

LESZEK STĘPIEŃ

ROLA CENTRALNEJ MORSKIEJ KOMISJI EGZAMINACYJNEJ W SYSTEMIE KSZTAŁCENIA CZŁONKÓW ZAŁÓG STATKÓW MORSKICH

WSTĘP

Ustawa z 18.08.2011 r. o bezpieczeństwie morskim¹ w art. 61 określiła, a właściwie utrzymała w dosłownym brzmieniu zasadę przyjętą już przez jej poprzedniczkę z 2000 r.² stanowiącą, że statek nie może być używany w żegludzie morskiej, jeżeli nie jest obsadzony załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie. Nie mogła zresztą przyjąć innej, gdyż ta zasada została wcześniej określona w art. 1 Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (konwencji STCW) 1978³. Ustęp 2 tego artykułu stanowi, że strony zobowiązują się wydać niezbędne ustawy, dekrety, zarządzenia i inne przepisy oraz podjąć wszelkie inne kroki konieczne do nadania konwencji pełnej i całkowitej skuteczności, jak również do zapewnienia, aby pod względem bezpieczeństwa życia i mienia na morzu oraz ochrony środowiska morskiego marynarze na statkach posiadali odpowiednie kwalifikacje i byli zdolni wykonywać swoje obowiązki. Jednym z nowych elementów w polskim systemie uzyskiwania dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji zawodowych niezbędnych do zajmowania stanowisk na statkach, przyjętym w ustawie z 2011 r., było wprowadzenie obowiązku zdania egzaminu przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną. Obowiązek ten dotyczy także uzyskiwania dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych oraz dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji pilota morskiego. Komisja rozpoczęła swoją działalność 25.01.2013 r., zastępując trzy komisje egzaminacyjne działające przy dyrekto-

¹ Ustawa z 18.08.2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2011 r., Nr 228, poz. 1368, z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852, z 2014 r. poz. 609, 768, tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r., poz. 611).

² Ustawa z 9.11.2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2006 r., Nr 99, poz. 693, z późn. zmian.).

³ Sporządzona w Londynie 7.07.1978 r. (Dz.U. z 1984 r., Nr 39, poz. 201 i 202, z 1999 r., Nr 30, poz. 286 oraz z 2013 r. poz. 1092 i 1093).

rach trzech urzędów morskich na podstawie ustawy o bezpieczeństwie morskim z 2000 r.

W *Ocenie skutków regulacji* projektu ustawy z 2011 r.⁴ zapisano, że celem stworzenia Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej (Komisji) jest opracowanie systemu centralnych testów egzaminacyjnych ze wszystkich przedmiotów, co zniweluje różnice w poziomie oceny wiedzy i umiejętności zdających. Utworzenie Komisji było częścią, przyjętych w ustawie, większych zmian w całym systemie szkolenia, egzaminowania i certyfikowania kwalifikacji „morskich”, który przez niektóre podmioty uczestniczące w tym procesie postrzegany był jako niecelowy, powodujący jedynie podniesienie kosztów uzyskiwania dokumentów kwalifikacyjnych⁵. Jak zatem można określić rolę Komisji w całym systemie kształcenia kadr morskich?

1. ORGANIZACJA KSZTAŁCENIA KADR W POLSCE

Zdobywanie kwalifikacji członków załóg statków morskich w Polsce jest częścią spójnego systemu uzyskiwania, walidowania i certyfikowania kompetencji, który reguluje ustawa o bezpieczeństwie morskim z 2011 r. Cały system zaś działa, opierając się na postanowieniach konwencji STCW, która określa minimalne wymagania w tym zakresie, a strony konwencji są zobowiązane je spełniać na zasadzie *meet or exceed*⁶.

Artykuł VI konwencji STCW⁷ obliguje strony do wydawania „świadectwa kapitanów, oficerów lub marynarzy tylko tym kandydatom, którzy spełniają wymagania stawiane przez administrację, dotyczące stażu pracy, wieku, stanu zdrowia, wyszkolenia, kwalifikacji oraz egzaminów, zgodnie z odpowiednimi postanowieniami załącznika do Konwencji”⁸. Zatem administracja państwa-strony jest zobowiązana sprawować nadzór nad całym procesem uzyskiwania kompetencji, w tym przez zapewnienie, że certyfikaty kompetencji (dyplomy i świadectwa kwalifikacyjne) są wystawiane osobom spełniającym wymagania, o których mowa w art. VI konwencji STCW. Przez spełnienie tych wymagań kwalifikacje uzyskiwane przez marynarzy są uznawane przez wszystkie państwa-strony konwencji (aktualnie 158 państw, dysponujących 98,62 procent tonażu światowego)⁹.

Konwencja STCW od wejścia w życie (28.04.1984 r.) podlegała wielokrotnym zmianom (zmiany w każdym przypadku dotyczyły załącznika do kon-

⁴ Projekt przekazany do Sejmu 20.07. 2011 r., <http://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/6817/9670/dokument5802.pdf>.

⁵ Pogląd wyrażony w ramach konsultacji społecznych projektu ustawy o bezpieczeństwie morskim, ujęty w OSR; <http://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/6817/9670/dokument5802.pdf>.

