

Nr 6 (19) listopad - grudzień 2009

# THE MARITIME WORKER

*czasopismo marynarzy, stoczników portowców*

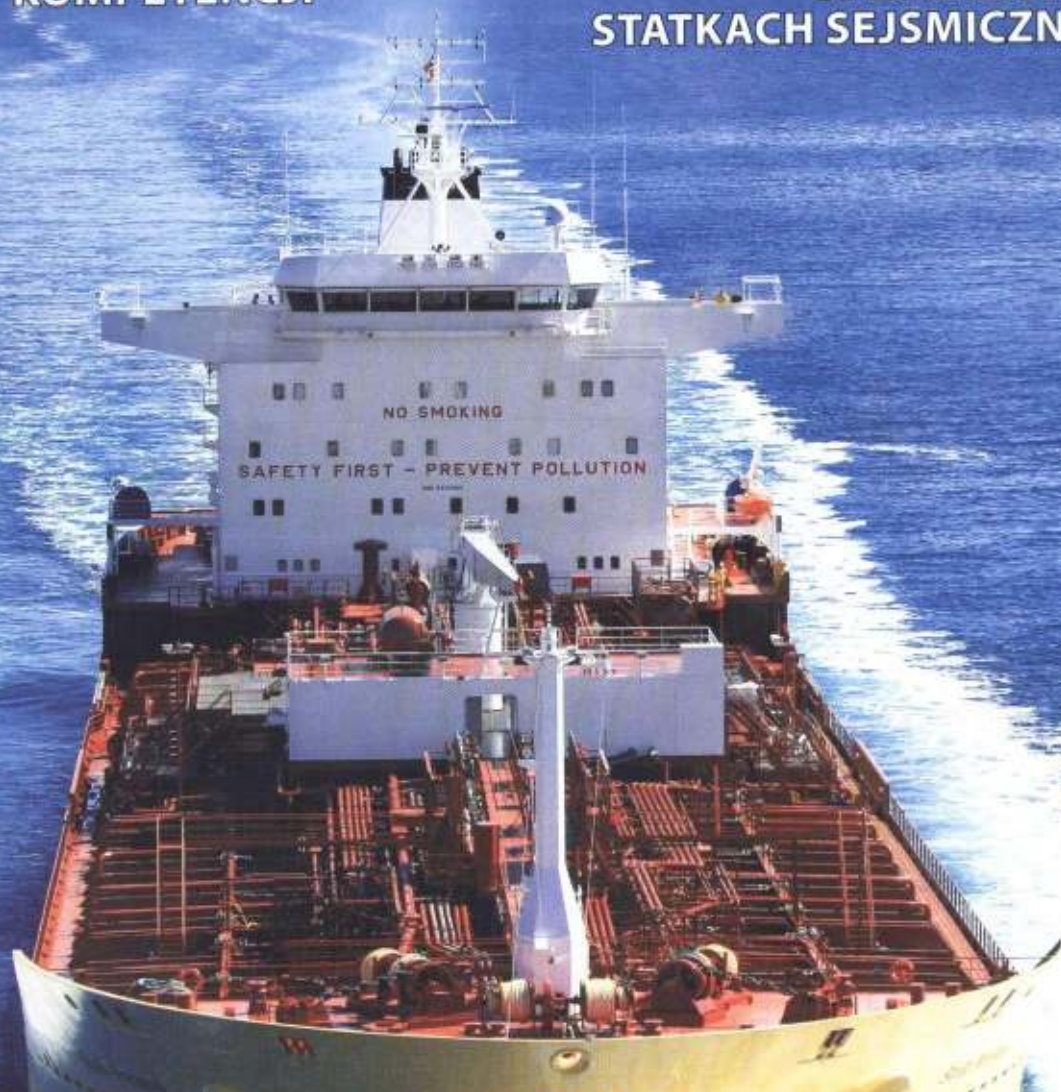


**RYNEK PRACY 2009  
- ZMIERZCH HOSSY?**

**STANDARDY KOMPETENCJI  
MORSKICH**

**KRYZYS NAM NIE STRASZNY**

**PRAKTYKA DP NA  
SPECJALISTYCZNYCH  
STATKACH SEJSMICZNYCH CZ. 2**







## STANDARZY KOMPETENCJI MORSKICH

**P**rzewóz ładunków drogą morską jest jedną z najbardziej międzynarodowych działalności gospodarczych. Widoczne jest to często na samych statkach, gdzie członkowie załóg pochodzą z różnych krajów. Mogą wspólnie pracować efektywnie, ponieważ posiadają kwalifikacje zdobyte w oparciu o rozpoznawane międzynarodowo standardy. Standardy te zapewniają w drodze legislacyjnej odpowiedni poziom bezpieczeństwa nawigacji. Zwłaszcza w shippingu standardy mają zakres międzynarodowy i są akceptowane przez kraje członkowskie Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Jednym z ważniejszych osiągnięć IMO jest właśnie wdrożenie w skali globalnej wielu standardów i wymagań. Przykładem są standardy kompetencji zawodowych ujętych w konwencji o wyszkoleniu marynarzy, wydawaniu świadectw oraz pełnieniu wacht (konwencja STCW). Standardy te dotyczą odpowiednich umiejętności i kryteriów ich oceny niezbędnych do pełnienia specyficznych obowiązków na statku handlowym. Umiejętności te określone są bliżej funkcjami, np. nawigacja na poziomie operacyjnym. Wprowadzenie tych funkcji określonych kompetencjami, wymagana

wiedzą, sposobami demonstracji oraz kryteriami oceny było olbrzymim sukcesem IMO. Jednakże mimo tego ciągle wiele wypadków morskich spowodowanych jest przez błędy człowieka (ocenia się, że jest to ok. 90%). Określa się je mianem błędów spowodowanych czynnikiem ludzkim. Ich częstą przyczyną jest brak pełnej i aktualnej wiedzy, skutkujący podejmowaniem złych i niefortunnych decyzji. Aby zminimalizować takie sytuacje, weryfikuje się okresowo systemy kształcenia i standardy (postęp technologiczny powoduje stopniową dezaktualizację nabytej wiedzy). Chociaż z jednej strony administracje danych krajów (bender) skutecznie mogą wpływać na systemy kształcenia (np. w Polsce trwa obecnie definiowanie na nowo standardów kształcenia, które zostaną zapewne ogłoszone w formie rozporządzenia w 2010 roku), to okazuje się, że przeważnie nie mają wpływu na pochodzenie członków załóg pracujących na „ich” statkach, a na pewno na statkach nawigujących w ich obszarach odpowiedzialności. Stąd nie mają wiedzy, w jakim systemie kształcenia zdobyli oni kwalifikacje. Dla przykładu, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) podaje, iż na stat-

