

Warszawa, dnia 8 stycznia 2018 r.

Poz. 38

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾**

z dnia 17 listopada 2017 r.

w sprawie pilotażu morskiego

Na podstawie art. 107b ust. 6 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 32, 60, 785 i 1215) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania kwalifikacyjne pilota morskiego;
- 2) warunki wymagane do uzyskania szczególnych uprawnień pilotowych;
- 3) warunki wymagane do uzyskania i odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych i dokumentów potwierdzających szczególne uprawnienia pilotowe oraz wzory tych dokumentów;
- 4) wymagania egzaminacyjne dla uzyskania oraz odnowienia dokumentu stwierdzającego uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego;
- 5) wymagania egzaminacyjne dla uzyskania zwolnienia z pilotażu obowiązkowego;
- 6) programy szkoleń pilotów morskich i kandydatów na pilotów morskich oraz programy praktyk pilotowych;
- 7) warunki i tryb naboru na szkolenia kandydatów na pilotów morskich i praktyki pilotowe;
- 8) warunki i tryb uznawania, odnawiania, zawieszania, cofania uznania oraz przeprowadzania audytów stacji pilotowych i ośrodków szkolenia pilotów morskich, a także wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry;
- 9) sposób sprawowania nadzoru nad pilotażem morskim przez dyrektora urzędu morskiego, w tym zakres danych umieszczanych na liście pilotów.

§ 2. 1. Wnioski wraz z załącznikami, o których mowa w rozporządzeniu, składa się w postaci papierowej lub elektronicznej.

2. Wnioski w postaci elektronicznej wraz z załącznikami w postaci kopii elektronicznych wnioskodawca opatruje kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP.

3. Do wniosków w postaci papierowej można dołączać załączniki zapisane na informatycznym nośniku danych.

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 1909 i 2091).

Rozdział 2

Wymagania kwalifikacyjne pilota morskiego oraz warunki uzyskania i odnowienia dokumentów potwierdzających uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego

§ 3. 1. Do pilotowania statków morskich w pilotażu morskim w rejonach pilotowych Gdańsk – Elbląg, Gdynia – Hel – Władysławowo, Świnoujście – Szczecin, zwanych dalej „podstawowymi rejonami pilotowymi”, oraz w pilotażu morskim w pozostałych rejonach pilotowych, zwanych dalej „pozostałymi rejonami pilotowymi”, jest wymagane posiadanie dyplomu pilota morskiego potwierdzającego posiadanie kwalifikacji do pilotowania statków morskich w danym rejonie pilotowym oraz uprawnienia pilotowego, wydanych przez dyrektora urzędu morskiego właściwego terytorialnie dla rejonu pilotowego, w którym kandydat na pilota morskiego odbywał praktykę pilotową.

2. Wzór dyplomu pilota morskiego określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

3. Wzór uprawnienia pilotowego określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 4. 1. Do pilotowania statków morskich na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego, zwanego dalej „pilotażem pełnomorskim”, jest wymagane posiadanie dyplomu pilota morskiego potwierdzającego posiadanie kwalifikacji do pilotowania statków morskich w pilotażu pełnomorskim, uprawnienia pilotowego w pilotażu pełnomorskim oraz karty identyfikacyjnej pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim, wydanych przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni albo Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

2. Wzór dyplomu pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

3. Wzór uprawnienia pilotowego w pilotażu pełnomorskim określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

4. Wzór karty identyfikacyjnej pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 5. Warunkiem uzyskania dyplomu pilota morskiego w podstawowych rejonach pilotowych jest:

- 1) posiadanie dyplomu kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej;
- 2) złożenie do właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego wniosku o wydanie dyplomu oraz dołączenie do niego:
 - a) kopii świadectwa zdrowia potwierdzającego zdolność do wykonywania pracy na statkach morskich na stanowisku pilota morskiego, wydanego przez uprawnionego lekarza zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 5 ust. 7 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1569 oraz z 2017 r. poz. 60, 785 i 2181), zwanego dalej „świadectwem zdrowia”,
 - b) dokumentu potwierdzającego uzyskanie pozytywnego wyniku testu sprawnościowego przeprowadzonego, na wniosek kandydata na szkolenie w obecności przedstawiciela urzędu morskiego, zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku nr 6 do rozporządzenia, zwanego dalej „testem sprawnościowym”, przeprowadzonego nie wcześniej niż w okresie 12 miesięcy przed złożeniem wniosku o wydanie dyplomu pilota morskiego,
 - c) zaświadczenia o zdany przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną, zwaną dalej „Komisją”, egzaminie kwalifikacyjnym na uzyskanie dyplomu pilota morskiego w rejonie pilotowym, którego dotyczy wniosek o wydanie dyplomu pilota morskiego, przeprowadzonym nie wcześniej niż w okresie 12 miesięcy przed złożeniem wniosku o wydanie dyplomu,
 - d) dokumentu potwierdzającego posiadanie co najmniej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 3000 i powyżej w żegludze międzynarodowej,
 - e) dokumentu potwierdzającego odbycie praktyki pilotowej, o której mowa w § 12 ust. 1 pkt 1, zrealizowanej w okresie 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku o wydanie dyplomu pilota morskiego i trwającej nie krócej niż 6 miesięcy.

§ 6. Warunkiem uzyskania dyplomu pilota morskiego w pozostałych rejonach pilotowych jest:

- 1) posiadanie dyplomu kapitana żeglugi przybrzeżnej albo co najmniej dyplomu starszego oficera pokładowego na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000;

- 2) złożenie do właściwego dyrektora urzędu morskigo wniosku o wydanie dyplomu oraz dołączenie do niego:
 - a) dokumentów, o których mowa w § 5 pkt 2 lit. a–c,
 - b) dokumentu potwierdzającego posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku na poziomie zarządzenia,
 - c) dokumentu potwierdzającego odbycie praktyki pilotowej, o której mowa w § 12 ust. 1 pkt 1, zrealizowanej w okresie 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku o wydanie dyplomu pilota morskigo.

§ 7. Warunkiem uzyskania dyplomu pilota morskigo w pilotażu pełnomorskim jest:

- 1) posiadanie dyplomu kapitana żegluga wielkiej na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej;
- 2) złożenie do właściwego dyrektora urzędu morskigo wniosku o wydanie dyplomu oraz dołączenie do niego:
 - a) dokumentów, o których mowa w § 5 pkt 2 lit. a i b,
 - b) dokumentu potwierdzającego posiadanie 36-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 3000 i powyżej w żegludze międzynarodowej, w tym 12 miesięcy praktyki na statkach o długości całkowitej powyżej 180 m, lub dyplomu pilota morskigo wraz z uprawnieniem pilotowym w pilotażu morskim na statki morskige o długości powyżej 200 m,
 - c) zaświadczenia o zdany egzaminie kwalifikacyjnym na uzyskanie dyplomu pilota morskigo w pilotażu pełnomorskim przed Komisją albo dyplomu pilota morskigo.

§ 8. 1. Dyplomy pilota morskigo, o których mowa w § 5–7, zachowują ważność przez okres 5 lat od daty zdania egzaminu kwalifikacyjnego.

2. Warunkiem odnowienia dyplomu pilota morskigo oraz dyplomu pilota morskigo w pilotażu pełnomorskim jest:

- 1) zdanie przed Komisją egzaminu na odnowienie dyplomu pilota morskigo albo dyplomu pilota morskigo w pilotażu pełnomorskim;
- 2) złożenie wniosku do dyrektora urzędu morskigo wraz z kopią świadectwa zdrowia oraz zaświadczeniem o zdany egzaminie.

3. W przypadku uzyskania negatywnego wyniku egzaminu na odnowienie dyplomu, o którym mowa w ust. 1, do ponownego egzaminu można przystąpić nie wcześniej niż miesiąc i nie później niż 3 miesiące po terminie niezdanego egzaminu.

4. Datę ważności odnowionego dyplomu pilota morskigo ustala się na okres 5 lat od daty:

- 1) wydania dyplomu – w przypadku złożenia wniosku w okresie ważności dyplomu, z zastrzeżeniem pkt 2;
- 2) utraty ważności odnawianego dyplomu – w przypadku złożenia wniosku w okresie do 6 miesięcy przed datą upływu ważności dyplomu;
- 3) utraty ważności odnawianego dyplomu – w przypadku złożenia wniosku w okresie do 12 miesięcy po upływie ważności dyplomu.

5. Jeżeli posiadacz dyplomu nie spełnia warunków do jego odnowienia albo wniosek o odnowienie dyplomu nie został złożony w terminie określonym w ust. 4 pkt 3, dyplom pilota morskigo nie podlega odnowieniu.

§ 9. Do uzyskania uprawnienia pilotowego jest wymagane złożenie wniosku do właściwego dyrektora urzędu morskigo oraz:

- 1) w pilotażu morskim w podstawowych rejonach pilotowych:
 - a) na statki morskige o długości całkowitej do 130 m – posiadanie dyplomu pilota morskigo uzyskanego zgodnie z § 5,
 - b) na statki morskige o długości całkowitej do 170 m – spełnienie warunków, o których mowa w lit. a, oraz udokumentowanie pilotowania dodatkowo co najmniej 100 statków o długości całkowitej do 130 m w okresie co najmniej 12 miesięcy od dnia uzyskania uprawnienia na statki o długości całkowitej do 130 m,
 - c) na statki morskige o długości całkowitej do 200 m – spełnienie warunków, o których mowa w lit. b, oraz udokumentowanie pilotowania dodatkowo co najmniej 50 statków o długości całkowitej w zakresie 130 m–170 m w okresie co najmniej 12 miesięcy od dnia uzyskania uprawnienia na statki o długości całkowitej do 170 m,

- d) na statki morskie o długości całkowitej powyżej 200 m – spełnienie warunków, o których mowa w lit. c, udokumentowanie pilotowania dodatkowo co najmniej 15 statków o długości całkowitej w zakresie 170 m–200 m w okresie co najmniej 12 miesięcy od dnia uzyskania uprawnienia na statki o długości całkowitej powyżej 170 m oraz złożenie świadectwa przeszkolenia w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych,
 - e) na zbiornikowce LNG – posiadanie uprawnienia pilotowego, o którym mowa w lit. d, przez okres co najmniej 2 lat oraz udokumentowanie pilotowania co najmniej 10 statków o długości powyżej 200 m i odbycia praktyki pilotowej na co najmniej 3 zbiornikowcach LNG o długości powyżej 200 m;
- 2) w pilotażu morskim w pozostałych rejonach pilotowych – posiadanie dyplomu pilota morskiego uzyskanego zgodnie z § 6;
 - 3) w pilotażu pełnomorskim:
 - a) posiadanie dyplomu pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim uzyskanego zgodnie z § 7,
 - b) posiadanie świadectwa przeszkolenia w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych,
 - c) udokumentowanie pilotowania co najmniej 3 statków w pilotażu pełnomorskim pod nadzorem pilotów morskich uprawnionych do pilotażu pełnomorskiego.

§ 10. 1. Uprawnienie pilotowe zachowuje ważność przez okres 30 miesięcy, nie dłużej jednak niż przez okres ważności dyplomu pilota morskiego, i podlega odnowieniu na wniosek pilota morskiego złożony do właściwego dyrektora urzędu morskiego wraz z:

- 1) dokumentem potwierdzającym pilotowanie co najmniej:
 - a) 75 statków w pilotażu morskim w podstawowych rejonach pilotowych, w tym co najmniej 3 zbiornikowców LNG w przypadku odnawiania uprawnienia pilotowego, o którym mowa w § 9 pkt 1 lit. e, w okresie ważności uprawnienia lub
 - b) 10 statków w pilotażu morskim w pozostałych rejonach pilotowych w okresie ważności uprawnienia, lub
 - c) 2 statków w pilotażu pełnomorskim w okresie ważności uprawnienia, w zależności od rodzaju odnawianego uprawnienia;
- 2) kopią świadectwa zdrowia;
- 3) dokumentem potwierdzającym uzyskanie pozytywnego wyniku testu sprawnościowego, przeprowadzonego nie wcześniej niż 12 miesięcy przed złożeniem wniosku o odnowienie uprawnienia pilotowego.

2. W przypadku zmiany zakresu uprawnienia pilotowego i wydania nowego uprawnienia, do okresu wymaganego do spełnienia warunków jego odnowienia określonych w ust. 1 pkt 1 lit. a dodaje się okres ważności poprzedniego uprawnienia.

§ 11. 1. Dokumentem potwierdzającym:

- 1) uzyskanie pozytywnego wyniku testu sprawnościowego – jest zaświadczenie wystawione przez morską jednostkę edukacyjną uznaną zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 76 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”, w odniesieniu do przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych;
- 2) odbycie praktyki pilotowej – jest zaświadczenie wystawione przez szefa stacji pilotowej właściwej dla rejonu pilotowego, w którym kandydat na pilota morskiego odbywał praktykę pod nadzorem pilota;
- 3) pilotowanie – jest zaświadczenie wystawione przez szefa stacji pilotowej właściwej dla rejonu pilotowego, w którym pilot morski pilotował statki;
- 4) odbycie praktyki pilotowej i pilotowanie w przypadku pilotażu pełnomorskiego – jest zaświadczenie odpowiednio o odbyciu takiej praktyki albo o pilotowaniu wystawione przez kapitana pilotowanego statku.