⁶ <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>.

⁷ Podobne wymagania zawiera prawidło 3 pkt 1 załącznika do konwencji STCW-F.

⁸ Dz.U. z 1984 r., Nr 39, poz. 201.

⁹ Stan na dzień 22.04.2015 r.

wencji i kodeksu), ale dwie z nich były znaczące i miały duże znaczenie dla wymagań dotyczących uzyskiwania dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji „morskich”.

Pierwsze to zmiany z 1995 r., które weszły w życie 1.02.1997 r. Wprowadziły one podział załącznika technicznego konwencji na prawidła pogrupowane w rozdziały, zawierające między innymi ogólne wymagania dotyczące przeprowadzania szkoleń, wydawania dyplomów i świadectw, a także minimalne wymagania do uzyskania dokumentów do zajmowania konkretnych stanowisk na określonych, poprzez pojemność brutto i rejon pływania lub moc napędu głównego, statkach, oraz na kodeks STCW, do którego przeniesiono wymagania szczegółowe. Ponadto zmiany do konwencji STCW z 1995 r. spowodowały pogrupowanie w kodeksie umiejętności wyszczególnionych w kryteriach kwalifikacyjnych na siedem funkcji:

- 1) nawigacja,
- 2) przeładunek i sztautowanie,
- 3) kontrola nad eksploatacją statku i opieka nad ludźmi na statku,
- 4) mechanika okrętowa,
- 5) elektrotechnika, elektronika, automatyka,
- 6) konserwacja i naprawy,
- 7) radiokomunikacja

na trzech poziomach odpowiedzialności:

- 1) zarządzania,
- 2) operacyjnym,
- 3) pomocniczym.

Obowiązkowa część A kodeksu STCW określa, dla poszczególnych stanowisk na statkach, zestawy funkcji na odpowiednich poziomach odpowiedzialności podzielone na wiele kompetencji, uszczegóławiając w ten sposób wymagania dotyczące minimalnych standardów kompetencji.

Drużga zmiana to poprawki z Manili do konwencji STCW przyjęte 25.06.2010 r., które weszły w życie 1.01.2012 r. zgodnie z procedurą *tacit acceptance*. Zmiany te mają na celu dostosowanie treści konwencji i kodeksu do aktualnego poziomu rozwoju technologicznego i umożliwienie sprostania wyzwaniom, które mogą się pojawiać w dającej się przewidzieć przyszłości¹⁰. W zakresie szkolenia i wydawania dokumentów kwalifikacyjnych dodano między innymi nowe wymagania do uzyskania świadectwa starszego marynarza, nowe wymagania dotyczące szkolenia i uzyskiwania dyplomu oficera elektroautomatyka. Wprowadzono również wymagania nowych kompetencji lub umiejętności, np. stosowanie umiejętności przywódczych i kierowniczych dla poziomu zarządzania w dziale pokładowym lub znajomość zasad nautycznego

¹⁰ <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-%28STCW%29.aspx>.

dowodzenia statkiem dla poziomu operacyjnego. Dopuszczono także nowe formy nauki: *e-learning* i *distance learning*¹¹.

Ustawa o bezpieczeństwie morskim z 2000 r. dokonała podziału podmiotów mających prawo przeprowadzać szkolenia wymagane do uzyskania dyplomów lub świadectw potwierdzających posiadanie kwalifikacji zawodowych na dwie grupy: wyższe szkoły morskie – uznane i nadzorowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie spraw objętych postanowieniami konwencji STCW oraz ośrodki uznane (w drodze decyzji) i nadzorowane przez właściwego dyrektora urzędu morskiego, w tym ośrodki prowadzące działalność w państwach członkowskich Unii Europejskiej lub państwach trzecich.

Ustawa z 2011 r. rozszerzyła ten podział, nazywając te podmioty morskimi jednostkami edukacyjnymi (MJE), na:

- 1) uczelnie morskie¹²;
- 2) uczelnie inne niż uczelnie morskie, o których mowa powyżej, wydziały lub struktury międzywydziałowe uczelni;
- 3) szkoły ponadgimnazjalne, placówki kształcenia praktycznego, dokształcania i doskonalenia zawodowego, umożliwiające uzyskanie i uzupełnienie wiedzy, umiejętności i kwalifikacji zawodowych, w tym ośrodki prowadzące działalność szkoleniową w państwach członkowskich Unii Europejskiej lub państwach trzecich.

Wszystkie MJE muszą być uznane, w drodze decyzji, przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Rozporządzenie w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich¹³ oznacza literami A–D poszczególne jednostki i dodatkowo oddziela szkoły ponadgimnazjalne od pozostałych, doprecyzowując ten podział na:

- morskie jednostki edukacyjne typu A, do których należy Akademia Morska w Gdyni i Akademia Morska w Szczecinie;
- morskie jednostki edukacyjne typu B – w tej grupie znajduje się Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni;
- morskie jednostki edukacyjne typu C, które skupiają szkoły ponadgimnazjalne prowadzące naukę w cyklu dwuipółletnim lub trzyletnim;
- morskie jednostki edukacyjne typu D, obejmujące pozostałe placówki, które realizują szkolenia w wymiarze wskazanym w obowiązujących programach szkoleń, ale większość z nich skupia się na prowadzeniu przeszkoleń.