kach zarejestrowanych w państwach członkowskich zatrudnieni są obywatele z ponad 40 różnych krajów spoza Wspólnoty. Stanowią oni ok. 75% marynarzy i najczęściej zostali przeszkoleni w ośrodkach poza Unią! Nie jest to zapewne sytuacja sprzyjająca zagwarantowaniu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa nawigacji we własnych obszarach odpowiedzialności. Przeprowadza się kontrole na statkach, jednakże nie mogą one kwestionować dyplomów i certyfikatów wydanych przez inne administracje (z wyjątkiem przypadków fałszerstwa). Stąd podejmowane są próby sprawdzenia systemów kształcenia i certyfikacji morskich danego państwa pod kątem zgodności z wymogami IMO lub dyrektywami unijnymi, tam, gdzie mają zastosowanie. Taką operację wykonują obecnie eksperci EMSA (w ubiegłym roku kontrolowany był nasz kraj). Inną metodą oceny skuteczności procesu kształcenia jest uwiarygodnienie uzyskanych kompetencji. Tę drogę wybrało np. norweskie towarzystwo klasyfikacyjne, DNV. Wdraża ono system certyfikacji kompetencji o nazwie DNV Sea Skill. System ten w zamierzeniach nie neguje (nie może) posiadanych certyfikatów wydanych przez poszczególne admi-



nistracje. Jednakże dla opracowanych przez siebie standardów kompetencji towarzystwo prowadzi ocenę posiadanych umiejętności i wydaje certyfikaty je potwierdzające.

Tradycyjne zadania nawigacji ulegają szybkiej zmianie związanej z nowymi obszarami aktywności człowieka na morzach. Nowe zadania, technologie, konstrukcje jednostek morskich wymagają posiadania odpowiednich umiejętności wykraczających poza wspomnianą konwencję STCW. Dlatego często sam przemysł wyprzedza działania IMO i samodzielnie ustanawia standardy. Tak postąpiła IMCA (International Marine Contractors Association), która wykształciła standardy szkolenia i certyfikacji kompetencji dla stanowisk w morskim przemyśle przybrzeżnym. Z doświadczeń IMCA chce skorzystać IMO, zapraszając tę organizację do prac związanych z przeglądem Konwencji i Kodu STCW. Najprawdopodobniej w nowelizowanej właśnie konwencji powstaną nowe kompetencje obejmujące funkcje zadań przemysłu przybrzeżnego (znajdą się w kodzie B, czyli zaleceniach).

