

Oficerowie elektrycy okrętowi w znowelizowanej konwencji STCW 2010

■ Wprowadzenie

Z powodu ciągłego rozwoju technologicznego, a także zapotrzebowania na nowe kwalifikacje i umiejętności obsługi systemów elektryczno-elektronicznych oraz odnośnych urządzeń i instalacji na statkach, można zaobserwować znaczący wzrost zapotrzebowania na wysoko kwalifikowanych oficerów elektryków okrętowych. Aktualnie tacy specjaliści są zatrudniani w szczególności na statkach wycieczkowych, dużych promach i na wszystkich typach statków specjalistycznych, jednakże, jak dotychczas, nie ma standardów ich kwalifikacji i kompetencji na poziomie międzynarodowym¹.

Należy zauważyć szybki postęp w dziedzinie rozwoju okrętowych technologii elektrycznych i elektronicznych, a zwłaszcza elektrycznych napędów głównych i sieci wysokonapięciowych.

Wymienione wyżej rozwiązania są powszechnie stosowane przy budowie statków wycieczkowych, to jest rozwijającej się bardzo szybko branży okrętowej.

Taki trend można zilustrować danymi opublikowanymi w Cruise Industry News Quarterly², które mówią o zamówieniach na 49 nowych statków pasażerskich na sumę 25,8 mld dolarów amerykańskich w latach 2008–2012.

Te kontrakty są nie tylko wyzwaniem technologicznym, ale przede wszystkim nowym impulsem do rozwoju rynku pracy oficerów elektryków okrętowych. Nie ma wątpliwości, że powinni oni być personelem wysoko wykwalifikowanym, odpowiednio przygotowanym do podjęcia zadań, obowiązków i odpowiedzialności zgodnie z aktualnymi wyzwaniami technologicznymi.

W tym miejscu należy zacytować opinię wyrażoną w artykule zatytułowanym „Czy oficerowie mechanicy okrętowi są prawidłowo wyszkoleni w dziedzinie elektrotechniki okrętowej?”, gdzie opisano często spotykaną w praktyce sytuację: „Żaden ze starszych mechaników okrętowych nie posiada odpowiedniego wykształcenia teoretycznego i praktycznego w dziedzinie wytwarzania napięcia 6,6 kV, rozdziału energii i usuwania uszkodzeń”¹. Aby zapobiec sytuacjom awaryjnym i ich skutkom oraz kosztom, nowe podejście dotyczące potrzeby ustanowienia i wprowadzenia w życie standardów kwalifikacji oficerów elektryków okrętowych wydaje się oczywiste.

Fakty i statystyki pokazują, że tacy fachowcy są niezbędni na dużych statkach; około 2200 elektryków okrętowych zatrudnionych na globalnym rynku żeglownym zdobyło swoje kwalifikacje w Polsce. Charakterystyczne, że większość z nich pracuje na statkach o fladze innej niż polska. Jednakże w przypadkach wystąpienia awarii, zachodzi pytanie o legalność odpowiedzialności elektryków okrętowych, ponieważ ich profesjonalne kwalifikacje są uznawane wyłącznie na terytorium Polski. Dlatego więc istnieje pilna potrzeba wprowadzenia międzynarodowych standardów kwalifikacji dla oficerów elektryków okrętowych.

■ Rys historyczny

W lutym 1992 r., podczas 23. sesji Podkomitetu STW, Polska, w porozumieniu z Norwegią, przygotowała projekt poprawek do Konwencji STCW'78, dotyczący standardów kwalifikacji i szkolenia oficerów elektroautomatyków okrętowych. W czasie prac nad nowelizacją Konwencji projekt ten uzyskał poparcie m.in. USA i ICFTU.

Chociaż podjęta inicjatywa nie znalazła odzwierciedlenia w znowelizowanej Konwencji STCW'95 w postaci zdefiniowania kompetencji i wymagań dla oficerów elektroautomatyków okrętowych, to niewątpliwie projekt ten wywarł istotny wpływ na kształt funkcji „Electrical, Electronics and Control Engineering”, przypisanej w nowym układzie kompetencji i wymagań oficerom mechanikom okrętowym, na obu poziomach – operacyjnym i zarządzania.