Nadzór nad MJE sprawuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, dokonując audytów dotyczących: uznania, zmiany zakresu uznania, potwier-

¹¹ Wskazówki w zakresie stosowania tych metod znajdują się w części nieobowiązkowej kodeksu STCW, w sekcji B-I/6.

¹² W rozumieniu ustawy z 27.07.2005 r. Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz.U. Nr 164, poz. 1365, z późn. zmian.).

¹³ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 7.08.2013 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz.U. z 2013 r., poz. 937).

dzenia uznania i odnowienia ważności uznania¹⁴. W przypadku uzasadnionego podejrzenia o nieprawidłowości działania MJE minister przeprowadza audyty dodatkowe. W przypadku potwierdzenia nieprawidłowości minister może, w drodze decyzji, zawiesić albo cofnąć uznanie wyżej wymienionym podmiotom. Ponadto ustawa z 2011 r. skróciła – w stosunku do ustawy z 2000 r. – okres uznania z 5 do 4 lat.

Wszystkie MJE w zakresie prowadzenia szkoleń kwalifikacyjnych opierają się na tych samych wytycznych programowych zawartych w rozporządzeniach w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu pokładowego, maszynowego i w rybołówstwie morskim¹⁵. Różny jest jednak zakres uznań dla poszczególnych MJE. Najszerzy posiadają uczelnie morskie, które mogą prowadzić szkolenia na podstawie programu rozszerzonego, obejmującego poziom operacyjny i zarządzania¹⁶. W zakres tego uznania wchodzi też nadzorowanie praktyki pływania studentów, która w takiej formie jest krótsza dla uzyskania dokumentu na poziomie operacyjnym. Ponadto w przeciwieństwie do innych MJE uczelnie (MJE typu A i B) mogą nadzorować tę praktykę nawet w stosunku do absolwentów przez okres określony w uznaniu. Uczelnie uznane posiadają jeszcze ten przywilej, że ich absolwenci legitymujący się dyplomem ukończenia uczelni na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania są zwolnieni z obowiązku zdania egzaminu kwalifikacyjnego na poziomie operacyjnym przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.

W ramach nauki w uznanych szkołach ponadgimnazjalnych prowadzone jest szkolenie na poziomie pomocniczym, operacyjnym¹⁷ oraz na dyplomy w żegludze krajowej i rybołówstwie morskim. Szkoły te również posiadają

¹⁴ Według danych MIR z kwietnia 2015 r. uznanie ministra właściwego ds. gospodarki morskiej posiadają 2 akademie morskie (MJE typu A), Akademia Marynarki Wojennej (MJE typu B), 9 szkół ponadgimnazjalnych (MJE typu C), 28 placówek szkolenia praktycznego i doskonalenia zawodowego (MJE typu D).

¹⁵ Dnia 18.03.2014 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 5.02.2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu pokładowego (Dz.U. poz. 258, z późn. zmian.). Dnia 2.05.2014 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 24.03.2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w rybołówstwie morskim (Dz.U. poz. 499, z późn. zmian.). Dnia 12.05.2014 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 28.02.2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu maszynowego (Dz.U. poz. 536, z późn. zmian.).

¹⁶ W 2004 r., mając na uwadze wejście Polski do Unii Europejskiej, została uchwalona ustawa z 20.04.2004 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 93, poz. 895). W 2006 r., w związku z wejściem w życie nowych przepisów wykonawczych do ustawy z 2000 r., przeprowadzono nowe audyty wyższych uczelni morskich oraz uznanych ośrodków (aktualnie MJE). W ich wyniku wystawiono certyfikaty uznania wraz z załącznikami określającymi dokładny zakres szkoleń (zakres uznania). W niektórych przypadkach odbierały one uczelniom prawo do szkolenia na poziomie zarządzania.

¹⁷ W przeszłości zdarzyło się uznanie MJE typu C do prowadzenia szkolenia na poziomie operacyjnym i zarządzania w dziale pokładowym.

prawo nadzorowania skróconej praktyki pływania, która jednak nie może, poza nielicznymi wyjątkami¹⁸, wykraczać poza okres nauki.

Zatem uzyskanie tytułu zawodowego inżyniera bądź tytułu magistra potwierdzonego dyplomem ukończenia studiów lub świadectwa bądź dyplomem ukończenia szkoły średniej jest w przypadku MJE typu A, B i C potwierdzeniem spełnienia części wymogów niezbędnych do uzyskania dyplomu lub świadectwa kwalifikacyjnego. Jednakże uwzględniając występujące zmiany zakresu uznania poziomu szkolenia zgodnego z postanowieniami konwencji STCW w ramach procesu kształcenia na uczelniach, w celu określenia poziomu kompetencji potwierdzanego przez dyplom ukończenia studiów, jako datę ukończenia odpowiedniego szkolenia przyjmuje się datę zdania egzaminu dyplomowego – czyli datę uzyskania tytułu zawodowego¹⁹. Szkolenia prowadzone przez MJE typu D mogą obejmować zarówno szkolenie na poziomie pomocniczym, operacyjnym i zarządzania, jak i szkolenia w celu uzyskania dyplomów w żegludze krajowej i rybołówstwie morskim. Opiera się one jedynie na zatwierdzonym ramowym programie szkolenia i kończą się wydaniem zaświadczenia o ukończeniu szkolenia na odpowiednim poziomie. W takim przypadku do uzyskania dokumentu kwalifikacyjnego wymagane jest odbycie pełnej praktyki pływania.

