

Nr 4 (11) lipiec - sierpień 2008

THE MARITIME WORKER

czasopismo marynarzy, stoczniovców i portowców



nasze
MORZE
Maritime Business Magazine



WYBRANE ZAGADNIENIA
USTAWY O PRACY
NA MORSKICH STATKACH
HANDLOWYCH

JAK ZOSTAĆ OPERATOREM
DYNAMICZNEGO
POZYCJONOWANIA
STATKU? CZ. 6

WYBRANE ASPEKTY
MIĘDZYNARODOWEGO
KODEKSU OCHRONY STATKU
I OBIEKTU PORTOWEGO - ISPS

JAK ZOSTAĆ MARYNARZEM CZ. 6

BERNHARD SCHULTE SHIPMANAGEMENT



Global Shipmanagement Services



The power of unity



DORCHESTER
ATLANTIC

Eurasia
EURASIA GROUP



HANSEATIC
SHIPPING



Bernhard Schulte Shipmanagement (Poland) Ltd.

Formerly Baltic Marine Gdynia Sp. z o.o

We have a place for you in our Team!

LPG, OIL, CHEMICAL, CONTAINER, BULK CARRIERS, and BUNKER SUPPLY VESSELS

The Bernhard Schulte Shipmanagement Group

- MASTERS
- CHIEF OFFICERS
- SECOND OFFICERS
- THIRD OFFICERS
- CHIEF ENGINEERS
- SECOND ENGINEERS
- THIRD ENGINEERS
- ELECTRICIANS



Bernhard Schulte Shipmanagement (Poland) Ltd.
27 Jana z Kolna Str, 81 354 Gdynia, Poland
Tel.: +48 58 66 11 661 Fax: +48 58 66 14 743
pl-csc-gdy-man@bs-shipmanagement.com

www.bs-shipmanagement.com

dodatek do miesięcznika



Wydawca

Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.

Redaktor prowadzący

Jakub Bogucki

bogucki@themaritimeworker.com

Reklamy

Dariusz Stenka

stenka@themaritimeworker.com

Adres redakcji

ul. Władysława IV 59/19

81-384 Gdynia

Telefon: (0 58) 62 11111

Faks: (0 58) 66 77 058

Opracowanie graficzne i DTP

Wojtek Rojek - www.rojo.pl

Autorzy

Jakub Bogucki, Przemysław Mrowiec,
Jerzy Puchalski, Piotr Radwański,
Bogusław Sokołowski, Adam Woźniczka

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności
za treść ogłoszeń i reklam. Materiałów
nie zamówionych nie zwracamy.

www.TheMaritimeWorker.com



Oddajemy do Państwa rąk wakacyjny numer naszego czasopisma. W bieżącym numerze zwracamy uwagę na bardzo ciekawy artykuł Jerzego Puchalskiego dotyczący majowej konferencji crewingowej, która odbyła się w Sopocie oraz wniosków dotyczących szybkich awansów, szkolenia oraz wypadków marynarskich.

Praca na morzu obecnie nie cieszy się takim zainteresowaniem wśród młodzieży jak kilka lat temu, dlatego powstało „Partnerstwo dla morza” promujące ten zawód. O Partnerstwie, sponsorowanych przez armatora Reederei Buss „Grupach Armatorskich” oraz studentach Akademii Morskiej w Szczecinie rozmawiamy z Prorektorem ds. nauczania Akademii

Morskiej w Szczecinie dr inż. Zbigniewem Szozdą.

Tzw. ustawa „żeglarska” o pracy na morskich statkach handlowych kryje wiele ciekawych z punktu widzenia marynarza zapisów. W oczekiwaniu na długo już zapowiadaną nowelizację tej ustawy Piotr Radwański omawia najważniejsze zapisy obecnie obowiązującej ustawy z 1991 roku.

A w numerze ponadto: „Jak zostać operatorem dynamicznego pozycjonowania cz. 6?”, dokończenie z poprzedniego numeru artykułu o kodzie ISPS, szósta i ostatnia już część cyklu „Jak zostać marynarzem?”.

Redaktor prowadzący
Jakub Bogucki

W NUMERZE M.IN.:

- | | |
|---|--|
| 4 Wiadomości marynarskie | 13 Jak zostać operatorem dynamicznego pozycjonowania statku? Cz. 6 |
| 6 Konferencja Lloyd's List; Manning and Training | 15 Wybrane aspekty Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statku i Obiektu Portowego - ISPS cz. 2 |
| 8 Wybrane zagadnienia ustawy o pracy na morskich statkach handlowych z 1991 roku. | 19 Nowy właściciel drobnicy Port Szczecin |
| 10 Jak zostać marynarzem cz. 6. Uzyskanie kwalifikacji oficerskich w dziale maszynowym | 20 Fairplay wziął Pomorze Zachodnie |
| | 21 Akademia Morska w Szczecinie, a trudna rzeczywistość |

Kolejne i archiwalne numery The Maritime Worker można zamawiać na stronie:
www.themaritimeworker.pl

DUŃCZYK LIKWIDUJE, POLACY TRACĄ PRACĘ

Rosnące ceny paliw i konkurencja tanich linii lotniczych znacząco zmniejszają konkurencyjność linii promowych, zwłaszcza linii „dalekiego zasięgu”.

Duński DFDS Seaways ogłosił likwidację od 1 września br. linii łączącej Norwegię z Wielką Brytanią (z Bergen, Haugesund i Stavanger do Newcastle). Armator próbował w ostatnich latach zwiększyć konkurencyjność linii, m.in. poprzez modernizację tonażu, jednak nie dało to oczekiwanych efektów.



W listopadzie 2006 roku ten sam armator zlikwidował połączenie na trasie Göteborg - Kristiansand - Newcastle podając podobne przyczyny. Wtedy to prom Princess of Scandinavia został sprzedany do Włoch, a w miejsce linii z Göteborga utworzono połączenie z Bergen, Haugesund i Stavanger do Newcastle, które obsługiwał prom Princess of Norway zakupiony specjalnie na tę potrzebę.

Armator DFDS znany jest z szybkiego „zwijania” interesu. Należy tutaj przytoczyć przykład połączenia z Gdańska do Trelleborga i Kopenhagi, które zostało zlikwidowane w 2003 roku zaledwie po 13 miesiącach działalności.

Likwidacja połączenia z Bergen, Haugesund i Stavanger do Newcastle oznaczać będzie zwolnienie ok. 270 osób załóg pływających oraz ok. 70 osób obsługi naziemnej. Zwolnienia dotkną także naszych rodaków, ponieważ na promach duńskiego przewoźnika od lat pracuje wielu z nich, zarówno w dziale hotelowym, jak i „na maszynie”.



KURSY DP NARESZCIE W POLSCE!

Studium doskonalenia Kadr Akademii Morskiej w Gdyni jako pierwsze w Polsce będzie prowadziło kursy na Operatorów Dynamicznego Pozycjonowania:

DP OPERATOR BASIC COURSE DP OPERATOR ADVANCED COURSE

Szkolenia będą prowadzone zgodnie z:
1. The Nautical Institute training standards,

2. IMCA M 117 Rev. I “The Training and Experience of Key DP Personnel”,

3. IMO MSC/Circ.738.

Ośrodek posiada akredytację The Nautical Institute.

Więcej informacji o tej ciekawej inicjatywie znajdziecie Państwo w kolejnym numerze The Maritime Worker.

OGÓLNOPOLSKI FINAŁ WIEDZY O MORZU

31 maja br. w Szczecinie odbył się ogólnopolski finał konkursu „Wiedzy o morzu”, w kategorii „Młodzież na morzu”, którego organizatorem była Liga Morska i Rzeczna. W konkursie uczestniczyła młodzież gimnazjalna i licealna z całej Polski. Finałiści wykazywali się wiedzą o polskiej gospodarce morskiej, stoczniach, armatorach i portach. Finał podzielony został na dwie części: I część - to test pisemny, który obejmował zagadnienia z zakresu wiedzy na temat polskiej gospodarki morskiej, twórców „Polski Morskiej”, ochrony środowiska morskiego oraz walorów turystycznych polskich rzek. Część druga (ustna) dotyczyła m.in.: geografii mórz Europy, Marynarki Wojennej, Polski na morzu, żaglowców świata oraz polskiej gospodarki morskiej. Nagrody podzielono na dwie kategorie: dla szkoły (Gimnazjum i Liceum) oraz indywidualne, dla najlepszego uczestnika konkursu. Główną nagrodą dla zwycięzców konkursu, były rejsy statkiem szkolnym Akademii Morskiej w Szczecinie i promem Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, a także puchary ufundowane przez Dowódcę Komendanta Akademii Marynarki Wojennej, Dowódcę 8 Flotylli Obrony Wybrzeża Marynarki Wojennej RP i dyrektora Polskiej Żeglugi Morskiej, a także medale, książki, albumy i gadżety związane z morzem.

Poziom wiedzy finalistów konkursu był na bardzo wysokim poziomie. Ku zdziwieniu „jury” konkursu największymi wiadomościami z zakresu polskiej gospodarki morskiej wykazywały się osoby, które mieszkają z dala od morza, najczęściej w środkowej i południowej Polsce. Zainteresowanie młodzieży problematyką morską w naszym kraju jest bardzo ogromne. Niestety, chęć posiadania większej oraz bardziej usystematyzowanej

wiedzy wynika z braku dostatecznej ilości „fachowych” materiałów prasowych, wydawnictw oraz publikacji, zwłaszcza w południowej Polsce, gdzie szkolni opiekunowie kół Ligii Morskiej i Rzecznej bazują na informacjach internetowych i ogólnoprasowych, nie zawsze do końca dokładnie sprecyzowanych i wyjaśnianych, a tym samym nie są w stanie przekazywać rzetelnej i fachowej wiedzy swoim podopiecznym. Miejmy nadzieję, że w przyszłym roku poziom wiedzy młodzieży będzie na jeszcze wyższym poziomie, a cenne nagrody zmotywują do pogłębiania swoich zainteresowań i przyczynią się do tego, by młodzież nie zapominała, że Polska ma swoje wspaniałe tradycje morskie i jej historia związana jest z morzem.

W kategorii Gimnazjum I miejsce zajęło Gimnazjum nr. 4 z Wołomina, miejsce II Gimnazjum publiczne ze Ścinawy, a miejsce III - I Społeczne gimnazjum z Zamościa. W kategorii Liceum, I miejsce przypadło I Liceum Ogólnokształcącemu z Nieszawy, II miejsce - I Liceum Ogólnokształcącemu z Kołobrzegu, natomiast III miejsce IV Liceum Ogólnokształcącemu z Bielska - Białej. W konkursie indywidualnym, w kategorii Gimnazjum I-miejsce zajęła Ismena Konarska z Gimnazjum Publicznego w Nieszawie, II miejsce - Izabela Bieleń z gimnazjum nr. 3 z Niska i III miejsce - Karolina Zdeb z I Społecznego Gimnazjum z Zamościa. W kategorii Liceum, I miejsce zajął Artur Kaczmarek z Liceum Ogólnokształcącego w Nieszawie, II miejsce Łukasz Luty z I Liceum Ogólnokształcącego nr. 3 z Niska, natomiast miejsce III Łukasz Szungit z Liceum Ogólnokształcącego w Nieszawie.

Przemysław K. Mrowiec

VIVERO UWOLNIONY

W piątek 16 maja w godzinach 16:00 - 19:00 dwa śródlądowe holowniki z Tczewa: Tygrys i Rekin, ściągnęły z władysławowskiej plaży holownik Vivero należący do gdańskiego Petrobalticu.

Kilka dni wcześniej holownik z siedmioma osobami załogi i siedmioma pracownikami serwisu platform wiertniczych opuszczał port we Władysławowie. Tuż za główkami uszkodzony został napęd jednostki (prawdopodobnie jednostka zeszła z toru wodnego), w wyniku czego Vivero zdryfował na

pobliską plażę, stając się w ten sposób największą atrakcją Władysławowa.

Na szczęście kadłub holownika nie został rozszczelniony, co dawało duże szanse na jego uratowanie. Finalnie Vivero został ściągnięty przez holowniki rzeczne, które mają odpowiednie zanurzenie.

Vivero trafił do stoczni remontowej Nauta w Gdyni, gdzie dokonano przeglądu kadłuba oraz zdemontowano uszkodzone śruby napędowe, które zostały zregenerowane.



