

# NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

---

## Delegatura w Szczecinie

LSZ – 41051 - 03

Nr ewid. 179/2003/P/03/168/LSZ

### INFORMACJA

**o wynikach kontroli funkcjonowania administracji morskiej w  
zakresie wydawania dokumentów kwalifikacyjnych dla członków  
załóg statków morskich**

## SPIS TREŚCI

1. CZĘŚĆ OGÓLNA .....	3
1.1. Charakterystyka kontroli.....	3
1.2. Synteza ustaleń kontroli i ocen kontrolowanej działalności.....	4
1.3. Wnioski.....	9
2. CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA .....	10
2.1. Charakterystyka stanu prawnego w zakresie kontrolowanej działalności.....	10
2.2. Ważniejsze ustalenia kontroli.....	17
2.2.1. Wykonywanie przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej delegacji ustawowych w zakresie kontrolowanej działalności.....	17
2.2.2. Działalność dyrektorów urzędów morskich w zakresie wydawania dokumentów kwalifikacyjnych członkom załóg statków morskich.....	25
2.2.3. Funkcjonowanie komisji egzaminacyjnych przy dyrektorach urzędów morskich.....	34
2.2.4. Uznawanie i nadzorowanie ośrodków szkoleniowych dla marynarzy.....	37
2.2.5. Wydawanie certyfikatów bezpiecznej obsługi.....	39
2.2.6. Dochody z tytułu opłat za dokumenty kwalifikacyjne oraz za egzaminy.....	40
3. PRZEBIEG POSTĘPOWANIA KONTROLNEGO I DZIAŁANIA PODJĘTE PO ZAKOŃCZENIU KONTROLI .....	41

# 1. CZĘŚĆ OGÓLNA

## 1.1. Charakterystyka kontroli

**Nr kontroli:** P/03/168

**Temat kontroli:**

Funkcjonowanie administracji morskiej w zakresie wydawania dokumentów kwalifikacyjnych dla członków załóg statków morskich.

**Cel i zakres kontroli:**

Celem kontroli, przeprowadzonej z własnej inicjatywy<sup>1</sup> Najwyższej Izby Kontroli, było zbadanie i dokonanie oceny realizacji przez organy administracji morskiej zadań w zakresie wydawania dokumentów kwalifikacyjnych dla członków załóg statków morskich, ze szczególnym uwzględnieniem zgodności tej działalności z przepisami ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim<sup>2</sup>, zwanej w dalszej treści „ustawą o b.m.” oraz ratyfikowanej Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht<sup>3</sup>, zwanej w dalszej treści „Konwencją STCW”.

Ocenie poddano w szczególności działalność:

- Ministra Infrastruktury (do dnia 23 października 2001 r. Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej) w zakresie:
  - wykonywania delegacji ustawowych do wydania przepisów wykonawczych w zakresie kontrolowanej działalności,
  - sprawowania nadzoru nad działalnością dyrektorów urzędów morskich związaną z wydawaniem dokumentów kwalifikacyjnych członkom załóg statków morskich.

---

<sup>1</sup> W ramach tematów kontroli zaproponowanych przez Sejmową Komisję Infrastruktury.

<sup>2</sup> Dz. U. Nr 109, poz. 1156.

<sup>3</sup> Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 ze zm.

- rozpatrywania skarg i wniosków dotyczących kontrolowanej działalności.
- Dyrektorów urzędów morskich w zakresie:
  - przyznawania członkom załóg statków morskich dyplomów i świadectw kwalifikacyjnych oraz wydawania zaświadczeń i zezwoleń,
  - funkcjonowania komisji egzaminacyjnych,
  - realizacji dochodów budżetowych z tytułu wydawania dokumentów kwalifikacyjnych.

Kontrola została przeprowadzona w okresie od dnia 16 maja do dnia 11 lipca 2003 r. i objęła lata 2001 – I kw. 2003 r.

Kontrolę przeprowadziła Delegatura NIK w Szczecinie (jako jednostka koordynująca) we współpracy z Delegaturą w Gdańsku oraz z Departamentem Komunikacji i Systemów Transportowych NIK.

Kontrolą objęto Ministerstwo Infrastruktury oraz 3 (wszystkie) urzędy morskie: w Gdańsku, Słupsku i Szczecinie.

Kontrolę przeprowadzono według kryteriów legalności, celowości, rzetelności i gospodarności.

## **1.2. Synteza ustaleń kontroli i ocen kontrolowanej działalności.**

**Wyniki kontroli wskazują, że Minister Infrastruktury (do października 2001 r. Minister TiGM) nie zapewnił prawidłowej i terminowej realizacji obligatoryjnych delegacji ustawowych, dotyczących wydania przepisów wykonawczych w zakresie kwalifikacji zawodowych członków załóg statków morskich i dokumentów kwalifikacyjnych.**

**Powodowało to negatywne konsekwencje dla marynarzy, zwłaszcza zatrudnionych na statkach armatorów zagranicznych; z ogólnej liczby ok. 30.000 marynarzy zdecydowana większość – z uwagi na sukcesywne zmniejszanie się polskiej floty morskiej, m.in. w wyniku upadłości niektórych przedsiębiorstw armatorskich – zmuszona jest podejmować pracę u obcych armatorów.**

Przyczyniało się to także w zasadniczym stopniu do nieprawidłowości w działalności terenowych organów administracji morskiej, tj. dyrektorów urzędów morskich, w zakresie wydawania dokumentów kwalifikacyjnych członkom załóg statków.

W efekcie skutkowało również uchybieniami w wywiązywaniu się strony polskiej ze zobowiązań wynikających z ratyfikowanej, międzynarodowej Konwencji STCW, nakładających na państwa – strony obowiązek wydania niezbędnych przepisów w celu nadania Konwencji pełnej i całkowitej skuteczności

1. Ustalone rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 24 sierpnia 2000 r.<sup>4</sup> zasady wymiany dokumentów kwalifikacyjnych marynarzy (świadczeń marynarskich i dyplomów oficerskich) wydanych na podstawie poprzednio obowiązujących przepisów<sup>5</sup>, na określone w wymienionym rozporządzeniu, skutkowały -w szeregu przypadków - utratą przez marynarzy, zwłaszcza z dyplomami oficerskimi, dotychczasowych uprawnień do zajmowania niektórych stanowisk na statkach.

Z tego względu zawarte w wymienionym rozporządzeniu regulacje były w latach 2001 - 2002 przedmiotem skarg marynarzy oraz ich organizacji, kierowanych do Ministra TiGM/Infrastruktury, a także do Rzecznika Praw Obywatelskich. Były również przedmiotem interpelacji poselskich.

W wymienionych skargach i interpelacjach podnoszono, m.in. że ustalony rozporządzeniem sposób wdrażania nowych wymagań Konwencji STCW, powodujący utratę przez marynarzy nabytych wcześniej uprawnień, może skutkować natychmiastowym pozbawieniem pracy kilkuset osób oraz ograniczeniem możliwości pracy i awansu dalszym kilkunastu tysiącom. Treść skarg marynarzy, a także odwołań od decyzji dyrektorów urzędów morskich, wskazywała na konkretne fakty utraty pracy, lub bezpośredniego zagrożenia utratą pracy, z powodu ograniczenia uprawnień zawodowych.

---

<sup>4</sup> Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 24 sierpnia 2000 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych, pełnienia wacht oraz składu załóg statków morskich o polskiej przynależności Dz. U. Nr 105, poz. 1117.

<sup>5</sup> Rozporządzenie Ministra transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 maja 1992 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg polskich statków morskich – Dz. U. Nr 49, poz. 227 ze zm.

Celem złagodzenia skutków wymienionych, niekorzystnych dla marynarzy regulacji, Ministerstwo Infrastruktury zalecało terenowym organom administracji morskiej, tj. dyrektorom urzędów morskich, m.in. stosowanie przepisów uchylonych, a także wydawanie tymczasowych zezwoleń do zajmowania określonych stanowisk jako stałej praktyki (do czasu wydania stosownego rozporządzenia), z naruszeniem przepisów ustawy o b.m. i postanowień Konwencji STCW w tym zakresie.

(str. 17 – 21)

2. Negatywnie pod względem legalności i rzetelności ocenić należy nie wykonanie przez Ministra TiGM/Infrastruktury w ustawowym terminie , tj. do dnia 1 stycznia 2002 r., żadnej z 8 obligatoryjnych delegacji do wydania przepisów wykonawczych, określonych w art. 19 i 25 ustawy o b.m.

W rezultacie tego w 2002 r. i I kw. 2003 r. kontrolowana działalność organów administracji morskiej (Ministra Infrastruktury oraz dyrektorów urzędów morskich) prowadzona była w warunkach braku prawnego uregulowania szeregu zagadnień o podstawowym znaczeniu, które - w myśl przepisów ustawy o b.m. - miały być uregulowane w trybie rozporządzeń ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Dotyczyło to zwłaszcza określenia szczegółowych wymagań kwalifikacyjnych dla członków załóg statków morskich, stanowisk na statkach, warunków przyznawania i wzorów dokumentów kwalifikacyjnych, systemu nadzoru nad procesem szkolenia marynarzy.

Brak prawnego uregulowania tych zagadnień, w sposób odpowiadający wymaganiom Konwencji STCW, stanowił jednocześnie uchybienie w wykonywaniu przez stronę polską zobowiązań wynikających z art. I ust. 2 tej Konwencji, dotyczących wydania niezbędnych ustaw, dekrétów, zarządzeń i innych przepisów w celu nadania Konwencji pełnej i całkowitej skuteczności.

(str. 22 – 24)

3. Minister TiGM/Infrastruktury nie zapewnił rzetelnego wywiązywania się strony polskiej z postanowień art. IV ust. 1 lit. a Konwencji STCW, dotyczących przekazywania Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), tak szybko, jak to jest praktycznie możliwe,

wszelkich przepisów wydanych we wszystkich sprawach wchodzących w zakres Konwencji.

Stwierdzono, że wymóg ten nie był realizowany w odniesieniu do rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r., do ustawy o b.m. oraz do wydawanych sukcesywnie aktów wykonawczych na podstawie delegacji art. 19 ust. 10 i art. 25 wymienionej ustawy.

Zaniechania w tym zakresie uzasadniano zamiarem przekazania Sekretarzowi Generalnemu IMO wszystkich aktów prawnych jednocześnie, po ich wydaniu i przetłumaczeniu na język angielski (ustawy o b.m. i rozporządzeń wykonawczych), a w przypadku rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r. – faktem, że rozporządzenie to – jak wyjaśniano - było wydane na 1 rok.

(str. 24 – 25)

4. W rezultacie nie wydania przez Ministra TiGM/Infrastruktury w ustawowym terminie przepisów wykonawczych do ustawy o b.m.<sup>6</sup> oraz na skutek utraty mocy (z dniem 2 stycznia 2002 r.) rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r., określającego stanowiska na statkach morskich, szczególne wymagania kwalifikacyjne marynarzy oraz dokumenty kwalifikacyjne uprawniające do zajmowania określonych stanowisk – dyrektorzy urzędów morskich w 2002 r. i I kw. 2003 r. wydawali decyzje w sprawie przyznawania członkom załóg statków dokumentów kwalifikacyjnych (dyplomów oficerskich i świadectw marynarskich) nie mając do tego podstaw prawnych, a zatem z naruszeniem zasady legalności.

Ogółem w latach 2001 – I kw. 2003 dyrektorzy urzędów morskich (w Gdyni, Słupsku i Szczecinie) wydali członkom załóg statków 20.533 dyplomów oficerskich i 29.497 świadectw marynarskich, z tego w 2002 r. i I kw. 2003 r., tj. w okresie braku przepisów określających stanowiska i dokumenty kwalifikacyjne marynarzy – 5.897 dyplomów oficerskich i 13.031 świadectw marynarskich.