Przejęcie przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej nadzoru nad morskimi jednostkami edukacyjnymi i powołanie podległej temu ministrowi Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej spowodowało faktyczną centralizację szkolenia i egzaminowania w zakresie uzyskiwania kwalifikacji „morskich”. W obu przypadkach uzasadnieniem takiego działania, wskazanym w ustawie, jest w pierwszej kolejności zapewnienie właściwego, wysokiego poziomu wyszkolenia kadr morskich, zgodnie z postanowieniami konwencji STCW.

2. EGZAMINOWANIE PRZEZ CMKE W PROCESIE UZYSKIWANIA KWALIFIKACJI MORSKICH

Osoba ubiegająca się o uzyskanie dyplomu lub świadectwa powinna, zgodnie z wymaganiami ustawy o bezpieczeństwie morskim, posiadać odpowiednie wykształcenie, osiągnąć wymagany wiek, odbyć wymagane szkolenie w MJE, posiadać wymaganą praktykę pływania oraz zdać egzamin przed Komisją²⁰. Istotnym elementem w całym procesie potwierdzania kompetencji poprzez zdawanie egzaminu przed Komisją jest weryfikacja spełnienia wymagań dopuszczających do egzaminu. Zgodnie z uregulowaniami rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 8.09.2014 r. w sprawie egzaminów

¹⁸ Według danych MIR obecnie jedno MJE typu C posiada takie uznanie.

¹⁹ Zgodnie z art. 167 ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym.

²⁰ Art. 64 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

kwalifikacyjnych oraz wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego²¹ do egzaminu teoretycznego Komisja dopuszcza osobę, która między innymi spełnia warunki określone w ustawie o bezpieczeństwie morskim, wymagane do uzyskania odpowiedniego dokumentu kwalifikacyjnego, z wyjątkiem zdania samego egzaminu. Uzupełniając tę listę o wymagania dotyczące zdania egzaminu, świadectwa zdrowia i obowiązkowych dodatkowych przeszkoleń, uzyskuje się pełen katalog wymagań stawianych we wspomnianym już art. VI konwencji STCW. Zatem łatwo stwierdzić, że obowiązujące przepisy nakładają na Komisję nie tylko zadanie sprawdzenia posiadanych kompetencji zgodnie z odpowiednimi wymaganiami egzaminacyjnymi, ale również część administracyjnych czynności ciążyących na państwie w wyniku przyjętych wraz z ratyfikacją konwencji STCW obowiązków. Weryfikacja spełnienia wymagań do uzyskania odpowiedniego dokumentu kwalifikacyjnego wymaga badania autentyczności i ważności wszelkiej niezbędnej dokumentacji dowodowej²² (*verification of the authenticity and validity of any necessary documentary evidence*). Do przeprowadzenia takiego badania niezbędne jest wsparcie tych struktur administracji morskiej, które posiadają personel dysponujący wiedzą konieczną do sprawnego przeprowadzenia procesu sprawdzającego dokumenty potwierdzające posiadane wykształcenie, prawidłowość odbytej praktyki pływania i odbytego szkolenia. Rozwiązaniem tej kwestii jest uregulowanie nakładające na osobę wyznaczoną przez właściwego dyrektora urzędu morskiego (w praktyce wydział dokumentów marynarskich właściwego urzędu morskiego) obowiązek weryfikacji spełnienia wymagań do uzyskania odpowiedniego dokumentu kwalifikacyjnego po zdaniu egzaminu przed Komisją na podstawie wniosku i załączników przekazanych przez sekretariat Komisji w odpowiednim urzędzie morskim.

Szczegółowe wymagania kwalifikacyjne do zajmowania stanowisk na statkach morskich oraz warunki przyznawania i odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych, określone w rozporządzeniu w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich, dotyczą 31 świadectw i dyplomów kwalifikacyjnych. Dla uzyskania większości z nich przewidziano kilka alternatywnych sposobów, które charakteryzują się odmiennymi wymaganiami w zakresie już posiadanego świadectwa lub dyplomu, szkolenia, praktyki pływania bądź rodzaju zdanego egzaminu. Uwzględniając przy tym fakt, że część dokumentów potwierdzających spełnienie tych warunków, np. ze względu na wspomnianą już różnorodność dokumentów potwierdzających odbycie odpowiedniego szkolenia czy ustalenie właściwej praktyki pływania, wymaga często dodatkowego postępowania wyjaśniającego, otrzymuje się obraz skali zawłości, które należy rozstrzygnąć już na etapie dopuszczania do egzaminu. Charakterystyczny przykład trudności w ocenie spełnienia wymagań stanowi praktyka pływania. Konwencja

²¹ Dz.U. z 2014 r., poz. 1230.

²² Prawidło I/2 załącznika do konwencji STCW.