R E K L A M A

18 KONTENEROWCÓW DLA MAERSK LINE

25 czerwca 2008 Maersk Line poinformował o podpisaniu kontraktu z Hyundai Heavy Industries na wyprodukowanie 18 kontenerowców w 2011 i 2012 roku. Każdy z statków będzie posiadał ładowność 4 500 TEU.

Statki zostały zaprojektowane, tak aby spełniać najwyższe wymagania bezpieczeństwa oraz opłacalności transportu dóbr w rejonach takich jak Morze Śródziemne, Afryka, Ameryka Łacińska. Dodatkowo każdy okręt wyposażony zostanie w system odzyskiwania ciepła. System może wykorzystywać ciepło z wydechu do napędzania statku lub do zasilania pokładowych urządzeń elektrycznych. Redukcja w zużyciu paliwa wpływa na zmniejszenie emisji spalin do środowiska. Po raz pierwszy azjatycka stocznia zainstaluje system odzyskiwania ciepła o takich rozmiarach i wydajności.

„Jesteśmy bardzo zadowoleni z tego zamówienia. Okręty te stanowią część programu odnowienia i rozwoju naszej floty,” skomentował Michel Deleuran, kierownik Sieci i Produktu Maersk Line.

THE DYNAMIC POSITIONING CENTRE

Training & Consultancy

- Induction, advanced and familiarisation courses
- All instructors/consultants have at least 5 years DP operational experience
- Courses use Kongsberg and Converteam (formerly Alstom) DP hardware & software
- Training facilities conveniently located in London, Singapore, Philippines and Brazil (Macaé)
- Onboard training and provision of expertise for DP operations
- DP trials and provision of expertise for DP operations
- DP trials and vessel audits
- Surveys and consultancy
- Technical Services covering FMEA's and Audits etc to IMCA standards
- Consultancy services available worldwide offices in Marine centre's London, Houston, Singapore

Vacancies for Additional Dynamic Positioning (DP) Instructors Worldwide

We are expanding and require additional DP Instructors worldwide. To apply you should possess an Unlimited Master Mariner's Certificate and a Dynamic Positioning Operator's Certificate (Issued by the Nautical Institute). You should have a minimum of 5 years experience of Dynamic Positioning operations; preferably on a variety of vessels.

The Dynamic Positioning Centre is a leading provider of Training and Consultancy in the field of Dynamic Positioning.

For further information about forthcoming DP training courses, please visit www.thedpcentre.com

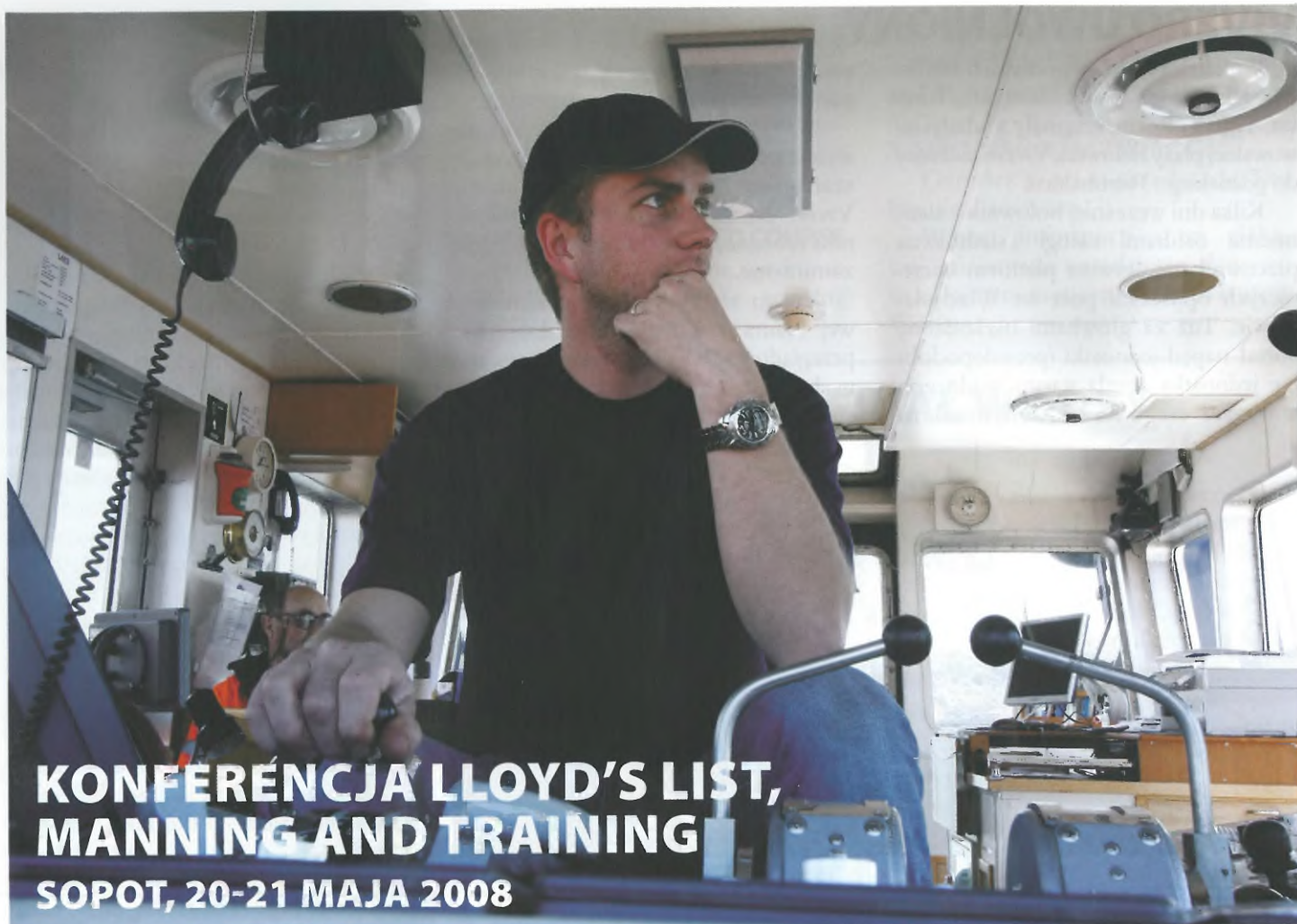
**THE
DYNAMIC
POSITIONING
CENTRE**

www.thedpcentre.com
t +44 (0) 20 7407 3131
e courses@thedpcentre.com



IMCA





KONFERENCJA LLOYD'S LIST, MANNING AND TRAINING

SOPOT, 20-21 MAJA 2008

Kolejna, 11. już konferencja Manning and Training zorganizowana przez LSM tym razem w Sopocie była jak zwykle ciekawa i jak zwykle... nie była wydarzeniem przełomowym. Tym co się natychmiast rzucało w oczy była skromna liczba uczestników. O ile pierwsze z konferencji tego typu grupowały ponad trzystu przedstawicieli świata żeglugi, tym razem było ich nieco ponad 110. Zważywszy, iż blisko 30 osób reprezentowało firmy polskie - liczba uczestników zagranicznych nie była imponująca.

Gdzie szukać przyczyn tak umiarkowanego zainteresowania?

Otóż porównując tematykę kolejnych konferencji trudno nie zauważyć, iż dyskutowane są podobne i od lat znane problemy, ale od lat tak znamienite forum nie znajduje ich radykalnego rozwiązania.

Oczywiście głównym tematem były braki kadrowe (te wymagają osobnego omówienia), ale przy okazji pojawił się inny, pochodny problem; spadek kwalifikacji rzeczywistych i pogarszające się statystyki dotyczące wypadkowości w żegludze.

Analiza szczegółowych danych dotyczących wypadków morskich dokonana na podstawie wiarygodnych statystyk Lloyd'a dowodzi, iż po imponującym spadku ich liczby na przestrzeni kilkunastu lat, od roku 2001 trend się odwrócił i obserwujemy stały, niepokojący ich wzrost. Zidentyfikowane zostały dwie podstawowe przyczyny takiego stanu rzeczy. Po pierwsze - rozpowszechnione systemy jakości i bezpieczeństwa oraz polityka transparentności prowadzona przez wiele czołowych firm spowodowały, iż znacznie większa liczba wypadków, nawet niewielkich, jest obecnie raportowana przez statki i ujęta w statystykach. W przeszłości wiele, zwłaszcza mniejszych wypadków nie trafiało do statystyk, przez co te miały mniejszą wartość i wiarygodność.

Zła wiadomość to ta, że braki kadrowe na rynku są obecnie równoważone przez przyspieszony awans oficerów. Skutkiem działania takiego systemu jest częstokroć awansowanie oficera, który posiada być może kwalifikacje formalne (dokumenty ukończenia odpowiednich kursów, szkoleń itd.), ale brak mu praktyki morskiej (tzw. opływania).

Jeden z prezydentów prowadzących odbywające się przed konferencją warsztaty zaprezentował interesujący wykres dokumentujący zachowanie się ludzi w okresie szkolenia i podjęcia pierwszej pracy. Otóż w miarę postępowania procesu nauczania szkolony zdaje sobie coraz bardziej sprawę ze swej niewiedzy; dopiero dalsze szkolenie, a zwłaszcza nabyta przez lata praktyka zawodowa daje mu niezbędne doświadczenie i pewność siebie poparte rzetelną wiedzą teoretyczną. Przedwczesny awans to działanie w najgorszym możliwym momencie: skutki mogą być opłakane zarówno dla awansowanego, jak i dla armatora.

Ponadto przedstawiono wyniki analizy 36 eksplozji na zbiornikowcach, jakie miały miejsce w czasie ostatnich kilku lat i stwierdzono, że w większości przypadków przyczyną było nieprzestrzeganie dobrych procedur już istniejących w firmie żeglugowej. Zatem konieczne jest, aby szkolenie dawało marynarzom również zrozumienie potrzeby przestrzegania procedur w celu zapobieżenia niepotrzebnym incydentom czy wypadkom.

Podstawową niedoskonałością Konwencji STCW 78/95 było przyzwole nie na szybszy awans młodych kadr bez zapewnienia im tak ważnej praktyki i doświadczenia. W ten sposób załatwiono (jak się okazało - chwilowo) jeden problem - brak kadr, ale z drugiej strony stworzono inny - niższy poziom ich kompetencji, czego dowodem są właśnie szybko rosnące statystyki wypadkowości.

Dzisiaj jednak bezpieczeństwo na morzu przestało być problemem wyłącznie przemysłu żeglugowego. Każdy wypadek morski, zwłaszcza łączący się ze śmiercią marynarzy lub zanieczyszczeniem środowiska staje się natychmiast przedmiotem zainteresowania mediów, przynosząc nieodwracalne szkody obrazowi tego przemysłu. Rozlew ropy o znacznych rozmiarach może w efekcie doprowadzić do upadku nawet dużego armatora.

Zatem kwestia podnoszenia, ugruntowania i weryfikacji rzeczywistych kompetencji marynarzy jest bardzo istotna. Czołowi armatorzy (zwłaszcza zbiornikowców, w przypadku których sprawy wypadkowości, a zwłaszcza ochrony środowiska stanowią kwestie najważniejsze), wprowadzają zaostrzone procedury naboru kadr, systemy weryfikacji wiedzy i umiejętności, czyli podejmują działania w dużej mierze sprowadzające się do kształcenia ustawicznego kadr.

Przykładem tego mogą być dwa systemy zaprezentowane na wspomnianych warsztatach: stworzony przez Teekay Shipping SCOPE oraz przez Intertanko - system TOTS.

Bez wątpienia Teekay Shipping jest pionierem na tym polu i rozwiązanie pod nazwą SCOPE (Seafarers Competence for Operational Excellence) opracowane i wprowadzone w życie przed kilku laty jest istotnie jedynym w swoim rodzaju. System ten został uznany przez DNV (jako jedyny, więc posiada akredytację klasyfikatora), a w roku 2005 zdobył nagrodę Lloyd's List (LL Training Award) oraz formułę elektroniczną.

Nazywany również „Systemem zarządzania kompetencjami” SCOPE zawiera narzędzia niezbędne do rekrutacji właściwych ludzi oraz sprawdzania ich kompetencji do pełnienia przypisanej funkcji na określonym typie statku i przed awansem na kolejne stanowisko. Takich mechanizmów nie ma w konwencji STCW, która zresztą z przyczyn oczywistych nie obejmuje również umiejętności dodatkowych, wymaganych przez poszczególne firmy żeglugowe.