W wydawanych po dniu 2 stycznia 2002 r. decyzjach w sprawie przyznania dokumentów kwalifikacyjnych dyrektorzy urzędów morskich stosowali po

---

<sup>6</sup> wymaganych przepisami art. 19 ust. 10 i art. 25 tej ustawy.

części regulacje zawarte w wymienionym, nieobowiązującym rozporządzeniu Ministra TiGM, a także ustanawiane w sposób pozaprawny zasady wydawania niektórych dokumentów kwalifikacyjnych, np. określone uchwałami Kolegium Dyrektorów Urzędów Morskich aprobowanymi przez uczestniczących w posiedzeniach Kolegium przedstawicieli Ministerstwa.

Stan ten stwarzał możliwość uznaniowego rozpatrywania wniosków marynarzy o przyznanie dokumentów kwalifikacyjnych i mógł sprzyjać podejmowaniu działań o podłożu korupcyjnym.

Stwierdzono przy tym, że urzędy morskie w sposób niejednolity interpretowały i stosowały przepisy w zakresie zaliczania praktyki pływania marynarzom zatrudnionym na promach morskich w tzw. systemie „wysadkowym”; dwa tygodnie na statku – dwa tygodnie „w domu”.

Konsekwencją tego były odmienne wymogi zaliczania praktyki pływania marynarzom zatrudnionym na promach morskich przy przyznawaniu im odpowiednich dokumentów kwalifikacyjnych.

(str. 25 –34)

5. W rezultacie nie wydania przez Ministra TiGM/Infrastruktury rozporządzeń wykonawczych określonych w art. 19 ust. 10 i art. 25 tej ustawy o b.m. - od dnia 2 stycznia 2002 r. także działalność komisji egzaminacyjnych przy dyrektorach urzędów morskich prowadzona była w oparciu o nieobowiązujący, wydany na podstawie uchylonego z tym dniem rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r., Regulamin pracy tych komisji.

W latach 2001 – 2002 i w I kw. 2003 r. komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów morskich w Szczecinie, Słupsku i Gdyni przeprowadziły ogółem 724 sesje egzaminacyjne na dyplomy oficerskie, świadectwa marynarskie, świadectwa ratownika morskiego i inne, z tego w 2002 r. i w I kw. 2003 r., tj. w okresie braku przepisów wykonawczych - 389 sesji.

W zakresie funkcjonowania komisji egzaminacyjnych stwierdzono przypadki działań nierzetelnych i nielegalnych.

(str. 34 – 37)

6. Stwierdzono nieprawidłowości w zakresie uznawania i nadzorowania przez dyrektorów urzędów morskich ośrodków szkoleniowych dla marynarzy.

Nieprawidłowości te polegały m.in. na wystawianiu Certyfikatów uznania ośrodkom szkoleniowym przez osoby nieupoważnione, a także na nieprzestrzeganiu terminów ważności Certyfikatów.

Nadmienić należy, że od dnia 2 stycznia 2002 r. działalność w tym zakresie urzędy morskie prowadziły w oparciu o nieobowiązujące Kryteria uznawania wymienionych ośrodków.

(str. 37 – 39)

7. Dochody budżetowe z tytułu opłat za wydane dokumenty kwalifikacyjne dla marynarzy wyniosły za lata 2001 – 2002 i I kwartał 2003 r. odpowiednio: 3.071 tys. zł, 3.032 tys. zł i 610 tys.

Dochody ogółem z tytułu opłat za egzaminy kwalifikacyjne dla marynarzy wyniosły za wymienione lata odpowiednio: 942,7 tys. zł, 678,6 tys. zł. i 166,2 tys. zł

Stwierdzoną nieprawidłowością było odprowadzanie dochodów z tytułu opłat za egzaminy kwalifikacyjne marynarzy na dochody budżetu państwa i finansowanie ze środków budżetowych działalność Komisji egzaminacyjnej (w Urzędzie Morskim w Słupsku). Stanowiło to naruszenie przepisów art. 19 ustawy o b.m., w myśl których opłaty za egzaminy stanowią przychód środka specjalnego urzędu morskiego, z przeznaczeniem na finansowanie funkcjonowania komisji egzaminacyjnych ze środków Komisji egzaminacyjnej (str. 40)

### 1.3. Wnioski.

W wystąpieniach pokontrolnych, skierowanych do kierowników kontrolowanych jednostek zawarte zostały stosowne wnioski, których realizacja powinna przyczynić się do wyeliminowania szeregu stwierdzonych nieprawidłowości w zakresie kontrolowanej działalności.

Ponadto, uwzględniając wyniki kontroli, niezbędne jest – zdaniem Najwyższej Izby Kontroli – podjęcie przez Ministra Infrastruktury działań, mających na celu:

- 1. Terminowe wykonywanie obligatoryjnych delegacji ustawowych dotyczących wydania przepisów wykonawczych w zakresie administracji morskiej, a w tym:**
  - wykonanie ustawowego obowiązku wydania rozporządzenia zgodnie z delegacją zawartą w art. 19 pkt. 2 i 3 ustawy o b.m.
- 2. Stosowanie przez terenowe organy administracji morskiej jednolitych zasad zaliczania praktyki pływania marynarzom zatrudnionym na promach morskich w systemie zmianowym,**
- 3. Pełne wykonywanie przez stronę polską postanowień Międzynarodowej Konwencji STCW.**

## **2. CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA**

### **2.1. Charakterystyka stanu prawnego w zakresie kontrolowanej działalności.**

2.1.1. Polska jest stroną Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r.<sup>7</sup>, zwanej Konwencją STCW, ratyfikowanej przez Polskę w dniu 21 kwietnia 1983 r.

Konwencja określa minimum wymagań w zakresie wyszkolenia marynarzy i wydawania im dokumentów kwalifikacyjnych; zatem nie stanowi naruszenia Konwencji ustalenie przez administrację państwa – strony wymagań wyższych od określonych w Konwencji.

W art. I ust. 2 Konwencji STCW strony zobowiązują się wydać niezbędne ustawy, dekrety, zarządzenia i inne przepisy oraz podjąć wszelkie inne kroki konieczne w celu nadania Konwencji pełnej i całkowitej skuteczności, jak również zapewnienia, aby pod względem bezpieczeństwa życia i mienia na morzu oraz ochrony środowiska

---

<sup>7</sup> Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 ze zm.

morskiego marynarze na statkach posiadali odpowiednie kwalifikacje i byli zdolni wykonywać swoje obowiązki<sup>8</sup>.

Stosownie do art. IV ust. 1 lit. a Konwencji strony powinny Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), tak szybko, jak to jest praktycznie możliwe, teksty ustaw, dekretów, zarządzeń i innych przepisów oraz dokumentów wydanych we wszystkich sprawach wchodzących w zakres Konwencji.

Art. V ust. 3 Konwencji STCW stanowi, że wszystkie sprawy, które nie są wyraźnie uregulowane w tej Konwencji, podlegają wewnętrznemu ustawodawstwu stron.

Minimalne wymagania w zakresie wyszkolenia marynarzy i wydawania im dokumentów kwalifikacyjnych określone są w Załączniku do Konwencji.

W ramach procesu implementacji przez Polskę postanowień Konwencji STCW wydane zostało – na podstawie art. art. 49 § 1 oraz art. 50 ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. Kodeks morski<sup>9</sup> - rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (TiGM) z dnia 23 maja 1992 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg polskich statków morskich<sup>10</sup>.

2.1.2. Z dniem 1 lutego 1997 r. weszły w życie Poprawki do Konwencji STCW, przyjęte na Konferencji Stron w Londynie, w czerwcu i lipcu 1995 r., mające m.in. na celu ujednoczenie w skali światowej kwalifikacji marynarzy i dokumentów kwalifikacyjnych. Poprawki generalnie podwyższyły wymagania kwalifikacyjne dla

---

<sup>8</sup> Stosownie do art. 91 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej:

1. Ratyfikowana umowa międzynarodowa, po jej ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, stanowi część krajowego porządku prawnego i jest bezpośrednio stosowana, chyba że jej stosowanie jest uzależnione od wydania ustawy.
2. Umowa międzynarodowa ratyfikowana za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie ma pierwszeństwo przed ustawą, jeżeli ustawy tej nie da się pogodzić z umową.
3. Jeżeli wynika to z ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską umowy konstytuującej organizację międzynarodową, prawo przez nią stanowione jest stosowane bezpośrednio, mając pierwszeństwo w przypadku kolizji z ustawami.

<sup>9</sup> j.t. Dz. U. z 1998 r. Nr 10, poz. 36 ze zm.

<sup>10</sup> Dz.U. Nr 49, poz. 227 ze zm. (utraciło moc z dniem 21 grudnia 2000 r.)

marynarzy, grupując je według 7 funkcji<sup>11</sup> na 3 poziomach odpowiedzialności: zarządzania, operacyjnym oraz pomocniczym<sup>12</sup>.

Prawidło I/15 - przepisy przejściowe - zmienionego Załącznika do Konwencji STCW określało, m.in. że:

- do 1 lutego 2002 r. Strona może, zgodnie z przepisami Konwencji, kontynuować wydawanie, uznawanie i potwierdzanie dyplomów, które były wydane tuż przed 1 lutego 1997 r. w stosunku do tych członków załóg, którzy rozpoczęli potwierdzoną pracę na morzu, zatwierdzoną edukację i program szkolenia lub zatwierdzony kurs szkolenia przed 1 sierpnia 1998 r.,
- do 1 lutego 2002 r. Strona może kontynuować odnawianie i uaktualnianie dyplomów i potwierdzeń zgodnie z przepisami Konwencji, które były stosowane przed 1 lutego 1997 r.

Oświadczenie rządowe w sprawie wejścia w życie z dniem 1 lutego 1997 r. wymienionych Poprawek ogłoszone zostało w dniu 12 kwietnia 1999 r.<sup>13</sup>

W celu wdrożenia zmian wprowadzonych tymi Poprawkami wydane zostało – na podstawie przywołanych wyżej przepisów ustawy Kodeks morski – rozporządzenie Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych, , pełnienia wacht oraz składu załóg statków morskich o polskiej przynależności<sup>14</sup> (zwane dalej rozporządzeniem Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r.), które weszło w życie z dniem 22 grudnia 2000 r. Rozporządzenie to uchyliło jednocześnie przywołane wyżej rozporządzenie z 1992 r.

---

<sup>11</sup> 1- nawigacja, 2- przeładunek i sztautowanie, 3- kontrola nad eksploatacją statku i opieka nad ludźmi na statku, 4-mechanika okrętowa, 5-elektrotechnika, elektronika, automatyka, 6-konserwacja i naprawy, 7- radiokomunikacja

<sup>12</sup> - "Poziom zarządzania" oznacza poziom odpowiedzialności związany ze służbą na stanowiskach kapitana, starszego oficera, starszego mechanika oraz drugiego mechanika,

- "Poziom operacyjny" oznacza poziom odpowiedzialności związany ze służbą w randze oficera wachtowego na pokładzie, w siłowni lub oficera mechanika wyznaczonego do pełnienia wachty w okresowo bezzałogowej siłowni lub radiooperatora,

- „Poziom pomocniczy" oznacza poziom odpowiedzialności związany z wykonywaniem przydzielonych zadań lub obowiązków na statku morskim pod kierunkiem osoby pełniącej funkcje na poziomie operacyjnym lub na poziomie zarządzania;

<sup>13</sup> Dz. U. z 1999 r. Nr 30, poz. 286

Rozporządzeniem Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r. w szczególności:

- dostosowano stanowiska w żegludze morskiej do wymagań Konwencji STCW (poprzez likwidację niektórych stanowisk i ustalenie nowych) oraz zgrupowano je w trzech poziomach odpowiedzialności,
- ustalono nowe dokumenty kwalifikacyjne (świadczenia marynarskie i dyplomy oficerskie), wymagania w zakresie wykształcenia, przeszkoleń i praktyki pływania, niezbędnych do uzyskania określonych dokumentów kwalifikacyjnych,
- określono, do zajmowania jakich stanowisk uprawnieni są posiadacze określonych dokumentów kwalifikacyjnych,
- ustalono zasady wymiany dyplomów oficerskich i świadectw marynarskich uzyskanych na podstawie dotychczasowych przepisów, na odpowiednie dyplomy i świadectwa określone w rozporządzeniu.