STCW zaleca, aby rozpatrując praktykę pływania na statkach morskich, administracja państwa-strony upewniała się, że pełniona służba jest odpowiednia do kwalifikacji objętych wnioskiem o wydanie dyplomu, pamiętając jednocześnie, że celem takiej służby, oprócz wstępnego zaznajomienia się z pracą na statkach morskich, jest nauczenie się i nabranie wprawy, pod odpowiednim nadzorem, w zakresie właściwego i bezpiecznego postępowania na morzu, a także procedur i codziennej praktyki stosownie do wnioskowanych kwalifikacji²³.

Rozwój technologiczny, widoczny również w budowie i eksploatacji statków, powoduje, że powstają statki specjalistyczne i naukowo-badawcze, uprawiające trudny do zdefiniowania rodzaj żeglugi. Są one obsadzone załogą na nowych, niespotykanych wcześniej stanowiskach. Przykładem mogą być konstrukcje wykorzystywane w działalności *offshore*, takie jak Mobile Offshore Drilling Units lub Seismic Vessels, lub też niektóre statki pasażerskie, takie jak wycieczkowe jachty. Ustalenie, czy ze względu na zajmowane stanowisko lub rodzaj żeglugi takiego statku należy odnowić lub – co więcej – podnieść posiadane kwalifikacje STCW, jest często niezmiernie trudne.

Egzaminy przeprowadzane przez Komisję można podzielić w zależności od rodzaju lub specyfiki żeglugi i rejonu pływania na:

- egzaminy uprawniające do zajmowania stanowisk na statkach zatrudnionych w żegludze międzynarodowej (wydawane są dyplomy i świadectwa),
- egzaminy dyplomowe uprawniające do zajmowania stanowisk na statkach w żegludze przybrzeżnej,
- egzaminy dyplomowe uprawniające do zajmowania stanowisk na statkach w żegludze krajowej,
- egzaminy dyplomowe w rybołówstwie morskim,
- egzaminy dodatkowe.

Osobną grupę stanowią egzaminy w celu uzyskania lub odnowienia dokumentów potwierdzających posiadanie dyplomu pilota morskiego.

Egzaminy dotyczące pierwszych dwóch grup odnoszą się do kompetencji określonych w konwencji STCW. Egzaminy, w których wyniku otrzymuje się dyplomy i świadectwa w rybołówstwie morskim, służą potwierdzeniu posiadanych kompetencji na podstawie wytycznych konwencji STCW-F. Pozostałe egzaminy, z wyłączeniem egzaminów w celu odnowienia dyplomów, są rezultatem pewnej specyfiki polskiego systemu uzyskiwania kwalifikacji w żegludze krajowej, ich podnoszenia i uzyskiwania uprawnień do innego rodzaju żeglugi lub rejonu pływania niż posiadane.

Wymagania egzaminacyjne, na których podstawie przeprowadzano egzaminy w 2013 r. i do 1.07.2014 r., były zawarte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 13.07.2005 r. w sprawie programów szkoleń i wymagań egzamina-

²³ Sekcja A- I/2 kodeksu STCW.

cyjnych w zakresie kwalifikacji zawodowych marynarzy²⁴, które przewidywały, z wyjątkiem egzaminu na świadectwo kucharza okrętowego, przeprowadzanie egzaminów wyłącznie teoretycznych.

Zarówno programy szkoleń (16 programów), jak i wymagania egzaminacyjne (22 wymagania) były oparte na podziale na przedmioty, w ramach których ujęto treści programowe, odpowiadające wymaganiom konwencji STCW z 1995 r. wraz ze zmianami z 1997 r.²⁵, z 1998 r.²⁶, z 2004 r.²⁷ i z 2006 r.²⁸. Po ukończeniu szkolenia osoba była zobowiązana posiadać wiedzę teoretyczną i praktyczną, określoną w programie szkolenia i wymaganiach egzaminacyjnych, na odpowiednim poziomie, w odpowiednim dziale na określony dyplom lub świadectwo. Charakterystyczną cechą tego rozporządzenia był podział kompetencyjny w zakresie weryfikacji posiadanej wiedzy i umiejętności pomiędzy MJE przeprowadzającą szkolenia i komisje egzaminacyjne przeprowadzające egzaminy. Przedmioty przypisane do danego szkolenia były podzielone na te, z których należało uzyskać zaliczenie w MJE, oraz pozostałe, z których należało zdać egzamin.

Takie ujęcie wymagań egzaminacyjnych powodowało, że spełnienie kryteriów konwencji STCW odnoszących się do potwierdzania posiadanych kompetencji, innych niż potwierdzane praktyką pływania, dokonywało się poprzez sprawdzenie wiedzy i umiejętności w zakresie ujętym w programach szkoleń. Zapewnienie zgodności tych programów z wymaganiami konwencji leżało głównie po stronie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej określającego, w drodze rozporządzenia, programy szkoleń, oraz po stronie ośrodków szkolących – poprzez dobór odpowiednich treści programowych. Podobną rolę, jednak w mniejszym wymiarze, pełnili egzaminatorzy przeprowadzający egzaminy. Znajomość treści szkolenia i umiejętność powiązania ich z kompetencjami STCW była kluczowa dla odpowiedniego doboru pytań i zadań pisemnych uwzględniających zakres sprawdzanych kompetencji. Mogło powstawać wrażenie braku jasnej korelacji pomiędzy szkoleniem, a przede wszystkim egzaminowaniem z przedmiotów, a weryfikacją posiadanej wiedzy i umiejętności z określonych kompetencji wymaganych przez kodeks STCW. Kompetencje te bowiem obejmują często treści ujęte w programie nauczania kilku przedmiotów.