2. Wzór zaświadczenia o uzyskaniu pozytywnego wyniku testu sprawnościowego określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

3. Wzór zaświadczenia o odbyciu praktyki pilotowej określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

4. Wzór zaświadczenia o pilotowaniu określa załącznik nr 9 do rozporządzenia.

Rozdział 3

Wymagania egzaminacyjne oraz programy szkoleń i praktyk pilotowych

§ 12. 1. Przed przystąpieniem do egzaminu na uzyskanie dyplomu:

- 1) pilota morskiego – jest wymagane ukończenie szkolenia obejmującego: szkolenie teoretyczne, szkolenie na symulatorze i praktykę pilotową, zgodnie z programem szkolenia kandydatów na pilotów morskich określonym w załączniku nr 10 do rozporządzenia, potwierdzonego zaświadczeniem o ukończeniu szkolenia wystawionym przez szefa stacji pilotowej albo kierującego ośrodkiem szkolenia pilotów morskich, uznanych w zakresie szkolenia pilotów morskich, w których kandydat na pilota morskiego odbywał szkolenie;
- 2) pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim – jest wymagane spełnienie warunków, o których mowa w § 7 pkt 1 i pkt 2 lit. a i b.

2. Wymagania egzaminacyjne dla uzyskania dyplomu pilota morskiego określa załącznik nr 11 do rozporządzenia.

3. Wymagania egzaminacyjne dla uzyskania dyplomu pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim określa załącznik nr 12 do rozporządzenia.

4. Wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, o którym mowa w ust. 1, określa załącznik nr 13 do rozporządzenia.

§ 13. 1. Przed przystąpieniem do egzaminu na odnowienie dyplomu pilota morskiego jest wymagane ukończenie, nie wcześniej niż w okresie 12 miesięcy przed datą planowanego egzaminu na odnowienie tego dyplomu, szkolenia na symulatorze zgodnie z programem szkolenia dla pilotów morskich określonym w załączniku nr 14 do rozporządzenia, potwierdzonego zaświadczeniem o ukończeniu szkolenia na symulatorze wystawionym przez szefa stacji pilotowej albo kierującego ośrodkiem szkolenia pilotów morskich, uznanych w zakresie szkolenia pilotów morskich, w których pilot morski odbywał szkolenie.

2. Wymagania egzaminacyjne dla odnowienia dyplomu pilota morskiego określa załącznik nr 15 do rozporządzenia.

3. Wymagania egzaminacyjne dla odnowienia dyplomu pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim określa załącznik nr 16 do rozporządzenia.

4. Wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia na symulatorze określa załącznik nr 17 do rozporządzenia.

§ 14. Wymagania egzaminacyjne dla uzyskania zwolnienia z pilotażu obowiązkowego określa załącznik nr 18 do rozporządzenia.

Rozdział 4

Nabór na szkolenia kandydatów na pilotów morskich i praktyki pilotowe

§ 15. Warunkiem rozpoczęcia naboru na szkolenie kandydatów na pilotów morskich i praktyki pilotowe, zwanych w niniejszym rozdziale „szkoleniem”, jest ogłoszenie przez właściwego terytorialnie dla danego rejonu pilotowego dyrektora urzędu morskiego, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej tego urzędu, obwieszczenia o naborze informującego o:

- 1) wymaganiach wobec osób ubiegających się o przyjęcie na szkolenie, zwanych dalej „kandydatami na szkolenie”;
- 2) sposobie i miejscu składania wniosków o przyjęcie na szkolenie;
- 3) terminie składania wniosków nie krótszym niż 2 miesiące od dnia ogłoszenia obwieszczenia o naborze;
- 4) wymaganych dokumentach;
- 5) limicie miejsc;
- 6) terminie przeprowadzenia rozmowy kwalifikacyjnej.

§ 16. 1. Od kandydata na szkolenie jest wymagane posiadanie:

- 1) dyplomu na poziomie zarządzania w dziale pokładowym i odpowiedniej praktyki pływania określonej w § 5 pkt 2 lit. d, § 6 pkt 2 lit. b i § 7 pkt 2 lit. b;
- 2) znajomości języka angielskiego udokumentowanej certyfikatem na poziomie co najmniej B1;
- 3) świadectwa zdrowia.

2. Kandydat na szkolenie spełniający wymagania, o których mowa w ust. 1:

- 1) jest poddawany ocenie dokonywanej zgodnie z punktacją określoną w tabeli, o której mowa w § 17 ust. 4 pkt 4, w oparciu o następujące kryteria:
 - a) poziom znajomości języka angielskiego,
 - b) długość praktyki pływania na stanowisku kapitana na statkach o pojemności brutto powyżej 3000,
 - c) posiadane przez kandydata uprawnienia pilotowe w podstawowych rejonach pilotowych lub zwolnienia z pilotażu obowiązkowego w portach Gdynia, Gdańsk, Szczecin lub Świnoujście oraz liczba ich odnowień,
 - d) posiadane przez kandydata uprawnienia pilotowe lub zwolnienia z pilotażu obowiązkowego odpowiednio w rejonach pilotowych albo portach polskich innych niż wymienione w lit. c oraz liczba ich odnowień,
 - e) posiadane przez kandydata uprawnienia pilotowe lub zwolnienia z pilotażu obowiązkowego wydane przez administrację innych państw oraz liczba ich odnowień,
 - f) uzyskane świadectwa przeszkolenia w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych;
- 2) uczestniczy w rozmowie kwalifikacyjnej, o której mowa w § 17 ust. 5;
- 3) przedkłada zaświadczenie o uzyskaniu pozytywnego wyniku testu sprawnościowego.

§ 17. 1. W celu przeprowadzenia naboru kandydatów na szkolenie właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego powołuje 3-osobowy zespół do spraw przeprowadzenia naboru, zwany dalej „zespołem do spraw naboru”, oraz wskazuje przewodniczącego tego zespołu spośród przedstawicieli urzędu morskiego, o których mowa w ust. 2 pkt 1 albo ust. 3 pkt 1.

2. W skład zespołu do spraw naboru na szkolenie w rejonie pilotowym wchodzi:

- 1) dwóch przedstawicieli urzędu morskiego nieznajdujących się na liście pilotów morskich, w tym kapitan portu właściwy terytorialnie dla obszaru działania stacji pilotowej albo jego przedstawiciel posiadający dyplom kapitana żeglugi wielkiej i co najmniej 12-miesięczną praktykę pływania na stanowisku kapitana;
- 2) szef stacji pilotowej właściwej ze względu na rejon pilotowy, którego nabór dotyczy, albo wyznaczony przez niego pilot morski.

3. W skład zespołu do spraw naboru na szkolenie w pilotażu pełnomorskim wchodzi:

- 1) dwóch przedstawicieli urzędu morskiego nieznajdujących się na liście pilotów morskich, w tym osoba posiadająca dyplom kapitana żeglugi wielkiej i co najmniej 3-letnią praktykę pływania na stanowisku kapitana;
- 2) pilot morski wyznaczony wspólnie przez szefa stacji pilotowej w Szczecinie, szefa stacji pilotowej w Gdyni i szefa stacji pilotowej w Gdańsku.

4. Zadaniem zespołu do spraw naboru jest zorganizowanie i przeprowadzenie naboru, w tym:

- 1) weryfikacja złożonych wniosków o przyjęcie na szkolenie;
- 2) sporządzenie, w terminie 14 dni od dnia upływu terminu składania wniosków, listy kandydatów na szkolenie spełniających warunki, o których mowa w § 16 ust. 1, obejmującej imiona i nazwiska kandydatów;
- 3) przeprowadzenie rozmowy kwalifikacyjnej w terminie nie dłuższym niż 60 dni od dnia upływu terminu składania wniosków;
- 4) przyznanie kandydatom na szkolenie punktów zgodnie z tabelą punktów przyznawanych kandydatom na pilotów morskich i praktyki pilotowe określoną w załączniku nr 19 do rozporządzenia;
- 5) przekazanie właściwemu terytorialnie dyrektorowi urzędu morskiego listy osób zakwalifikowanych na szkolenie obejmującej imiona i nazwiska osób, które uzyskały najwyższą łączną liczbę punktów i mieszczą się w limicie miejsc, o którym mowa w § 15 pkt 5; w przypadku uzyskania jednakowej liczby punktów o zakwalifikowaniu na szkolenie decyduje wynik rozmowy kwalifikacyjnej, o której mowa w ust. 5.

5. Rozmowa kwalifikacyjna obejmuje zagadnienia ujęte w 1 losowo wybranym zestawie spośród 7 zestawów pytań, opracowanych przez zespół i zatwierdzonych przez właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego, oraz omówienie doświadczenia kandydata w zakresie pływania w różnych rejonach oraz pływania w warunkach lodowych.

§ 18. 1. Wyniki przeprowadzonego naboru na szkolenie dyrektor urzędu morskiego ogłasza w drodze obwieszczenia, zamieszczonego w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej tego urzędu, podając listę kandydatów na szkolenie, którzy uczestniczyli w rozmowie kwalifikacyjnej, o której mowa w § 17 ust. 5, wskazując ich imiona i nazwiska oraz liczbę uzyskanych przez nich punktów, w terminie 7 dni od dnia zakończenia ostatniej rozmowy kwalifikacyjnej.

2. Na liście, o której mowa w ust. 1, wskazuje się osoby zakwalifikowane na szkolenie zgodnie z określonym w obwieszczeniu o naborze limitem miejsc.

Rozdział 5

Uznawanie stacji pilotowych i ośrodków szkolenia pilotów morskich w zakresie szkolenia oraz ich audyty

§ 19. 1. Stacja pilotowa lub ośrodek szkolenia pilotów morskich zostają uznane w zakresie szkolenia pilotów morskich, jeżeli:

- 1) zapewniają prowadzenie szkoleń:
 - a) przez kadre posiadającą kwalifikacje zgodne z minimalnymi wymaganiami dotyczącymi kadry prowadzącej zajęcia dydaktyczne określonymi w załączniku nr 20 do rozporządzenia,
 - b) w pomieszczeniach i z użyciem sprzętu spełniających wymagania dotyczące pomieszczeń i sprzętu określone w załączniku nr 21 do rozporządzenia,
 - c) zgodnie z programami szkolenia dla kandydatów na pilotów morskich i programami szkolenia dla pilotów morskich określonymi w załącznikach nr 10 i 14 do rozporządzenia,
 - d) w sposób, który zapewnia zrealizowanie praktyki pilotowej;
- 2) posiadają system zarządzania jakością w zakresie działalności szkoleniowej potwierdzony odpowiednim dokumentem, przy czym w nowo tworzonych stacjach pilotowych lub ośrodkach szkolenia pilotów morskich system zarządzania jakością powinien być potwierdzony certyfikatem uzyskanym w okresie roku od rozpoczęcia działalności szkoleniowej.

2. Stacja pilotowa lub ośrodek szkolenia pilotów morskich zostają uznane wyłącznie w zakresie szkolenia na symulatorze dla pilotów morskich, jeżeli spełnią warunki określone w ust. 1 pkt 1 lit. a–c.

§ 20. W celu uznania albo odnowienia uznania stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich przeprowadza się audyt.

§ 21. 1. Wniosek o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 20, zawierający określenie zakresu audytu, szef stacji pilotowej lub kierownik ośrodka szkolenia pilotów morskich składa do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

2. Wniosek o przeprowadzenie audytu w celu odnowienia uznania stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich składa się nie później niż 3 miesiące przed upływem okresu uznania.

§ 22. 1. Do wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 20, dołącza się:

- 1) kopię regulaminu funkcjonowania stacji pilotowej albo statutu ośrodka szkolenia pilotów morskich;
- 2) kopię aktu o utworzeniu stacji pilotowej albo aktu założycielskiego ośrodka szkolenia pilotów morskich;
- 3) kopię zaświadczenia o wpisie ośrodka szkolenia pilotów morskich do ewidencji szkół i placówek niepublicznych zakładanych przez osoby prawne lub fizyczne, prowadzonej przez jednostkę samorządu terytorialnego;
- 4) kopię dokumentu potwierdzającego wdrożenie i funkcjonowanie systemu zarządzania jakością w zakresie działalności szkoleniowej, z wyłączeniem nowo tworzonych stacji pilotowych lub ośrodków szkolenia pilotów morskich;
- 5) opis posiadanej bazy szkoleniowej oraz wykaz pomieszczeń i sprzętu służących do szkolenia pilotów morskich;
- 6) opis wewnętrznego systemu kontroli realizacji programów szkolenia;
- 7) informację dotyczącą kadry obejmującą: imię, nazwisko, zakres i poziom kwalifikacji, w tym kwalifikacji morskiej jej członków, oraz wskazanie poszczególnych zajęć prowadzonych przez tę kadre;

- 8) programy szkolenia pilotów morskich realizowane w stacji pilotowej lub ośrodku szkolenia pilotów morskich, w tym:
 - a) opis metod sprawdzania wiedzy, umiejętności i kompetencji,
 - b) spis posiadanych pomocy szkoleniowych niezbędnych do szkolenia pilotów morskich;
- 9) opis warunków prowadzenia i zaliczania praktyki pilotowej.