Stosownie do przepisów § 81 ust. 1 tego rozporządzenia dyplomy i świadectwa wydane na podstawie dotychczasowych przepisów oraz wynikające z nich uprawnienia zawodowe zachowywały swoją ważność do czasu ich wymiany na odpowiednie dyplomy i świadectwa kwalifikacji określone w rozporządzeniu, jednak nie dłużej niż do dnia 1 lutego 2002 r.

Przepisy § 4 ust. 1 omawianego rozporządzenia określały, że dyplomy i świadectwa określone w rozporządzeniu wydają dyrektorzy urzędów morskich.

Kursy kwalifikacyjne i przeszkolenia określone w tym rozporządzeniu mogły być prowadzone wyłącznie w wyższych uczelniach morskich i ośrodkach szkoleniowych uznanych drodze decyzji i nadzorowanych przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla siedziby ośrodka. Kursy i przeszkolenia powinny być prowadzone na podstawie programów szkolenia zatwierdzonych przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, zgodnych z programami kursów modelowych opracowanych przez Międzynarodową Organizację Morską (§ 67 rozporządzenia).

W myśl § 70 egzaminy określone w rozporządzeniu przeprowadzały komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów morskich, na podstawie regulaminu prac komisji zatwierdzonego przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Dyplomy oficerskie zachowywały ważność przez 5 lat. Warunkiem odnowienia dyplomu było odbycie co najmniej 12 – miesięcznej praktyki pływania w okresie

---

<sup>14</sup> Dz. U. Nr 105, poz. 1117

ostatnich 5 lat lub spełnienie innych, określonych w rozporządzeniu, warunków (§ 4 ust. 4 i § 69).

Omawiane wyżej rozporządzenie Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r. weszło w życie z dniem 22 grudnia 2000, tj. po uchwaleniu ustawy o b.m. (tj. ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim<sup>15</sup>), której przepisami (art. 55) skreślone zostały przepisy Kodeksu morskiego, stanowiące podstawę wydania tego rozporządzenia. W myśl art. 60 ustawy o b.m. przepisy wykonawcze wydane na podstawie uchylonych przepisów Kodeksu morskiego zachowywały moc nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy o b.m., tj. najdalej do 31 grudnia 2002 r. Zatem rozporządzenie Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r. wydane zostało faktycznie na okres 1 roku.

2.1.3. W myśl art. 18 ustawy o b.m. kwalifikacje członków załóg statków morskich, z wyjątkiem załóg statków sportowych i turystycznych, muszą odpowiadać wymaganiom określonym umowach międzynarodowych, w tym m.in. w Konwencji STCW, oraz w przepisach tej ustawy.

Art.19 ustawy o b.m. określa, m.in. że:

- potwierdzeniem posiadania kwalifikacji zawodowych, niezbędnych do zajmowania stanowisk na statku jest: dyplom – dla stanowisk oficerskich oraz świadectwo – dla stanowisk nieoficerskich,
- dyplomy i świadectwa wydają dyrektorzy urzędów morskich po złożeniu przez ubiegających się o uzyskaniu tych dokumentów egzaminu z zakresu wymaganej wiedzy i przedstawieniu przez nich zaświadczeń o odbyciu wymaganych szkoleń i praktyk pływania,
- szkolenia są prowadzone przez wyższe uczelnie morskie oraz przez ośrodki uznane w drodze decyzji dyrektora urzędu morskiego właściwego dla siedziby ośrodka,
- egzamin przeprowadzają komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorze urzędu morskiego; za egzamin pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata ta stanowi przychód środka specjalnego urzędu morskiego z

---

<sup>15</sup> Dz. U. Nr 109, poz. 1156 – weszła w życie z dniem 1 stycznia 2001 r.

przeznaczeniem na finansowanie funkcjonowania komisji egzaminacyjnych i na wynagrodzenia ich członków.

W szczególnie uzasadnionych przypadkach, stanowiska, stanowiska, o których mowa w art. 19 ust. 1, z wyjątkiem stanowiska kapitana i starszego mechanika, mogą zajmować przez czas określony, nie dłuższy niż 6 miesięcy, na podstawie zezwolenia wydanego przez dyrektora urzędu morskigo, osoby nieposiadające odpowiedniego dyplomu lub świadectwa, pod warunkiem że osoby te posiadają wiedzę i umiejętności zapewniające właściwe wykonywanie obowiązków na tych stanowiskach; okres ten nie może być przedłużony (art. 20 ustawy o b.m.).

Za wystawianie dokumentów kwalifikacyjnych pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłaty te stanowią dochód budżetu państwa (art. 23 ustawy o b.m.).

W celu zapewnienia przestrzegania wymagań w zakresie kwalifikacji i składu załogi niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego statek podlega inspekcji przeprowadzanej przez organ inspekcyjny. Inspekcja polega na sprawdzeniu, czy członkowie załogi zatrudnieni na statku posiadają wymagane dyplomy, świadectwa, zaświadczenia albo zezwolenia oraz czy skład załogi jest zgodny właściwym dokumentem bezpieczeństwa, a organizacja i pełnienie wacht odpowiadają wymaganiom Konwencji STCW (art. 24 ustawy o b.m.).

Przepisy art. 19 ust. 10 ustawy o b.m. zawierają 3 obligatoryjne delegacje dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, dotyczące:

- określenia kryteriów uznawania ośrodków, o których mowa w ust. 6,
- zatwierdzenia programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych, a także regulaminu pracy komisji egzaminacyjnych, o których mowa w ust. 8,
- określenia kryteriów, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczącego komisji egzaminacyjnych i egzaminatorów.

Przepisy art. 25 ustawy o b.m. zawierają 5 obligatoryjnych delegacji dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, do określenia w drodze rozporządzeń:

- szczegółowych wymagań kwalifikacyjnych do zajmowania stanowisk na statkach morskich, warunków przyznawania dyplomów, świadectw i zaświadczeń, wzorów

dokumentów kwalifikacyjnych i sposobu ich ewidencji, warunków potwierdzania kwalifikacji zawodowych,

- szczegółowego trybu przeprowadzania inspekcji w zakresie wymagań dotyczących kwalifikacji i składu załogi,
- warunków, jakie powinny spełniać osoby posiadające zagraniczne dyplomy oficerskie lub zagraniczne świadectwa nieoficerskie wydane na podstawie Konwencji STCW, aby ubiegać się o stopnie oficerskie i stanowiska oficerskie lub nieoficerskie na statkach o polskiej przynależności,
- wzoru certyfikatu bezpiecznej obsługi,
- trybu przeprowadzania egzaminów i zasad wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej, a także członków komisji dokonujących oceny ośrodków, o których mowa w art. 19 ust. 6,

mając na względzie postanowienia Konwencji STCW.

Do dnia 22 października 2001 r. ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej był Minister Transportu i Gospodarki Morskiej (TiGM), który działał na podstawie ustawy z dnia 1 grudnia 1989 r. o utworzeniu urzędu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej<sup>16</sup>

Z dniem 23 października 2001 r. utworzone zostało – w drodze przekształcenia Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej – Ministerstwo Infrastruktury<sup>17</sup>.

Stosownie do art. 38 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej<sup>18</sup> - organami administracji morskiej są: Minister Transportu i Gospodarki Morskiej (z dniem 23 października 2001 r. jego kompetencje przejął Minister Infrastruktury) oraz dyrektorzy urzędów morskich – jako terenowe organy administracji morskiej.

---

<sup>16</sup> Dz. U. Nr 67, poz. 407 i z 1997 r. Nr 141, poz. 943.

<sup>17</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20.10.2001 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Infrastruktury – Dz. U. Nr 122, poz. 1326.

<sup>18</sup> Dz. U. Nr 32, poz. 131 ze zm.

## **2.2. Ważniejsze ustalenia kontroli.**

### **2.2.1. Wykonywanie przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej delegacji ustawowych w zakresie kontrolowanej działalności.**

2.2.1.1. Minister Infrastruktury (do października 2001 r. Minister TiGM) nie zapewnił prawidłowej i terminowej realizacji obligacyjnych delegacji ustawowych, dotyczących wydania przepisów wykonawczych w zakresie kwalifikacji zawodowych członków załóg statków morskich i dokumentów kwalifikacyjnych.

Tym samym nie zapewnił również właściwego wykonywania przez stronę polską zobowiązań wynikających z ratyfikowanej przez Polskę, międzynarodowej Konwencji STCW.

Konsekwencje tego ponosili w szczególności marynarze, którzy niejednokrotnie tracili dotychczasowe uprawnienia do zajmowania niektórych stanowisk na statkach w żegludze międzynarodowej i stawali wobec zagrożenia utraty pracy. Nadmienić przy tym należy, że – z uwagi na stałe zmniejszanie się polskiej floty morskiej, m.in. w wyniku upadłości części przedsiębiorstw armatorskich – jedyną możliwością kontynuowania pracy w zawodzie jest dla większości, z ok. 30.000 marynarzy, zatrudnienie na statkach armatorów zagranicznych.

W okresie objętym kontrolą, tj. w latach 2001 – I kw. 2003, podstawowe, stwierdzone nieprawidłowości w zakresie kontrolowanej działalności wiązały się w szczególności:

- ze skutkami stosowania niektórych regulacji zawartych w rozporządzeniu Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000r., wydanym w celu wdrożenia Poprawek z 1995 r. do Konwencji STCW, wprowadzającym nową systematykę i nazewnictwo stanowisk oraz dokumentów kwalifikacyjnych marynarzy, a także podwyższone wymagania kwalifikacyjne do zajmowania określonych stanowisk na statkach,
- z brakiem przepisów wykonawczych po utracie mocy wymienionego rozporządzenia, tj. od dnia 2 stycznia 2002 r., spowodowanym nieterminowym wykonaniem przez Ministra TiGM/Infrastruktury obligacyjnych delegacji zawartych w ustawie o b.m.

2.2.1.2. Ustalone rozporządzeniem Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r.<sup>19</sup> zasady wymiany dokumentów kwalifikacyjnych marynarzy (świadczeń marynarskich i dyplomów oficerskich) wydanych na podstawie poprzednio obowiązujących przepisów<sup>20</sup>, na określone w wymienionym rozporządzeniu, w powiązaniu z podwyższonymi tym rozporządzeniem wymaganiami kwalifikacyjnymi do zajmowania określonych stanowisk powodowały - w szeregu przypadków - utratę przez marynarzy, zwłaszcza z dyplomami oficerskimi, dotychczasowych uprawnień do zajmowania niektórych stanowisk, np.:

- Dyplom oficera pokładowego II klasy, wydany na podstawie rozporządzenia z 1992 r.<sup>21</sup>, uprawniający - zgodnie z § 11 ust. 4 tego rozporządzenia - do zajmowania m.in. stanowiska starszego oficera na statkach o pojemności brutto do 3000<sup>22</sup> w każdej żegludze - wg. przepisów § 79 ust. 1 pkt. 3 rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r. podlegał wymianie na dyplom oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej, nie uprawniający do zajmowania stanowiska starszego oficera na statkach z własnym napędem w żegludze międzynarodowej (§ 19 pkt. 3).

Według tego ostatniego rozporządzenia uzyskanie dyplomu uprawniającego do zajmowania stanowiska starszego oficera uwarunkowane było – z uwagi na zaliczenie tego stanowiska do poziomu zarządzania – spełnieniem odpowiednio wyższych wymagań kwalifikacyjnych, m.in. ukończeniem dodatkowego, specjalnego kursu w ośrodku szkoleniowym i złożeniem egzaminu na poziomie zarządzania.

- Dyplom III oficera mechanika, wydany na podstawie przywołanego wyżej rozporządzenia z 1992 r., uprawniający do zajmowania m.in. stanowiska II oficera

---

<sup>19</sup> Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 24 sierpnia 2000 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych, pełnienia wacht oraz składu załóg statków morskich o polskiej przynależności Dz. U. Nr 105, poz. 1117.

<sup>20</sup> Rozporządzenie Ministra transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 maja 1992 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg polskich statków morskich – Dz. U. Nr 49, poz. 227 ze zm.