System definiuje zakres kompetencji na poszczególne stanowiska, definiuje

kryteria konieczne do spełnienia przed awansem i definiuje ścieżkę awansową każdego oficera. Obejmuje szkolenie na statku i tzw. mentoring, właściwe praktyki, poprawia zaufanie do własnych umiejętności i rozwija umiejętność pracy zespołowej. Postępy szkolenia oceniane są w dużej mierze na programach komputerowych (CBA - Computer Based Assessment), a więc są bezstronne i obiektywne. Każdy marynarz ma swój dziennik (Training Record Book), a postępy w osiąganiu nowych kompetencji są rejestrowane w systemie elektronicznym (STA - Seagull Training Administrator). Zarówno zainteresowany, jak i armator mają więc możliwość bieżącej oceny postępów.

Opracowany w ramach Intertanko system TOTS (Tanker Officers Training Standards) powstał jako odpowiedź na wspomniane wcześniej zagrożenia (wadliwy system szkolenia, nasilenie błędów ludzkich, wzrastająca liczba wypadków, niejasne kryteria naboru i awansowania). Partnerami w pracach nad tym systemem były m.in. Warsash Maritime Academy, Malaysian Maritime Academy, firma Marlins.

Również w tym systemie marynarz zostaje wyposażony w dziennik szkolenia, a ocena wiedzy odbywa się przy pomocy komputera (CBA). Podobnie jak w SCOPE system TOTS obejmuje zarówno umiejętności zawarte w przepisach Konwencji STCW 78/95, jak i systemy operacyjne firmy, jej system zarządzania bezpieczeństwem, system jakości itd.

CBA zawiera ok. 2000 pytań pozwalających zweryfikować wiedzę marynarza, a każdy „dziennik” zawiera 18-20 sekcji (obszarów wiedzy), które podlegają weryfikacji. Zaliczenie poszczególnych sekcji łączy się z otrzymaniem odpowiedniego certyfikatu.

Osobną część systemu stanowią umiejętności związane ze specyfiką statku (Ship Specific Practical Simulator Verification/Training), które są nabywane na specjalistycznych kursach symulatorowych na lądzie. TOTS w obecnej postaci nie ma funkcji elektronicznych, a więc pod tym względem znacznie ustępuje SCOPE, ale można spodziewać się, że w najbliższych latach zostaną one opracowane.

Wydaje się, że systemy kształcenia ustawicznego (koniecznego ze względu na stały szybki rozwój techniki, technologii i organizacji przemysłu morskiego), jak również weryfikacji faktycznej wiedzy i umiejętności oficerów (ze względu na powyższe oraz na niedoskonały system szkolenia i wydawania świadectw ustanowiony konwencją STCW 78/95 itd.) nie mają alternatywy.

Wydaje się ponadto, iż przemysł żeglugowy wcześniej (na statkach takich np. jak ropowce, gazowce, chemikaliowce, jednostki off-shorowe), czy później (na innych) dojdzie do konkluzji, iż taki system powinien być powszechnie obowiązujący i powstanie pytanie czy nie powinien on stać się standardem światowej żeglugi - a więc na przykład częścią zmodyfikowanej konwencji STCW i/lub systemów jakości. Zwłaszcza, że już obecnie w wielu czołowych firmach żeglugowych elementy systemów zarządzania kompetencjami w formie szkoleniowej lub w wybranych obszarach (np. standardy rekrutacji) istnieją i stają się bardziej popularne.

Warto też, aby nasze szkolnictwo morskie zainteresowało się powyższym zawczasu, by w przyszłości lepiej odpowiedzieć na potrzeby rynku. ■

Jerzy Puchalski





WYBRANE ZAGADNIENIA USTAWY O PRACY NA MORSKICH STATKACH HANDLOWYCH Z 1991 ROKU.

W poprzednim numerze "The Maritime Worker" opisana została systematyka źródeł morskiego prawa pracy, zarówno na krajowym jak i międzynarodowym podwórku. Poniższy tekst stanowi rodzaj uzupełnienia poprzedniego, ale przede wszystkim uwaga została skupiona na bardzo istotnym akcie dla pozycji prawnej marynarzy - ustawie o pracy na morskich statkach handlowych z 1991 roku. Akt ten nazywany ustawą żeglarską uszczegóławia i uzupełnia kodeks pracy stanowiąc swoistą "księgę zasad prawa pracy śródownika marynarskiego". Jest to najbardziej szczegółowa regulacja wśród aktów powszechnych tzn. dotyczących każdej osoby, która podejmie pracę na morskim statku handlowym o polskiej przynależności. Charakter bardziej kazuistyczny mają regulaminy pracy i przebywania na statku wydawane przez armatorów, a regulujące takie szczegółowe kwestie, jak sposoby kompletowania załogi czy zasady spożywania alkoholu na statku w czasie wolnym od pracy. Mimo że pierwszeństwo nad aktami krajowymi mają konwencje międzynarodowe, ustawa żeglarska w art. 1 ust. 3 zastrzega jeden wyjątek od tej zasady: przepisy korzystniejsze dla pracownika niż postanowienia konwencji mają przed nią pierwszeństwo. Podobna reguła obowiązuje w powszechnym prawie pracy tzn. jeżeli umowa o pracę zawiera postanowienia mniej korzystne dla pracownika niż wynikające z przepisów prawa pracy, to postanowienia te z mocy art. 18 § 2 kodeksu pracy są nieważne. Sankcja nieważ-

ności nie dotyczy natomiast całej umowy, a jedynie tych postanowień, które są mniej korzystne. Zatem umowa o pracę jest ważna i na jej podstawie nawiązuje się stosunek pracy. Jedynie postanowienia mniej korzystne stają się nieważne z mocy prawa i na podstawie wspomnianej normy zostają zastąpione odpowiednimi przepisami prawa pracy (jest to tzw. zasada automatyzmu prawnego).

Ustawa żeglarska obejmuje swym zasięgiem stosunki pracy na morskich statkach handlowych o polskiej przynależności, z wyłączeniem jednostek uprawiających żeglugę w granicach morza terytorialnego (tj. 12 mil morskich od linii brzegu morskiego). Do tych statków, a także dla kwestii nie uregulowanych w ustawie, zastosowanie znajdują przepisy powszechnego ustawodawstwa pracy. Trzeba przyznać, że takich nieuregulowanych spraw jest sporo, gdyż ustawa żeglarska stanowi tylko o wycinku praw i obowiązków stron umowy pracowniczej. Wymienię tu m.in. powstanie stosunku pracy na statku (połączone z możliwością korzystania z pośrednictwa pracy), ustanie tego stosunku, czas pracy na statku czy urlopy wypoczynkowe i wyrównawcze.

Podstawową przesłanką do pozostawania w składzie załogi statku morskiego ("wpisu na listę załogi") jest stosunek pracy. Zatem jedyną drogą do wejścia w skład załogi handlowego statku morskiego jest umowa o pracę, która tworzy więź (stosunek pracy) pomiędzy armatorem (jest to podmiot, który uprawiając w swoim imieniu żeglugę statkiem własnym lub cudzym

zatrudnia na nim pracowników), a pracownikiem. Natomiast udział w składzie załogi innych statków niż handlowe nie musi się wiązać ze stosunkiem pracy. Na statkach używanych wyłącznie do celów naukowo-badawczych lub sportowych, czy na statkach pełniących specjalną służbę państwową (należą do nich m.in. statki szkolne, pilotowe, ratownicze czy celne) podstawą więzi między stronami mogą być bowiem pozapracownicze stosunki zatrudnienia (np. umowa o dzieło czy zlecenia). Jednak w tym przypadku prawa i obowiązki nie reguluje ustawa żeglarska czy kodeks pracy, a kodeks cywilny. Stosunek pracy powstaje na podstawie umowy o pracę na statku zawieranej na czas określony lub na czas określonej podróży morskiej ("umowa o pracę na podróż statku"). Umowa powinna być zawarta na piśmie, a jeżeli nie została, armator powinien niezwłocznie potwierdzić pracownikowi pisemnie rodzaj umowy i jej treść. W niektórych przypadkach, głównie w rybołówstwie, podstawą stosunku pracy na statku może być także spółdzielcza umowa o pracę, regulowana - w sprawach nie objętych ustawą żeglarską - prawem spółdzielczym. Stosunek pracy przewiduje dwie fazy zatrudnienia: zatrudnienie na statku na czas podróży morskiej i pozostawania w rezerwie.

Załogę statku morskiego stanowią pracownicy wpisani na listę załogi danego statku, wystawioną przez armatora. Wpisanie pracownika na listę załogi dokonuje się najpóźniej w chwili wyjścia statku w morze. Pracownikiem jest osoba pozo-

stająca z armatorem w stosunku pracy na statku - przede wszystkim - marynarz lub rybak, tj. osoba posiadająca morskie kwalifikacje zawodowe, stwierdzone zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie kodeksu morskiego. Pracownikiem, a w efekcie członkiem załogi statku może być także inna osoba, niebędąca marynarzem lub rybakim, lecz posiadająca niezbędne kwalifikacje zawodowe - np. fachowy pracownik służby zdrowia, muzyk na promie, kelner. Biorąc pod uwagę pełnione funkcje w skład załogi wchodzi: kapitan, oficerowie i członkowie załogi pełniący funkcje nieoficerskie. W ustawie z 1991 roku wprowadzono możliwość zatrudniania na statkach o polskiej przynależności obcokrajowców. Istnieje jednak pewne ograniczenie wynikające z tego, iż na statkach niestanowiących polskiej własności, które czasowo uzyskują polską przynależność, kapitanem musi być obywatel polski. Członkami załogi mogą być także kobiety z ograniczeniami, co do wykonywania określonych prac wynikających z prawa pracy (oraz rozporządzenia Rady Ministrów z 1996 r. w sprawie wykazu prac wzbronionych kobietom), a także małoletni, którzy nie ukończyli 18 roku życia, zatrudnieni na statkach w celu nauki zawodu.

Jednym z zasadniczych dokumentów każdego członka załogi jest książeczka żeglarska, która stanowi niezbędny wymóg zatrudnienia na statku. Można ją wystawiać także osobom niebędącym marynarzami lub rybakami. Książeczka żeglarska pełni wiele ważnych funkcji, od dowodu tożsamości, poprzez rodzaj stale aktualizowanego świadectwa pracy i świadectwa lekarskiego, aż do dokumentu uprawniającego do przekroczenia granicy zbliżonego do paszportu (jednakże go nie zastępuje). Zważywszy na charakter pracy marynarza, ta ostatnia rola jest bardzo istotna. Istnieje bowiem uprawnienie kon-

wekcyjne, dające marynarzowi możliwość powrotu do kraju wystawienia książeczki żeglarskiej, nawet rok po utracie jego ważności. Prawo polskie nie wprowadza w tym przypadku żadnego ograniczenia terminowego. Marynarz ma także prawo wstępu na podstawie tego dokumentu na terytorium każdego państwa - strony konwencji, dla czasowego pobytu na lądzie podczas postoju statku w porcie, a także gdy stara się o zaokrętowanie lub przejeżdża przez terytorium danego kraju tranzytem, w celu zaokrętowania w innym kraju lub repatriacji. Książeczki żeglarskie wystawia dyrektor urzędu morskiego, a za granicą polski urząd konsularny. Zatrudnienie na statku osoby nieposiadającej tego dokumentu jest wykroczeniem karanym grzywną. Szczegółowe zasady dotyczące wydawania książeczek żeglarskich jak również wzór dokumentu reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 2003r. w sprawie książeczek żeglarskich i opłat za ich wystawianie.

Ustawa żeglarska reguluje istotną kwestię dotyczącą składu załogi statku, stanowiącą o bezpieczeństwie żeglugi. Zgodnie z art. 20 statek powinien posiadać załogę, której liczebność i kwalifikacje zawodowe, a także warunki zdrowotne zapewniają bezpieczną i higieniczną pracę, prawidłową obsługę załogi i pasażerów oraz umożliwiają przestrzeganie przepisów o czasie pracy na statku. Armatorem w uzgodnieniu ze związkami zawodowymi określa liczebną i zawodową skład załogi statku. W ostatnich latach pojawiła się tendencja do zmniejszania obsad załogowych, która może doprowadzić do zagrożenia bezpieczeństwa morskiego i do sprzecznej z zasadami prawa pracy nadmiernej eksploatacji załogi. W Polsce dokumentem stwierdzającym skład załogi niezbędny dla bezpieczeństwa statku uprawiającego żeglugę międzynarodową jest certyfikat

bezpieczeństwa obsługi statku, wydawany przez dyrektora urzędu morskiego. Także związki zawodowe dążą do zapewnienia należytej obsady na statkach. Nie jest to łatwa walka, bowiem rozwój techniki sprzyja oszczędnościowym działaniom armatorów. Zjawiskiem normalnym jest obecnie kilkusobowa załoga nawet na bardzo dużych statkach. Nową tendencją jest łączenie funkcji i trzeba się liczyć z tym, że załogi będą coraz mniej liczne, a tradycyjne podziały na załogę pokładową i maszynową staną się anachronizmem.