2. Do wniosku o przeprowadzenie audytu w celu uznania stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich w zakresie szkolenia na symulatorze dla pilotów morskich dołącza się dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 1–8.

§ 23. Po otrzymaniu wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 20, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wyznacza spośród osób wpisanych na listę audytorów, o której mowa w art. 76 ust. 1 ustawy, zespół audytujący, który przeprowadza audyt w zakresie określonym we wniosku.

§ 24. 1. Audyt w celu uznania stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich przeprowadza się w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia wniosku.

2. Audyt w celu odnowienia uznania stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich przeprowadza się nie później niż przed upływem okresu uznania.

§ 25. Audytowi stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich podlega:

- 1) organizacja i realizacja procesu szkolenia;
- 2) dokumentacja dotycząca szkoleń i wydanych zaświadczeń;
- 3) zgodność kwalifikacji kadry stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich, w tym kwalifikacji morskich, z minimalnymi wymaganiami dotyczącymi kwalifikacji kadry prowadzącej zajęcia dydaktyczne.

§ 26. W ramach audytu zespół audytujący:

- 1) weryfikuje wniosek i złożoną dokumentację;
- 2) przeprowadza czynności audytowe w stacji pilotowej lub ośrodku szkolenia pilotów morskich obejmujące weryfikację zgodności dokumentacji przedstawionej przez stację lub ośrodek ze stanem faktycznym;
- 3) weryfikuje działania podjęte w związku z wykonaniem zaleceń wynikających z kart niezgodności, o których mowa w § 28 ust. 2.

§ 27. 1. Zespół audytujący, po przeprowadzeniu czynności audytowych, o których mowa w § 26 pkt 2, sporządza, w dwóch egzemplarzach, sprawozdanie w postaci papierowej.

2. Audytor wiodący przekazuje sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, szefowi stacji pilotowej lub kierownikowi ośrodka szkolenia pilotów morskich; drugi egzemplarz sprawozdania audytor przekazuje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.

3. W zależności od wyników przeprowadzonego audytu audytor wiodący, przekazując ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej egzemplarz sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, składa wniosek odpowiednio o udzielenie albo nieudzielenie uznania, odnowienie uznania, zawieszenie uznania albo cofnięcie uznania stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich.

§ 28. 1. W przypadku odstępstwa od wymagań w zakresie szkolenia na pilotów morskich, w tym praktyk pilotowych:

- 1) niestanowiących zagrożenia dla zakładanych efektów szkolenia – audytor wiodący stwierdza niezgodność;
- 2) stanowiących zagrożenie dla zakładanych efektów szkolenia – audytor wiodący stwierdza niezgodność dużą.

2. W przypadku stwierdzenia niezgodności lub niezgodności dużej, audytor wiodący sporządza, w dwóch egzemplarzach, karty niezgodności, odrębnie dla niezgodności i niezgodności dużej, określając w nich szczegóły niezgodności oraz termin przekazania informacji o podjętych działaniach korygujących; jeden egzemplarz karty audytor przekazuje szefowi stacji pilotowej albo kierownikowi ośrodka szkolenia pilotów morskich wraz ze sprawozdaniem, o którym mowa w § 27 ust. 1.

3. Audytor wiodący, po zamknięciu ostatniej z kart niezgodności, przekazuje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej egzemplarz sprawozdania, o którym mowa w § 27 ust. 1, wraz z zamkniętymi kartami niezgodności oraz wnioskiem o:

- 1) udzielenie uznania albo odnowienie uznania stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich albo
- 2) zawieszenie albo cofnięcie uznania stacji pilotowej – w przypadku, o którym mowa w § 29 ust. 4.

4. W przypadku stwierdzenia niezgodności dużej, audytor wiodący przekazuje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej egzemplarz sprawozdania, o którym mowa w § 27 ust. 1, wraz z kopią niezamkniętej karty niezgodności dużej oraz wnioskiem o zawieszenie uznania stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich.

§ 29. 1. Szef stacji pilotowej lub kierujący ośrodkiem szkolenia pilotów morskich informuje na piśmie audytora wiodącego w terminie, o którym mowa w § 28 ust. 2, o podjętych działaniach korygujących oraz terminie usunięcia niezgodności lub niezgodności dużej.

2. Audytor wiodący po otrzymaniu informacji, o których mowa w ust. 1, analizuje karty niezgodności, a w przypadku akceptacji podjętych działań korygujących, zamyka wystawione karty, dokonując na nich stosownej adnotacji, oraz informuje szefa stacji pilotowej lub kierownika ośrodka szkolenia pilotów morskich o zamknięciu poszczególnych kart.

3. Audytor wiodący, po zamknięciu ostatniej karty niezgodności dużej, przekazuje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej zamknięte karty niezgodności dużej wraz z:

- 1) informacją o zrealizowaniu przez stację pilotową lub ośrodek szkolenia pilotów morskich zaleceń wynikających z wystawionych kart niezgodności dużej oraz wnioskiem o uchylenie wydanej uprzednio decyzji o zawieszeniu uznania stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich – jeżeli zamknięcie ostatniej karty niezgodności dużej nastąpiło przed upływem terminu ważności decyzji o zawieszeniu uznania, albo
- 2) informacją o niezrealizowaniu przez stację pilotową lub ośrodek szkolenia pilotów morskich zaleceń wynikających z wystawionych kart niezgodności dużej oraz wnioskiem o cofnięcie uznania stacji pilotowej – w przypadku, o którym mowa w ust. 4.

4. Audytor wiodący zamyka także karty niezgodności w przypadku:

- 1) braku akceptacji podjętych przez stację pilotową lub ośrodek szkolenia pilotów morskich działań korygujących zawartych w informacji, o której mowa w ust. 1;
- 2) nieotrzymania informacji o podjętych działaniach korygujących w terminie, o którym mowa w § 28 ust. 2.

§ 30. Wzór sprawozdania z audytu stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich oraz wzór karty niezgodności określa załącznik nr 22 do rozporządzenia.

§ 31. Wzór certyfikatu uznania stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich w zakresie szkolenia pilotów morskich określa załącznik nr 23 do rozporządzenia.

Rozdział 6

Nadzór nad pilotażem morskim

§ 32. W ramach sprawowanego nadzoru nad prawidłowością i poziomem wykonywanych usług pilotowych w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa morskiego, właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego:

- 1) określa, po zasięgnięciu opinii szefa stacji pilotowej właściwej dla danego rejonu pilotowego, minimalną liczbę pilotów morskich uprawnionych do pilotowania statków w rejonie pilotowym, w którym pilotaż jest obowiązkowy, uwzględniając warunki portowo-żeglugowe, natężenie ruchu statków i ich wielkość oraz czas pracy pilotów morskich;
- 2) prowadzi listę pilotów;
- 3) powołuje i odwołuje szefa stacji pilotowej;
- 4) przeprowadza nabór na szkolenia kandydatów na pilotów morskich i praktyki pilotowe;
- 5) podejmuje inne działania określone w przepisach odrębnych.

§ 33. 1. W ramach sprawowanego nadzoru nad prawidłowością organizowania i koordynowania usług pilotowych przez stacje pilotowe, właściwy dyrektor urzędu morskiego przeprowadza, nie rzadziej niż co 2 lata, kontrolę stacji pilotowej, mającą na celu ocenę:

- 1) przestrzegania postanowień regulaminu funkcjonowania stacji pilotowej, w szczególności:
 - a) organizacji pracy stacji pilotowej, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy, czasu pracy pilotów morskich, oraz wyposażenia stacji,
 - b) zakresu obowiązków szefa stacji pilotowej,
 - c) zakresu obowiązków pilota morskiego,
 - d) nadzorowania praktyk pilotowych,
- 2) spełniania wymagań funkcjonowania stacji pilotowej określonych w akcie o utworzeniu stacji pilotowej,
- 3) przestrzegania przepisów dotyczących bezpieczeństwa żeglugi podczas pilotowania statków przez pilotów morskich należących do tej stacji pilotowej

– zakończoną sporządzeniem raportu, który może zawierać zalecenia pokontrolne; kopię raportu otrzymuje szef stacji pilotowej.

2. W przypadku wydania zaleceń pokontrolnych szef stacji pilotowej powiadamia dyrektora urzędu morskiego, w terminie 30 dni od dnia doręczenia kopii raportu, o uwzględnieniu, przyczynach nieuwzględnienia lub planie wdrożenia tych zaleceń.

§ 34. Zakres danych umieszczanych na liście pilotów obejmuje:

- 1) imię i nazwisko pilota morskiego;
- 2) datę wpisania pilota morskiego na listę pilotów;
- 3) numer i datę ważności dyplomu pilota morskiego oraz wskazanie organu, który go wydał;
- 4) informacje:
 - a) o posiadanych przez pilota morskiego uprawnieniach pilotowych,
 - b) dotyczące zawieszenia posiadanych przez pilota morskiego uprawnień, w tym przyczynę, podstawę prawną i okres, na jaki uprawnienia pilota morskiego zostały zawieszono,
 - c) o skreśleniu pilota morskiego z listy pilotów, ze wskazaniem daty i podstawy skreślenia.

Rozdział 7

Przepis epizodyczny, przepisy przejściowe i przepis końcowy

§ 35. W okresie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia, uprawnienie w pilotażu morskim w podstawowych rejonach pilotowych na zbiornikowce LNG, o którym mowa w § 9 pkt 1 lit. e, mogą uzyskać osoby posiadające praktykę w pilotowaniu co najmniej 10 statków o długości powyżej 200 m, w tym co najmniej na 3 zbiornikowce LNG.

§ 36. Dyplomy pilota morskiego oraz uprawnienia pilotowe wydane od dnia 8 grudnia 2015 r. do dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 listopada 2013 r. w sprawie wymagań kwalifikacyjnych pilotów morskich (Dz. U. poz. 1552) zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

§ 37. Dyplom pilota morskiego wraz z uprawnieniem pilotowym w pilotażu pełnomorskim wydany na podstawie przepisów rozporządzenia wymienionego w § 36 może zostać odnowiony przez zdanie egzaminu na odnowienie dyplomu pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia, bez konieczności spełnienia wymagań określonych w § 7.

§ 38. 1. Do uzyskania dyplomu pilota morskiego w rejonach pilotowych stosuje się wymagania odnośnie do praktyki pilotowej określone w niniejszym rozporządzeniu.

2. Zaświadczenia wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność na okres, na jaki zostały wydane.

§ 39. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

§ 40. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.²⁾


Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej: *M. Gróbarczyk*

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone: rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 listopada 2013 r. w sprawie sposobu sprawowania nadzoru nad pilotażem (Dz. U. poz. 1437), rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 listopada 2013 r. w sprawie warunków naboru kandydatów na szkolenia na pilotów i praktyki pilotowe (Dz. U. poz. 1517), rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 listopada 2013 r. w sprawie wymagań kwalifikacyjnych pilotów morskich (Dz. U. poz. 1552), rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 listopada 2013 r. w sprawie programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla pilotów morskich (Dz. U. poz. 1647) oraz rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 4 marca 2015 r. w sprawie uznawania stacji pilotowych i ośrodków szkolenia pilotów (Dz. U. poz. 419), które tracą moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1320 oraz z 2017 r. poz. 785).