<sup>21</sup> Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 maja 1992 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg polskich statków morskich- Dz. U. Nr 49, poz. 227 ze zm.

<sup>22</sup> Pojemność wyrażona w tonach brutto; ang. gross tonnage (GT).

mechanika na statkach o mocy napędu głównego powyżej 1100 KW do 3000 KW lub stanowiska starszego oficera mechanika na statkach powyżej 750 KW do 1100 KW – podlegał wymianie, stosownie do § 79 pkt. 7 rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r., na dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 KW i powyżej, nie uprawniający do zajmowania wyżej wymienionych stanowisk. Uzyskanie dyplomu uprawniającego do zajmowania tych stanowisk, zakwalifikowanych do poziomu zarządzania, wymagało – według nowego rozporządzenia - spełnienia przez zainteresowanych dodatkowych wymogów kwalifikacyjnych – jak w poprzednim przypadku.

Przywołane wyżej rozporządzenie Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r. weszło w życie z dniem 22 grudnia 2000 r. tj. 13 miesięcy przed upływem 5 – letniego okresu przygotowawczego (1 lutego 1997 r. - 1lutego 2002 r.), przewidzianego w prawidło I/15 Konwencji STCW na wdrożenie nowych wymogów w zakresie kwalifikacji i dokumentów kwalifikacyjnych marynarzy, określonych w Poprawkach z 1995 r. do tej Konwencji ( weszły w życie z dniem 1 lutego 1997 r.).

Zasady wymiany dokumentów kwalifikacyjnych ustalone przepisami § 79 tego rozporządzenia pozbawiały część marynarzy, zwłaszcza z dyplomami oficerskimi, nabytych wcześniej uprawnień do zajmowania niektórych stanowisk, bez względu na wiek i dotychczasową praktykę zawodową oraz bez stworzenia możliwości zachowania tych uprawnień, np. pod warunkiem spełnienia dodatkowych wymagań kwalifikacyjnych w określonym w terminie; stosownie do przepisu § 81 ust.1 rozporządzenia dotychczasowe dyplomy i świadectwa oraz wynikające z nich uprawnienia zachowywały swą ważność nie dłużej niż do dnia 1 lutego 2002 r.

Od czasu wejścia w życie omawianego rozporządzenia zawarte w nim regulacje były przedmiotem skarg marynarzy oraz ich organizacji, kierowanych do Ministra TiGM/Infrastruktury, a także do Rzecznika Praw Obywatelskich. Były również przedmiotem interpelacji poselskich.

W wymienionych skargach i interpelacjach podnoszono, m.in. że ustalony tym rozporządzeniem sposób wdrażania nowych wymagań Konwencji STCW, powodujący utratę przez marynarzy nabytych wcześniej uprawnień, może skutkować natychmiastowym pozbawieniem pracy kilkuset osób oraz ograniczeniem możliwości pracy i awansu dalszym kilkunastu tysiącom. Treść skarg marynarzy, a także odwołań od decyzji dyrektorów urzędów morskich, wskazywała na konkretne fakty

utraty pracy, lub bezpośredniego zagrożenia utratą pracy, z powodu ograniczenia uprawnień zawodowych.

W latach 2001 – 2002 Ministerstwo TiGM/Infrastruktury informowało autorów skarg m.in., że przedmiotowe rozporządzenie zostało wydane w celu dostosowania przepisów prawa krajowego do postanowień Konwencji STCW, przyznając jednocześnie, że część przyjętych w tym rozporządzeniu rozwiązań okazała się niekorzystna dla marynarzy oraz, że prowadzone są – w związku z tym – „intensywne prace” nad projektem nowego rozporządzenia. Prace te idą w kierunku takich uregulowań, które pozwoliłyby na pewien okres przejściowy – 2 lub 3 lata utrzymać dotychczasowe uprawnienia pewnej grupy marynarzy dając im czas na podniesienie formalnych – wymaganych przez Konwencję STCW kwalifikacji, jednocześnie zapobiegając przypadkom dalszego awansowania i zdobywania coraz wyższych dyplomów kwalifikacyjnych w sposób niezgodny z wymienioną Konwencją.

Kontrola sposobu załatwienia 153 skarg i wniosków dotyczących badanej tematyki nie wykazała istotnych, formalnych uchybień; stwierdzono 1 przypadek nie udzielenia odpowiedzi na wnioski adresowane do podsekretarza stanu, tj. naruszenie przepisów art. 244 k.p.a.

Natomiast negatywnie, pod względem rzetelności, ocenić należy, że Minister TiGM/Infrastruktury nie dokonywał okresowych ocen przyjmowania i załatwiania skarg, wymaganych przepisami art. 259 k.p.a.

Stwierdzono, że w styczniu 2002 r. dyrektor Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury zalecił terenowym organom administracji morskiej, tj. dyrektorom urzędów morskich, podejmowanie działań niezgodnych z obowiązującymi przepisami, a także stosowanie przepisów uchylonych. Wyrazem tego było pismo z dnia 21 stycznia 2002 r. skierowane do dyrektorów urzędów morskich o treści:

*„W związku z otrzymywanymi licznymi skargami dotyczącymi niższych uprawnień zawodowych uzyskiwanych w wyniku wymiany posiadanych dokumentów oficerskich, na ich odpowiedniki wynikające z Konwencji STCW 78/95 – w celu wyeliminowania tych negatywów Ministerstwo Infrastruktury zaleca, co następuje:*

- *jeśli wymieniany w trybie § 81 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 24 sierpnia 2000 r. w sprawie wykszolenia i kwalifikacji zawodowych, pełnienia wacht oraz składu załóg statków morskich o polskiej przynależności (Dz. U. Nr 105, poz. 1117) nie oddaje w pełni uprawnień wynikających z wymienianego, dotychczasowego dyplomu – razem z nowym dyplomem wydawać dodatkowo, zezwolenie wg wzoru określonego w załączniku nr 8 do cyt. rozporządzenia,*
- *w zezwoleniu wydawanym na podstawie § 85 rozporządzenia z dnia 24 sierpnia 2000 r. określać takie stanowisko oraz rodzaj, wielkość i moc maszyn statku – do zajmowania których uprawniał wymieniany dyplom.*

*Powyższy tryb postępowania będzie obowiązywał do czasu wejścia w życie nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wykszolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy (projekt w trakcie ostatniej fazy postępowania legislacyjnego), które wyeliminuje niekorzystne rozwiązania przyjęte w powołanym na wstępie rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej”*

Wskazać należy, że przywołane w wymienionym piśmie (z dnia 21 stycznia 2002 r.) rozporządzenie Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r. utraciło moc z dniem 2 stycznia 2002 r.<sup>23</sup>

Ponadto zalecone w tym piśmie wydawanie tymczasowych zezwoleń jako stałej praktyki, do czasu wydania odpowiedniego aktu wykonawczego, stanowiło naruszenie przepisów art. 20 ustawy o b.m. oraz art. VIII ust. 1 Konwencji STCW, zgodnie z którymi zezwolenia takie mają charakter wyjątkowy, są wydawane na czas nie przekraczający 6 miesięcy i nie podlegają przedłużeniu, mogą dotyczyć określonego marynarza i konkretnego statku, nie mogą być przyznane kapitanowi ani starszemu mechanikowi.

Zalecenie terenowym organom administracji morskiej (pismem dyrektora Departamentu) sposobu postępowania niezgodnego z obowiązującymi przepisami prawa należy ocenić jako działanie nielegalne, którego nie usprawiedliwia – zdaniem NIK - cel w jakim zostało podjęte, a mianowicie ograniczenie skutków niekorzystnych dla marynarzy regulacji zawartych w rozporządzeniu Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r.

---

<sup>23</sup> Na podstawie przepisów art. 55 w związku z art. 60 ustawy o b.m.

Tymczasowe zezwolenia, wydawane na podstawie cyt. pisma dyrektora Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej, budziły wątpliwości i niezrozumienie administracji morskich państw – stron Konwencji STCW.

W marcu 2002 r. wymieniony Departament zalecił Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Szczecinie, aby przy udzielaniu odpowiedzi Administracji Morskiej Danii - na zgłoszone przez nią wątpliwości w tym zakresie - m.in. „...poinformować Stronę Duńską, że w związku z problemami administracyjnymi i zgodnie z § 85 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 24 sierpnia 2000 r. w sprawie wykszolenia i kwalifikacji zawodowych, pełnienia wacht oraz składu załóg statków morskich o polskiej przynależności, w przypadku gdy nowy dyplom nie oddaje w pełni uprawnień wynikających z wymienianego dotychczasowego dyplomu razem z nowym dyplomem dodatkowo wydawane jest zezwolenie, umożliwiające zajmowanie przez okres nie dłuższy niż 6 miesięcy, stanowiska bezpośrednio wyższego niż to, do którego uprawnia posiadany dyplom...”

2.2.1.3. Minister TiGM/Infrastruktury nie wykonał – co należy ocenić negatywnie pod względem legalności i rzetelności - w ustawowym terminie , tj. do dnia 1 stycznia 2002 r., żadnej z 8 obligatoryjnych delegacji do wydania przepisów wykonawczych, określonych w art. 19 i 25 ustawy o b.m.

W rezultacie tego, od dnia 2 stycznia 2002 r. kontrolowana działalność organów administracji morskiej (Ministra Infrastruktury oraz dyrektorów urzędów morskich) prowadzona była w warunkach braku prawnego uregulowania szeregu zagadnień o podstawowym znaczeniu, które - w myśl przepisów ustawy o b.m. - miały być uregulowane w trybie rozporządzeń ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Dotyczyło to zwłaszcza określenia szczegółowych wymagań kwalifikacyjnych dla członków załóg statków morskich, stanowisk na statkach, warunków przyznawania i wzorów dokumentów kwalifikacyjnych, systemu nadzoru nad procesem szkolenia marynarzy.

Brak prawnego uregulowania tych zagadnień, w sposób odpowiadający wymaganiom Konwencji STCW, stanowił jednocześnie uchybienie w wykonywaniu przez stronę polską zobowiązań wynikających z art. I ust. 2 tej Konwencji, dotyczących wydania niezbędnych ustaw, dekrétów, zarządzeń i innych przepisów w celu nadania Konwencji pełnej i całkowitej skuteczności.

Z wymienionych 8 obligatoryjnych delegacji - w 2002 r. zrealizowane zostały 3: z opóźnieniem od 6 miesięcy do roku wydane zostały rozporządzenia objęte delegacją art. 25 pkt 4<sup>24</sup> i 5<sup>25</sup>, a rozporządzenie objęte delegacją art. 25 pkt 2<sup>26</sup> weszło w życie z dwuletnim opóźnieniem, gdyż powinno być wydane równocześnie z wejściem w życie ustawy o b.m.

Kolejne 3 rozporządzenia, z opóźnieniem 1 roku i 5 miesięcy, wydane zostały w 2003 r., w tym objęte delegacją art. 25 pkt 1 i 3<sup>27</sup> oraz art. 19 ust. 10 pkt. 1<sup>28</sup>.

Najdłużej (ponad 2 lata) trwały prace przy projekcie rozporządzenia w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji marynarzy, które miało zastąpić przywoływane wyżej rozporządzenie Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r.

Do września 2003 r., tj. po upływie 1 roku i 9 miesięcy od terminu określonego w ustawie o b.m., nie zostały wydane rozporządzenia objęte delegacją art. 19 ust. 10 pkt 2 i 3, które w czasie kontroli znajdowały się w fazie uzgodnień międzyresortowych.

Dyrektor Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej, odpowiedzialnego za opracowywanie projektów aktów normatywnych w zakresie administracji morskiej, opóźnienia w wydaniu wymienionych rozporządzeń uzasadniał brakiem w Departamencie wystarczającej liczby pracowników zajmujących się problematyką legislacyjną, a także nadaniem priorytetowego charakteru pracom nad regulacjami dotyczącymi działalności nowego podmiotu: Morskiej Służby Poszukiwania i

---

<sup>24</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 kwietnia 2002 r. w sprawie wzoru certyfikatu bezpiecznej obsługi statku morskiego – Dz.U. Nr 69, poz. 639 (weszło w życie z dniem 22 czerwca 2002 r.)