Działania IMO (całościowy przegląd konwencji i kodu STCW z datą zakończenia – czerwiec 2010) w celu aktualizacji standardów są pożądane. Powstaną nowe standardy obejmujące: dynamiczne pozycjonowanie, funkcje elektro-oficera, marynarza, cargo-oficera i inne. Zastanawiać jednak może brak standardów w innych miejscach. Dla przykładu: choć język angielski jest podstawowym językiem komunikacji na morzu, to nie istnieją standardy morskiego języka angielskiego, a przecież jego odpowiednie opanowanie jest podstawą bezpieczeństwa nawigacji. Przy czym należy rozróżnić język angielski oraz morski język angielski. Zaniedbania w tym zakresie

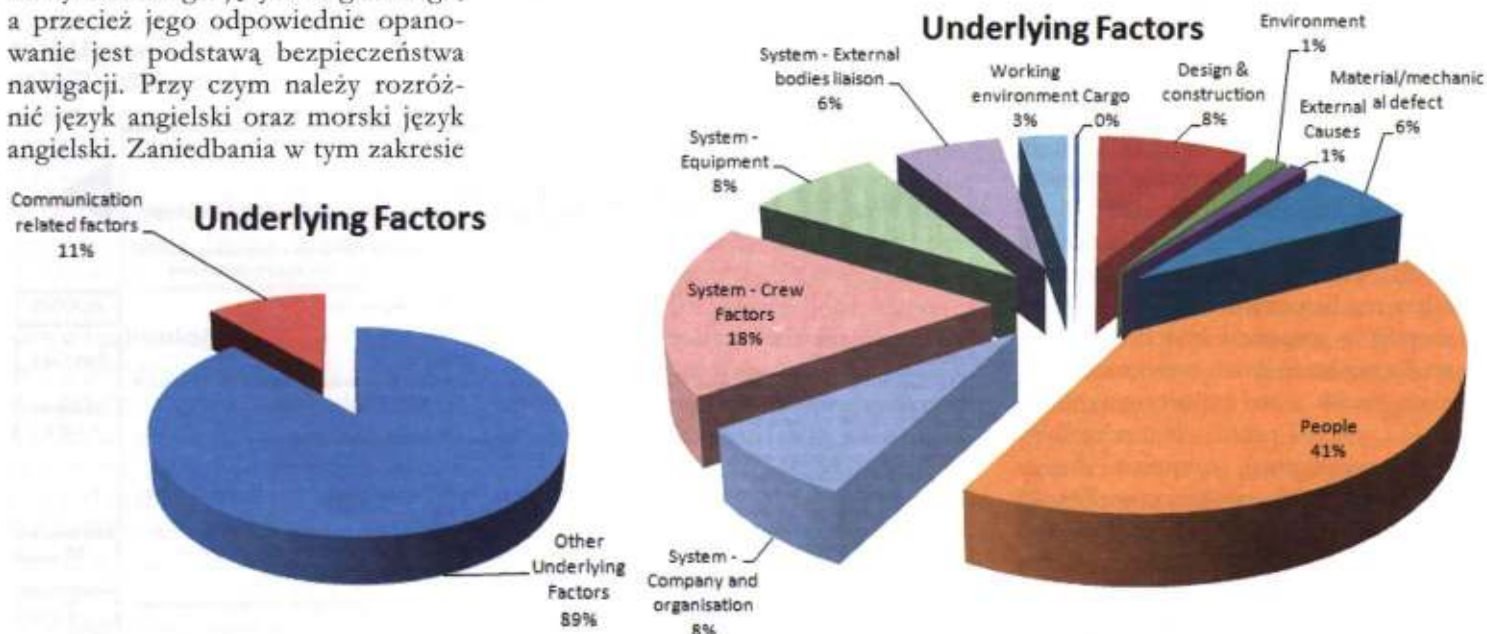
są przyczyną wielu wypadków - wg badań (rys. 1) ok. 11% kolizji tankowców spowodowanych jest językowymi problemami komunikacyjnymi.