²⁴ Dz.U. z 2005 r., Nr 173, poz. 1445, z późn. zmian.

²⁵ Zmiany do części A kodeksu przyjęte rezolucją MSC.66(68) i MSC.67(68) weszły w życie 1.01.1999 r.

²⁶ Zmiany do części A kodeksu przyjęte rezolucją MSC.78(70) i MSC.67(68) weszły w życie 1.01.2003 r.

²⁷ Zmiany do części A kodeksu przyjęte rezolucją MSC.156(78) i MSC.180(79) weszły w życie 1.07.2006 r.

²⁸ Zmiany do części A kodeksu przyjęte rezolucją MSC.209(81), weszły w życie 1.01.2008 r.

Na początku 2014 r. weszły w życie rozporządzenia w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy²⁹, które uwzględniały zmiany z Manili do konwencji STCW z 2010 r. Zawarte w nich wymagania egzaminacyjne znacznie rozszerzają dotychczasową formułę egzaminów kwalifikacyjnych przez wprowadzenie egzaminów praktycznych oraz uzupełnienie egzaminów teoretycznych o egzaminy testowe. Programy szkoleń (21 programów) w dalszym ciągu oparto na nauczaniu przedmiotów, ale poprzez zwiększenie udziału zajęć praktycznych na symulatorach położono większy nacisk na nabywanie umiejętności praktycznych.

Wymagania egzaminacyjne (32 wymagania) obejmują funkcje, o których mowa w kodeksie STCW. Jednak funkcji nie dzieli się na kompetencje, ale na przedmioty (w zakresie egzaminu testowego), a zakres egzaminu pisemnego i ustnego określa jego tematyka. Wymagania egzaminacyjne dla większości egzaminów zawierają również egzamin praktyczny, którego zakres jest również opisany przez tematykę. Ten hybrydowy system egzaminacyjny zawiera w sobie odniesienie do wymagań potwierdzania posiadanych kompetencji, jednak w dalszym ciągu po stronie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej leży obowiązek zapewnienia wypełnienia poszczególnych przedmiotów takimi treściami programowymi, które by obejmowały wszystkie, wymienione w tabelach kodeksu STCW, zagadnienia wiedzy, zrozumienia i umiejętności składające się na określoną kompetencję. Ponadto wymagania egzaminacyjne nie nakładają obowiązku zaliczania przedmiotów przed przystąpieniem do egzaminu. Rolę weryfikacji wiedzy podstawowej przejęły egzaminy testowe przeprowadzane przez Komisję, które obejmują kilkanaście przedmiotów (w skrajnym przypadku 25 przedmiotów). Idea przeprowadzania egzaminów w taki sposób była formowana wraz z koncepcją powołania Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej.

Pod koniec 2012 r. ukończono tworzenie bazy pytań testowych. Baza ta nie obejmuje jednak pytań testowych do egzaminów na poziomie pomocniczym, na dyplomy w żegludze przybrzeżnej, krajowej i w rybołówstwie morskim oraz pytań do niektórych egzaminów dodatkowych, co powoduje obciążenie egzaminatorów Komisji odpowiedzialnością za przygotowanie stosownych pytań. Biorąc pod uwagę dodatkowe ograniczenia nałożone w wymaganiach egzaminacyjnych dotyczących zakresu egzaminu pisemnego i ustnego oraz egzaminu praktycznego poprzez określenie tematyki egzaminu, należy stwier-

²⁹ Dnia 18.03.2014 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 5.02.2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu pokładowego (Dz.U. poz. 258, z późn. zmian.). Dnia 2.05.2014 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 24.03.2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w rybołówstwie morskim (Dz.U. poz. 499, z późn. zmian.). Dnia 12.05.2014 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 28.02.2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu maszynowego (Dz.U. poz. 536, z późn. zmian.).

dzić, że znacznie wzrosły wymagania w stosunku do zespołów egzaminacyjnych odnośnie do świadomości rodzaju i zakresu weryfikowanych kompetencji. Kluczowe jest zatem posiadanie zaplecza wysoko wykwalifikowanych egzaminatorów i właściwy ich dobór do składu zespołu egzaminacyjnego.

Konwencja STCW wymaga, aby każda strona zapewniła odpowiednio wykwalifikowanych i doświadczonych instruktorów oraz egzaminatorów dla poszczególnych typów i poziomów szkolenia oraz odpowiadającej im oceny kompetencji³⁰. Sprowadza się to do zapewnienia, aby każda osoba przeprowadzająca ocenę kompetencji członka załogi podczas pełnienia służby na statku lub na łodzi, uwzględniana przy kwalifikowaniu do wydania dyplomu na podstawie konwencji:

- posiadała odpowiedni poziom wiedzy oraz zrozumienia kompetencji podlegających ocenie;
- posiadała kwalifikacje w zakresie zadań podlegających ocenie;
- otrzymała odpowiednie wytyczne metodologii i praktyki oceniania;
- posiadała praktyczne doświadczenie w ocenianiu;
- w przypadku przeprowadzania oceny przy użyciu symulatorów – zdobyła praktyczne doświadczenie w przeprowadzaniu ocen na poszczególnych typach symulatorów; zdobywanie doświadczenia powinno być nadzorowane i pozytywnie ocenione przez doświadczonego egzaminatora.