Dalsze prace nad standardami szkolenia oficerów elektryków okrętowych na Wydziale Elektrycznym AM rozpoczęły się w 2008 r. po przekazaniu przez prof. Ryszarda Wawrucha, uczestniczącego w posiedzeniach IMO, informacji o przygotowywanej nowelizacji Konwencji STCW i możliwości uwzględnienia w niej oficerów elektryków okrętowych. Odpowiedni dokument, zawierający propozycję oficera elektryka okrętowego dla jednego poziomu – operacyjnego, został opracowany przez mgr. inż. Jacka Wyszkowskiego (oficera elektryka okrętowego I klasy) przy współpracy z dziekanem Wydziału Elektrycznego AM w Gdyni prof. Januszem Mindykowskim oraz po konsultacjach ze starszym oficerem elektrykiem na statkach pasażerskich firmy Royal Caribbean dr. inż. Jerzym Galbasem i w lipcu 2008 roku przekazany do Ministerstwa Infrastruktury.





Fot. Janusz Uriasz

Członkowie „ETO Forum” podczas 41. Sesji STW w siedzibie IMO w Londynie, 15.01.2010 r. Od lewej do prawej stoją: Allan Graveson (Nautilus U.K. – The Union for Maritime Professionals – Wielka Brytania), Cleveland Powell (Wielka Brytania), Janusz Mindykowski (Polska), Ali R. Navab S. (Republika Islamska Iranu), Marc Fouliard (Francja), Mikael Huss (Merchant Marine Officers' Association – Szwecja), M. Adthisaya Ganesen (Malezja), Vadym Zakharchenko (Ukraina), Jacek Wyszowski (Polska).

We wrześniu 2008 roku ww. dokument został przedstawiony przez Polskę na spotkaniu Komisji Transportu Unii Europejskiej w Lizbonie. Podobne dokumenty dot. oficerów elektryków okrętowych zaproponowała Francja (poziom operacyjny) oraz Wielka Brytania (dwa poziomy – operacyjny i zarządzania).

Trzy wyżej wymienione kraje, przy współudziale Bułgarii, przygotowały wspólny dokument zawierający dwa poziomy oficerów elektryków okrętowych, który niestety nie uzyskał wymaganego stuprocentowego poparcia w Unii Europejskiej i dlatego został skierowany przez te kraje bezpośrednio do Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w Londynie.

Na spotkaniach 40. Sesji STW w IMO w Londynie w lutym 2009 r. dokonano następczej konsolidacji omawianego dokumentu z podobnym dokumentem Islamskiej Republiki Iranu, tworząc ostateczną wersję przepisów dla oficerów elektryków okrętowych (z ang. Electro-Technical Officers – ETO) oraz starszych oficerów elektryków okrętowych (Senior Electro-Technical Officers – SETO).

Państwa i organizacje, którym szczególnie zależało na wprowadzeniu ww. przepisów do Konwencji, zawiązały tzw. „ETO Forum”, w skład którego weszły następujące osoby:

- Bułgaria – Spaska GEORGIEVA,
- Francja – Marc FOULIARD, Isabelle MERLE,
- IFSMA – Christer LINDVALL,

- Islamska Republika Iranu – Ali Reza NAVAB, Mohammad Ali SHAHBA,
- ITF – Mikael HUSS, John BAINBRIDGE,
- Malezja – Adthisaya GANESEN,
- Polska – Janusz MINDYKOWSKI, Jacek WYSZKOWSKI,
- Szwecja – Goran TIBBLIN
- Ukraina – Vadym ZAKHARCHENKO, Yuriy M. MYKHAYLENKO,
- Wielka Brytania – Cleveland POWELL, Roger TOWNER,
- USA – Barry VAN VECHTEN.

Wiele krajów nie popierało wprowadzenia nowych regulacji, obawiając się, że może to spowodować obowiązek zatrudniania oficerów elektryków okrętowych na każdym statku. Niemcy natomiast zaproponowały, aby w miejsce dwóch poziomów oficerskich wprowadzić jeden poziom oficera elektryka okrętowego i dodatkowo na poziomie wsparcia – elektromontera okrętowego.

Znaczącego poparcia „ETO Forum” udzieliła Chińska Republika Ludowa, która przygotowała dwa bardzo ważne dokumenty dotyczące oficerów elektryków okrętowych w znowelizowanej Konwencji.

Więcej informacji odnośnie proponowanych standardów kompetencji dla ETO i SETO można znaleźć w materiałach konferencyjnych TransNav Gdynia 2009³ oraz Zeszytach Naukowych Akademii Morskiej w Gdyni z 2009 r.⁴

■ Decyzje 41. Sesji Podkomitetu STW IMO

Na ostatniej 41. Sesji Podkomitetu ds. Szkolenia Zawodowego i Obowiązków Wachtowych, w dniu 13.01.2010 r. na posiedzeniu plenarnym, odbyła się dyskusja nad dokumentem STW 41/7/4 w części dot. oficerów elektryków okrętowych, starszych oficerów elektryków okrętowych oraz elektromonterów okrętowych. Głos zabrało ok. 40 przedstawicieli różnych państw i organizacji. Niewielka większość była za przyjęciem propozycji włączenia do konwencji STCW przepisów dla ETO (poziom operacyjny) i elektromontera (poziom pomocniczy), a reszta, w tym Polska, za trzema poziomami, łącznie z Senior ETO (poziom zarządzania). Należy podkreślić, że tylko dwa państwa – Japonia i Włochy – były przeciwnie wprowadzaniu do Konwencji przepisów dot. oficerów elektryków okrętowych, wszyscy pozostali zabierający głos byli za.