WZÓR

(papier offsetowy z dwutonowym znakiem wodnym, kolor jasnoniebieski, o wymiarach 148,5 x 105 mm)



UPRAWNIENIE PILOTOWE

 RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND UPRAWNIENIE PILOTOWE PILOT PERMISSION Wystawione zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 17 listopada 2017 r. w sprawie pilotażu morskiego (Dz. U. z 2018 r. poz. 38) <i>Issued in accordance with</i> <i>Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of 17 November</i> <i>2017 concerning pilotage</i> <i>(Journal of Law 2018 pos. 38)</i> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> Hologram Urzędu Morskiego </div> Nr/No.	Urząd Morski w zaświadcza, że: <i>Maritime Office in certifies that:</i> Nazwisko/Surname Imię/Name Posiadacz dyplomu pilota morskiego nr <i>The holder of Sea Pilot Certificate no.</i> otrzymał uprawnienie do pilotowania statków morskich w rejonie pilotowym określonym w dyplomie. <i>has been granted permission to pilot seagoing ships within</i> <i>the area specified in the Pilot Certificate.</i> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Uprawnienie Permission</th> <th style="text-align: center;">Potwierdzenie Confirmation</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Do/ up to 130 m</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Do/ up to 170 m</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Do/ up to 200 m</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Powyżej/ over 200 m</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Zbiornikowce LNG/LNG Tankers</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> Miejsce i data wydania: <i>Place and date of issue</i> Data ważności uprawnienia: <i>The validity of this permission</i> <div style="text-align: center;">  <p>pieczęć urzędowa official seal</p> </div> Imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej <i>Name and surname and signature of duly authorized official</i>	Uprawnienie Permission	Potwierdzenie Confirmation	Do/ up to 130 m		Do/ up to 170 m		Do/ up to 200 m		Powyżej/ over 200 m		Zbiornikowce LNG/LNG Tankers	
Uprawnienie Permission	Potwierdzenie Confirmation												
Do/ up to 130 m													
Do/ up to 170 m													
Do/ up to 200 m													
Powyżej/ over 200 m													
Zbiornikowce LNG/LNG Tankers													

WZÓR

(papier w kolorze czerwonym, o wymiarach 69 x 99 mm)

Karta identyfikacyjna pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim

<p>Hologram Urzędu Morskiego</p>		<p>..... Nazwisko/Surname Imię/Name</p>	<p>miejsce na fotografię 43 x 33 mm photo</p>
<p>RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND</p>		<p>..... Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth</p>	
<p>Karta identyfikacyjna pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim</p>		<p>..... Podpis posiadacza Holder's signature</p>	
<p>Deep Sea Pilot Identity Card</p>		<p>Jest upoważniony do wykonywania pilotażu pełnomorskiego na Morzu Bałtyckim. <i>Is licensed to act as Deep Sea Pilot in the Baltic Sea.</i></p>	
<p>Nr/No.</p>		<p>Prosi się właściwe władze o udzielanie pomocy pilotowi przy wykonywaniu jego obowiązków służbowych.</p>	
<p>Urząd Morski w Maritime Office in Data wydania: Date of issue</p>		<p><i>The competent authorities are requested to assist the pilot in performing his/her duties.</i></p>	
<p>..... Imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej Name and surname and signature of duly authorized official</p>			

WYMAGANIA TESTU SPRAWNOŚCIOWEGO

Pływalnia

1. Przepłynięcie dystansu 200 metrów dowolnym stylem w czasie krótszym niż 8 minut; podczas próby nie wolno żadną częścią ciała dotknąć dna lub krawędzi brzegu basenu.
2. Przepłynięcie dystansu 50 metrów w ubraniu i w pasie ratunkowym albo w kamizelce asekuracyjnej dopuszczonych do użytku dla pilotów morskich w czasie krótszym niż 10 minut; podczas próby nie wolno żadną częścią ciała dotknąć dna lub krawędzi brzegu basenu.
3. Utrzymanie ciała w wodzie w pozycji pionowej z głową nad powierzchnią wody w czasie dłuższym niż 2 minuty.

Sala gimnastyczna

Dwukrotne wejście i zejście po sztormpapie na wysokość 9 metrów w ubraniu i w pasie ratunkowym albo kamizelce asekuracyjnej dopuszczonych do użytku dla pilotów morskich; próbę należy wykonywać z zabezpieczeniem w czasie krótszym niż 20 minut.

WZÓR

Nazwa jednostki

Wystawiono w, dnia

Zaświadczenie nr**o uzyskaniu pozytywnego wyniku testu sprawnościowego**

Zaświadcza się niniejszym,

że
*imię i nazwisko*urodzony(na) w
data *miejsce*

uzyskał(a) pozytywny wynik testu sprawnościowego przeprowadzonego w dniu, zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 17 listopada 2017 r. w sprawie pilotażu morskiego (Dz. U. z 2018 r. poz. 38).

.....
Imię i nazwisko oraz podpis przedstawiciela urzędu morskiego
obecnego przy przeprowadzaniu testu sprawnościowego.....
Imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej
do wystawienia zaświadczenia

WZÓR

Nazwa stacji pilotowej

Wystawiono w, dnia

Zaświadczenie nr
o odbyciu praktyki pilotowej

Zaświadcza się niniejszym,

że
*imię i nazwisko*urodzony(na) w
data *miejsce*

odbył(a) praktykę pilotową w rejonie pilotowym/pilotażu pełnomorskim*

polegającą na uczestniczeniu w pilotowaniu statków

od dnia do dnia

Zaświadczenie wydaje się na podstawie § 11 ust. 1 pkt 2/pkt 4* rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 17 listopada 2017 r. w sprawie pilotażu morskiego (Dz. U. z 2018 r. poz. 38).

SzeF stacji pilotowej/Kapitan statku*

.....
Imię i nazwisko oraz podpis

* Niepotrzebne skreślić.

WZÓR

Nazwa stacji pilotowej

Wystawiono w, dnia

Zaświadczenie nr**o pilotowaniu****Zaświadcza się niniejszym,**

że

imię i nazwisko

urodzony(na) w

*data**miejsce***pilotował(a) w okresie od dnia do dnia****..... statków w rejonie pilotowym/pilotażu pełnomorskim***

Zaświadczenie wydaje się na podstawie § 11 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 17 listopada 2017 r. w sprawie pilotażu morskiego (Dz. U. z 2018 r. poz. 38).

Szef stacji pilotowej/Kapitan statku *

.....
Imię i nazwisko oraz podpis

* Niepotrzebne skreślić.

PROGRAMY SZKOLENIA KANDYDATÓW NA PILOTÓW MORSKICH

Opis programów szkolenia dla kandydatów na pilotów morskich

Programy szkolenia dla kandydatów na pilotów morskich są ukierunkowane na zdobycie dodatkowej, szczegółowej wiedzy i umiejętności zapewniających bezpieczne prowadzenie statków w rejonie pilotowym. Zgodnie z wymaganiami *Standardu edukacji, szkolenia i certyfikacji dla pilotów morskich (ETCS)* przyjętymi przez Europejskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich (EMPA) piloci morscy powinni posiadać wiedzę lokalną obejmującą szczegółową znajomość: rejonu pilotowego, zasad prowadzenia nawigacji w rejonie pilotowym, organizacji i regulacji ruchu oraz przepisów miejscowych. Dla uzyskania potrzebnych umiejętności manewrowania każdym statkiem w rejonie pilotowym konieczne jest pogłębienie wiedzy z zakresu manewrowania i współpracy z holownikami.

Wiedzę i umiejętności kandydat na pilota morskiego zdobywa przez samokształcenie i wykłady, zgodnie z przedstawionym programem kształcenia, przez szkolenie z wykorzystaniem technik symulacyjnych oraz praktyki pilotowe, które pogłębiają umiejętności i potwierdzają nabyte kompetencje. W przedstawionych poniżej programach szkoleniowych dokonano podziału treści, wskazując na rekomendowaną metodę przyswajania wiedzy i nabywania niezbędnych umiejętności wynikających z programu szkolenia. Materiał oznaczony skrótem SZ (szkolenie) – to materiał omawiany na zajęciach prowadzonych przez ośrodek szkoleniowy lub stację pilotową, przez pilotów morskich lub innych specjalistów zatrudnionych przez ośrodek lub stację pilotową dla realizacji zadań szkoleniowych. Materiał oznaczony skrótem NW (nauka własna) – to materiał, który kandydat na pilota morskiego powinien opanować w ramach samokształcenia. Zagadnienia oznaczone skrótem S (symulator) – to program szkolenia realizowany podczas zajęć na symulatorach, prowadzonych przez instruktorów i nadzorowanych przez pilotów morskich. Elementy szkolenia oznaczone skrótem PP (praktyka pilotowa) – to wiedza i umiejętności zdobywane i pogłębiane w trakcie obowiązkowej praktyki pilotowej. Nadzór nad tą formą szkolenia sprawują piloci morscy wyznaczeni do przeprowadzenia szkolenia zgodnie z zasadami przedstawionymi w opisie programu praktyk pilotowych w określonym w rozporządzeniu.

I. Tabela zbiorcza programów szkoleń

Lp.	PRZEDMIOTY	FORMA SZKOLENIA			
		SZ	NW	S	PP
1.	NAWIGACJA W REJONIE PILOTOWYM				
1.1.	Znajomość rejonu pilotowego		x		x
1.2.	Planowanie przejścia pilotowego; plan awaryjny		x		x
1.3.	Prowadzenie nawigacji na torze wodnym i akwenie podejściowym		x		x
1.4.	Prowadzenie statku na akwenie portowym		x		x
2.	BEZPIECZEŃSTWO NAWIGACJI W REJONIE PILOTOWYM				
2.1.	Warunki żeglugi i ruch statków		x		x
2.2.	Służby monitorowania ruchu statków i wymiany informacji		x		x
3.	MANEWROWANIE				
3.1.	Systemy napędu i sterowania		x		x
3.2.	Hydrodynamika i teoria manewrowania		x	x	x
3.3.	Wpływ wiatru i innych sił zewnętrznych na manewrowanie w żegludze pilotowej		x		x

3.4.	Kotwiczenie i postój na kotwicy		X		X
3.5.	Kryteria i zasady samodzielnego cumowania i odcumowania		X		X
3.6.	Manewry we współpracy z holownikami	X	X	X	X
3.7.	Procedury bezpiecznego wejścia na statek i obiekty nietypowe i zejścia ze statku i z obiektów nietypowych		X		X
4.	SYMULATOR				
4.1.	Procedury awaryjne podczas pilotażu morskiego	X	X	X	
4.2.	Współpraca pilota z kapitanem i obsadą mostka – BRM		X	X	X
5.	REGULACJE PRAWNE DOTYCZĄCE PILOTAŻU MORSKIEGO				
5.1.	Akty polskiego prawa morskiego, w tym przepisy prawa miejscowego		X		X
5.2.	Aspekty prawne pilotażu morskiego	X	X		X
5.3.	Akty prawa międzynarodowego i inne dokumenty		X		X

II. Szczegółowe programy szkoleń

1. NAWIGACJA W REJONIE PILOTOWYM	SZ	NW	S	PP
1.1. Znajomość rejonu pilotowego		X		X
Znajomość redy i toru wodnego				
1. Ogólna charakterystyka rejonu pilotowego.				
2. Redy i kotwicowiska.				
3. Systemy rozgraniczenia ruchu.				
4. Tory podejściowe.				
5. Tory wodne i kanały.				
6. Mijanki.				
7. Obrotnice.				
8. Kotwicowiska awaryjne.				
9. Głębokości na torze wodnym i torach podejściowych:				
a) głębokości na kotwicowiskach, mijankach i obrotnicach,				
b) redukcja głębokości – poziomy wód,				
c) mielizny.				
10. Niebezpieczeństwa nawigacyjne na torze wodnym i w jego pobliżu.				
11. Linie energetyczne, kable podwodne i linie światłowodowe.				
12. Deklinacja i anomalie magnetyczne.				
13. Stałe oznakowanie nawigacyjne: latarnie, nabieżniki, stawy, dalby, światła sektorowe, sygnały mgłowe.				
14. Pływające oznakowanie nawigacyjne:				
a) oznakowanie systemu bocznego,				
b) oznakowanie systemu kardynalnego,				
c) znaki bezpiecznej wody, odosobnionego niebezpieczeństwa, znaki specjalne.				
15. Racony i inne obiekty wykorzystywane w nawigacji radarowej.				
16. Istotne obiekty i elementy wybrzeża użyteczne przy prowadzeniu nawigacji pilotażowej.				
17. Służby VTS, pilotowe i ratownicze.				
Znajomość akwenu portowego i nabrzeży				
1. Baseny portowe.				
2. Obrotnice portowe: średnica, dostępne głębokości.				
3. Nabrzeża portowe: nazwa, przeznaczenie, długość, głębokość techniczna, dopuszczalne zanurzenie statków, wyposażenie cumownicze.				
4. Dostępność i ograniczenia manewrowe, oznakowanie i oświetlenie.				
5. Wymagania przepisów portowych.				

