Polsce, dostosowując go do światowych standardów. Analiza obowiązującego stanu prawnego w kontekście praktyki pozwala przypuszczać, że możliwość uzyskania kwalifikacji rybackich o zasięgu międzynarodowym, dzięki programom szkoleniowym wpisującym się w standardy międzynarodowe, będzie oddziaływać pozytywnie zarówno na funkcjonowanie morskich jednostek edukacyjnych, jak i na poprawę bezpieczeństwa oraz wzrost konkurencyjności polskich rybaków na międzynarodowym rynku pracy.

DOROTA PYC

FISHING VESSEL AND CREW SAFETY IN LIGHT OF STCW-F RATIFICATION

(Summary)

Poland's Ratification of International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F 1995) is an indication of the country's recognition of proper safety standards of fishing vessels and their crew. The aim of this ratification is to harmonise Polish training and certification system with the Convention requirements. The Convention entered into force 29 September 2012.

³⁰ Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030) została uchwalona przez Radę Ministrów 17.03.2015 r.