<sup>25</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 listopada 2002 r. w sprawie trybu przeprowadzania egzaminów i zasad wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej oraz członków komisji dokonujących oceny ośrodków szkoleniowych – Dz. U. Nr 205, poz. 1734 (weszło w życie z dniem 24 grudnia 2002 r.).

<sup>26</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 listopada 2002 r. w sprawie szczegółowego trybu przeprowadzania inspekcji w zakresie kwalifikacji i składu załóg statków morskich - Dz. U. 197, poz. 1666 (weszło w życie z dniem 12 grudnia 2002 r.)

<sup>27</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy – Dz. U. Nr 81, poz. 734 (weszło w życie z dniem 27 maja 2003 r.)

<sup>28</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 marca 2003 r. w sprawie ośrodków szkoleniowych dla członków załóg statków morskich – Dz. U. Nr 90, poz. 847.

Ratownictwa. W efekcie powodowało to odkładanie prac nad projektami wymienionych rozporządzeń.

W ocenie NIK wymienione przyczyny nie usprawiedliwiają nieterminowego wykonania przez Ministra TiGM/Infrastruktury obligatoryjnych delegacji ustawowych.

Stwierdzono, że w sytuacji braku rozporządzeń wykonawczych, określonych w art. 19 ust. 10 i art. 25 ustawy o b.m., zarówno dyrektor Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej jak Minister Infrastruktury stosowali przepisy uchylone, np.:

- W piśmie z kwietnia 2003 r., podpisanym z upoważnienia dyrektora wymienionego Departamentu przez naczelnika wydziału p. E.K., w związku z otrzymanym wnioskiem Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej, polecono dokonanie oceny programów nauczania u wnioskodawcy (w aspekcie uznania go za ośrodek szkoleniowy), pomimo braku przepisów wykonawczych (art. 19 ust. 10 pkt 2 ustawy o b.m.), które miały określić kryteria oceny wymienionych programów. Spowodowało to wykonanie dyspozycji przy zastosowaniu nieobowiązujących kryteriów, określonych przez Ministra TiGM.
- W maju 2002 r. Minister Infrastruktury, działając na podstawie upoważnienia z art. 19 ust. 9 ustawy o b.m., powołał Przewodniczącego Komisji Egzaminacyjnej przy Dyrektorze Urzędu Morskiego w Szczecinie, pomimo, że nie wydał rozporządzenia wskazanego w delegacji art. 19 ust. 10 pkt 3 ustawy o b.m., które miało określić kryteria jakim powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczącego komisji egzaminacyjnej i egzaminatorów.

Dyrektor Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej nie podejmował odpowiednich działań na rzecz rzetelnego wywiązywania się strony polskiej z postanowień art. IV ust. 1 lit. a Konwencji STCW, dotyczących przekazywania Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), tak szybko, jak to jest praktycznie możliwe, wszelkich przepisów wydanych we wszystkich sprawach wchodzących w zakres Konwencji.

Stwierdzono, że wymóg ten nie był realizowany w odniesieniu do rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r., do ustawy o b.m. oraz do wydawanych sukcesywnie aktów wykonawczych na podstawie delegacji art. 19 ust. 10 i art. 25 wymienionej ustawy.

Zaniechania w tym zakresie dyrektor wymienionego Departamentu uzasadniał zamiarem przekazania Sekretarzowi Generalnemu IMO wszystkich aktów prawnych

jednocześnie, po ich wydaniu i przetłumaczeniu na język angielski (ustawy o b.m. i rozporządzeń wykonawczych), a w przypadku rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r. – faktem, że rozporządzenie to „było wydane na 1 rok”.

### **2.2.2. Działalność dyrektorów urzędów morskich w zakresie wydawania dokumentów kwalifikacyjnych członkom załóg statków morskich.**

2.2.2.1. W okresie objętym kontrolą dyrektorzy urzędów morskich - celem złagodzenia skutków niekorzystnych dla marynarzy, często niejednoznacznych regulacji zawartych w rozporządzeniu Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r., a także wobec konieczności kontynuowania działalności związanej z wydawaniem marynarzom dokumentów kwalifikacyjnych pomimo braku (od dnia 2 stycznia 2002 r.) przepisów wykonawczych w tym zakresie<sup>29</sup> - prowadzili przedmiotową działalność m.in. w oparciu o:

- przepisy przywołanego wyżej rozporządzenia, także po utracie jego mocy,
- ustanawiane przez siebie - w trybie uchwał Kolegium Dyrektorów Urzędów Morskich aprobowanych przez uczestniczących w posiedzeniach Kolegium przedstawicieli Ministerstwa TiGM/Infrastruktury - zasady postępowania w niektórych sprawach, odmienne od określonych w wymienionym rozporządzeniu,
- zalecenia przekazywane przez Ministerstwo w sposób bezpośredni, np. w przytoczonym wcześniej piśmie z dnia 21 marca 2002 r.<sup>30</sup>, lub wyrażane pośrednio, np. w uzasadnieniach do decyzji Ministra w indywidualnych sprawach, wydawanych w trybie odwoławczym od decyzji dyrektorów urzędów morskich.

W latach 2001- 2002 i w I kw. 2003 r. dyrektorzy urzędów morskich (w Gdyni, Słupsku i Szczecinie) wydali członkom załóg statków ogółem 20.533 dyplomów oficerskich i 29.497 świadectw marynarskich, z tego w 2002 r. i I kw. 2003 r., tj. w okresie braku przepisów, określających stanowiska, wymagania kwalifikacyjne i

---

<sup>29</sup> wymaganych przepisami art. 19 ust. 10 i art. 25 ustawy o b.m.

<sup>30</sup> Dotyczyło wydawania tymczasowych zezwoleń dla marynarzy na zajmowanie stanowisk wyższych, niż te, do których uprawniał ich posiadany dokument kwalifikacyjny.

dokumenty kwalifikacyjne w żegludze morskiej – 5.897 dyplomów oficerskich i 13.031 świadectw marynarskich.

W wykonywaniu obowiązujących w tym zakresie, do dnia 1 stycznia 2002 r., przepisów rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r., dyrektorzy urzędów morskich napotykali na trudności w interpretacji niektórych, istotnych regulacji tego rozporządzenia.

Ministerstwo TiGM/Infrastruktury nie zawsze zajmowało jednoznaczne i wiążące stanowisko w tej mierze, pozostawiając niejednokrotnie wymienionym dyrektorom rozstrzygnięcie wątpliwości interpretacyjnych.

*Niejasności i wątpliwości interpretacyjne dotyczyły m.in. przepisów § 79 ust. 1 omawianego rozporządzenia, określającego zasady wymiany dyplomów oficerskich wydanych na podstawie poprzednio obowiązujących przepisów na odpowiednie dyplomy określone w rozporządzeniu.*

*Przykładowo, w myśl § 79 pkt. 4 rozporządzenia dyplom starszego oficera pokładowego podlegał wymianie na:*

- a) dyplom starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3.000 i powyżej albo*
- b) dyplom kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3.000*

*W protokole z posiedzenia Kolegium Dyrektorów Urzędów Morskich w dniu 23 stycznia 2001 r. zapisano m.in.:*

*„...w związku z wejściem w życie Rozporządzenia MTiGM w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych, pełnienia wacht oraz składu załóg statków morskich o polskiej przynależności, zwrócono uwagę na dwuznaczność sformułowania w zakresie wydawania dyplomów, co w efekcie spowoduje możliwość otrzymania przez zainteresowanego dwóch dyplomów. Kolegium dopuściło za zgodą dyrektora DAMŚ możliwość wydania na wniosek zainteresowanego dwóch dyplomów...”*

Brak w omawianym rozporządzeniu definicji niektórych, użytych w nim pojęć o podstawowym znaczeniu, zwłaszcza pojęcia „dodatkowej praktyki pływania”, skutkowało także przypadkami odmiennej interpretacji przepisów rozporządzenia przez poszczególne organy administracji morskiej.

*Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie decyzją z maja 2001 r. odmówił starszemu oficerowi T.F. – na podstawie przepisu § 17 pkt 2 przedmiotowego*

rozporządzenia - przyznania dyplomu kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3.000, z uzasadnieniem, że wyżej wymieniony nie posiada wymaganej, 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na stanowisku starszego oficera pokładowego na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 3.000 i powyżej, lecz tylko 3-miesięczną.

Stosownie do treści przywołanych w decyzji przepisów § 17 pkt 1 i 2 – do uzyskania dyplomu kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3.000 wymagane jest:

- 1) posiadanie dyplomu starszego oficera pokładowego na statkach o pojemności brutto od 500 do 3.000, dodatkowej 24-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego oficera pokładowego na morskich statkach handlowych o pojemności brutto od 500 do 3000 w żegludze międzynarodowej albo
- 2) posiadanie dyplomu starszego oficera pokładowego na statkach o pojemności brutto 3.000 i powyżej, dodatkowej 12 miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego oficera pokładowego na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 3.000 i powyżej w żegludze międzynarodowej.

Rozporządzenie nie definiowało pojęcia „dodatkowej praktyki pływania”.

Według interpretacji zawartej w uzasadnieniu wymienionej decyzji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie „...wykładnia gramatyczna, legalna i celowościowa tych przepisów wskazuje, że przez „dodatkową praktykę pływania” należy rozumieć praktykę pływania nabytą po dacie przyznania poprzedniego dyplomu. Zgodnie ze słownikiem języka polskiego wyd. PWN z 1998 r. „dodatkowy” to taki który został dodany do czegoś; nadprogramowy, uzupełniający. Należy więc przyjąć zgodnie z wykładnią gramatyczną, że „dodatkowa praktyka pływania” ma nastąpić po uzyskaniu dyplomu, którego posiadanie warunkuje uzyskanie następnego dyplomu...”

Zainteresowany posiadał dyplom starszego oficera pokładowego i od daty uzyskania tego dyplomu jego praktyka pływania na stanowisku starszego oficera pokładowego wynosiła 3 miesiące i 6 dni. Do zajmowania tego stanowiska uprawniał także wcześniej posiadany przez wnioskodawcę dyplom II oficera pokładowego, uzyskany na podstawie poprzednio obowiązujących przepisów<sup>31</sup>. Od czasu uzyskania

---

<sup>31</sup> Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 maja 1992 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg polskich statków morskich – Dz. U. Nr 49, poz. 227 ze zm.

*tego dyplomu jego praktyka pływania na stanowisku starszego oficera pokładowego wynosiła ponad 24 miesiące.*

*Minister TiGM wydał w lipcu 2001 r. decyzję o uchyleniu wymienionej (zaskarżonej) decyzji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie i o przekazaniu jej do ponownego rozpatrzenia przez organ pierwszej instancji.*

*W uzasadnieniu decyzji Minister TiGM wskazał, że:*

*„...należy przeprowadzić postępowanie wyjaśniające w celu ustalenia czy w przypadku przedmiotowej sprawy nie występuje możliwość zastosowania § 17 pkt 1 rozporządzenia. Pan (T.F) występuje o przyznanie dyplomu kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000 gdyż twierdzi, że posiada dyplom starszego oficera pokładowego na statkach o pojemności brutto od 500 do 3.000, dodatkową 24 miesięczną praktykę pływania na stanowisku starszego oficera pokładowego...”*

*Faktycznie zatem w uzasadnieniu decyzji Ministra TiGM zawarta została sugestia pozytywnego załatwienia wniosku zainteresowanego na podstawie tych samych przepisów, które Dyrektor Urzędu Morskiego wskazał jako podstawę swej negatywnej decyzji. (jakkolwiek Dyrektor Urzędu Morskiego w podstawie prawnej decyzji podał § 17 pkt. 2 rozporządzenia, to w uzasadnieniu do decyzji wskazał, że nie widzi możliwości pozytywnego rozpatrzenia sprawy także na podstawie przepisu § 17 pkt. 1 przywołanego w uzasadnieniu decyzji Ministra TiGM))*

*Dyrektor Urzędu Morskiego,, stosownie do sugestii zawartej w uzasadnieniu decyzji Ministra TiGM, wydał decyzję o przyznaniu zainteresowanemu dyplomu kapitana na statkach o pojemności brutto do 3000 i w dalszej działalności stosował zaliczanie praktyki pływania od daty przyznania pierwszego dyplomu uprawniającego do zajmowania określonego stanowiska.*

*Zaliczanie do „dodatkowej praktyki pływania” całego okresu pływania na określonym stanowisku - a nie tylko od czasu uzyskania ostatniego dyplomu uprawniającego do zajmowania tego stanowiska - nie skutkowało naruszeniem minimalnych wymagań w tym zakresie określonych w prawie II/2 Konwencji STCW.*

*Nadmienić należy, że definicja „dodatkowej praktyki pływania”, dostosowana do minimalnych wymagań kwalifikacyjnych określonych w Konwencji STCW, zawarta*

została dopiero w przepisach § 2 pkt. 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy<sup>32</sup>

Negatywnie, pod względem legalności, ocenić należy zalecenie dyrektorom urzędów morskich, przywołanym wcześniej pismem Ministra Infrastruktury z dnia 21 stycznia 2002 r., wydawania członkom załóg statków tymczasowych zezwoleń na zajmowanie określonego stanowiska.