1.2. Planowanie przejścia pilotowego; plan awaryjny		x		x
<ol style="list-style-type: none"> 1. Zaplanowanie miejsca wejścia pilota morskiego na pokład z uwzględnieniem warunków hydrometeorologicznych i możliwości statku pilotowego. 2. Zaplanowanie miejsca zejścia pilota morskiego ze statku z uwzględnieniem warunków hydrometeorologicznych i możliwości statku pilotowego. 3. Uwzględnienie podstawowych parametrów statku (długość, szerokość, stan załadowania, zanurzenie, tonaż, rodzaj ładunku) oraz jego możliwości manewrowych w planie przejścia pilotowego. 4. Zaplanowanie czasu i pory przejścia z zachowaniem bezpiecznej prędkości na nawaligicznych odcinkach trasy przy zachowaniu odpowiedniej rezerwy wody pod stępką. 5. Uwzględnienie ograniczeń w żegludze wynikających z ostrzeżeń nawigacyjnych i ruchu statków na planowanej trasie. 6. Wzięcie pod uwagę warunków hydrometeorologicznych przewidywanych na czas przejścia pilotowego. 7. Uwzględnienie możliwości zwiększenia zanurzenia z powodu osiadania i przechyłu bocznego. 8. Uwzględnienie przepisów portowych dotyczących: <ol style="list-style-type: none"> a) dopuszczalnej prędkości, b) zasad regulacji ruchu na torze wodnym, c) obowiązku korzystania z pomocy holowników, d) procedur komunikacyjnych. 9. Zaplanowanie czasu przejścia na poszczególnych odcinkach trasy, czasu osiągnięcia wyznaczonych punktów meldunkowych oraz przybliżonego czasu podejścia do nabrzeża. 10. Zaplanowanie czasu przejścia na poszczególnych odcinkach trasy, czasu osiągnięcia wyznaczonych punktów meldunkowych oraz przybliżonego czasu zejścia pilota morskiego ze statku. 11. Ustalenie metod kontroli pozycji statku adekwatnych dla aktualnych warunków widzialności i wyposażenia nawigacyjnego, jakim dysponuje pilot morski. 12. Ustalenie metod kontroli sytuacji nawigacyjnej z wykorzystaniem systemów ARPA, ECDIS i AIS oraz łączności VHF. 13. Uwzględnienie w planie przejścia ustalonych zasad wymiany informacji i współpracy pilota morskiego z operatorem stacji VTS. 14. Uwzględnienie w planie przejścia ustalonych zasad współpracy pilota morskiego z kapitanem i pozostałą obsadą mostka oraz zapewnienie właściwej wymiany informacji. 15. Przewidzenie w planie awaryjnym kotwiczenia w miejscu gwarantującym statkowi bezpieczeństwo postoju do czasu ustąpienia przyczyn lub okoliczności wymuszających podjęcie działań awaryjnych. 16. Uwzględnienie w planie awaryjnym niezbędnych działań podejmowanych przez kapitana, pilota morskiego i załogę w przypadku awarii steru, zaniku zasilania, awarii podstawowego wyposażenia nawigacyjnego (żyrokompas, radar, AIS) lub środków łączności. 17. Przewidzenie w planie awaryjnym zasad postępowania po wejściu statku na mieliznę, kolizji z innym statkiem, kolizji z nabrzeżem lub innym obiektem, pożarem lub rozlewem substancji ropopochodnych. 18. Uwzględnienie w planie awaryjnym efektywnych działań podejmowanych przez kapitana, pilota morskiego i załogę zmierzających do: <ol style="list-style-type: none"> a) udzielenia pomocy poszkodowanym w wypadku, b) przesłania odpowiedniego meldunku i zapewnienia niezbędnej pomocy z lądu i innych jednostek, c) wystawienia właściwych znaków lub zapalenia przypisanych świateł, 				

d) podjęcia niezbędnych czynności minimalizujących straty i zapobiegających skażeniu środowiska.				
1.3. Prowadzenie nawigacji na torze wodnym i akwenie podejściowym		x		x
<ol style="list-style-type: none"> 1. Wzrokowa identyfikacja elementów oznakowania nawigacyjnego. 2. Znajomość kątów drogi na poszczególnych odcinkach toru, kierunków wyznaczanych przez nabieżniki. 3. Znajomość długości poszczególnych odcinków toru, szerokości toru na danym odcinku oraz dostępnych głębokości. 4. Znajomość dopuszczalnych prędkości na poszczególnych odcinkach toru, zakazów wyprzedzania, kotwiczenia i innych restrykcji wynikających z przepisów portowych. 5. Wykonywanie zwrotów i pokonywanie zakrętów na torze wodnym. 6. Metody kontroli utrzymywania statku w osi toru wodnego. 7. Określanie aktualnej pozycji statku metodami terrestrycznymi. 8. Określanie aktualnej pozycji statku za pomocą radaru. 9. Wykorzystanie pilotowych systemów nawigacji do prowadzenia statku na torze wodnym. 10. Określanie położenia wodnicy podczas pokonywania zakrętów. 11. Redukcja prędkości celem utrzymania wymaganej bezpiecznej rezerwy wody pod stępką. 12. Przyspieszanie i wyprzedzanie na ustalonych odcinkach toru wodnego. 13. Zasady ruchu jednokierunkowego wynikające z przepisów portowych. 14. Uzyskiwanie informacji o warunkach hydrometeorologicznych, jej analiza i wykorzystanie. 15. Uwzględnianie dryfu wiatrowego i znosu prądowego podczas żeglugi pilotażowej. 16. Żegluga na torze wodnym w warunkach zlodzenia. 17. Prowadzenie statku w konwojach lodowych. 18. Utrzymywanie łączności ze służbą VTS, punkty meldunkowe, rodzaj, treść i forma meldunków. 19. Prowadzenie nasłuchu radiowego na ustalonych kanałach łączności. 20. Światła, znaki dzienne i sygnały zgodne z wymaganiami COLREG i przepisami portowymi. 21. Pomoc lub asysta holowników podczas prowadzenia statku na torze wodnym. 				
1.4. Prowadzenie statku na akwenie portowym		x		x
<p>Wprowadzanie statku do portu bez pomocy holowników i wyprowadzanie statku z portu bez pomocy holowników</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dobór prędkości. 2. Pokonywanie zakrętów. 3. Obracanie statku na ograniczonym akwenie manewrowym. 4. Manewry samodzielnego cumowania i odcumowania dla ustalonych basenów portowych i nabrzeży. 5. Współpraca z dysponentem nabrzeża, łodzią cumowniczą i cumownikami na nabrzeżu. 6. Utrzymywanie łączności ze służbą VTS; raporty i meldunki. <p>Wprowadzanie statku do portu z holownikami i wyprowadzanie statku z portu z holownikami</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nawiązanie łączności z holownikami. 2. Wyznaczenie miejsca spotkania z holownikami i przydzielenie zadań. 3. Dobór prędkości i sposobu podania holi. 4. Przekazywanie komend i poleceń holownikom w trakcie manewrów portowych. 5. Pokonywanie zakrętów z wykorzystaniem holowników. 6. Obrót statku na określonych obrotnicach za pomocą holowników. 7. Manewry statku w poszczególnych basenach portowych. 8. Cumowanie i odcumowanie do wyznaczonych nabrzeży przy współpracy holowników. 				

9. Współpraca z dysponentem nabrzeża, łodzią cumowniczą i cumownikami na nabrzeżu.				
10. Utrzymywanie łączności ze służbą VTS; raporty i meldunki.				

Wiedza

Kandydat na pilota morskiego powinien znać: topografię i batymetrię redy, toru podejściowego, toru wodnego i akwenu portowego; zasady prowadzenia statku na torze wodnym i manewrowania na określonych akwenach portowych przy zmiennych warunkach hydrometeorologicznych; zasady współpracy i wymiany informacji z centrum VTS, kapitanatem portu, holownikami, statkiem pilotowym, łodzią cumowniczą i cumownikami na nabrzeżu.

Umiejętności

Kandydat na pilota morskiego powinien umieć: zaplanować przejście pilotowe wraz z planem awaryjnym, adekwatnie do długości, szerokości, zanurzenia i możliwości manewrowych pilotowanego statku; oceniać aktualną sytuację pilotowanego statku i dokonywać wyboru właściwych metod prowadzenia nawigacji w rejonie pilotowym; wprowadzać statki do portu z holownikami oraz bez ich pomocy i asysty i wyprowadzać statki z portu z holownikami oraz bez ich pomocy i asysty.

Pomoce dydaktyczne

Literatura zawodowa obejmująca zagadnienia teoretyczne i praktyczne zamieszczone w programie 1; zbiór map, publikacji nautycznych i informacyjnych dotyczących rejonu pilotowego.

2. BEZPIECZEŃSTWO NAWIGACJI W REJONIE PILOTOWYM	SZ	NW	S	PP
2.1. Warunki żeglugi i ruch statków		x		x
1. Informacje o portach – plany, informacje nawigacyjne, baseny i nabrzeża, kotwicowiska i inne.				
2. Przepisy portowe.				
3. Ograniczenia żeglugowe na akwenach portowych, torach wodnych, portach, torach podejściowych.				
4. Atlasy lub wykazy dopuszczalnych zanurzeń statków przy nabrzeżach i na poszczególnych odcinkach torów wodnych.				
5. Ostrzeżenia i komunikaty nawigacyjne.				
6. Informacje, komunikaty i polecenia kapitana portu.				
7. Ruch statków, jednostki w porcie.				
8. Prognoza pogody dla obszaru Bałtyku południowego i południowo-wschodniego.				
9. Warunki lodowe w portach, ograniczenia, akcja przeciwlodowa.				
10. Miejsca schronienia/porty przebazowania – dla rybaków.				
11. Plan zdejmowania i wystawiania oznakowania nawigacyjnego na sezon zimowy.				
12. Zezwolenie na manewrowanie w porcie ze zmniejszoną liczbą holowników lub bez asysty holowniczej.				
13. Zwolnienie z pilotażu obowiązkowego, zwolnienia z holowników.				

2.2. Służby monitorowania ruchu statków i wymiany informacji		x		x
<p>System nadzoru ruchu statków VTS Zatoka Gdańska</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Składowe systemu VTS. 2. Zasady ruchu statków na obszarze VTS Zatoka Gdańska. 3. System Rozgraniczenia Ruchu Statków - Zatoka Gdańska. 4. System „GDANREP” – rodzaje meldunków i raportów. 5. Procedury łączności i nasłuchu. 6. Serwis informacyjny systemu – rodzaje informacji. 7. Czasy transmisji komunikatów stałego serwisu informacyjnego. 8. Asysta nawigacyjna VTS – za pośrednictwem łączności VHF. 9. Instrukcje dotyczące organizacji ruchu statków awizowanych w obszarze VTS; zakres podporządkowania się tym instrukcjom. <p>Kapitanat Portów Gdańsk, Kapitanat Portu Gdynia</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Granice obszaru – reda portu i port Gdańsk. 2. Granice obszaru – reda portu i port Gdynia. 3. Punkty meldunkowe do służby dyżurnej kapitanatów portów zgodne z przepisami portowymi. 4. Procedury łączności i nasłuchu. 5. Uzyskiwanie informacji o statkach spodziewanych w rejonie pilotowym. 6. Uzyskiwanie informacji ze stacji pomiarowych hydrologiczno-meteorologicznych Zatoki Gdańskiej oraz kapitanatów i bosmanatów rejonu pilotowego. <p>Kapitanat Portów Kołobrzeg, Ustka i Darłowo</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Granice obszaru – redy portów i portów. 2. Punkty meldunkowe do służby dyżurnej kapitanatów portów zgodne z przepisami portowymi. 3. Procedury łączności i nasłuchu. 4. Uzyskiwanie informacji o statkach spodziewanych w rejonie pilotowym. 5. Uzyskiwanie informacji z kapitanatów i bosmanatów rejonu pilotowego. <p>System Zarządzania i Kontroli Ruchu Statków (VTMS) na torze wodnym Świnoujście – Szczecin</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Składowe systemu VTMS: <ol style="list-style-type: none"> a) system raportowania ruchu statków, b) system obserwacji ruchu statków, c) informacyjny system zarządzania ruchem statków, d) system wspomaganie nawigacyjnego, e) system odbioru i rejestracji danych hydrometeorologicznych. 2. Zasady ruchu statków na torze wodnym i na akwenach portowych rejonu pilotowego. 3. System meldunkowy obowiązujący na torze wodnym Świnoujście – Szczecin, rodzaje meldunków i raportów. 4. Procedury łączności i nasłuchu. 5. Serwis informacyjny o warunkach panujących na obszarze VTMS. 6. Czasy transmisji komunikatów stałego serwisu informacyjnego. 7. Uzyskiwanie informacji o statkach spodziewanych w rejonie pilotowym. 8. Uzyskiwanie informacji hydrometeorologicznych dla rejonu pilotowego. <p>Systemy monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Centralny System SafeSeaNet – punkt węzłowy systemu wymiany 				

<p>informacji morskiej zarządzany, nadzorowany i rozwijany przez Komisję Europejską oraz utrzymywany w działaniu przez EMSA.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. System SafeSeaNet Unii Europejskiej – europejski system wymiany informacji morskiej pomiędzy państwami członkowskimi. 3. Krajowy system SafeSeaNet – system państwa członkowskiego utworzony na potrzeby wymiany informacji morskiej. 4. Organizacja i sposób funkcjonowania Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji: <ol style="list-style-type: none"> a) infrastruktura techniczna: <ul style="list-style-type: none"> – podsystem monitorowania ruchu statków, – podsystem przekazywania informacji <ul style="list-style-type: none"> • system kontrolno-informacyjny PHICS dla portów polskich, • system wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi SWIBŻ, b) Koordynator SafeSeaNet - służba Koordynatora SafeSeaNet, c) krajowi użytkownicy SafeSeaNet. 5. Prawo dostępu do Narodowego Systemu SafeSeaNet. 6. Zakres zadań służby VTS, służby SAR oraz BHMW w ramach krajowego systemu SafeSeaNet. 7. Obowiązki pilota morskiego wynikające z ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281, z późn. zm.) i rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 grudnia 2012 r. w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (Dz. U. poz. 1412), zgłaszanie wypadku lub zdarzenia, które zagraża bezpieczeństwu morskiemu lub sytuacji narażającej na zanieczyszczenie wód lub brzegu. 				
---	--	--	--	--

Wiedza

Kandydat na pilota morskiego powinien znać: wymagania przepisów portowych w zakresie prowadzenia statków w rejonie pilotowym i wynikające z nich zasady regulacji ruchu oraz ograniczenia manewrowe; procedury łączności i nasłuchu, meldunki i raporty obowiązujące w systemie zarządzania i kontroli ruchem statków w danym rejonie pilotowym; zasady wymiany informacji w ramach systemu SafeSeaNet; obowiązki pilota morskiego dotyczące przekazania informacji, zgłaszania wypadku lub zdarzenia zagrażającego bezpieczeństwu żeglugi.