Podjęto decyzję o włączeniu do Konwencji STCW regulacji dla dwóch poziomów – oficera elektryka okrętowego (ETO) i elektromontera okrętowego. Zaproponowano, aby przepisy dot. certyfikatów kompetencji dla oficerów elektryków (ETO) umieścić w Rozdziale III „Dział Maszynowy” Konwencji STCW, jako nową Regulację III/6 i nowe Sekcje A-III/6 i B-III/6 Kodeksu STCW.

W dniach 13–14 stycznia dokonano przeglądu i koryznych zmian w przepisach dot. stanowiska elektromontera okrętowego (zaproponowanych wcześniej przez Niemcy) oraz w oparciu o dokument STW 41/7/17 (Japonia, Turcja i IMarEST) ustalono zmiany w tabelach kompetencyjnych A-III/1 i A-III/2 dla oficerów mechaników okrętowych. Jednym z efektów tych zmian było znaczne rozszerzenie wymagań dla oficerów mechaników okrętowych (na poziomie operacyjnym i zarządzania) określonych w funkcji „Electrical, Electronic and Control Engineering”.

Podsumowując, w wyniku starań delegacji polskiej i przedstawicieli innych krajów oraz organizacji skupionych w „ETO Forum”, w końcowym dokumencie znowelizowanej Konwencji STCW znalazły się odpowiednie przepisy i wymagania kompetencyjne dot. certyfikacji oficerów elektryków okrętowych na jednym poziomie – operacyjnym.

W czerwcu 2010 r. w Manili na Filipinach odbędzie się Konferencja Dyplomatyczna, zatwierdzająca ostateczny tekst Konwencji STCW. Autorzy niniejszego artykułu wyrażają głębokie przekonanie, iż po niemal 20 latach starań zostanie osiągnięte historyczne porozumienie i oficerowie elektrycy okrętowi znajdą swoje zasłużone miejsce w Konwencji STCW.

LITERATURA

1. „Are engineers getting the electrical training they need?” *Marine Engineering Review*, March 2006.
2. Order book: New Ships and Counting, *Cruise Industry News Quarterly*: Fall 2008.
3. J. Wyszkowski, J. Mindykowski, R. Wawruch, „Novelties in the development of the qualification standards for Electro-Technical Officers under STCW Convention requirements”, 8th International Navigational Symposium on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation TransNav Gdynia, 2009.
4. J. Wyszkowski, J. Mindykowski, R. Wawruch, „Działania zmierzające do zmiany konwencji STCW i jej kodeksów A i B w celu ustanowienia międzynarodowych wymagań kwalifikacyjnych dla oficerów elektryków okrętowych”, *Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni*, nr 62, 2009.

mgr inż. **Jacek Wyszkowski**
Katedra Automatyki Okrętowej
prof. dr hab. inż. **Janusz Mindykowski**
kierownik Katedry Elektroenergetyki Okrętowej,
dziekan Wydziału Elektrycznego



Fot. Janusz Uriasz

Członkowie delegacji polskiej na sali obrad 41. Sesji STW w dniu 15.01.2010 r. Od lewej siedzą: Janusz Mindykowski (Akademia Morska w Gdyni, Wydział Elektryczny – ekspert), Tadeusz Wojtasik (Ministerstwo Infrastruktury, główny specjalista w Departamencie Bezpieczeństwa Żeglugi – członek delegacji), Jacek Wyszkowski (Akademia Morska w Gdyni, Wydział Elektryczny – ekspert), Agnieszka Piotrowska (Ministerstwo Infrastruktury, starszy specjalista w Departamencie Bezpieczeństwa Żeglugi – członek delegacji), Janusz Uriasz (Akademia Morska w Szczecinie, dyrektor Instytutu Nawigacji – ekspert), Ryszard Wawruch (Urząd Morski w Gdyni, główny specjalista w Inspektoracie Bezpieczeństwa Żeglugi – przewodniczący delegacji), Andrzej Kossowski (stały przedstawiciel RP przy IMO – zastępca przewodniczącego delegacji).