Jakkolwiek zalecenie to miało na celu złagodzenie skutków niekorzystnych dla marynarzy zasad wymiany dokumentów kwalifikacyjnych – ustalonych w rozporządzeniu Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r. – w wyniku których tracili oni niejednokrotnie nabyte wcześniej uprawnienia zawodowe, to jednocześnie stanowiło to dyspozycję do podejmowania przez terenowe organy administracji morskiej działań nielegalnych, naruszających przepisy art. 20 ustawy o b.m. oraz art. VIII ust. 1 Konwencji STCW.

Dyrektorzy urzędów morskich Gdyni, Słupsku i Szczecinie, działając na podstawie wymienionego pisma Ministra Infrastruktury, wydali członkom załóg statków w 2002 r. i w I kw. 2003 r., bez zachowania obowiązujących tym zakresie wymogów, ponad 950 tymczasowych zezwoleń (na okres 6 miesięcy) do zajmowania stanowisk wyższych, niż te, do których uprawniał ich posiadany dyplom. Wbrew przywołanym przepisom ustawy o b.m. i Konwencji STCW zezwolenia te nie dotyczyły przypadków wyjątkowych, były przedłużane na kolejne 6 miesięcy, a także były wydawane m.in. na stanowiska kapitanów i starszych mechaników, które to stanowiska nie mogły być zajmowane na podstawie zezwoleń wydawanych w trybie przywołanych przepisów

Celem ograniczenia wydawania kolejnych, tymczasowych zezwoleń, nie odpowiadających wymogom określonym przepisami prawa, oraz z uwagi na wyrażane niezadowolenie przez marynarzy, których w szczególności dotknęły niekorzystne dla nich zasady wymiany dokumentów kwalifikacyjnych – Kolegium Dyrektorów Urzędów Morskich – nie mając do tego prawnych upoważnień – podjęło, na posiedzeniu w dniu 8 listopada 2002 r., uchwałę określającą zasady wymiany niektórych dyplomów oficerskich:

---

<sup>32</sup> Dz.U. Nr 81, poz. 734.

- *dyplom II oficera (wydany na podstawie przepisów z 1992 r.) na dyplom starszego oficera statku o pojemności 500 – 3.000, pod warunkiem posiadania przez zainteresowanego co najmniej sześciomiesięcznej praktyki na tym stanowisku,*
- *dyplom III oficera mechanika (wydany na podstawie przepisów z 1992 r.) na dyplom II oficera mechanika statku o mocy 750 – 3000 KW, pod warunkiem posiadania przez zainteresowanego co najmniej sześciomiesięcznej praktyki pływania.*

Podjęcie wymienionej uchwały uzasadniono m.in. tym, że nie ma przepisów prawnych zakazujących wydawania dyplomów na wymienionych zasadach (rozporządzenie Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r. utraciło moc z dniem 2 stycznia 2002 r.), a zatem nie ma przeszkód aby je wydawać, jak również tym, że takie same uregulowania znajdują się w projekcie nowego rozporządzenia w sprawie kwalifikacji marynarzy.

Według zapisu w protokole z posiedzenia Kolegium – „przedstawiciel Ministerstwa zaakceptowała przedstawioną wyżej zasadę, ponieważ jej przyjęcie uporządkuje sprawy związane z pracą na morskich statkach”

Przepisy § 79 ust. 1 pkt 3 i 7 przywołanego wyżej rozporządzenia przewidywały, że dyplom II oficera pokładowego podlega wymianie na dyplom oficera wachtowego (nie uprawniający do zajmowania stanowiska starszego oficera), a dyplom III oficera mechanika – na dyplom oficera mechanika wachtowego (nie uprawniający do zajmowania stanowiska II oficera mechanika); stanowiska starszego oficera oraz II oficera mechanika – stosownie do przepisów § 9 pkt 3 i § 39 pkt 3 tego rozporządzenia, a także postanowień Konwencji STCW<sup>33</sup> - zaliczone były do poziomu zarządzania. Zajmowanie takich stanowisk uwarunkowane było spełnieniem dodatkowych wymagań kwalifikacyjnych, m.in. odbyciem specjalnego przeszkolenia i złożeniem egzaminu na poziomie zarządzania.

Dyrektor Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury poinformowany został o treści przedmiotowej uchwały Kolegium Dyrektorów Urzędów Morskich pismem z dnia 15 listopada 2002 r., podpisanym przez Z-cę Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, zawierającym jednocześnie informację, iż dyplomy wymieniane będą (na zasadach określonych w uchwale) od dnia 12 listopada 2002 r.

---

<sup>33</sup> Część A - Rozdział I – Sekcja A – I/1 Załącznika do Konwencji STCW.

Od dnia 12 listopada 2002 r. do dnia 31 marca 2003 r. dyrektorzy 3 urzędów morskich wydali ponad 80 dyplomów II oficera mechanika na statkach o mocy 750 – 3000 KW i 130 dyplomów starszego oficera na statkach pojemności 500 – 3.000.

W decyzjach dotyczących przyznawania członkom załóg statków morskich dokumentów kwalifikacyjnych, wydawanych po utracie mocy rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r., tj. od dnia 2 stycznia 2002 r. - jako podstawę tych decyzji dyrektorzy urzędów morskich wskazywali m.in.:

- przepisy art. 19 ustawy o b.m. (zawierające ogólne upoważnienia dla dyrektorów urzędów morskich w tym zakresie),
- przepisy wymienionego, uchylonego rozporządzenia,
- przywołane wyżej pismo Ministerstwa Infrastruktury z dnia 21 stycznia 2002 r. (dotyczące tymczasowych zezwoleń na zajmowanie stanowisk na statkach), a także uchwały Kolegium Dyrektorów Urzędów Morskich dnia 23 stycznia 2001 r. i z dnia 8.11.2002 r., tj. dokumenty określające w sposób odmienny, niż rozporządzenie, zasady wydawania niektórych dokumentów kwalifikacyjnych (w przypadku pisma Ministerstwa Infrastruktury z dnia 21 stycznia 2002 r. – w sposób sprzeczny także z postanowieniami Konwencji STCW).

Brak prawnie określonych wymogów w zakresie przyznawania marynarzom dokumentów kwalifikacyjnych oraz stosowanie w tej mierze zarówno przepisów uchylonych, jak i zaleceń i wytycznych ustalających odmienne, niż te przepisy, zasady wydawania niektórych dokumentów - stwarzał możliwość uznaniowego rozpatrywania wniosków o przyznanie dyplomów i świadectw kwalifikacyjnych.

Wyniki kontroli dokumentacji stanowiącej podstawę wydania przez dyrektorów urzędów morskich 270 decyzji w sprawie przyznania marynarzom wymienionych dokumentów kwalifikacyjnych, z tego 180 decyzji wydanych w 2002 r. i w I kw. 2003 r., tj. w okresie braku obowiązujących przepisów w zakresie kwalifikacji zawodowych marynarzy wskazują, że dyrektorzy urzędów morskich przestrzegali na ogół wymienione, w sposób pozaprawny ustalone reguły postępowania. Tym niemniej stwierdzono także pojedyncze przypadki odstępstw od tych reguł, np.:

- W lutym i marcu 2003 r. Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku wymienił 2 członkom załóg statków (M.W. i R.C.) świadectwa marynarza na świadectwa starszego rybaka rybołówstwa morskiego, bez złożenia przez nich egzaminu ze znajomości narzędzi pokładowych.

Złożenie wymienionego egzaminu było warunkiem wymiany świadectwa marynarza na świadectwo rybaka morskiego w myśl § 80 rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r., nieobowiązującego od dnia 2 stycznia 2002 r., jednak w praktyce nadal stosowanego (z wyżej omówionymi wyjątkami). W wyjaśnieniach dla NIK odstępianie od wymogu składania egzaminu ze znajomości narzędzi pokładowych uzasadniono tym, że w nowym rozporządzeniu w sprawie wyszkolenia marynarzy (będącym w tym czasie w fazie projektu) obowiązek składania egzaminu – zastąpiony został praktyką pływania na statkach rybackich.

Stwierdzono, że urzędy morskie stosowały niejednolite zasady zaliczania praktyki pływania marynarzom zatrudnionym na promach morskich w tzw. systemie „wysadkowym”; dwa tygodnie na statku – dwa tygodnie „w domu”.

Urząd Morski w Szczecinie stosował zasadę zaliczania członkom załóg promów morskich do praktyki pływania ½ nominalnego czasu ich zatrudnienia na promie, wynikającego z zapisów w książeczce żeglarskiej, wyłączając w ten sposób dwutygodniowe okresy przebywania na lądzie, z tytułu przysługującego im czasu wolnego.

Na prawidłowość takiego postępowania wskazywała m.in. definicja „praktyki pływania” zawarta w przepisach § 2 pkt 8 przywoływanego wyżej rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r., zgodnie z którą „praktyka pływania” oznacza okres pływania na statku w charakterze członka załogi. Taka definicja „praktyki pływania” została utrzymana także w przepisach § 2 pkt 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy<sup>34</sup>, które weszło w życie z dniem 27 maja 2003 r.

Przepisy art. 14 ust. 3 ustawy z dnia 23 maja 1991r. o pracy na morskich statkach handlowych<sup>35</sup> zobowiązywały armatorów byli do dokonywania w książeczce żeglarskiej wpisów określających przebieg zatrudnienia na statkach, bez określenia czego, w szczególności, wpisy te powinny dotyczyć.

Armator promowy Polska Żegluga Bałtycka S.A (PŻB S.A.) – nie wykazywała w książeczkach żeglarskich przerw wynikających z dwutygodniowego cyklu pracy marynarzy.

---

<sup>34</sup> Dz. U. Nr 81, poz. 734.

<sup>35</sup> Dz. U. Nr 61, poz. 258 ze zm.

W informacji dla NIK – złożonej w trybie art. 29 pkt 2 lit. f ustawy o NIK – prezes PŻB S.A., uzasadniając wymienioną praktykę stwierdził, m.in. że:

*„...Przyjęta, wysadkowa organizacja czasu pracy na statku (14 on/14 off) powoduje, że marynarz w okresie 14 dni wypracowuje miesięczną normę czasu pracy. Kolejne 14 dni jest okresem odpoczynku. W zależności od miejsca pobytu jednostki, pracownik mógłby odpoczywać na statku, w hotelu lub domu. W naszym przypadku bardziej optymalnym z punktu widzenia przedsiębiorstwa jest odpoczynek pracownika w domu. W okresie miesiąca rozliczeniowego, objętego kontraktem, na listach członków załogi wpisani są pracownicy obu zmian. Wynagrodzenie jest naliczane miesięcznie. Regulacja ta wynika również z układu zbiorowego (CBA) zawartego pomiędzy armatorem i ITF w Londynie...”*

Nadmienić należy, że przepisy § 68 ust. 1 i 3 rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r. stanowiły, iż dowodem odbycia wymaganej praktyki pływania jest, z zastrzeżeniem ust. 2, wpis w książeczce żeglarskiej, przy czym w uzasadnionych przypadkach urząd morski mógł żądać dodatkowych dowodów potwierdzających odbycie praktyki pływania.