Umiejętności

Kandydat na pilota morskiego powinien umieć: wykorzystywać wszystkie dostępne źródła informacji dotyczące bezpieczeństwa nawigacji i środowiska morskiego na danym akwenie; prowadzić korespondencję radiową zgodnie z ustalonymi procedurami łączności obowiązującymi w rejonie pilotowym; efektywnie korzystać z infrastruktury technicznej systemu kontrolno-informacyjnego PHICS oraz systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi SWIBŻ.

Pomoce dydaktyczne

Literatura zawodowa obejmująca zagadnienia teoretyczne i praktyczne zamieszczone w programie; międzynarodowe, krajowe i lokalne przepisy i procedury dotyczące zagadnień bezpieczeństwa nawigacji; stanowisko do e-learningu.

3. MANEWROWANIE	SZ	NW	S	PP
3.1. Systemy napędu i sterowania		x		x
<ol style="list-style-type: none"> 1. Rodzaje śrub napędowych. Napęd jedno- i dwuśrubowy. Śruby prawo- i lewoskrętne. 2. Sterowanie silnikiem głównym. Przeszterowanie silnika głównego na bieg wstecz. 3. Napór śruby, moc napędu. Moc napędu w zależności od wielkości i rodzaju statku. 4. Zależność między mocą napędu głównego, obrotami śruby i prędkością statku. 5. Metody polepszenia sprawności napędowej – dysze Korta. 6. Śruby nastawne. 7. Działanie boczne śruby. 8. Siły i moment steru, rodzaje sterów konwencjonalnych. 9. Specjalne urządzenia sterowe. 10. Stery strumieniowe. 11. Urządzenia napędowo-sterowe – pędniki cykloidalne, azymutalne i strugowodne. 12. Współdziałanie steru i napędu jednośrubowego, dwuśrubowego oraz steru strumieniowego. 13. Sterowanie awaryjne. 				
3.2. Hydrodynamika i teoria manewrowania*		x	x	x
<ol style="list-style-type: none"> 1. Efekty płytkowodzia i związane z nim straty prędkości. 2. Inne czynniki mające wpływ na prędkość statku na akwencie ograniczonym. 3. Prędkość manewrowa, prędkość sterowna, minimalna prędkość SG. 4. Wzrost prędkości i drogi przyspieszania różnych typów statków na akwencie ograniczonym. 5. Czynniki wpływające na manewr zatrzymywania swobodnego. 6. Zatrzymywanie wymuszone i zatrzymywanie awaryjne – czynniki skracające drogę zatrzymywania. 7. Zatrzymanie etapowe za pomocą steru i napędu głównego. 8. Użycie kotwic dla awaryjnego zatrzymania statku. 9. Optymalne strategie redukcji prędkości. 10. Teoria manewrów silnych. 11. Bezpieczny zapas wody pod stępką i czynniki wywołujące jego zmiany. 12. Osiadanie statku w ruchu i związana z nim zmiana przeglębienia. 13. Zmiany zanurzenia wywołane przechyłem bocznym. 14. Sterowność statku i czynniki ją determinujące: <ol style="list-style-type: none"> a) kształt kadłuba i powierzchnia steru, b) rodzaj napędu, c) stan załadowania, d) kąt i kierunek wychylenia steru, e) prędkość początkowa i jej zmiany. 15. Pogorszenie sterowności statku na akwencie ograniczonym: <ol style="list-style-type: none"> a) efekt brzegowy, b) efekt kanałowy, kryteria zachowania dostatecznej stateczności kursowej podczas żeglugi kanałem, c) pokonywanie zakrętów w kanałach, d) oddziaływania statek-statek podczas żeglugi w kanale i na torach wodnych ograniczonych głębokością, e) manewr mijania, wyprzedzania i przemieszczania się względem jednostki zatrzymanej lub zacumowanej. 				

16. Zależność między długością statku a średnicą jego cyrkulacji taktycznej.				
17. Standardy manewrowe i informacyjne. Ocena właściwości manewrowych statku na podstawie informacji i danych źródłowych: a) <i>Pilot Card</i> , b) <i>Wheelhouse Poster</i> , c) <i>Manoeuvring Booklet</i> .				
18. Charakterystyka właściwości manewrowych różnych typów statków w zależności od tonażu, wymiarów, rodzaju napędu i systemu sterowania.				
3.3. Wpływ wiatru i innych sił zewnętrznych na manewrowanie w żegludze pilotowej		x		x
1. Siły i moment wiatru. 2. Wpływ kierunku wiatru pozornego i położenia środka nawiewu na pogorszenie stateczności kursowej oraz zwrotności. 3. Łączny wpływ falowania i wiatru na zwrotność. 4. Oddziaływanie prądu na statek. 5. Manewrowanie statkiem na akwencie ograniczonym w warunkach działającego prądu. 6. Żegluga i manewry w kanałach i na rzekach w warunkach niejednorodnego prądu. 7. Ocena dryfu statku i jego korekta. 8. Oddziaływanie prądu i wiatru po redukcji prędkości do prędkości sterownej. 9. Ocena czynników zewnętrznych oddziałujących na statek, a mających wpływ na planowanie i przebieg manewrów. 10. Żegluga i manewry na złodzonych akwenach ograniczonych. 11. Żegluga w konwojach lodowych, współpraca pilota z lodołamaczem. 12. Manewry cumowania i odcumowania w warunkach złodzenia. 13. Charakterystyka rejonu pilotowego ze względu na występujące ograniczenia i utrudnienia w manewrowaniu.				
3.4. Kotwiczenie i postój na kotwicy		x		x
1. Czynniki determinujące siłę trzymania kotwicy. Dobór długości łańcucha kotwicznego i miejsca kotwiczenia. 2. Manewry kotwiczenia w zależności od wielkości statku, jego stanu załadowania, dostępnej głębokości oraz przewidywanego promienia łukowania. 3. Kotwiczenie i zejście z kotwicy w niesprzyjających warunkach hydrometeorologicznych. 4. Równoczesne użycie dwóch kotwic. 5. Kotwiczenie zestawów holowniczych.				
3.5. Kryteria i zasady samodzielnego cumowania i odcumowania		x		x
1. Metody samodzielnego cumowania i odcumowania lewą i prawą burtą bez działania czynników zewnętrznych. 2. Samodzielne cumowanie i odcumowanie na ograniczonej przestrzeni manewrowej z użyciem: a) jedynie napędu i steru, b) steru strumieniowego, c) kotwicy. 3. Metody samodzielnego cumowania i odcumowania lewą i prawą burtą podczas działania wiatru, prądu, a także obu tych czynników równocześnie.				

<p>4. Obracanie statku na ograniczonym akwencie manewrowym z użyciem:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) jedynie napędu i steru, b) steru strumieniowego, c) kotwicy. <p>5. Łódź cumownicza – użycie i współpraca.</p>				
3.6. Manewry we współpracy z holownikami*	x	x	x	x
<ol style="list-style-type: none"> 1. Holowniki – typy, ich możliwości i ograniczenia. 2. Dobór holowników gwarantujących bezpieczne wykonanie zaplanowanych manewrów; zapotrzebowanie na moc holowniczą. 3. Komunikacja między pilotem morskim i holownikami – wydawanie komend i poleceń. 4. Podawanie holu i rzucanie holu: <ol style="list-style-type: none"> a) dobór miejsca i czasu podania albo rzucenia holu, b) dobór miejsc zamocowania holu (holownika), c) dobór długości i rodzaju holu w zależności od planowanych manewrów, d) analiza zagrożeń związanych z operacją podawania i rzucania holu. 5. Metody holowania i sterowania z wykorzystaniem jednego holownika, dwóch, trzech i większej liczby holowników. 6. Obracanie statku z wykorzystaniem holowników; analiza zagrożeń. 7. Manewry z holownikami w zależności od rodzaju ich napędu i wyposażenia: <ol style="list-style-type: none"> a) Voith-Schneider, pędniki azymutalne, pozycja i wielkość skegu, b) 2 śruby, 1 śruba, dysze Korta stałe i obrotowe. 8. Manewry cumowania i odcumowania z jednym holownikiem przy współdziałaniu steru i napędu statku. 9. Cumowanie/odcumowywanie przy współpracy dwóch i większej liczby holowników. 10. Cumowanie do dalb; cumowanie do terminali paliwowych. 11. Cumowanie w skrajnych miejscach basenów portowych. 12. Wprowadzanie statku na dok suchy i wyprowadzanie statku z doku suchego, pływającego oraz na podnośnik. 13. Manewry holowania, cumowania i odcumowania obiektów nietypowych, takich jak: pontony, kadłuby, sekcje okrętowe, konstrukcje, doki, platformy wiertnicze i statki uszkodzone. 14. Wprowadzanie na dok statków uszkodzonych i obiektów bez napędu. 15. Manewrowanie z holownikami w trudnych warunkach hydrometeorologicznych oraz na obszarze zlodzonym. 16. Współpraca holowników pełnomorskich z holownikami portowymi: <ol style="list-style-type: none"> a) dobór długości holu holownika morskiego w trakcie manewrów portowych, b) podłączanie lub rozłączanie holu głównego na redzie oraz na wodach portowych, c) zasady użycia holu zapasowego na obiektach holowanych, d) komunikacja holowników portowych z morskim zestawem holowniczym, e) obsadzanie załogą bezzałogowych obiektów holowanych (pontony, barki), f) zwalnianie holowników morskich z asysty morskiego zestawu holowniczego – analiza zagrożeń. 				

3.7. Procedury bezpiecznego wejścia na statek i na obiekty nietypowe i zejścia ze statku i z obiektów nietypowych		X		X
<ol style="list-style-type: none"> 1. Wybór odpowiedniego miejsca transferu: uwzględnianie wpływu wiatru i fali na bezpieczeństwo operacji przyjęcia i zdania pilota morskiego. 2. Procedury i uwarunkowania lokalne. 3. Komunikacja ze statkiem obsadzonym przez pilota morskiego. 4. Wyznaczanie kursu podejściowego statku celem stworzenia osłony od falowania i wiatru dla jednostki pilotowej; dobór prędkości. 5. Manewry jednostki pilotowej podczas przyjmowania i zdawania pilota morskiego: <ol style="list-style-type: none"> a) efekt oddziaływania wiatru i fali na jednostkę redukującą prędkość, b) zasady współdziałania statku i jednostki pilotowej. 6. Urządzenia do przyjmowania i zdawania pilota morskiego: <ol style="list-style-type: none"> a) wymagania Konwencji SOLAS**, b) okólnik MSC/Circ.568/Rev.1, c) przepisy miejscowe. 7. Zapewnienie bezpieczeństwa pilotowi morskemu i obsadzie statku pilotowego: <ol style="list-style-type: none"> a) zasady bezpieczeństwa obowiązujące pilotów morskich, b) ocena bezpieczeństwa urządzeń i środków przygotowanych na przyjęcie pilota morskiego, c) indywidualne środki ratunkowe pilota morskiego i obsady statku pilotowego, d) wyposażenie ratunkowe statku pilotowego, e) procedury podnoszenia człowieka z wody i procedury SAR. 8. Czynniki determinujące decyzję o podjęciu operacji przyjęcia lub zdania pilota morskiego. 				

* Uwaga: Wybrane elementy programu są realizowane w trakcie szkolenia na symulatorze manewrowym. Minimalne wymagania dotyczące kadry prowadzącej zajęcia dydaktyczne określa załącznik nr 20 do rozporządzenia. Wymagania dotyczące pomieszczeń i sprzętu określa załącznik nr 21 do rozporządzenia.

** Międzynarodowa Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzona w Londynie dnia 1 listopada 1974 r., zmieniona Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz Protokołem przyjętym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 869, z późn. zm.).

Wiedza

Kandydat na pilota morskiego powinien znać: sprawność różnych rodzajów napędu w zależności od wielkości i rodzaju pilotowanego statku; różne systemy sterowania, w tym urządzenia napędowo-sterowe oraz metody sterowania awaryjnego; wpływ zjawisk hydrodynamicznych i hydrometeorologicznych na manewrowanie statkiem na akwenach ograniczonych; zasady współpracy z holownikami, metody holowania i cumowania z ich udziałem; zasady bezpieczeństwa obowiązujące podczas przyjmowania i zdawania pilota morskiego.

Umiejętności

Kandydat na pilota morskiego powinien umieć: optymalnie wykorzystać dany rodzaj napędu i sterowania dla bezpiecznego wykonania zaplanowanego manewru; oceniać właściwości manewrowe statku na podstawie pozyskanych informacji; manewrować statkiem na akwencie ograniczonym w warunkach działającego na statek wiatru, prądu i fali; bezpiecznie prowadzić statek po akwenach zlodzonych i współpracować z lodołamaczem;

wykonywać wszystkie rodzaje manewrów portowych z holownikami i bez ich udziału; oceniać zagrożenie i stosować procedury bezpieczeństwa podczas manewrów oraz podczas obsadzania i opuszczania pilotowanego statku.