IMO zaleca w komunikacji stosowanie standardowych zwrotów SMCP (Standard Marine Communication Phrases), ale już na wodach USA administracja amerykańska wymagana znajomości języka angielskiego umożliwiające skuteczne porozumiewanie się (odwołuje się do prawnego rozwiązania „Vessel Bridge-To-Bridge Radio-telephone Act”, które między innymi stanowi „każdy statek musi, kiedy jest to konieczne, nadawać i potwierdzać swoje zamiary i każde inne informacje wpływające na bezpieczeństwo nawigacji”). Wymaga to wyjaśniania własnych zamierzeń, co jest niemożliwe przy wyłącznym wykorzystaniu SMCP. Dlatego też standardy morskiego języka angielskiego powinny zostać określone. Ich zdobycie świadczyć będzie o posiadanych kompetencjach językowych marynarza (w skali globalnej). Chodzi tutaj także o ujednoczenie słownictwa, terminów, skrótów. Z taką sytuacją mamy do czynienia w wielu profesjach, gdzie możliwe jest uzyskanie świadectwa kompetencji językowych pod kątem wykonywanego zawodu. W Polsce dotyczy to np. zawodu lekarza, prawnika, ale nie marynarza. A wydaje się, że właśnie w tym zawodzie związek kompetencji zawodowych z wymogami językowymi musi być ściślejszy. Stąd potrzeba wyznaczenia standardów, których spełnienie byłoby czytelnym sygnałem dla armatora o posiadaniu kompetencji językowych.

Kompetencji niezbędnych do pełnienia danej funkcji na statku, czyli pracy na danym stanowisku z jednej strony, a z drugiej posługiwania się językiem na tyle sprawnie, aby pełnić funkcje społeczne w środowisku ludzi różnych narodowości. Formalnie przez morskie kompetencje języka angielskiego powinniśmy rozumieć umiejętność efektywnej komunikacji w języku angielskim w trakcie eksploatacji statku, w zakresie określonego poziomu odpowiedzialności.

### MarTEL

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom środowiska morskiego, zadaniem opracowania standardów zajęła się grupa partnerów dziewięciu morskich instytucji europejskich realizujących projekt MarTEL (Maritime Tests of English Language). Projekt finansowany jest przez program Unii Europejskiej, Leonardo da Vinci. Ma on na celu promowanie mobilności pracowników na europejskim rynku pracy oraz wdrażanie innowacyjnych rozwiązań edukacyjnych dla podnoszenia kwalifikacji zawodowych. Kraje zaangażowane w realizację MarTel'a to: Anglia, Finlandia, Norwegia, Słowenia, Polska, Turcja. Dodatkowo do weryfikacji wyników prac zaproszono akademie morskie z Bułgarii i Ukrainy. Z polskiej strony w pracach bierze udział Akademia Morska w Szczecinie. Realizacja projektu dobiega końca. Osiągnięte do tej pory wyniki zaprezentowano na konferencji podsumowującej projekt na początku października 2009 roku w Szczecinie (rys. 2).



Rys. 1. Przyczyny incydentów z udziałem 586 tankowców od 1991 roku - Glasgow, University of Strathclyde 2009





Rys. 2. Uczestnicy - The final MarTEL conference.

Są to opracowywane propozycje standardów morskiego języka angielskiego, które zdefiniowano dla trzech poziomów. Poziom pierwszy (najniższy - ogólny) określa stopień opanowania morskiego języka angielskiego niezbędny dla tych osób, które chcą rozpocząć karierę morską. Opanowanie co najmniej tego stopnia wskazane byłoby także dla pracowników firm uczestniczących w organizacji przewozu ładunków drogą morską np. maklerów okrętowych, spedytatorów, cumowników itd. Ogólnie mówiąc standard ten zawiera pewne zwroty morskie, sformułowania, skróty, które możemy odnaleźć np. w przekazach medialnych, niezbędnych do rozumienia faktów i relacji zachodzących na morzu, statku, przeładunku w porcie.

Poziom drugi odnosi się do stanowisk operacyjnych (analogia do poziomu operacyjnego konwencji STCW). Standardy zostały oddzielnie zdefiniowane dla działu pokładowego oraz mechanicznego. Wyróżniono tutaj 5 umiejętności, tj. czytanie, mówienie, pisanie, słuchanie oraz strukturę języka. W poziomie 3 występuje analogiczny podział umiejętności na działy (analogia do poziomu zarządzania konwencji STCW). Różnice standardów między działem mechanicznym oraz pokładowym występują w zakresie i kryteriach ustalonych dla poszczególnych umiejętności, np. większy nacisk został położony na umiejętność czytania i pisania dla mechaników (wyższe wymagania), natomiast słuchania i mówienia dla nawigatorów. Z kolei różnice między poziomem drugim oraz trzecim (operacyjnym i zarządzania) dotyczą pełnionych funkcji w ramach zakresu obowiązków. Dla przykładu, w dziale pokładowym na poziomie drugim będą

to głównie umiejętności językowe niezbędne do pełnienia wachty nawigacyjnej (konwersacja między członkami wachty w tym z pilotem, uzgadnianie manewrów między statkami, wymiana informacji z centrami koordynacji ruchu statków), podczas gdy na poziomie trzecim jest to słownictwo związane z zagadnieniami prawnymi, konwencjami, korespondencją, negocjacjami, raportowaniem, itd.