Urzędy morskie w Słupsku i Gdyni do praktyki pływania zaliczali marynarzom zatrudnionym na promach morskich, bez żądania dodatkowych dowodów cały, nominalny okres ich zatrudnienia na jednostkach promowych wynikający z zapisów w książeczkach żeglarskich, tj. obejmujący także dwutygodniowe przerwy wypoczynkowe.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni uzasadnił – w wyjaśnieniach dla NIK - zaliczanie do praktyki pływania również okresów przebywania marynarzy na dwutygodniowym wypoczynku m.in. tym, że:

*„...Ma to merytoryczne uzasadnienie zawarte w obecnych i dotychczas obowiązujących przepisach dotyczących kwalifikacji morskich, ustawy o pracy na morskich statkach handlowych i Kodeksu pracy. poruszone tu zagadnienie dotyczy promów morskich i statków pasażerskich typu Ro-Ro, które są określane jako statki o zwiększonych wymogach bezpieczeństwa i pływające w systemie ciągłym w szczególnych warunkach, a załogi mają przedłużony czas pracy z 8 godzin na dobę do 12 godzin. Praca ponad normę nie jest pracą w godzinach nadliczbowych, a armator*

*stosownymi przepisami KP obowiązany jest do udzielania dni wolnych, które nie stanowią podstawy do odpowiedniej adnotacji w książeczkach żeglarskich i wykreślenia tych załóg na czas wysadki...*”

Natomiast Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku stwierdził, w tej samej sprawie, m.in. że:

*„Nieuregulowana jest w przepisach zasada naliczania praktyki pływania na statkach zatrudnionych w systemie zmianowym. Zgodnie z pismem MI sprawa ta ma być poruszona na najbliższym Kolegium Dyrektorów...”*

Konsekwencją różnej interpretacji stanu prawnego w omawianym zakresie przez poszczególne urzędy morskie, były odmienne kryteria zaliczania praktyki pływania marynarzom zatrudnionym na promach morskich przy przyznawaniu im odpowiednich dokumentów kwalifikacyjnych.

### **2.2.3. Funkcjonowanie komisji egzaminacyjnych przy dyrektorach urzędów morskich.**

Działalność komisji egzaminacyjnych, o których mowa w art. 19 ust. 8 ustawy o b.m.<sup>36</sup> - w rezultacie niewydania przez Ministra Infrastruktury rozporządzeń wykonawczych określonych w art. 19 ust. 10 i art. 25 tej ustawy - od dnia 2 stycznia 2002 r. prowadzona była w oparciu o nieobowiązujący formalnie, wydany na podstawie uchylonego z tym dniem rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r., Regulamin Pracy Komisji Egzaminacyjnej działającej przy Dyrektorze Urzędu Morskiego<sup>37</sup>, zwany dalej Regulaminem.

---

<sup>36</sup> Przepisy art. 19 ust. 8 w związku z ust. 4 stanowią, że dyplomy i świadectw kwalifikacyjne wydają dyrektorzy urzędów morskich po złożeniu przez ubiegających się o uzyskanie tych dokumentów egzaminu z zakresu wymaganej wiedzy. Egzamin ten przeprowadzają komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorze urzędu morskiego.

<sup>37</sup> Wymieniony Regulamin zatwierdzony został (bez daty) przez Ministra TiGM i przekazany do stosowania dyrektorom urzędów morskich przy piśmie Ministerstwa TiGM z dnia 13 czerwca 2001 r., przy którym przekazano ponadto do stosowania:

W latach 2001 – 2002 i w I kw. 2003 r. komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów morskich w Szczecinie, Słupsku i Gdyni przeprowadziły ogółem 724 sesje egzaminacyjne na dyplomy oficerskie, świadectwa marynarskie, świadectwa ratownika morskiego i inne, z tego w 2002 r. i w I kw. 2003 r. - 389 sesji.

W zakresie funkcjonowania komisji egzaminacyjnych stwierdzono działania nierzetelne. Od dnia 2 stycznia 2000 r. wymienione komisje prowadziły działalność w oparciu o wymieniony, nieobowiązujący formalnie Regulamin. W praktyce jednak postanowienia tego Regulaminu nie zawsze były konsekwentnie stosowane, zarówno w zakresie zagadnień formalno – organizacyjnych jak i merytorycznych.

- Komisja egzaminacyjna przy Dyrekturze Urzędu Morskiego w Gdyni dopuszczała do egzaminu osoby, które złożyły wnioski w tej sprawie po wymaganym terminie i bez formalnej zgody Przewodniczącego Komisji, tj., wbrew przepisom § 6 ust. 1 Regulaminu. Nieprawidłowości te dotyczyły 24 wniosków na 294 skontrolowane. W 4 z 20 skontrolowanych sesji egzaminacyjnych, przeprowadzonych w II półroczu 2002 r., Przewodniczący Komisji nie uzgodnił z Dyrektorem Urzędu terminów przeprowadzenia egzaminów, co było wymagane przepisami § 9 pkt. 1 Regulaminu. Protokoły z przeprowadzonych egzaminów sporządzane były na drukach odbiegających treścią od wzoru, stanowiącego załącznik do Regulaminu; nie zawierały one pełnych danych identyfikujących egzaminowanego (daty i miejsca urodzenia), oceny końcowej z egzaminu, a także podpisów egzaminatorów. Z egzaminów poprawkowych 2 osób nie sporządzono protokołów. Oceny uzyskane z tych egzaminów odnotowane zostały na wnioskach w. wymienionych i podpisane przez egzaminatora i sekretarza Komisji, tj. niezgodnie z § 10 ust. 1 Regulaminu, w myśl którego egzaminy przeprowadza Komisja egzaminacyjna. W trzech protokołach z egzaminów wykazano zdanie egzaminów przez osoby, które faktycznie zaliczyły ten egzamin w zupełnie innym terminie, z różnicą do kilku miesięcy. W jednym przypadku Komisja wystawiła zainteresowanemu zaświadczenie o zdaniu egzaminu na dyplom elektroenergetyka z oceną dobrą, podczas gdy

- 
- Kryteria oceny ośrodków szkolących członków załóg statków morskich,
  - Kursy Modelowe Dział Pokładowy,
  - Kursy Modelowe Dział Maszynowy,
  - Program kursu na stopień oficera elektroautomatyka.

uzyskane oceny z poszczególnych przedmiotów uzasadniały ocenę ogólną dostateczną.

Z 8 egzaminów pisemnych przeprowadzonych w I kw. 2003 r. - przy 2 egzaminach (na poziomie zarządzania) arkusze z testami z języka angielskiego nie były oznakowane pieczęcią komisji egzaminacyjnej, a przy 3 innych egzaminach nie były oznakowane arkusze testowe z przedmiotu „planowanie i realizacja podróży”. Stanowiło to naruszenie przepisów § 10 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 listopada 2002 r. w sprawie trybu przeprowadzania egzaminów i zasad wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej oraz członków dokonujących oceny ośrodków szkoleniowych<sup>38</sup>.

Ponadto stwierdzono, że Komisja egzaminacyjna nie podejmowała uchwał o niezdaniu egzaminu przez zainteresowanych, pomimo wystawienia im ocen niedostatecznych z egzaminów poprawkowych. Osoby dopuszczano do zdawania kolejnych egzaminów poprawkowych, niekiedy 3 – 4 – krotnie. Było niezgodne z postanowieniami § 16 Regulaminu, w myśl których, o ile zdający egzamin poprawkowy nie otrzyma oceny co najmniej dostatecznej, komisja egzaminacyjna podejmuje uchwałę o niezdaniu egzaminu.

- Komisja egzaminacyjna przy Dyrektorze Urzędu Morskiego w Słupsku działała niejednokrotnie w składzie niezgodnym z postanowieniami Regulaminu; 17 sesji egzaminacyjnych, z ogólnej liczby 63 sesji, przeprowadzonych było przez komisje z udziałem osób nie wpisanych na listę egzaminatorów prowadzoną przez Dyrektora Urzędu, tj. wbrew postanowieniom § 10 ust. 2 Regulaminu.

Komisja nie przestrzegała również postanowień Regulaminu m.in. w zakresie procedury zawiadamiania o terminach egzaminów, podawania do publicznej wiadomości (poprzez wywieszenie w siedzibie Urzędu) informacji o terminach egzaminów i zaliczeń przewidzianych w danym roku kalendarzowym.

Egzaminy, które – zgodnie z Regulaminem powinny być przeprowadzane przez Komisję w pełnym składzie – przeprowadzane były wielokrotnie tylko przez jednego z jej członków, lub przez komisję w składzie innym (mniejszym) niż zapisano w protokole z egzaminu.

Stwierdzono działania nierzetelne Komisji egzaminacyjnej, polegające na tym, iż:

- w jednym przypadku protokół egzaminacyjny z sesji przeprowadzonej w Słupsku podpisał (pobierając wynagrodzenie za uczestnictwo w sesji) członek

---

<sup>38</sup> Dz. U. nr 205, poz. 1734

Komisji wykonujący w tym czasie inne czynności służbowe, potwierdzone delegacją służbową (inspekcja w Darłowie),

- stwierdzono dwudniowe uczestnictwo w sesjach Komisji jej przewodniczącego, przebywającego w tym czasie na zwolnieniu lekarskim.,
- ze składu Komisji w sesjach wyjazdowych wyłączany był jej sekretarz, pomimo obowiązku jego udziału.

W sierpniu 2002 r. wydano zaświadczenie marynarzowi K.P. potwierdzające posiadanie przez wymienionego wiedzy wymaganej do zajmowania stanowiska oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 750 KW, pomimo, iż protokoły Komisji egzaminacyjnej i rejestr wydanych zaświadczeń nie potwierdzały zdania przez niego egzaminu w tym zakresie. Z arkuszy egzaminacyjnych wynikało natomiast, że K.P. nie zaliczył egzaminu z języka angielskiego, wymaganego do zajmowania stanowiska oficera mechanika wachtowego. Zwolnienie K.P. z obowiązku zaliczenia egzaminu z języka angielskiego Przewodniczący Komisji uzasadnił utratą mocy rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r., pomimo, że w innych przypadkach Komisja stosowała przepisy tego rozporządzenia.

#### **2.2.4. Uznawanie i nadzorowanie ośrodków szkoleniowych dla marynarzy.**

W rezultacie ponad rocznego opóźnienia w wykonaniu przez Ministra Infrastruktury obligatoryjnej delegacji z art. 19 ust. 10 pkt. 1<sup>39</sup> ustawy o b.m. – w okresie od stycznia 2002 r. do marca 2003 r. urzędy morskie wykonywały zadania związane z uznawaniem i nadzorowaniem ośrodków szkoleniowych dla marynarzy<sup>40</sup> w oparciu o nieobowiązujące *Kryteria oceny ośrodków szkolących członków załóg statków morskich*<sup>41</sup>, wydane na podstawie § 67 rozporządzenia Ministra TiGM z dnia 24 sierpnia 2000 r. (uchylonego z dniem 2 stycznia 2002 r.).

---

<sup>39</sup> Wykonaniem tej delegacji było rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 marca 2003 r. w sprawie ośrodków szkoleniowych dla członków załóg statków morskich – Dz. U. Nr 90, poz. 847.

<sup>40</sup> W myśl art. 19 ust. ustawy o b.m. szkolenia marynarzy są prowadzone przez wyższe uczelnie morskie uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej lub przez ośrodki uznane w drodze decyzji przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla siedziby ośrodka.

<sup>41</sup> Kryteria te zatwierdzone zostały (bez daty) przez Ministra TiGM i przekazane dyrektorom urzędów morskich do stosowania przy przywołanym wcześniej piśmie z dnia 13 czerwca 2001 r.

Dyrektorzy urzędów morskich uznali ogółem – według stanu na II kw. 2003 r. – 23 ośrodki szkolące członków załóg statków morskich, z tego: Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni – 13 ośrodków, Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie – 7 ośrodków i Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku – 3 ośrodki. (Były to głównie ośrodki specjalistyczne przy szkołach morskich i innych uczelniach, przy ośrodkach szkolenia zawodowego, przy studiach doskonalenia kadr i t.p.).