Pomoce dydaktyczne

Literatura zawodowa obejmująca zagadnienia teoretyczne i praktyczne zamieszczone w programie 3.

4. SYMULATOR	SZ	NW	S	PP
4.1. Procedury awaryjne podczas pilotażu	x	x	x	
1. Zapoznanie się z symulatorem nawigacyjno-manewrowym (1P). 2. Podstawowe zasady mechaniki ruchu statku wykorzystywane przy manewrowaniu (2T): a) siły od działania pędników, sterów, urządzeń napędowo-sterujących, b) siła poprzeczna od działania śruby, c) Pivot Point, d) oddziaływanie wiatru, e) osiadanie i efekt brzegowy. 3. Awarie urządzeń napędowych i sterujących na torze podejściom, torze wodnym, w kanale portowym (1T, 1P): a) awaria napędu, b) awaria steru/sterów – zatrzymanie i utrzymanie statku na pozycji za pomocą manewrów napędem naprzód i wstecz, c) awaria steru strumieniowego. 4. Awaria zasilania (1P): a) chwilowy zanik zasilania – <i>blackout</i> , b) awaria agregatu – ograniczenie dostępnej mocy. 5. Holowanie eskortowe: a) próba wężowa z holownikiem zamocowanym na rufie przy awarii steru, b) przejście kanałem portowym z holownikiem zamocowanym na rufie przy awarii steru. 6. Awarie podczas współpracy z holownikiem na akwenu ograniczonym (2P): a) błędne zrozumienie instrukcji przez holownik, b) błędne wykonanie instrukcji przez holownik: – opóźnione podanie holu, – zerwanie holu, c) błędny dobór parametrów holowników: – niedostateczna moc, – za długi/krótki hol. 7. Awaria wyposażenia nawigacyjnego – radaru (1P).				
4.2. Współpraca pilota morskiego z kapitanem i obsadą mostka – BRM		x	x	x
1. Wzajemne relacje pilot morski - kapitan. 2. Uzgodnienia między kapitanem i pilotem morskim dotyczące planu przejścia pilotowego i jego ewentualnych modyfikacji: a) planowana trasa i punkty zwrotu, b) prędkości na poszczególnych odcinkach trasy, c) plan awaryjny. 3. Przekazanie przez pilota morskiego kapitanowi i obsadzie mostka ważnej informacji lokalnej: a) informacje dotyczące ruchu statków,				

<ul style="list-style-type: none"> b) ostrzeżenia nawigacyjne dla danego rejonu, c) newralgiczne miejsca przejścia pilotowego, d) operacje portowe i informacja o nabrzeżu, e) inne. <p>4. Przekazanie przez kapitana wszelkiej niezbędnej pilotowi morskemu informacji dotyczącej statku i ładunku:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) karta pilotowa, b) informacja o właściwościach manewrowych statku, c) ograniczenia wynikające z ewentualnych niesprawności systemów i urządzeń, d) oczekiwania dotyczące nabrzeża i metody cumowania, e) informacja o ładunkach niebezpiecznych na statku. <p>5. Uzgodnienie zasad wspomagania pilota morskiego przez obsadę mostka i załogę:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) obserwacja ruchu statków, b) ciągła kontrola i zapis pozycji statku, c) obsługa urządzeń nawigacyjnych, d) prowadzenie zapisów w dzienniku okrętowym, e) utrzymywanie łączności z siłownią i łączności wewnętrznej, f) zapewnienie obsady kotwicznej i manewrowej. <p>6. Zasada bieżącego informowania kapitana lub obsady mostka o podejmowanych przez pilota morskiego działaniach i istotnych manewrach.</p> <p>7. Ocena stopnia wsparcia pilota morskiego ze strony kapitana i obsady mostka:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ilościowa obsada mostka i sposób przydziału obowiązków, b) poziom znajomości statku i jego wyposażenia, c) znajomość warunków lokalnych, d) opanowanie języka angielskiego. 				
---	--	--	--	--

Wiedza

Kandydat na pilota morskiego powinien znać: zasady manewrowania statkiem na akwenu ograniczonym przy skrajnie niesprzyjających warunkach atmosferycznych i hydrologicznych; procedury awaryjne obejmujące sytuacje mogące wystąpić w trakcie pilotażu, w tym awarie podczas współpracy z holownikami; zasady współpracy pilota z kapitanem i załogą statku.

Umiejętności

Kandydat na pilota morskiego powinien umieć: bezpiecznie manewrować w sytuacjach ekstremalnych i awaryjnych, normalnie niespotykanych w czasie wykonywania rutynowych czynności pilotowych, właściwie wykorzystując dostępne środki i systemy; odpowiednio wcześniej rozpoznawać potencjalne zagrożenia i podejmować działania zapobiegające; efektywnie współpracować z kapitanem, pozostałą obsadą mostka, służbą VTS i holownikami w sytuacjach szczególnych, awaryjnych, stresujących i ryzykownych.

Minimalne wymagania dotyczące kadry prowadzącej zajęcia dydaktyczne są określone w załączniku nr 20 do rozporządzenia.

5. REGULACJE PRAWNE DOTYCZĄCE PILOTAŻU MORSKIEGO	SZ	NW	S	PP
5.1. Akty polskiego prawa morskiego, w tym akty prawa miejscowego		x		x
<p>Ustawy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2205). 2. Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r. poz. 2000). 3. Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2016 r. poz. 66). 4. Ustawa z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. z 2016 r. poz. 49, z późn. zm.). 5. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281, z późn. zm.). 6. Ustawa z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068, z późn. zm.). 7. Ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1569, z późn. zm.). <p>Akty wykonawcze: do ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim dotyczące pilotażu, oznakowania nawigacyjnego, ratownictwa morskiego oraz bezpiecznego uprawiania żeglugi.</p> <p>Akty prawa miejscowego: zarządzenia dyrektorów urzędów morskich właściwych dla rejonu pilotowego dotyczące porządku portowo-żeglugowego.</p>				
5.2. Aspekty prawne pilotażu morskiego	x	x		x
<ol style="list-style-type: none"> 1. Prawa i obowiązki pilota morskiego w świetle wymagań prawnych: <ol style="list-style-type: none"> a) zadania pilota morskiego w zakresie doradztwa nawigacyjnego, b) obowiązek wypełniania wymagań prawnych. 2. Procedury postępowania awaryjnego. 3. Odpowiedzialność prawna pilota morskiego. 4. Współpraca pilota morskiego z kapitanem i załogą statku, charakterystyka problemów na podstawie doświadczeń z wykonywanych usług pilotowych. 5. Wytoczne w zakresie kształcenia pilotów morskich. 				
5.3. Akty prawa międzynarodowego i inne dokumenty		x		x
<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>IMO RESOLUTION A.960 (23), Recommendations On Training And Certification And Operational Procedures for Maritime Pilots other than Deep-Sea Pilots.</i> 2. <i>European Maritime Pilot's Association Education Training and Certification Standard for Maritime Pilots, EMPA 2005.</i> 3. <i>Amendments to the International Convention for The Safety of Life at Sea, 1974, Chapter V Safety of Navigation Regulation 23 – Pilot transfer arrangements RESOLUTION MSC.308 (88) i "Res.A.1045(27)".</i> 4. <i>IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP), NAV 46/INF.4, 4 April 2000.</i> 				

Wiedza

Kandydat na pilota morskiego powinien znać: przepisy polskiego i międzynarodowego prawa morskiego, mające zastosowanie w pracy pilota morskiego; zasady odpowiedzialności pilota morskiego za bezpieczne wykonanie usługi pilotowej; procedury postępowania awaryjnego.

Umiejętności

Kandydat na pilota morskiego powinien umieć: prawidłowo interpretować i stosować przepisy prawa miejscowego, krajowego i międzynarodowego, dotyczące świadczonych usług pilotowych; właściwie reagować w przypadku naruszania obowiązujących przepisów, procedur oraz wszelkich działań zagrażających bezpieczeństwu żeglugi i środowiska morskiego; dążyć do podnoszenia kwalifikacji i poszerzania doświadczenia zawodowego przez samokształcenie oraz udział w szkoleniach i kursach zawodowych.

Wyposażenie i pomoce dydaktyczne

Sala powinna być wyposażona w sprzęt umożliwiający właściwe przekazanie treści zajęć (np. projektor multimedialny, tablica multimedialna, stanowisko do e-learningu).

Dostęp do wydawnictw zawierających odpowiednie regulacje prawne i przepisy lokalne.

Minimalne wymagania dotyczące kadry prowadzącej zajęcia dydaktyczne określa załącznik nr 20 do rozporządzenia.

PROGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH**Opis programu praktyk pilotowych**

Program praktyk pilotowych określa standardy kompetencji, które kandydat na pilota morskiego powinien osiągnąć w czasie odbywania praktyki, podnosząc poziom swojej wiedzy i zdobywając umiejętności praktyczne. Program uwzględnia wymagania określone w rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej A.960 „*Wytyczne w sprawie szkolenia, kwalifikacji i procedur operacyjnych dla pilotów innych niż piloci dalekomorscy*”, a także zalecenia zawarte w *Standardzie edukacji, szkolenia i certyfikacji (ETCS)* przyjęte przez Europejskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich (EMPA).

Program praktyk pilotowych składa się z trzech części i jest realizowany w oparciu o cztery powiązane ze sobą dokumenty: I. Kompetencje, II. Lista kontrolna praktyki pilotowej, III. Harmonogram wykonywanych praktyk pilotowych, IV. Zestawienie wykonanych praktyk pilotowych.

W oparciu o program zawarty w pierwszym dokumencie kandydat na pilota morskiego sam potwierdza nabycie wskazanych w nim kompetencji w zakresie wiedzy i umiejętności, gdy stwierdzi, że osiągnął właściwy poziom. Lista kontrolna praktyk pilotowych przedstawia szczegółowy opis zadań wykonywanych zwykle przez pilota morskiego i kolejnych procedur praktyki pilotowej, które kandydat powinien znać i stosować. Służy kandydatowi do sprawdzania i potwierdzania, że w trakcie wykonywanej praktyki dokonał wszystkich przewidzianych dla pilota morskiego czynności. W harmonogramie praktyk pilotowych jest określona liczba manewrów i czynności, jakie kandydat na pilota morskiego powinien wykonać, aby zdobyć konieczne doświadczenie do pracy pilota morskiego w rejonie pilotowym. W zestawieniu wykonanych praktyk pilotowych kandydat wpisuje kolejne praktyki, w których uczestniczył, a nadzorujący go pilot morski potwierdza ten fakt swoim podpisem.

Program praktyk, oprócz czynności wykonywanych na statkach pod nadzorem pilota morskiego, obejmuje też pracę własną kandydata, w ramach której musi on poznać samodzielnie właściwe przepisy prawa międzynarodowego, krajowego i miejscowego, dotyczące organizacji pilotażu, w tym przepisy portowe, instrukcje i warunki dokowań oraz inne przepisy wydane przez właściwego dyrektora urzędu morskiego i kapitana portu. Z programu praktyk pilotowych szef stacji pilotowej, odpowiadający za szkolenie kandydatów na pilotów morskich, może wyłączyć ten punkt programu, który nie dotyczy określonego rejonu pilotowego (np. manewrów wprowadzenia statku na dok pływający albo wyprowadzenia statku z doku

plywającego) lub gdy wystąpią zmiany w infrastrukturze portowej (np. wycofanie nabrzeża z eksploatacji) lub w częstotliwości zawinięć statków do danych nabrzeży, albo wskazać dodatkowe zadania, specyficzne wyłącznie dla danego rejonu pilotowego. W przypadku rozszerzania uprawnień pilotowych szef stacji pilotowej określa harmonogram praktyk, mając na uwadze posiadane przez kandydata na pilota morskiego uprawnienia.

Harmonogram praktyk uwzględnia skalę trudności i skomplikowania manewrów, a także częstotliwość ich występowania i prawdopodobieństwo zetknięcia się z określoną sytuacją w przyszłej samodzielnej pracy. Szczegółowy harmonogram praktyk obejmuje manewry najbardziej typowe i najczęściej wykonywane, jednak nie uwzględnia sytuacji i manewrów szczególnych, występujących sporadycznie, których zaplanowanie nie jest możliwe. Jeśli takie sytuacje wystąpią, kandydat na pilota morskiego powinien uczestniczyć w ich realizacji i opisać je w odpowiedniej części harmonogramu. Mając na uwadze, że w trakcie wykonywania praktyki pilotowej na niektórych nabrzeżach mogą nie występować usługi pilotowe, co uniemożliwia realizowanie praktyk przy tym konkretnym nabrzeżu, przyjmuje się, że praktyka taka może zostać odbyta przy innym nabrzeżu o zbliżonym stopniu trudności i charakterystyce wskazanych przez szefa stacji pilotów danego rejonu pilotowego. Taka praktyka ekwiwalentna nie może przekroczyć 10% całej wymaganej harmonogramem praktyki pilotowej. Kandydat na pilota morskiego jest obowiązany na bieżąco dokonywać wpisów zarówno w części dotyczącej kompetencji, jak i harmonogramu.