W powyższym artykule opisano tylko niektóre zagadnienia ustawowe, natomiast większość została zasygnalizowana.

Ustawa o pracy na morskich statkach handlowych już od kilku lat poddawana jest obróbce techniczno-legislacyjnej, której efekt w postaci nowej ustawy ma zachęcić polskich armatorów do powrotu pod rodzimą banderę. Projekt nowej ustawy żeglarskiej jest już po konsultacjach ze związkami zawodowymi, które nie były łatwe w związku z wprowadzeniem wielu regulacji korzystnych dla armatorów. Jednakże, co należy podkreślić, że modyfikacja ustawy nie narusza fundamentalnych praw pracowniczych. Bardziej szczegółowe informacje dotyczące zmian, przybliżonego czasu wejścia w życie ustawy oraz celu jej wprowadzenia zostaną przedstawione w następnym wydaniu "The Maritime Worker". ■

Piotr Radwański

Wykaz źródeł:

Kodeks pracy z 1974 r. z dalszymi zmianami;
Ustawa o pracy na morskich statkach handlowych z 1991 r. z dalszymi zmianami;
Jan Łopuski, Prawo Morskie, t. II, Prawo żeglugi morskiej, Bydgoszcz 1997;
Jerzy Młynarczyk, Prawo Morskie, Gdańsk 2002.



JAK ZOSTAĆ MARYNARZEM CZ. 6

UZYSKANIE KWALIFIKACJI OFICERSKICH W DZIALE MASZYNOWYM



W szóstej i zarazem ostatniej części cyklu „Jak zostać marynarzem” zajmiemy się uzyskaniem kwalifikacji oficerskich w dziale maszynowym i elektrycznym. Zapotrzebowanie armatorów na oficerów mechaników i elektryków w ostatnim czasie wyraźnie wzrasta, a co się z tym wiąże wzrasta również wysokość wynagrodzeń.

W dziale maszynowym ustala się następujące stanowiska:

- Oficera mechanika wachtowego,
 - Drugiego oficera mechanika,
 - Starszego oficera mechanika,
- oraz następujące dyplomy:
- Dyplom oficera mechanika,
 - Dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej,
 - Dyplom drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3.000 kW,
 - Dyplom drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3.000 kW i powyżej,
 - Dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3.000 kW,
 - Dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3.000 kW i powyżej.

Aby uzyskać dyplom oficera mechanika wachtowego wymagane jest posiadanie:

- świadectwa motorzysty wachtowego,
- ochrony p-poż stopnia wyższego,
- pierwszej pomocy medycznej.

Wymogi dotyczące uzyskania dyplomu oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej:

- posiadanie świadectwa ratownika morskiego,
- świadectwa ochrony p-poż stopnia wyższego,
- świadectwa pierwszej pomocy medycznej,
- ukończenie uczelni morskiej na kierunku mechanicznym, posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej oraz złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym lub
- ukończenie nauki w zakresie budowy i eksploatacji siłowni okrętowych w ośrodku szkoleniowym, posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej oraz złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym lub
- posiadanie dyplomu elektroautomatyka okrętowego, 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszyno-

wym oraz 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku motorzysty wachtowego na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym oraz złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym lub

- ukończenie uczelni technicznej o specjalności budowa maszyn lub budowa i eksploatacja siłowni okrętowych, posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej w dziale maszynowym, w tym 6-miesięcznej praktyki udokumentowanej w dzienniku praktyk oraz złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym lub

- ukończenie szkoły w zakresie budowy, eksploatacji, obsługi, remontów maszyn i urządzeń okrętowych lub siłowni okrętowych, posiadanie świadectwa motorzysty wachtowego, 18-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej w dziale maszynowym na stanowisku motorzysty wachtowego, ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym oraz złożenie egzaminu na poziomie pomocniczym lub

- posiadanie dyplomu oficera wachtowego, świadectwa motorzysty wach-



towego oraz 24-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej w dziale maszynowym na stanowisku motorzysty wachtowego, ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym oraz złożenie egzaminu na poziomie pomocniczym lub

- posiadania świadectwa motorzysty wachtowego posiadanie 24-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej w dziale maszynowym, w tym 6-miesięcznej praktyki udokumentowanej w dzienniku praktyk oraz złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym.

Do uzyskania dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3.000 kW niezbędne jest posiadanie dyplomu oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej oraz 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej na stanowisku oficera mechanika wachtowego oraz ukończenie szkolenia i złożenie egzaminu. Jednakże obowiązek ukończenia szkolenia nie dotyczy absolwentów uczelni morskich oraz absolwentów uczelni kształcących

w specjalności mechanika i budowy siłowni okrętowych, a także ośrodków szkoleniowych kształcących na poziomie zarządzania.

Do uzyskania dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3.000 kW i powyżej wymagane jest:

- posiadanie dyplomu oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, 18-miesięcznej praktyki pływania na statkach o mocy maszyn 3.000 kW i powyżej oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania,

- posiadanie dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3.000 kW, 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficera mechanika wachtowego na statkach morskich o mocy maszyn głównych 3.000 kW oraz ukończenie szkolenia i złożenie egzaminu na poziomie zarządzania.

Ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym nie dotyczy osób, które ukończyły kierunek mechanika i budowa maszyn na uczelniach morskich, absolwentów o specjalności mechanika i budowa siłowni okrętowych oraz ab-

solwentów ośrodków szkoleniowych kształcących co najmniej na poziomie zarządzania.

Aby uzyskać dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3.000 kW wymagane jest:

- posiadanie dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3.000 kW, 18-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i zdanie egzaminu,

- posiadanie dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3.000 kW i powyżej, w tym 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej na stanowisku drugiego oficera mechanika.

Ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym nie dotyczy osób, które posiadają zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożeniu egzaminu na poziomie zarządzania.

Do uzyskania dyplomu starszego oficera mechanika na statkach o mocy

maszyn głównych 3.000 kW i powyżej wymagane jest:

- posiadanie dyplomu II oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3.000 kW i powyżej, 18-miesięcznej praktyki pływania na statkach o mocy maszyn głównych 3.000 kW i powyżej na stanowisku drugiego oficera, a także ukończenie szkolenia i złożenie egzaminu, w tym przypadku 6 miesięcy wymaganej praktyki może być zastąpione praktyką pływania na stanowisku starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3.000 kW,

- posiadanie dyplomu starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3.000 kW, 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 3.000 kW i powyżej na stanowisku drugiego oficera mechanika oraz ukończenie szkolenia i złożenie egzaminu na ten dyplom.

UZYSKANIE KWALIFIKACJI W DZIAŁE MASZYNOWYM – specjalność elektryczna.

W związku z intensywnym zapotrzebowaniem na oficerów elektroautomatyków okrętowych przedstawiamy możliwości uzyskania kwalifikacji o specjalności elektrycznej.

Do uzyskania dyplomu elektroautomatyka okrętowego wymagane jest posiadanie:

- świadectwa ratownika morskiego, ochrony pożarowej stopnia wyższego oraz pierwszej pomocy medycznej. Ponadto:

- ukończenie uczelni morskiej na kierunku elektrotechnika w specjalności elektroautomatyka okrętowa oraz posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale maszynowym,

- ukończenie uczelni technicznej na kierunku elektrotechnicznym, elektronicznym lub telekomunikacyjnym oraz dodatkowo posiadanie 18-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale maszynowym, ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na ten dyplom,

- posiadanie wykształcenia średniego zawodowego w zakresie elektrycznym lub elektrotechnicznym i dodatkowo 24-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach morskich, ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na ten dyplom,

- posiadanie 30-miesięcznej praktyki pływania jako członek załogi maszynowej, ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na ten dyplom.

Podczas ubiegania się o dyplom elektroautomatyka okrętowego 1/3 praktyki pływania może być zastąpiona udokumentowaną praktyką przy budowie lub remontach okrętowych urządzeń elektrycznych w warsztatach lub stocznicach.

Ceny kursów dla mechaników wachtowych oraz dla elektroautomatyków prowadzonych w Ośrodku Szkoleniowym Akademii Morskiej w Gdyni:

Kurs dla starszych mechaników - 2.500,- zł.

Kurs II kl. mechaników - 4.500,- zł.

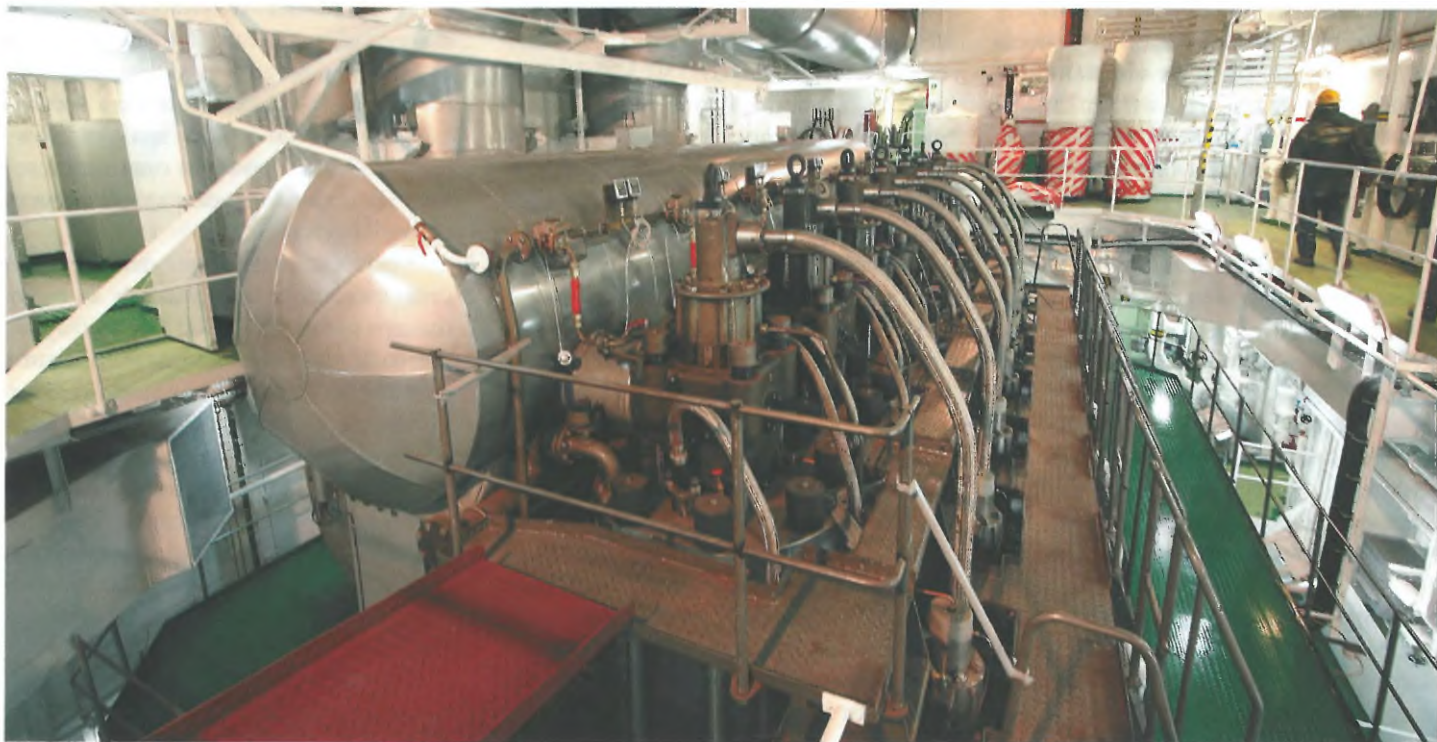
Kurs II kl. mechaników po WSM - 2.400,- zł.

Kurs elektroautomatyków - 4.000,- zł.