W zakresie działalności związanej z funkcjonowaniem ośrodków szkoleniowych i ich uznawaniem stwierdzono przypadki działań nierzetelnych, a także nielegalnych. Urzędy morskie, opierając omawianą działalność na wymienionych Kryteriach..., również po dniu 1 stycznia 2002 r., nie zawsze konsekwentnie stosowały się do postanowień zawartych w tym dokumencie.

- Wystawiane przez Urząd Morski w Słupsku Certyfikaty Uznanie ośrodków szkoleniowych oraz Karty potwierdzeń okresowych<sup>42</sup> podpisywane były przez głównego inspektora Wydziału Bezpieczeństwa Żeglugi (i jednocześnie przewodniczącego Komisji egzaminacyjnej), który nie był upoważniony do dokonywania takich czynności. Bez upoważnienia dokonywał on również zwolnień ośrodków z wymaganego wyposażenia; dotyczyło to poligonów przeciwpożarowych: Ośrodka Szkolenia Morskiego w Kołobrzegu (w lutym 2002r.) oraz Ośrodka Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Szczecinie Filia w Ustce (we wrześniu 2001 r.) .

Pracownicy Urzędu, w lutym 2002 r., bez wymaganego upoważnienia dwukrotnie przeprowadzili kontrolę doraźną Ośrodka w Ustce i spowodowali zawieszenie prowadzenia jednego z kursów w tym Ośrodku. Było to niezgodne z postanowieniami pkt. 16 Kryteriów..., w myśl których zawieszenie prowadzenia kursów mogło nastąpić na podstawie decyzji administracyjnej dyrektora urzędu morskiego.

- W Urzędzie Morskim w Gdyni, w skład zespołów kontrolnych powoływanych dla potwierdzenia ważności Certyfikatów Uznanie ośrodków szkoleniowych powoływane były także osoby nie wpisane na listę egzaminatorów; w dwóch przypadkach (dot. kontroli ośrodków szkoleniowych Przedsiębiorstwa Poszukiwań i Eksploatacji Złóż i Gazu „Petrobaltic” oraz Polsteam Shipping Agency Ltd.) w

skład zespołu kontrolnego wchodził 1 egzaminator oraz pracownicy obsługi administracyjnej. Kontrola ośrodka szkoleniowego „Petrobaltic” przeprowadzono przy tym bez wniosku ze strony tej jednostki, który powinien zawierać informacje dotyczące m.in. formalnej podstawy prowadzenia działalności szkoleniowej.

Wymienione działania pozostawały w sprzeczności z postanowieniami pkt. 13 Kryteriów..., określającymi, że wniosek o uznanie ośrodka szkoleniowego składa kierownictwo danej jednostki, a skład osobowy zespołu kontrolującego wyznacza dyrektor urzędu morskiego spośród członków komisji egzaminacyjnej.

Stwierdzono ponadto nieprzestrzeganie przez Urząd terminów ważności Certyfikatów Uznania wystawionych ośrodkom szkoleniowym; w październiku 2001r. i w styczniu 2002 r. Dyrektor Urzędu wydał członkom załóg statków 20 świadectw o uzyskaniu kwalifikacji do pracy na morzu w zakresie pomocy medycznej, na podstawie poświadczenia o ukończeniu przez nich odpowiedniego kursu, wystawionego przez Ośrodek Szkoleniowy „Petrobaltic”, którego Certyfikat Uznania wygasł w sierpniu 2001 r. Stanowiło to naruszenie przepisów art. 19 ust. 6 w związku z ust. 4 i 5 ustawy o b.m. , zgodnie z którymi szkolenia marynarzy mogą być prowadzone wyłącznie przez wyższe uczelnie morskie uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej lub przez ośrodki uznane przez dyrektora urzędu morskiego.

### **2.2.5. Wydawanie certyfikatów bezpiecznej obsługi.**

W okresie 2 stycznia - 21. czerwca 2002 r., w wyniku nieterminowej realizacji przez Ministra Infrastruktury delegacji zawartej w art. art. 25 pkt 4 ustawy o b.m.<sup>43</sup> - dyrektorzy urzędów morskich wykonywali ustawowe zadanie w zakresie wydawania certyfikatów bezpiecznej obsługi<sup>44</sup> przy wykorzystaniu nieobowiązującego wzoru tego

---

<sup>42</sup> Stosownie do pkt. 17 Kryteriów...Certyfikat Uznania ośrodka szkoleniowego utrzymywał ważność pod warunkiem corocznego potwierdzania w Karcie potwierdzeń okresowych.

<sup>43</sup> Wykonaniem tej delegacji było rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 kwietnia 2002 r. w sprawie wzoru certyfikatu bezpiecznej obsługi statku morskiego – Dz. U. Nr 69, poz. 639. Weszło w życie z dniem 22 czerwca 2002 r.

<sup>44</sup> Stosownie do przepisów art. 22 ust. 1 pkt 1 ustawy o b.m. – „Skład załogi statku niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego ustala dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego

certyfikatu, stanowiącego załącznik do uchylonego z dniem 2 stycznia 2002 r. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 sierpnia 2000 r.

Ogółem w 2000 r. dyrektorzy urzędów morskich wydali 27 certyfikatów bezpiecznej obsługi statków, z tego 16 w okresie braku obowiązujących przepisów określających wzór wymienionego certyfikatu.

Urzędy morskie zakładają sukcesywną wymianę certyfikatów wystawionych na nieobowiązujących formularzach.

### **2.2.6. Dochody z tytułu opłat za dokumenty kwalifikacyjne oraz za egzaminy.**

Dochody budżetowe z tytułu opłat za wydane dokumenty kwalifikacyjne dla marynarzy wyniosły za lata 2001 – 2002 i I kwartał 2003 r. odpowiednio: 3.071 tys. zł, 3.032 tys. zł i 610 tys.

Skontrolowane opłaty za 150 wydanych dokumentów kwalifikacyjnych pobrane zostały według stawek (liczby jednostek taryfowych) określonych w załączniku do ustawy o b.m.

Dochody ogółem z tytułu opłat za egzaminy kwalifikacyjne dla marynarzy wyniosły za lata 2001 – 2002 i I kw. 2003 r. odpowiednio: 942.7 tys. zł, 678,6 tys. zł. i 166,2 tys. zł

W zbadanych przypadkach opłaty za egzaminy naliczone były w sposób określony w załączniku do ustawy o b.m.

W Urzędzie Morskim w Słupsku stwierdzono, że dochody z tytułu opłat za egzaminy kwalifikacyjne marynarzy Urząd odprowadzał do miejscowego urzędu skarbowego jako dochody budżetu państwa, a działalność Komisji egzaminacyjnej finansowana była również ze środków budżetowych. Stanowiło to naruszenie przepisów art. 19 ustawy o b.m., w myśl których opłaty za egzaminy stanowią przychód środka specjalnego urzędu morskiego, z przeznaczeniem na finansowanie funkcjonowania komisji egzaminacyjnych ze środków Komisji egzaminacyjnej .

---

statku i potwierdza, wydając certyfikat bezpiecznej obsługi statku dla statków podlegających Konwencji SOLAS.

### **3. PRZEBIEG POSTĘPOWANIA KONTROLNEGO I DZIAŁANIA PODJĘTE PO ZAKOŃCZENIU KONTROLI<sup>45</sup>**

Czynności kontrolne w jednostkach prowadzone były w okresie od dnia 16 maja 2003 r. do dnia 11 lipca 2003 r. Protokoły kontroli podpisane zostały bez zastrzeżeń.

W trakcie badań kontrolnych pobrano – na podstawie art. 29 pkt. 2 lit. f – 1 informację w jednostce nie objętej kontrolą.

Najwyższa Izba Kontroli skierowała 4 wystąpienia pokontrolne do kierowników kontrolowanych jednostek. Adresaci wystąpień pokontrolnych nie wnieśli zastrzeżeń do ocen, uwag i wniosków zawartych w tych wystąpieniach.

W wystąpieniu do Ministra Infrastruktury wnioskowano o:

- Przyspieszenie prac nad wydaniem rozporządzenia wskazanego w delegacji art. ust. 10 pkt 2 i 3 ustawy o b.m.
- Zakazanie dyrektorowi Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej wydawania zaleceń stosowania uchylonych przepisów wykonawczych.
- Zrealizowanie dyspozycji wynikającej z Międzynarodowej Konwencji STCW i bieżące przekazywanie Sekretarzowi Generalnemu IMO przepisów wymaganych postanowieniami Konwencji.
- Przestrzeganie przepisów wynikających z art. 259 KPA poprzez dokonywanie okresowych ocen przyjmowania i załatwiania skarg i wniosków przez podległe urzędy morskie.

W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne Minister Infrastruktury poinformował, m.in. że:

- rozporządzenie wskazane w art. 19 ust. 10 pkt 2 i 3 ustawy o b.m. zostało już uzgodnione w trakcie uzgodnień międzyresortowych. Czynnikiem determinującym

---

<sup>45</sup> Według stanu na dzień 22 grudnia 2003 r.

jego podpisanie jest pozytywna ocena Rządowego Centrum Legislacyjnego w sprawie zwolnienia z rozpatrywania przez Komisję Prawniczą w KPRM. Wg wstępnego stanowiska RCL przepracowania wymaga załącznik do projektu.

- w nowej sytuacji prawnej realizacja tego wniosku stała się bezprzedmiotowa (dot. zakazu stosowania przepisów uchylonych),
- tekst rozporządzenia w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji marynarzy został już przetłumaczony na język angielski i w najbliższym czasie zostanie przekazany Sekretarzowi Generalnemu IMO,
- w zakresie przestrzegania przepisów wynikających z art. 259 k.p.a. zostały podjęte czynności mające na celu usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości. Podjęto działania mające na celu dokonywanie okresowych ocen przyjmowania i załatwiania skarg i wniosków.

Wnioski skierowane do dyrektorów urzędów morskich dotyczyły w szczególności:

- Uzyskiwania jednoznacznego i wiążącego stanowiska Ministra Infrastruktury we wszystkich przypadkach wątpliwości w kwestii interpretacji przepisów dotyczących przyznawania dokumentów kwalifikacyjnych członkom załóg statków.
- Zwiększenia nadzoru nad działalnością Komisji egzaminacyjnej w zakresie przestrzegania obowiązujących procedur.
- Wydawania certyfikatów uznania ośrodkom szkoleniowym w sposób zgodny z obowiązującymi w tym zakresie uregulowaniami.
- Zapewnienia prawidłowego pobierania opłat za wydawanie certyfikatów uznania ośrodkom szkoleniowym oraz za wydawanie dokumentów kwalifikacyjnych.
- Przekazywania opłat za egzaminy kwalifikacyjne marynarzy na przychody środka specjalnego.
- Wykorzystywania przychodów środka specjalnego z tytułu opłat za egzaminy wyłącznie na pokrycie kosztów funkcjonowania Komisji egzaminacyjnej.

Ogółem w wyniku kontroli sformułowano 17 wniosków pokontrolnych, z tego do dnia 30 października 2003 r. zrealizowanych zostało 13 wniosków. Adresaci wystąpień pokontrolnych nie poinformowali jeszcze NIK o realizacji 4 wniosków pokontrolnych.

Łączne efekty finansowe kontroli wyniosły 1.332 zł (dot. gospodarki pozabudżetowej), z tego z naruszeniem prawa wydatkowano kwotę 407 zł , a uszczuplenia w dochodach wyniosły 925 zł. Najwyższa Izba Kontroli podjęła działania mające na celu odzyskanie kwoty 840 zł i kwota ta została w całości odzyskana.

Szczecin, dnia       grudnia 2003 r.

Dyrektor  
Delegatury w Szczecinie

Lucyna Tazbir

Zatwierdzam:

Wiceprezes  
Najwyższej Izby Kontroli

Jacek Jeziński

Warszawa, dnia       grudnia 2003 r.