Ustawa o bezpieczeństwie morskim³¹ przyznaje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej kompetencje do zatwierdzania listy egzaminatorów. Określa również ogólną podstawę prawną działalności zespołów egzaminacyjnych i ogólne wymagania stawiane egzaminatorom przed wpisaniem ich na listę egzaminatorów Komisji – między innymi posiadania wiedzy w zakresie przedmiotów objętych egzaminem, których obecnie jest ponad 70. Kwestie szczegółowe odnoszące się do kryteriów, którym powinni odpowiadać kandydaci na egzaminatorów Komisji, sposobu tworzenia i aktualizacji listy egzaminatorów są określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 27.08.2014 r. w sprawie kandydatów na przewodniczącego, zastępców przewodniczącego i egzaminatorów Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej³². Na liście egzaminatorów znajdują się osoby spełniające wymagania dla kandydatów na egzaminatorów, które w rozporządzeniu zostały tak dobrane, aby umożliwić powołanie egzaminatorów zarówno z doświadczeniem praktycznym w pracy w gospodarce morskiej, w tym: na statkach morskich i rybołówstwie morskim, w pilotażu morskim, jak i w pracy dydaktycznej w prowadzeniu szkoleń. W celu zapewnienia wyboru kandydatów o najlepszych specjalistycznych kwalifikacjach i kompetencjach weryfikacja spełnienia szczegółowych wymagań stawianych egzaminatorom przeprowadzana jest kolegialnie przez

³⁰ Sekcja A-I/6 i A-I/12 kodeksu STCW.

³¹ Art. 77 ustawy.

³² Dz.U. z 2014 r., poz. 1211.

zespół powołany przez ministra. Lista egzaminatorów Komisji obejmuje obecnie 348 osób. Blisko połowę stanowią pracownicy dydaktyczni lub naukowo-dydaktyczni uczelni morskich.

Pamiętając o tym, że Komisja została utworzona w celu organizacji i przeprowadzania egzaminów z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności w ramach procesu ubiegania się o dokumenty potwierdzające posiadanie kwalifikacji do zajmowania stanowisk na statkach morskich i jachtach komercyjnych oraz kwalifikacji pilota morskiego, należy stwierdzić, że Komisja wchodzi również w różne interakcje z innymi podmiotami zaangażowanymi, na podstawie istniejących przepisów, w proces szkolenia i certyfikowania kwalifikacji morskich. W zakresie organizacji egzaminów teoretycznych i praktycznych Komisja współpracuje z dyrektorami urzędów morskich w Gdyni i Szczecinie, do których została delegowana część obowiązków ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej dotyczących obsługi administracyjnej Komisji. Przy liczbie osób przystępujących do egzaminów, która sięga blisko 2000, liczbie egzaminów w ciągu roku oscylującej wokół 250, a także różnorodności tych egzaminów wymagana jest właściwa struktura organizacyjna Komisji. Komisja nie dysponuje żadnym zapleczem technicznym do przeprowadzania egzaminów. Egzaminy teoretyczne przeprowadzane są w urzędzie morskim lub MJE³³, natomiast egzaminy praktyczne (z wyjątkiem egzaminu na świadectwo kucharza okrętowego) przeprowadza się w MJE na symulatorach wynajętych przez Komisję. Przy ustalaniu harmonogramu egzaminów Komisja uwzględnia prowadzone przez MJE szkolenia kwalifikacyjne. MJE mają również prawo wnioskowania o wskazanie dodatkowego terminu egzaminu lub o przeprowadzenie egzaminu dla cudzoziemców w języku angielskim³⁴. MJE prowadzące szkolenia bezpośrednio przed egzaminem mają obowiązek dostarczenia do sekretariatu Komisji listy uczestników szkolenia, która na czas weryfikacji spełnienia wymagań dopuszczających do egzaminu zastępuje zaświadczenie o ukończeniu wymaganego szkolenia lub zaświadczenie o zaliczeniu części praktycznej szkolenia. Od 1.01.2016 r. MJE będą zobligowane do rejestrowania uczestników szkoleń uznanych w systemie stosowanym przez administrację morską do obsługi administracyjnej egzaminów i wydawania dokumentów kwalifikacyjnych i świadectw przeszkolenia³⁵. Uczelnie morskie korzystające z przywileju zwolnienia swoich absolwentów z egzaminu przed Komisją dla uzyskania dyplomu na poziomie operacyjnym są zobowiązane w zamian do zapewnienia udziału przedstawiciela CMKE w składzie komisji egzaminacyjnej przeprowadzającej egzamin dyplomowy na kierunku i w specjalności, których dotyczy uznanie.