Podczas prac każdy poziom przechodził proces oceny i weryfikacji przez niezależnych ekspertów, a także grupy testowe (studenci, oficerowie pokładowi i mechaniczy). Wyniki testów były uwzględniane w dalszych etapach prac. Dla każdego z poziomów opracowano programy (study guidelines), przykładowe treści (study units) oraz testy (ćwiczenia) weryfikacyjne (rys. 3).

Dodatkowo opracowano platformę internetową dostępną pod adresem [www.martel.pro](http://www.martel.pro), na której możliwe będzie wykonywanie wszystkich

zadań, ćwiczeń, itd. Obecnie standardy są w końcowej fazie przygotowania, a ich ostateczna wersja zostanie sprawdzona w następnych miesiącach w wybranych ośrodkach szkoleniowych. Wersja finalna będzie gotowa do upublicznienia już w 2010 roku. Wówczas możliwe będzie przekształcenie MarTEL w międzynarodowo rozpoznawalne kwalifikacje morskiego języka angielskiego marynarzy.

Należy sądzić, iż wprowadzenie tego typu standardów językowych pozwoli z jednej strony zwiększyć bezpieczeństwo nawigacji, a z drugiej przyczyni się do ochrony środowiska morskiego. W 2002 roku, gdy tonął tankowiec *Prestige* przy północnym wybrzeżu Hiszpanii, to między innymi procedury komunikacyjne zawiodły. Stały się w ten sposób jedną z przyczyn katastrofy ekologicznej na wybrzeżach hiszpańskiej Galicji oraz likwidacji tysięcy miejsc pracy w przemyśle rybackim. Możliwe, iż niektórych katastrof morskich lub ich skutków można byłoby uniknąć - np. m/f *Heweliusz*, m/s *Gdynia*, m/s *Ziemia Łódzka* - gdyby wystąpiła skuteczna komunikacja między statkami lub statkiem i stacjami brzegowymi. W raporcie z kolizji statku m/s *Vertigo* z m/s *Ziemia Łódzka* czytamy: "W momencie, gdy obydwa statki wykonały swoje zwroty, odpowiednio w prawo oraz w lewo, było zbyt późno na uniknięcie kolizji poprzez komunikację". Dalej czytamy „brak komunikacji, w odpowiednim czasie, między statkami przyczynił się do kolizji”. Nasuwa się wniosek, iż jakiegokolwiek standardy będą istniały, jeśli będą rozpoznawalne i stosowane, zapewnią skuteczność. Czego w przypadku standardów morskiego języka angielskiego - morskiego języka komunikacji - wszystkim marynarzom życzę.

Janusz Uriasz  
foto: autor/PioSta



## MarTEL

*Maritime Tests of English Language*

NEXT

The Queen Mary II, Queen Elizabeth II and Queen Victoria have had their first and only meeting lined up in front of the Statue of Liberty during a great fireworks celebration. Which of the following sentences best expresses the essential information of the sentence above?

**THREE CUNARD LINE QUEENS MET IN NEWYORK HARBOUR**

The Queen Mary II (QM II), Queen Elizabeth II (QE II) and Queen Victoria (QV) have had their first and only meeting lined up in front of the Statue of Liberty during a great fireworks celebration. This is the first time in Cunard's 158-year history that three Queens have been in service at the same time and with Queen Elizabeth II retiring in November 2008 will be the only time they will be together. The Queen Elizabeth II is the longest serving vessel in the 168-year history of the Cunard Line. Since launching in 1967, it has travelled more than 5 million nautical miles, including 25 trips around the world and more than 800 Trans-Atlantic crossings with two and a half million passengers. The ship was sold for \$100 million to Dubai World, an investment company that manages projects for the government in Dubai, United Arab

QM II, QE II and QV will all be retired after this meeting in front of Statue of Liberty.

QM II, QE II and QV met in front of Statue of Liberty because of a fire situation.

Two ships were gifted to Queen Victoria in front of Statue of Liberty and fireworks celebration.

People gathered in front of Statue of Liberty and brought fireworks to celebrate the retirement of three ships.

Three ships have gathered at the same place for the first time and it was celebrated by fireworks.

READING

Part 1 of 3

Question 1 of 5

Skill time left  
**16** minutes

Part time left  
**2** minutes

Rys. 3. Przykład testu – umiejętność czytania wraz z pytaniami.