Kurs dla mechaników wachtowych - 5.000,- zł

Na niektórych statkach możemy zetknąć się ze stanowiskiem czwartego mechanika. Z reguły we współczesnej flocie handlowej nie ma już takiego stanowiska. W ubiegłych latach, kiedy siłownie statkowe nie były przystosowane do obsługi bezwachtowej, czwarty mechanik pełnił funkcję oficerską i pełnił wachtę odciążając tym samym starszego mechanika. Obecnie „Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 lutego 2005r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy” nie przewiduje takiego stanowiska w dziale maszynowym. Jednakże w wykazie odpowiednich świadectw uznawanych na podstawie procedury określonej w art. 18 ust. 3 dyrektywy 2001/25/WE w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy niektóre państwa m.in.: Filipiny i Bułgaria uznają takie stanowisko. Wiąże się to zapewne z wyszkoleniem lub odbyciem praktyki, za nim dana osoba zacznie pełnić funkcje oficera mechanika wachtowego. ■

Przemysław K. Mrowiec



JAK ZOSTAĆ OPERATOREM DYNAMICZNEGO POZYCJONOWANIA STATKU? CZ. 6



W kolejnych częściach artykułów o DP będziemy starali się przybliżyć Państwu nie tylko specyfikę pracy na wybranych typach statków specjalistycznych, ale także ograniczenia systemu dynamicznego pozycjonowania, które mogą doprowadzić do sytuacji awaryjnych.

Czujniki siły i kierunku wiatru

Jak wspomniano wcześniej, jedną z części składowych systemu DP są systemy referencyjne mierzące parametry panujących warunków zewnętrznych. Zaliczają się do nich mierniki prędkości wiatru, które mają zapewnić systemowi ciągłe monitorowanie jego siły i kierunku. Zmiany tych dwóch parametrów kompensowane są odpowiednimi nastawami sterów strumieniowych i pędników azymutalnych w celu precyzyjnego utrzymywania statku na zadanej pozycji.

Czujniki prędkości wiatru lub anemometry montowane na statku z systemem DP są zdublowane. Umieszcza się je zwykle na pokładzie pelengowym po każdej z przeciwnych burt. Na platformach pływających lub tankowcach typu „shuttle tankers” ich lokalizacja może być odmienna z racji specyfiki konstrukcyjnej kadłuba. Dublowanie

tych sensorów pozwala operatorowi na wybór jednego z nich, który mierzy panujące warunki atmosferyczne bardziej dokładnie. Lokalizacja sensorów może być na różnych wysokościach masztów lub na przeciwnych końcach statku.

Przykładem jednego z takich urządzeń jest: „Ultrasonic Wind Sensor” pokazany na fotografii 1.1.



Fot. 1.1. Czujnik siły i kierunku wiatru używany w systemach DP. Źródło 2.

Problemy z pomiarem rzeczywistej siły i kierunku wiatru, tym samym z wypracowaniem właściwej nastawy dla urządzeń napędowych, powstają wtedy, gdy czujniki te zasłonięte są przez części wyposażenia statku lub instalacji wiertniczej, w sąsiedztwie której utrzymywana jest pozycja DP.

Najbardziej niekorzystną sytuacją jest sąsiedztwo platformy o podstawie ażurowej. Czujniki wiatru osłonięte przez górne elementy platformy wystawione są na działanie mniejszej siły wiatru, a kadłub poddany jest całym polem nawiewu rzeczywistej siły wiatru przedostającej się przez konstrukcje ażurowe platformy. Sytuację taką przedstawia fotografia 1.2.

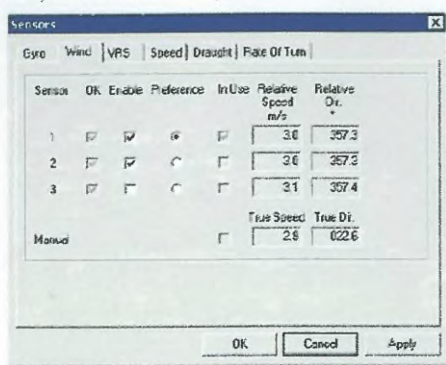


Fot. 1.2. Platforma typu „Jack-up” osłaniająca czujniki siły kierunku wiatru statku utrzymującego się na DP. Źródło 1.

System DP odczytuje kierunek i siłę wiatru, która nie jest rzeczywistą siłą działającą na kadłub statku. Różnicę tę system przyjmie jako działanie prądu pływowego i będzie kompensował większymi nastawami urządzeń napędowych. Jedną z najbardziej niebezpiecz-

nych sytuacji jest lądowanie helikoptera na lądowisku statku specjalistycznego, tankowca lub instalacji pływającej, utrzymującej pozycję systemem DP, gdzie czujniki wiatru narażone są na silny strumień powietrza generowany przez obracające się wirniki helikoptera.

Jeśli czujniki wiatru nie zostaną odizolowane od systemu DP przed lądowaniem helikoptera zostanie wypracowana fałszywa nastawa urządzeń napędowych, podobnie jak dla krótkotrwałego szkwału. Statek z aktywnym DP, wykona niekontrolowane zejście z zadanej pozycji tzw. „DRIVE-OFF”. By uniknąć takiej sytuacji operator izoluje czujniki wiatru na konsoli DP. Na rys.1.1 pokazano odpowiednie menu pozwalające na izolację czujników wiatrowych.



Rys. 1.1 Menu oprogramowania DP pozwalające na izolację, załączenie i wybór preferowanego sensora siły i kierunku wiatru. Źródło 3.

Zdarza się, że podczas lądowania helikoptera koniecznym jest przerwanie innych operacji i prac podwodnych, by uniknąć konsekwencji niekontrolowanego zejścia statku z zadanej pozycji.

Zalecane odizolowanie wszystkich czujników siły wiatru w przypadku znajdowania się na pozycji DP w sąsiedztwie platform o konstrukcji ażurowej musi być monitorowane bez przerwy.

W przypadku nagłej zmiany siły lub kierunku wiatru wystąpi niekontrolowany „DRIVE-OFF” z zadanej pozycji.

Należy pamiętać, że po odizolowaniu odczytu wskazań sensorów wiatru, procesor urządzenia DP wciąż przechowuje w pamięci parametry siły i kierunku wiatru przed ich odłączeniem, wypracowując matematyczny model statku na bazie nieaktualnych już danych. W przypadku ponownego włączenia sensorów wiatru do odczytu danych, może dojść do kompensacji zmiany parametrów meteorologicznych i znowu będziemy mieli do czynienia z niekontrolowanym „DRIVE-OFF”.

Pływ czy prąd?

Chociaż wektor kierunku i siły prądu pokazywany jest w oknie „PosPlot”, trzeba sobie uzmysłwić, że nie jest to rzeczywista prędkość i kierunek tej siły działającej na kadłub statku jeśli nie mamy zamontowanych dodatkowych, zintegrowanych z systemem DP mierników tych parametrów. To, co pokazuje system DP na konsoli jako kierunek i prędkość prądu, to nic innego jak różnica pomiędzy pozycją przewidywaną, a pozycją aktualnie wypracowaną. Wektor prądu zawierać będzie wszystkie rezydentne błędy zliczeniowe systemu DP.

Nowsze generacje i oprogramowanie systemów DP posiada funkcję „Quick Current Update”. Jeśli nasz system zaopatrzony jest w takie narzędzie, pozwoli to nam na przyspieszenie procesu budowania matematycznego modelu statku i skrócenie wyliczeń kierunku i siły prądu w limitowanej jednostce czasu. Ta funkcja przydaje się w rejonach, gdzie występują silne prądy pływowe i ich częste zmiany kierunku wraz z prędkością. Dokładność określenia siły i kierunku prądu jest odwrotnie proporcjonalna do okresu czasu potrzebnego na wypracowanie modelu matematycznego.

Pomiar przechyłów i podnoszenie ciężkich ładunków

Do wypracowania modelu matematycznego potrzebne są także parametry kąta przechyłów bocznych i wzdłużnych. Niedokładne pomiary tych kątów przyjmowane są przez system DP jako błędy pozycji DP.

Informacje o przechyłach bocznych i wzdłużnych dostarczają czujniki Vertical Reference Unit lub Vertical Reference Sensor (VRU/VRS). Najprostsze czujniki mierzą jedynie wartość kąta wyżej wymienionych przechyłów, a te bardziej kompleksowe, zwane Motion Reference Unit (MRU), mierzą dodatkowo przyspieszenie przy nurzaniu statku. Chociaż pomiar przyspieszenia przy nurzaniu statku nie jest parametrem niezbędnym do poprawnego funkcjonowania całego systemu DP, to znajduje on zastosowanie przy operacjach z dzwonem nurkowym, akcjach gaśniczych z wykorzystaniem działek wodnych oraz operacjach przeładunkowych ciężkich elementów konstrukcyjnych instalacji wiertniczych i sprzętu.

Operacje przeładunkowe ciężkich elementów konstrukcyjnych zakłócają poprawne utrzymywanie statku na pozycji DP i powodują niekontrolowane przemieszczanie się „DRIVE-OFF” w kierunkach wzdłużnych statku. ■

Bogusław Sokołowski

Bibliografia:

1. Zbiory własne autora.
2. Installation Manual Gill Instruments Ultrasonic Wind Sensor with Heating.
3. Operator Reference Manual Kongsberg SDP. Wersja 6.2., maj 2006.



Fot. 1.3. Umieszczenie czujników siły i kierunku wiatru z dala od lądowiska helikoptera pozwala zminimalizować ich błędne wskazania. Źródło 1.

WYBRANE ASPEKTY MIĘDZYNARODOWEGO KODEKSU OCHRONY STATKU I OBIEKTU PORTOWEGO - ISPS CZ. 2 (INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY)



AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM, AIS (ang. System Automatycznej Identyfikacji).

System AIS zapewnia automatyczną wymianę danych, przydatnych do uniknięcia kolizji między statkami oraz identyfikuje statek dla brzegowych systemów nadzorujących ruch statków. Według zaleceń IMO system AIS powinien być zainstalowany na wszystkich statkach o pojemności brutto powyżej 300 oraz na wszystkich statkach pasażerskich. Obecnie jest zainstalowany na ponad 40 000 statków.

System AIS był pomysły jako narzędzie identyfikacji statków przez stacje nadzorujące ruch w miejscach o dużym natężeniu ruchu - VTS.

Po 2001 roku, w ramach akcji przeciwko terroryzmowi, po wprowadzeniu Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statku i Obiektu Portowego (ISPS) włączono AIS do wymagań.

Wraz z upowszechnianiem się AIS powstały serwisy internetowe (<http://www.aislive.com>; <http://www.vesseltracker.com>) pokazujące dane AIS z niektórych stacji nabrzeżnych. Po pewnym czasie podniosły się głosy, że nieograniczony dostęp do danych może naruszać tajemnicę handlową i pozwalać terrorystom i piratom na

śledzenie ruchu statków. Według ostatnich zaleceń AIS powinien być stale włączony, ale kapitan jednostki może podjąć decyzję o jego wyłączeniu.

System AIS dostępny w internecie chwałą np. piloci Kanału Kilońskiego, jednak pytani o aspekt bezpieczeństwa i Kodeks ISPS wyrażają swoje obawy mając na względzie ogólny dostęp do kluczowych informacji o ruchu, ładunku, ilości załogi i portu docelowego praktycznie każdego statku towarowego.

W tym miejscu możemy przytoczyć zasady certyfikacji systemów ochrony statków stosowane przez PRS. Informacje te są bardzo przydatne dla kapitanów i armatorów statków.

ZASADY CERTYFIKACJI SYSTEMÓW OCHRONY STATKÓW INFORMACJE DLA ARMATORÓW wg PRS (aktualizacja: kwiecień 2006)

Oprócz innych zadań wykonywanych na rzecz administracji morskich wielu krajów, PRS S.A. oferuje armatorom certyfikację systemów ochrony statków zgodnie z wymaganiami Międzynarodowego kodeksu ochrony statku i obiektu portowego (Kodeks ISPS).

Kodeks ISPS zobowiązuje od 1 lipca 2004 r. następujące typy statków uprawiających żeglugę międzynarodową:

- statki pasażerskie, w tym pasażerskie

jednostki szybkie,

- statki towarowe o pojemności brutto 500 i większej, w tym towarowe jednostki szybkie,
- platformy wiertnicze.