³³ Wyjątek stanowią egzaminy teoretyczne na kucharza okrętowego, które można przeprowadzać w miejscu odbywania się egzaminu praktycznego.

³⁴ Na podstawie § 3 ust. 6 wniosek o egzamin w języku angielskim może złożyć MJE uznana w zakresie prowadzenia szkoleń w języku angielskim lub cudzoziemiec.

³⁵ Par. 4 pkt 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 13.05.2014 r. w sprawie audytów morskich jednostek edukacyjnych (Dz.U. z 2014 r., poz. 698).

Na koniec należy również podkreślić inną zależność pomiędzy Komisją i MJE. Wszystkie trzy rozporządzenia w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych pozwalają na to, aby przeprowadzone szkolenie, zgodne z przewidzianym ramowym programem, zakończone zaliczeniem z części praktycznej, stosownie do odpowiednich wymagań egzaminacyjnych, było uznane za równoważne z egzaminem praktycznym. Dodatkowym warunkiem nałożonym na MJE jest zapewnienie prawidłowego przebiegu takiego zaliczenia nie tylko zgodnie z wymaganiami egzaminacyjnymi, ale również z konwencją STCW, co oznacza także spełnienie wymagań w zakresie doboru właściwych egzaminatorów, którymi najczęściej są osoby z listy egzaminatorów Komisji. Zaświadczenie o zaliczeniu części praktycznej wystawia morską jednostką edukacyjną, która prowadziła szkolenie, i jest ono równoważne zaświadczeniu o zdaniu egzaminu praktycznego wystawianemu przez Komisję. Uzasadnione jest zatem twierdzenie, że na styku MJE– Komisja pełnione role mogą się przenikać i nie ma ostrego podziału kompetencji w całym zakresie prowadzonej działalności.

WNIOSKI

Utworzenie Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej przyczyniło się do uporządkowania systemu nadzoru nad szkoleniem i egzaminowaniem poprzez wskazanie obszarów procesu uzyskiwania kwalifikacji morskich, które zawierały elementy nieuporządkowanego nadzoru lub braku jednolitych kryteriów nadzoru, oraz promowania wprowadzenia dobrych praktyk w ramach procesu egzaminowania. Działania Komisji dopomogły w wykazaniu luk prawnych w systemie zdobywania kwalifikacji oraz odmiennych interpretacji obowiązujących wymogów ich uzyskiwania. Przez ciągły proces weryfikacji spełnienia wymagań dopuszczających do egzaminów i tym samym do uzyskiwania kwalifikacji Komisja prowadzi swoisty monitoring sytuacji prawnej w tym zakresie oraz rejestruje przypadki nieuregulowane w prawie lub wymagające interpretacji istniejącego prawa. Przez opracowanie zmiany przepisów w zakresie wymagań dla kandydatów na egzaminatorów oraz prowadzenie instruktaży dla członków zespołów egzaminacyjnych przyczyniła się do podniesienia znajomości konwencji STCW wśród osób zaangażowanych w proces szkolenia i uzyskiwania kwalifikacji „morskich”.

Współpraca z urzędami morskimi w tworzeniu prawa dotyczącego uzyskiwania kwalifikacji morskich z uwzględnieniem specyfiki polskiego rynku żeglugowego oraz zaktywizowanie wydziałów dokumentów marynarskich do udziału w procesie weryfikacji dokumentów osób ubiegających się o dopuszczenie do egzaminów i dzielenia się doświadczeniami w zakresie tego procesu doprowadziło do wprowadzenia spójnego systemu, opartego na jednolitych

kryteriach dopuszczania do egzaminów i uzyskiwania dokumentów kwalifikacyjnych po zdaniem egzaminie.

Realizacja egzaminów praktycznych poprzez opracowane we współpracy z morskimi jednostkami edukacyjnymi scenariusze przyczyniła się do wprowadzenia większego udziału szkoleń praktycznych na symulatorach w procesie zdobywania kompetencji i umiejętności do pracy na statkach morskich.

Komisja oddziałuje również na proces audytowania morskich jednostek edukacyjnych poprzez wychwytywanie przypadków niewłaściwego stosowania wymagań stawianych morskim jednostkom edukacyjnym odnośnie do szkoleń kwalifikacyjnych. Wszelkie stwierdzone przypadki niewłaściwie wydawanych zaświadczeń przez MJE, wątpliwości dotyczące zaliczania praktyki nadzorowanej oraz rejestracji osób uczestniczących w szkoleniach są podstawą do analizy sytuacji w MJE i sygnałem dla DTM w zakresie sprawowanego nad MJE nadzoru.

Komisja dokonuje stałego wysiłku w dążeniu do wyrównywania standardów zdawania egzaminów w dwóch ośrodkach. Analiza sposobu egzaminowania w Gdyni i Szczecinie, połączona z bieżącą wymianą doświadczeń pomiędzy tymi ośrodkami, prowadzi do sukcesywnego wyrównywania różnic w stopniu trudności przeprowadzanych egzaminów, utrzymania odpowiedniego poziomu egzaminów, gwarantującego wysoki stopień wyszkolenia kadr morskich, i ujednoczenia kryteriów dopuszczania do egzaminów, w tym uznawania praktyk pływania na różnych stanowiskach na statku.