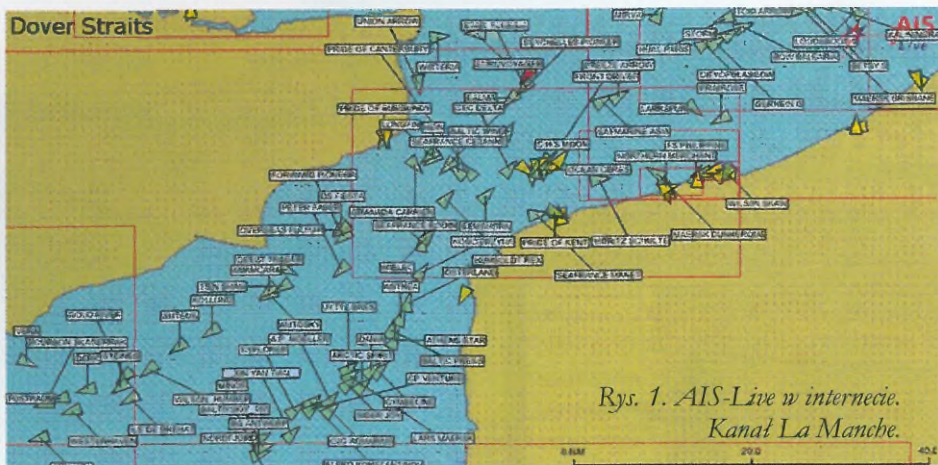
Za opracowanie, wdrożenie i utrzymanie systemu zarządzania ochroną odpowiedzialny jest armator (patrz definicja poniżej).

Zadaniem PRS S.A. w tym zakresie jest:

- bezstronna ocena i zatwierdzenie Planu Ochrony Statku wraz z Oceną stanu ochrony statku,
- obiektywne przeprowadzenie auditu na statku,
- wystawienie odpowiedniego certyfikatu,
- ciągłe doskonalenie kwalifikacji personelu PRS biorącego udział w procesie certyfikacji.

Zadania te osiągane są przez:

- prowadzenie procesu certyfikacji w oparciu o skuteczne metody,
- zapewnienie tradycyjnej dla PRS bezstronności ocen przy pełnym poszanowaniu tajemnic klientów oraz zachowaniu poufności spostrzeżeń i wniosków,
- utrzymanie osobistej dyscypliny i odpowiedzialności personelu przeprowadzającego certyfikację, okresowe szkolenie i doksztalcenie auditorów ISPS.



Rys. 1. AIS-Live w internecie.
Kanał La Manche.

PROCES CERTYFIKACJI ISPS OKREŚLENIA

Armator - właściciel statku lub jakiegokolwiek organizacja albo zarządca lub czarterujący statek, przejmująca od właściciela odpowiedzialność i wszelkie obowiązki związane z eksploatacją statku oraz pełny zakres odpowiedzialności przewidziany w Kodeksie ISPS.

Administracja - rząd państwa, którego banderę statek nosi.

Organizacja uznana (RSO) - organizacje uznane przez administrację do zatwierdzania Planu Ochrony Statku, przeprowadzania auditów i wydawania w jej imieniu Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku.

Plan Ochrony Statku - oznacza plan, stworzony dla zapewnienia stosowania na statku środków, zaprojektowanych dla ochrony osób na statku, ładunku, jednostek transportu ładunku, zasobów statkowych lub statku przed ryzykiem wystąpienia zdarzenia naruszającego bezpieczeństwo.

System ochrony statku - struktura organizacyjna, podział odpowiedzialności i uprawnień, procedury i zasoby umożliwiające zarządzanie systemem ochrony.

Audit certyfikacyjny - pełna weryfikacja systemu ochrony statku oraz technicznych środków ochrony na zgodność z Kodeksem ISPS i zatwierdzonym Planem ochrony. Audit ma na celu wydanie Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku.

Audit pośredni - okresowe badanie mające na celu upewnienie się, że system ochrony statku funkcjonuje skutecznie i pozostaje w stanie zadowalającym do zamierzonej eksploatacji statku. Fakt przeprowadzenia auditu potwierdzany jest na certyfikacie.

Audit odnowieniowy - pełne, ponowne badanie systemu ochrony statku, które prowadzi do wydania nowego Międzynarodowego Certyfikatu

Ochrony Statku. Przeprowadzany jest w okresie nieprzekraczającym 5 lat od daty wystawienia certyfikatu.

Audit dodatkowy - ocena skuteczności przeprowadzanych działań korygujących w odniesieniu do dużych niezgodności, niezgodności lub zmian wprowadzonych w Planie Ochrony Statku. Audit może mieć również na celu konieczność szerszego zbadania wybranych fragmentów lub całości funkcjonującego systemu ochrony statku oraz ustalenia działań korygujących.

Niezgodność - niespełnienie wymagania, które może prowadzić do pogorszenia stanu ochrony statku, ludzi lub ładunku, ale nie narusza zdolności statku do działania na poziomach ochrony 1-3.

Niezgodność duża - niespełnienie wymagania, które może prowadzić do poważnego pogorszenia stanu ochrony statku, ludzi lub ładunku i narusza zdolność statku do działania na poziomach ochrony 1-3. Brak skutecznego i systematycznego wdrażania wymagań Kodeksu ISPS jest uznawany za niezgodność dużą.

Spostrzeżenie - uchybienie, nie będące niezgodnością, poparte obiektywnym dowodem.

Obiektywny dowód - jakościowe lub ilościowe informacje, zapisy lub oświadczenia mające związek z elementami wdrożonego systemu ochrony statku, które bazują na obserwacjach, pomiarach lub badaniu i które mogą być weryfikowane.

Niesprawność techniczna - usterka lub błąd w działaniu technicznych środków ochrony.

Zgłoszenie do certyfikacji

Do certyfikacji może być zgłoszony udokumentowany w postaci Planu Ochrony Statku i wdrożony system ochrony statku, zgodny z wymaganiami Kodeksu ISPS, co oznacza, że:

- istnieje wystarczająca ilość obiektywnych dowodów dokumentujących funkcjonowanie systemu,
- przeprowadzono audyty wewnętrzne.

Armator zainteresowany certyfikacją powinien skontaktować się z Centralą PRS lub jedną z Placówek PRS, gdzie uzyska niezbędne informacje i wypełnić formularz zgłoszenia dostępny w Internecie (patrz: www.prs.pl - obszary działalności - certyfikacja ISPS - formularz, zgłoszenia). Po analizie zgłoszenia PRS przygotowuje i przekazuje Armatorowi potwierdzenie zlecenia lub umowę o certyfikację i nadzór nad systemem ochrony statku.

Ocena dokumentacji

Armator przekazuje do PRS Plan Ochrony Statku, który oceniany jest pod kątem kompletności i zgodności z wymaganiami Kodeksu ISPS i dodatkowymi wymaganiami Administracji flagi.

W przypadku, gdy dostarczone dokumenty są niepełne lub nie spełniają w pełni wymagań Kodeksu, Armator powinien je uzupełnić i przesłać do ponownej oceny.

W celu wyjaśnienia wątpliwości związanych z ocenianą dokumentacją może dojść do wizyty na statku, w czasie której będzie możliwość wyjaśnienia wątpliwości, które wystąpiły przy przeglądzie dokumentacji planu ochrony.

Proces certyfikacyjny jest kontynuowany po pozytywnej ocenie dokumentów wchodzących w skład Planu Ochrony Statku.

Audit certyfikacyjny statku

Audit jest przeprowadzany celem zbadania zgodności systemu ochrony na statku z wymaganiami Kodeksu ISPS i zatwierdzonego Planu Ochrony Statku, stopnia wdrożenia i efektywności jego funkcjonowania.

Audit obejmuje:

- sprawdzenie, czy Plan Ochrony Statku jest zatwierdzony i uwzględnia typ statku,
- sprawdzenie, czy na statku znajdują się wymagane dokumenty,
- weryfikację skuteczności funkcjonowania systemu ochrony statku, w tym zbieranie obiektywnych dowodów potwierdzających, że system jest wdrożony. Obiektywne dowody powinny także zawierać zapisy z auditów wewnętrznych prowadzonych przez Armatora.

Jako zasadę przyjmuje się przeprowadzenie auditu na statku w porcie.

Audit dodatkowy

Audit dodatkowy może być przeprowadzony przed wydaniem lub potwierdzeniem ważności Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku, jeżeli stwierdzono niezgodności podczas auditu certyfikacyjnego, pośredniego lub odnowieniowego.

Celem auditu dodatkowego jest sprawdzenie, czy statek i Armator usunęli niezgodności stwierdzone podczas któregoś z tych auditów.

Audit dodatkowy może okazać się konieczny do potwierdzenia ważności Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku, jeżeli wprowadzono istotne zmiany w Planie Ochrony Statku lub gdy ilość niezgodności na statku podczas ostatniego auditu wymaga, zdaniem audytora, przeprowadzenia takiego auditu.

Audit pośredni

Audit pośredni na statku przeprowadza się pomiędzy drugą, a trzecią datą rocznicową wystawienia Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku. W celu zharmonizowania systemu przeglądów i auditów na statku zaleca się, aby audyty pośrednie przeprowadzane były w terminach przeglądów okresowych / auditów pośrednich ISM.

Audit odnowieniowy

Audit odnowieniowy przeprowadza

się przed upływem terminu ważności Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku. Można go przeprowadzić najwcześniej na pół roku przed wygaśnięciem ważności certyfikatu, a najpóźniej przed końcem okresu jego ważności. Audit odnowieniowy jest przedmiotem nowej umowy.

Wydanie Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku

Międzynarodowy Certyfikat Ochrony Statku wydawany jest w języku angielskim, po zweryfikowaniu zgodności systemu ochrony statku z wymaganiami Kodeksu ISPS. Kopia Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku powinna być dostępna w centrali Armatora. Międzynarodowy Certyfikat Ochrony Statku nie będzie wydany, potwierdzony lub odnowiony, jeżeli niezgodności nie zostaną usunięte oraz nie zostanie to zweryfikowane przez audytora.

Międzynarodowy Certyfikat Ochrony Statku może być wydany, potwierdzony lub odnowiony przed usunięciem niezgodności pod warunkiem, że będzie uzgodniony z audytorem program i terminy realizacji działań korygujących.

Okres ważności Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony wynosi 5 lat.

Wydanie tymczasowego międzynarodowego certyfikatu ochrony statku

Tymczasowy Międzynarodowy Certyfikat Ochrony Statku może być wydany dla statku, który:

- nie posiada certyfikatu i wchodzi do eksploatacji,
- zmienił flagę Umawiającego się Rządu na flagę innego Umawiającego się Rządu,
- zmienił flagę Strony nie będącej Umawiającym się Rządem na flagę Umawiającego się Rządu,
- armator/operator przejmuje odpowiedzialność za statek, którym uprzednio nie zarządzał.

Tymczasowy Międzynarodowy Certyfikat Ochrony Statku jest ważny przez 6 miesięcy lub do momentu, gdy wydany zostanie Międzynarodowy Certyfikat Ochrony Statku. Nie może być on przedłużony.

Odnowienie certyfikatu

Jeżeli na 3 miesiące przed datą upływu ważności Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku armator nie zgłosi rezygnacji z odnowienia, PRS S.A. przeprowadza audit odnowieniowy. Audit przeprowadzany będzie w uzgodnionym z Armatorem terminie.



Unieważnienie Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku

Międzynarodowy Certyfikat Ochrony Statku może być unieważniony w następujących przypadkach:

- wystąpienia dużych niezgodności mających wpływ na bezpieczeństwo ludzi, statku itp., które PRS uważa za podstawę do unieważnienia certyfikatu,
- nie wykonano działań korygujących,
- nie przeprowadzono auditu pośredniego lub odnowieniowego,
- nie uwzględniono w Planie Ochrony Statku poprawek wprowadzonych do Kodeksu,
- jeśli Armator przejmie odpowiedzialność za eksploatację statku, uprzednio nie eksploatowanego przez niego,
- po przejściu statku pod flagę innego państwa.

PRS S.A. zawiadomi Armatora o zamiarze unieważnienia Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku, podając powody swojej decyzji. Jeżeli Armator nie złoży pisemnego odwołania, PRS unieważnia certyfikat i jeśli jest on wydany w imieniu Administracji lub przez Administrację, powiadamia stosowne władze.

Międzynarodowy Certyfikat Ochrony Statku, którego termin ważności upłynął lub który został unieważniony, może zostać przywrócony wyłącznie po ponownej ocenie systemu ochrony statku, dokonanej na zasadach obowiązujących w czasie auditu certyfikacyjnego.

Zmiany w systemie certyfikacji

W przypadku zmian wprowadzonych w systemie certyfikacji, PRS S.A.:

- umożliwi Armatorowi zajęcie stanowi-

ska odnośnie proponowanych zmian, - określi termin wdrożenia zmian, który zostanie uzgodniony z Armatorem i będzie wystarczająco długi, aby umożliwić Armatorowi wniesienie poprawek do planu ochrony statku.

Zobowiązania armatora

Armatore przesyła Plan Ochrony Statku (SSP) wraz z oceną stanu ochrony statku (SSA) do zatwierdzenia. W przypadku zmian wprowadzonych do planu, Armator powiadamia o tym niezwłocznie PRS, w celu dokonania oceny wprowadzonych zmian.

Armatore utrzymuje system ochrony statku zgodnie z wymaganiami Kodeksu ISPS.

Armatore rejestruje i przechowuje zapisy dotyczące funkcjonowania systemu ochrony na statku przez co najmniej 5 lat.

Armatore przeprowadza działania korygujące w celu usunięcia niezgodności i przyczyn ich powstawania, w terminie określonym w karcie niezgodności, lecz nie później niż w ciągu trzech miesięcy i powiadamia PRS o ich realizacji. Status niezgodności wykazywany jest w statusie statku dostępnym dla armatorów poprzez internet.

Nie wykonanie w określonym terminie działań korygujących może spowodować unieważnienie Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku. Armator zobowiązany jest do przeprowadzenia należnych auditów w określonych przedziałach czasu. W tym celu armator przekazuje do PRS, z odpowiednim wyprzedzeniem, zlecenie na przeprowadzenie takiego auditu. Terminy należnych

auditów podane są w statusie statku dostępnym dla armatorów poprzez internet. Nie wykonanie w określonym terminie należnego auditu może spowodować unieważnienie Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku. Armator zobowiązuje się do udostępnienia niezbędnych środków do sprawnego przeprowadzenia auditu.

Stosowanie znaku certyfikacji kodeksu ISPS

„Znak certyfikacji ISPS CODE” Polskiego Rejestru Statków S.A. oznacza, że certyfikacja systemu ochrony statku została przeprowadzona przez PRS S.A.

PRS S.A. zezwala Armatorowi na używanie znaku certyfikacji na swoich dokumentach pod następującymi warunkami:

- Armator może używać znaku po otrzymaniu Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku,
- znak certyfikacji może być stosowany na dokumentach handlowych, promocyjnych lub reklamowych wyłącznie w odniesieniu do takiego obszaru działalności, który określa zakres certyfikacji,
- Armator nie może zmieniać oryginalnej formy znaku certyfikacji, którego wzór dostarcza PRS S.A.,
- znak certyfikacji może być używany w kolorze oryginalnym lub w kolorze czarnym na białym tle.

Wzór obowiązującego znaku certyfikacji w kolorze czarnym na białym tle stanowi załącznik do Umowy o certyfikację i nadzór nad systemem ochrony statku. Wzór znaku w oryginalnym, błękitnym kolorze PRS udostępnia w postaci pliku komputerowego.

Szkolenia i alarmy ISPS powtarzane są cyklicznie na statkach każdej kompanii.

Inwencja i zaangażowanie SSO w opracowanie ciekawego scenariusza szkolenia, pozwala załodze na zdobycie doświadczeń w sytuacjach różnych zagrożeń ochrony statku.

Tak jak wszędzie tam, gdzie czynnik ludzki ma ogromny wpływ na funkcjonowanie systemu, podobnie w przypadku ISPS, odpowiedzialność i czujność osób będących ogniwami całego systemu sprawia, że statki i obiekty portowe są rzeczywiście chronione. ■

Bogusław Sokołowski



NOWY WŁAŚCICIEL DROBNICY PORT SZCZECIN



Od lutego 2007 roku nowym właścicielem „Drobnicy Port Szczecin” jest holding PCC, zmieniła się także nazwa firmy na PCC Port Szczecin. Spółka zarządza terminalem drobnicowym oraz nowym terminalem kontenerowym, którego planowane otwarcie przewidziane jest na rok 2010. Ponadto poczyniono szereg inwestycji, które w przyszłości mają na celu usprawnienie procesów transportowych i magazynowych, a także zwiększenie ilości obsługiwanych statków. Pierwszą poważną inwestycją jest wprowadzenie do eksploatacji nowego dźwigu samojazdnego typu GOTTWALD o maksymalnym udźwigu 100 ton, który docelowo ma pracować na nowym terminalu kontenerowym, a także wprowadzenie urządzenia wielozadaniowego „Multidocker”, które wykorzystywane będzie przy m.in.: załadunku papieru. W fazie projektów jest budowa nowego magazynu składowego o doskonałych parametrach technicznych, wyposażonego w najnowsze systemy bezpieczeństwa p-poż. i ochrony w myśl kodu ISPS, a także wyposażonego w wewnętrzne urządzenia przeładunkowe. Będzie to drugi „nowy” magazyn na terminalu EWA, natomiast w przyszłości planuje się wyburzenie ostatniego „starego” magazynu i w tym miejscu budowę trzeciego magazynu składowego, spełniającego normy unijne i bezpieczeństwa.

Istotną uwagę skupia się także na terminalu kontenerowym na Ostrowie Grabowskim. Jest to priorytetowa inwe-

stycja holdingu PCC zwłaszcza, że obrót kontenerowy w szczecińskim porcie wciąż wzrasta. Szacuje się, że w ciągu najbliższych dwóch lat po uruchomieniu nowej Bazy Kontenerowej, możliwości przeładunku kontenerów sięgną poziomu 120 tys TEU. Natomiast na jesieni tego roku planowane jest uruchomienie nowego depotu kontenerowego, który wraz z obecną bazą kontenerową przy nabrzeżu Czeskim osiągnie możliwości przeładunkowe w granicach 70 - 75 tys. TEU. Biorąc pod uwagę możliwości przewozu kontenerów koleją przez PCC Rail, jako alternatywę dla przewozów drogowych (uwzględniając w tym fatalny stan naszych dróg), rokuje to doskonałe perspektywy choćby w utworzeniu „kolejowego korytarza transportowego” między Szczecinem a południem Europy.

Nowy terminal posiada także rampę ro-ro, prowadzone są intensywne prace budowlane związane z budową parkingów dla samochodów ciężarowych, a także dróg dojazdowych, co w przyszłości będzie miało swoje odzwierciedlenie w planowanych stałych połączeniach ro-ro.

W związku z tak dynamicznym rozwojem, firma PCC Port Szczecin poszukuje pracowników:

PRACOWNIK PRZEŁADUNKOWY - SZTAUER

Wymagania:

wykształcenie min. zawodowe, nie wymagane doświadczenie, mile widziane prawo jazdy kat. B, C, C+E.

PRACOWNIK PRZEŁADUNKOWY - OPERATOR SPRZĘTU ZMECHANIZOWANEGO

Wymagania:

wykształcenie min. zawodowe, prawo jazdy kat. B, C, C+E, uprawnienia do obsługi sprzętu zmechanizowanego oraz urządzeń dźwigowych.

USTAWIACZ TABORU KOLEJOWEGO ORAZ MASZYNISTA SPALINOWYCH POJAZDÓW TRAKCYJNYCH

Wymagania:

wykształcenie min. zawodowe (wskazane średnie), uprawnienia zawodowe oraz autoryzacje; znajomość obsługi oraz napraw urządzeń torowych.

Wszelkie informacje można uzyskać pod numerem tel. 091 4308-663, a także bezpośrednio w dziale kadr:

PCC Port Szczecin Sp. z o.o.

ul. Bytomska 14, 70-603 Szczecin pok. 5

PCC Holding jest jedną z największych w Europie firm transportowo-logistycznych, w głównej mierze skupiającą się na transporcie kolejowym. Wzorem zachodnich firm polski oddział PCC posiada własne terminale przeładunkowe, a także bazę logistyczną, w tym port bazowy w Szczecinie, który stanowi główne ogniwo łączące północną Europę z południową. ■

Przemysław K. Mrowiec



FAIRPLAY WZIAŁ POMORZE ZACHODNIE

Kilkanaście dni temu została sfinalizowana operacja sprzedaży świnoujskiego armatora holowników, spółki Port - Hol. Większościowy pakiet udziałów został zakupiony przez Fairplay Towage - niemieckiego potentata na europejskim rynku usług holowniczych.

Flotą Port - Holu będzie operowała szczecińska firma Project - Żegluga, która wchodzi w skład niemieckiego holdingu Fairplay Towage.

Dzięki nabyciu świnoujskiego armatora Niemcy stali się czołowym i największym armatorem oferującym usługi holownicze w portach Pomorza Zachodniego.

Obecnie jedynym jego konkurentem jest szczeciński, polsko - szwedzki Zakład Usług Żeglugowych (ZUŻ), który jednak przegrywając konkurencję w holowaniach portowych skupia się na holowaniach morskich, w szczególności przy obsłudze barek głównego udziałowca - szwedzkiego MP Bolagen.

Wraz z Port-Holem Fairplay przejął także całą flotę czterech holowników świnoujskiej spółki. Jedną z pierwszych decyzji nowego właściciela było ściągnięcie do kraju najnowocześniejszego, świnoujskiego holownika Uran. Będąc holownikiem portowym był on w ostatnich latach eksploatowany, niezgodnie z przeznaczeniem, jako holownik morski, co doprowadziło to kompletnej dewastacji układu na-

pędowego. Obecnie Uran przechodzi kapitalny remont w gdyńskiej Naucie (m. in. zdemontowane zostały pędniki oraz zregenerowano uszkodzone śruby), po którym powróci do holowań portowych; nie wiadomo jeszcze, czy w portach Pomorza Zachodniego, czy też w innych portach w których pracują holowniki Fairplaya.

Dwa bliźniacze, duże holowniki typu H2500, Atlant i Argus, mało przydatne w holowaniach portowych, zostaną skierowane przez nowego właściciela do holowań morskich. Nieznane są plany w stosunku do najstarszego Samsona. Zmiana właściciela zapewne pociągnie wkrótce także zmianę barw - w miejsce tradycyjnych, czarnych holowników pojawiają się jednostki z niebieskimi kadłubami - typowymi dla Fairplaya.

Project Żegluga poprzez którą Fairplay Towage jest obecny na Pomorzu Zachodnim powstała na bazie spółki Porta - Żegluga należącej do upadłego Holdingu Porta - Stocznia Szczecińska. W 2003 roku spółka została wykupiona przez Fairplay Towage, który agresywną polityką cenową zdobył dominującą pozycję w portach Szczecin i Police, a obecnie także w Świnoujściu. Jeszcze przed zakupem świnoujskiego Port-Holu, Project Żegluga obsługiwała statki w Świnoujściu, zarówno samodzielnie jak i we współpracy z Port Holem, który realizując holowania morskie nie

posiadał jednocześnie wystarczającej liczby holowników, aby zapewnić właściwą obsługę podczas wprowadzania statków do Świnoujścia.

Obecnie Fairplay w portach Pomorza Zachodniego, oprócz holowników Port-Holu dysponuje pięcioma holownikami (własnymi i czarterowanymi): Serwal (jedna śruba nastawna w dyszy Korta), Serwal 2 (pędniki cykloidalne Voith-Schneidera w układzie „traktor”), Serwal 3 („combi” - śruba nastawna w dyszy Korta + dziobowy pędnik azymuntalny), Fairplay XI (dwie stałe śruby w dyszach Korta) i Fairplay IV (pędniki azymuntalne Schottel w układzie „traktor”). Project - Żegluga jest także właścicielem dwóch rzecznych pchaczy: Wezyr 1 i Wezyr 2.

Fairplay Towage to obecnie jeden z największych operatorów floty holowników, pracujących w Rotterdamie, Hamburgu, w rejonie Kanału Kilońskiego, we wszystkich portach wschodnich Niemiec (Wismar, Rostok, Stralsund itd.) oraz w polskich portach Pomorza Zachodniego. Oprócz holowań portowych, Fairplay oferuje także holowania morskie, ratowanie mienia, prace na rzecz sektora offshore oraz transport przy pomocy pontonów. Część holowników wyczarterowana przez niemiecką administrację pełni stałe dyżury w systemie ochrony wybrzeża Niemiec. ■

Adam Woźniczka

AKADEMIA MORSKA W SZCZECINIE, A TRUDNA RZECZYWISTOŚĆ



Swiatowa flota statków handlowych wciąż rozrasta się w bardzo szybkim tempie, a jednocześnie rośnie zapotrzebowanie na dobrze wykształcone kadry oficerskie. Polska posiada sprawdzoną bazę edukacyjną w postaci akademii i szkół morskich, jednak od kilku już lat można zauważyć spadek liczby młodych ludzi zainteresowanych pracą na morzu. Uczelnie, armatorzy, agencje crewingowe starają się promować zawód marynarza, jako dobrze płatny, fascynujący i przyszłościowy. Rozmowa z Prorektorem ds. Nauczania Akademii Morskiej w Szczecinie dr inż. Zbigniewem Szozdą.

Kilka miesięcy temu powstała ciekawa inicjatywa nazwana „Partnerstwem dla morza”, a Akademia Morska w Szczecinie jest członkiem tej organizacji.

Akademia Morska w Szczecinie jest założycielem Partnerstwa dla morza. Partnerstwo jest porozumieniem 13 różnych instytucji działających w ramach szeroko pojętej gospodarki morskiej. Do Partnerstwa przystąpiły uczelnie i szkoły o profilu morskim, armatorzy, firmy crewingowe, fundacje, a także Krajowa Izba Gospodarki Morskiej. Patronat nad Partnerstwem objęło Ministerstwo Infrastruktury w osobie Podsekretarza Stanu - pani Anny Wypych Namietko. Uroczystość powołania Partnerstwa odbyła się w dniu 26 lutego w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury w Warszawie. Podsta-

wowym celem Partnerstwa jest promocja szeroko rozumianej polskiej gospodarki morskiej ze szczególnym uwzględnieniem szkolnictwa morskiego, którego rola nabrała nowego wymiaru w świetle ogólnoswiatowego braku kadr morskich. Sądzymy, iż promocja wzbudzi zainteresowanie młodych Polaków podjęciem nauki zawodów morskich, a w dalszej perspektywie pracą w gospodarce morskiej. Partnerstwo działa stosunkowo krótko, niemniej jednak może pochwalić się pewnymi osiągnięciami. Został opracowany raport odpowiadający na pytanie, w których województwach Polski promocja zawodu marynarza może przynieść najlepsze efekty. Wzięto pod uwagę liczbę gimnazjalistów w danym rejonie, procent ludzi bezrobotnych, średni dochód na jednego członka rodziny itp. Partnerstwo wzięło udział w targach edukacyjnych w Rzeszowie i w Legnicy, a także odwiedziło szkoły średnie w Kędzierzynie-Koźlu, Przeworsku i Łańcucie zachęcając tamtejszą młodzież do podjęcia pracy na morzu. Członkowie Partnerstwa wzięli także udział w obchodach Dni Morza w Bratysławie i w Pradze promując polską gospodarkę morską. W czerwcu, w Akademii Morskiej w Szczecinie, odbyło się kolejne spotkanie członków Partnerstwa, na którym nakreślono najbliższe zamierzenia. Jako przykłady można wymienić wzmocnienie organizacyjne i kadrowe ogólnopolskich konkursów dla młodzieży organi-

zowanych przez Ligę Morsko-Rzeczną, przygotowanie informatora o możliwych ścieżkach kariery zawodowej na morzu z uwzględnieniem polskiego modelu kształcenia marynarzy, stworzenie strony internetowej, przygotowanie wniosków o przyznanie funduszy zewnętrznych na działalność Partnerstwa. Liczymy także na pozyskanie nowych członków.

Ilu studentów na kierunkach „pływających” kształci AM Szczecin i ilu opuszcza mury uczelni każdego roku?

Tak zwane „kierunki pływające” w Akademii Morskiej w Szczecinie to nawigacja na Wydziale Nawigacyjnym oraz mechanika i budowa maszyn na Wydziale Mechanicznym. Studia trwają 4 lata, z czego na praktykę morską przeznaczony jest jeden rok na Wydziale Nawigacyjnym i pół roku na Wydziale Mechanicznym. Absolwenci to przyszli oficerowie podejmujący pracę na statkach handlowych w dziale pokładowym lub maszynowym w zależności od ukończonego kierunku studiów. Akademia zainteresowana jest przyjmowaniem na te kierunki studiów na kolejne lata około 380 kandydatów w systemie studiów stacjonarnych. Obserwujemy, iż kandydaci wywodzą się przede wszystkim z głębi Polski. Liczba kandydatów z Województwa Zachodniopomorskiego, a w szczególności ze Szczecina jest stosunkowo niewielka. Spada też ogólna liczba kandydatów na studia w Akademii. Co ciekawe, obserwujemy rosnące zaintereso-

wanie dziewcząt studiami w Akademii Morskiej. Obecnie w Akademii studiuje na „kierunkach pływających” około 2 tysięcy studentów studiów stacjonarnych i niestacjonarnych. Corocznie opuszcza mury uczelni około 450 inżynierów nawigatorów lub mechaników okrętowych. Niestety, oczekiwania armatorów, jako przyszłych pracodawców są dużo większe.

Jakie są przyczyny słabnącej popularności zawodu marynarza?

Można wymienić wiele przyczyn, między innymi: ogólna poprawa jakości życia w Polsce, relatywnie mniejsze zarobki na morzu, możliwość zarobienia satysfakcjonujących pieniędzy na lądzie, zwłaszcza w przypadku osób posiadających poszukiwane na rynku pracy kwalifikacje. Wartości związane z podróżowaniem, zwiedzaniem świata nie są już argumentem przekonującym do zawodu marynarza, od kiedy czas postoju statków w portach skrócił się do minimum, a po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej pojawiły się dla Polaków nowe możliwości. Coraz mniej Polaków jest skłonnych podjąć wyrzeczenia związane z rozłąką z rodziną na rzecz wyższych zarobków. Podstawową jednak przyczyną mniejszej liczby kandydatów na studia do Akademii Morskiej jest niż demograficzny, a także zmniejszenie zainteresowania młodzieży studiami technicznymi. Niemniej jednak uważamy, że w Polsce istnieje relatywnie duża grupa młodzieży, dla której podjęcie zawodu marynarza jest znakomitą szansą na poprawę jakości życia w stosunkowo krótkim czasie, bez potrzeby opuszczania kraju i zakładania rodziny za granicą. Można pracować po ukończeniu uczelni na morzu budując nowy dom w swojej rodzinnej miejscowości, pomagając jednocześnie rodzicom, rodzeństwu itd. Ponadto transport towarów morzem rozwija się dynamicznie i nie ma przesłanek na to, aby w bliskiej przyszłości mógł być zastąpiony innymi technologiami. Dlatego jest to zawód przyszłościowy gwarantujący stabilizację życiową.

Czy uczelnia odczuwa zmniejszone zainteresowanie młodych ludzi kształceniem się na kierunkach „pływających”?

Do roku 2005 liczba studentów w Akademii Morskiej w Szczecinie zwiększała się. Był to wzrost powolny, ale ciągły i stabilny. W roku 2007 zaobserwowaliśmy znaczące zmniejszenie się liczby studentów – w przeciągu ostatnich dwóch lat liczba studentów zmniejszyła się do poziomu z roku 2002. Najbardziej

dotkliwe zmniejszenie się liczby studentów odczuwa Wydział Mechaniczny, na którym podjęto decyzję o wprowadzeniu naboru na studia stacjonarne zarówno w semestrze letnim, jak i zimowym.

Jakie działania są prowadzone, aby przyciągnąć młodego człowieka do AM?

Akademia Morska w Szczecinie podjęła szereg działań promujących uczelnię i zawód marynarza. W uczelni działa bardzo prężnie Studencki Zespół Promocyjny. Dzięki jego aktywności przedstawiciele Akademii odwiedzili w tym roku akademickim 199 szkół ponadgimnazjalnych w całej Polsce przedstawiając ofertę edukacyjną uczelni, a także zalety zawodu marynarza. Uczelnia wzięła udział w wielu targach edukacyjnych. Młodzież z całego kraju otrzymała od uczelni 23 tysiące ulotek informacyjnych. Uczelnia była współorganizatorem konkursów przedmiotowych dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych województwa zachodniopomorskiego. Zorganizowała I Konkurs Geograficzno-Nautologiczny. Obecni jesteśmy w mediach, portalach internetowych. Szczególnie dbamy o pozytywny wizerunek Akademii. Powołane Partnerstwo dla morza, o którym była mowa wcześniej, powinno według naszego zamysłu podjąć zadania promocyjne, które są poza zasięgiem organizacyjnym i finansowym uczelni, a także innych ośrodków kształcenia marynarzy, które borykają się z identycznymi problemami. Armatorzy wspierają nasze wysiłki zdając sobie sprawę z faktu, że brak studentów i uczniów w szkołach morskich to w przyszłości brak kadry oficerskiej. Podjęliśmy także działania zmierzające do pozyskania studentów z zagranicy.

Odroku akademickiego 2008/2009 na AM studenci będą mieli możliwość zapisania się do Grup Armatorskich pod patronatem niemieckiego armatora Reederei Buss.

Akademia nawiązała bliższą współpracę z armatorem Reederei Buss w poprzednim roku. W porozumieniu z armatorem uczelnia tworzy na studiach stacjonarnych dwie Grupy Armatorskie liczące po 32 studentów – jedna grupa na Wydziale Nawigacyjnym i jedna grupa na Wydziale Mechanicznym. Studenci członkowie Grup Armatorskich otrzymają od armatora wsparcie, w ramach którego armator pokryje koszt zamieszkania w Domu Studenckim i dofinansuje wyżywienie studenta przez pierwsze trzy semestry nauki w Akademii. Projekt skierowany jest przede wszystkim do studentów przyjezdnych, których sytuacja finansowa nie pozwala na pobyt w Szczecinie. Dzięki wsparciu armatora łatwiej będzie im podjąć studia i skoncentrować się na nauce. Obowiązkiem członka Grupy Armatorskiej jest odbycie przewidzianej programem studiów praktyki morskiej na statkach wskazanych przez armatora oraz uczestnictwo w dodatkowych szkoleniach specjalistycznych przewidzianych przez armatora. Po ukończeniu studiów absolwent ma zagwarantowaną pracę w Reederei Buss, natomiast członkostwo w Grupie Armatorskiej nie obliżuje go do podjęcia tej pracy. Osobiście bardzo liczę na duże zainteresowanie młodzieży tą ofertą.

Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał: Jakub Bogucki





LIDER EUROPEJSKIEGO RYNKU REMONTU STATKÓW
STOCZNIA Z TRADYCJĄ

REMONTOWA

Gdańska Stocznia "Remontowa"
im. J. Piłsudskiego Spółka Akcyjna

poszukuje kandydatów do pracy na stanowisku:

KIEROWNIK REMONTU STATKU

Od kandydatów oczekujemy:

wykształcenia technicznego związanego z okrętownictwem,
doświadczenia w pracy na jednostkach pływających lub w przemyśle okrętowym,
komunikatywnej znajomości języka angielskiego,
umiejętności koordynowania zadań
umiejętności z zakresu zarządzania zespołem i dużym projektem,
dyscypliny i samodzielności w działaniu,

Oferujemy:

ciekawą i atrakcyjną pracę,
bardzo dobre warunki zatrudnienia,
możliwość rozwoju zawodowego,
umowę o pracę,

Oferty (List motywacyjny i CV) prosimy nadsyłać na adres:

rekrutacje@remontowa.com.pl

w temacie prosimy wpisać: „rekrutacja - kierownik remontu”

Zastrzegamy sobie prawo odpowiedzi tylko na wybrane oferty.

Prosimy o zamieszczenie w ofercie następującej klauzuli:

„Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych do celów rekrutacji przez
Gdańską Stocznnię „Remontowa” im. J. Piłsudskiego S.A. zgodnie z ustawą z dnia 29.08.1997 r.
O ochronie danych osobowych (tekst jednolity). Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926”

Praca na morzu

Ponad 500 ofert pracy miesięcznie



MASTER, C/O, 2/OFF, 3/OFF, C/E, 2/ENG, 3/ENG, 4/ENG, ELECTRICIAN, EL.CADET, BOSUN
A/B, AB/BOSUN, O/S, O/S CADET, MOTORMAN, WIPER, PUMPMAN, OILER, COOK, STEWARD



PortalMorski.pl

www.PortalMorski.pl

SPAWACZ ELEKTRYCZNY, SPAWACZ GAZOWY, MONTER RUROCIĄGÓW, MONTER KADŁUBÓW OKRĘTOWYCH,
MONTER WYPOSAŻENIA ŚLUSARSKIEGO, MONTER MASZYN I URZĄDZEŃ, MONTER WENTYLACJI, ELEKTRO-
MONTER OKRĘTOWY, MONTER RUSZTOWAŃ, ŚLUSARZ REMONTOWY, MALARZ KONSERWATOR, OPERATOR
CNC, OPERATOR WÓZKA WIDŁOWEGO, PODDŹWIGNICOWY



Praca na lądzie

Nowy dział w serwisie PortalMorski.pl