Część I. Kompetencje

KOMPETENCJE		
Kandydat wykazuje:	Data	Podpis*
1. Planowanie przejścia w obszarze pilotażu		
Umiejętność przygotowania standardowych planów pilotażu morskiego z możliwością ich adaptacji dla zróżnicowanych akwenów, warunków i sytuacji nawigacyjnych.		
Umiejętność gromadzenia do planu podróży informacji z właściwych źródeł i dokumentów. Uwzględnia charakterystykę statku, przewidywany ruch statków w obszarze pilotażu, przewidywane warunki hydrometeorologiczne.		
Umiejętność wyznaczania bezpiecznego kąta drogi nad dnem uwzględniającego potencjalne niebezpieczeństwa nawigacyjne. Na każdym odcinku planowanej trasy są wskazane dokładne informacje o kursach, stosownie do warunków i sytuacji nawigacyjnej.		
Umiejętność identyfikowania i wykorzystania stałych obiektów oznakowania nawigacyjnego w rejonie pilotowym, w tym umiejętność określania pozycji statku metodami terestrycznymi.		
Umiejętność identyfikacji i wykorzystania obiektów radarowych w rejonie pilotowym dla określania i kontroli pozycji statku, w tym wykorzystanie techniki <i>parallel indexing</i> .		
Umiejętność prawidłowego dokumentowania planu przejścia w rejonie pilotowym. Pisemny lub elektroniczny zapis planu przejścia, dostosowany do charakterystyki statku i warunków nawigacyjnych, jest zwięzły i zawiera wszystkie informacje konieczne do bezpiecznego przejścia statku; uwzględnia bezpieczną prędkość przejścia, dokumentuje odległości i przewidywany czas przejścia na odcinkach trasy, założone czasy przejścia dla obszarów znacznego ryzyka, ETA na odcinkach trasy.		
2. Pilotaż na wodach otwartych, torach wodnych, w kanałach i na rzekach		
Umiejętność prowadzenia statku w warunkach: <input type="checkbox"/> normalnych, <input type="checkbox"/> silnego wiatru, <input type="checkbox"/> ograniczonej widzialności, <input type="checkbox"/> niskiego/wysokiego stanu wody, silnych prądów. Wykorzystując plan przejścia, informacje bezpieczeństwa, system oznakowania nawigacyjnego oraz elektroniczne urządzenia nawigacyjne.		

<p>Umiejętność oceny charakterystyki statku.</p> <p>1) Posiada wiedzę i umiejętność dokładnego zebrania i interpretacji danych niezbędnych do bezpiecznego pilotowania statku, wykorzystując:</p> <ul style="list-style-type: none"> - diagram manewrowy i charakterystykę statku, - efektywną wymianę informacji z kapitanem i obsadą mostka nawigacyjnego, w tym przekazanie informacji o wadach czy niesprawności urządzeń statkowych i sprzętu nawigacyjnego, mających istotne znaczenie dla bezpieczeństwa pilotażu - <i>Pilot Card</i>, - komunikację radiową. <p>2) Zna, rozumie, przewiduje zachowanie statku w zależności od jego charakterystyki manewrowej.</p> <p>3) Zgłasza istotne wady i niesprawności urządzeń do odpowiednich służb.</p>		
<p>Umiejętność oceny warunków nawigacyjnych.</p> <p>1) Zna i weryfikuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aktualność map i wydawnictw nawigacyjnych dla rejonu pilotowego, - aktualność ostrzeżeń nawigacyjnych, - aktualność komunikatów pogodowych, w tym informacji o stanie wód w rejonie pilotowym, - dokładność i wiarygodność urządzeń nawigacyjnych (optycznych i elektronicznych), - informacje o ruchu innych jednostek. <p>2) Ma wiedzę i potrafi odpowiednio dostosować plan przejścia do aktualnych warunków nawigacyjnych.</p>		
<p>Umiejętność określania pozycji statku z wykorzystaniem metod terrestrycznych i nawigacji elektronicznej:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w drodze, - podczas zmiany kursu. <p>1) Wykorzystuje na akwencie nabieżniki i inne stawy dla kontroli ruchu i pozycji statku. Posiada wiedzę o zastosowanym w rejonie pilotowym pływającym oznakowaniu nawigacyjnym, potrafi ocenić dokładność wystawienia pław oraz wykryć przypadki przemieszczenia poza ustaloną pozycję.</p> <p>2) Właściwie wykorzystuje techniki radarowe do kontroli pozycji i ruchu statku.</p> <p>3) Identyfikuje i zna położenie głównych obiektów lądowych.</p> <p>4) Kontroluje pozycję statku z wykorzystaniem wszystkich dostępnych urządzeń nawigacyjnych.</p>		
<p>Umiejętność opracowania strategii nawigacyjnych.</p> <p>1) Wykazuje zdolność do szybkiej analizy informacji uzyskanych z ostrzeżeń nawigacyjnych, informacji przekazywanej przez załogę statku (obsadę wachtową), informacji z pomocy i urządzeń nawigacyjnych.</p> <p>2) Wykazuje znajomość analizy i umiejętność oceny przewidywalnego zachowania się statku.</p> <p>3) Ma wiedzę i potrafi oszacować osiadanie statku i zaplanować jego prędkość tak, by zachować bezpieczną rezerwę wody pod stępką.</p> <p>4) Wykazuje dużą rozwagę w podejmowaniu decyzji w ekstremalnych warunkach pogodowych.</p> <p>5) Wykazuje znajomość i umiejętność prowadzenia statku zgodnie z przepisami COLREG.</p>		
<p>Umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa nawigacji przez właściwe zaplanowanie przejścia, znajomość odległości, wyznaczanie czasów na odcinkach, mijanki, redukcje prędkości itd.</p> <p>1) Potrafi wskazać w rejonie pilotowym najtrudniejsze odcinki przejścia.</p> <p>2) Zna i rozumie zasady wzajemnego oddziaływania statków na torze wodnym i przez właściwe decyzje manewrowe odpowiednio wcześniej na nie reaguje.</p>		

<p>3) Potrafi utrzymywać statek na wyznaczonym kącie drogi nad dnem.</p> <p>4) Stale utrzymuje bezpieczną prędkość statku, uwzględniając zarówno przepisy portowe, jak i warunki żeglugi.</p> <p>5) Zna odcinki trasy, na których redukcja prędkości jest konieczna dla utrzymania bezpiecznej rezerwy wody pod stępką.</p> <p>6) Wskazuje obszary, w których jest wymagane sterowanie ręczne.</p> <p>7) Potrafi wystarczająco szybko wykorzystać radiotelefon VHF, aby w sposób profesjonalny usunąć wszelkie nieporozumienia pozwalające na rozwój sytuacji nadmiernego zbliżenia.</p> <p>8) Stosuje zasady BRM (nautycznego dowodzenia statkiem).</p>		
<p>Umiejętność przewidywania ruchu statku.</p> <p>1) Wykazuje biegłość w szacowaniu czasów dojścia do wyznaczonych na trasie pozycji zgłoszeniowych, pozycji zmiany kursu WPs, trudnych odcinków trasy, pozycji mijania się z innymi statkami.</p> <p>2) Zna i rozumie czynniki wpływające na prędkość statku nad dnem.</p> <p>3) Zna i stosuje procedury komunikacyjne związane z regulacją ruchu w rejonie pilotowym.</p>		
<p>Umiejętność przewidywania zachowania się statku na wodach płytkich i ograniczonych.</p> <p>1) Zna i rozumie zjawisko osiadania i jego skutki.</p> <p>2) Rozumie i przewiduje efekty hydrodynamiczne w czasie mijania i wyprzedzania statków w kanałach.</p> <p>3) Rozumie i potrafi określić odległości zatrzymania i przesunięcia bocznego statku w zależności od zapasu wody pod stępką.</p> <p>4) Rozumie i potrafi ocenić zachowanie statku w zależności od jego charakterystyki manewrowej i stateczności.</p> <p>5) Uwzględnia i kalkuluje zwiększenie zanurzenia statku w efekcie przechyłu bocznego, np. przy zwrocie.</p> <p>6) Zna i rozumie wystąpienie efektów kanałowych oraz przewiduje ich wystąpienie.</p>		
<p>Umiejętność zakotwiczenia statku.</p> <p>1) Ustala z kapitanem użycie kotwic/kotwicy.</p> <p>2) Potrafi dokładnie oszacować promień łukowania na kotwicy.</p> <p>3) Uwzględnia przy wyborze pozycji kotwiczenia: głębokość akwenu, rodzaj dna, długość łańcucha użytego w danych warunkach, bliskość innych statków, podwodne przeszkody, takie jak rurociągi i kable, warunki hydrometeorologiczne i inne.</p> <p>4) Uwzględnia charakterystykę manewrową statku.</p> <p>5) Wykazując znajomość procedur i zasad kotwiczenia, potrafi bezpiecznie wykonać manewry kotwiczenia.</p> <p>6) Zapewnia właściwy przepływ informacji i komunikacji w trakcie kotwiczenia.</p> <p>7) Zna i rozumie procedury wachtowe dla postoju statku na kotwicy.</p>		
<p>3. Manewry portowe</p>		
<p>Umiejętność przeprowadzenia manewrów cumowania statku w warunkach:</p> <p><input type="checkbox"/> normalnych,</p> <p><input type="checkbox"/> silnego wiatru,</p> <p><input type="checkbox"/> ograniczonej widzialności,</p> <p><input type="checkbox"/> niskiego/wysokiego stanu wody, silnych prądów.</p>		
<p>Umiejętność planowania manewrów.</p> <p>1) Posiada wiedzę i umiejętność właściwej oceny charakterystyki manewrowej statku.</p> <p>2) Wykazuje znajomość akwenów portowych, nabrzeży, szerokości kanałów, parametrów obrotnic i zakrętów oraz infrastruktury portowej i usług.</p> <p>3) Potrafi zaplanować bezpieczną i efektywną prędkość statku na torze wodnym, w kanale portowym, w zakrętach oraz wytracanie prędkości przed cumowaniem do nabrzeża lub przed obrotem na obrotnicy.</p>		

<p>4) Potrafi ocenić aktualne warunki na akwenu manewrowym.</p> <p>5) Rozumie ograniczenia i dokładności wskazań urządzeń nawigacyjnych oraz potrafi ocenić i uwzględnić ich błędy.</p> <p>6) Posiada wiedzę i uwzględnia:</p> <ul style="list-style-type: none"> – głębokości wód portowych, limity zanurzeń przy nabrzeżach, zalecany zapas wody pod stępką oraz ograniczenia wysokości nadwodnej statków, – rodzaj dna na akwenu manewrowym, podwodne niebezpieczeństwa, miejsca występowania podwodnych rurociągów i kabli, umocnień dna i wynikające z tego ograniczenia, – aktualne warunki hydrometeorologiczne, – informację o sprawności technicznej statkowych urządzeń pokładowych, w tym dziobowego/rufowego steru strumieniowego, – obecność innych statków na akwenu manewrowym, – informacje z VTS lub od innych statków. 		
<p>Umiejętność oceny zapotrzebowania na holownik/holowniki.</p> <p>1) Zna sposoby wykorzystania różnych typów holowników dostępnych w porcie i ich ograniczenia.</p> <p>2) Uwzględnia wymagania przepisów portowych w kwestii użycia holowników.</p> <p>3) Uwzględnia warunki hydrometeorologiczne przy podejmowaniu decyzji o użyciu holowników.</p> <p>4) Uwzględnia parametry statku przy podejmowaniu decyzji o użyciu holowników.</p> <p>5) Potrafi dobrać miejsce rozpoczęcia/zakończenia asysty holowników.</p> <p>6) Potrafi dobrać rodzaj i długość holu oraz sposób mocowania.</p>		
<p>Umiejętność rozpoczęcia ruchu statku i manewrów cumowania.</p> <p>1) Wykazuje biegłość w planowaniu i przeprowadzaniu bezpiecznych procedur manewrowych, z uwzględnieniem typów statków, warunków nawigacyjnych, charakterystyki nabrzeży.</p> <p>2) Przestrzega przepisów portowych.</p> <p>3) Zna i stosuje zasady współpracy z obsadą mostka. Stosuje skuteczną komunikację i stosowne sygnały dźwiękowe.</p> <p>4) W przypadku użycia holowników prowadzi skuteczną łączność, zabezpiecza prawidłową współpracę i kontroluje prawidłowość wykonania instrukcji przez holowniki.</p> <p>5) Rozważa użycie kotwicy i steru strumieniowego, jeśli występuje.</p> <p>6) W przypadku wystąpienia trudności rozumie potrzebę wykonania manewrów alternatywnych i umie je zaplanować.</p>		
<p>4. Dokowanie</p>		
<p>Umiejętność przeprowadzenia manewrów dokowania.</p> <p>1) Zna zasady, rozumie procedury i fazy dokowania statków o różnej konstrukcji kilowej.</p> <p>2) Rozumie zagrożenia związane z operacją dokowania.</p> <p>3) Zna warunki dokowań standardowych i ewentualne odstępstwa dla dokowań specjalnych.</p> <p>4) Ustala liczbę i rodzaj holowników dla wprowadzenia statku na dok i wyprowadzania statku z doku.</p> <p>5) Potrafi prowadzić właściwą komunikację z obsługą doku – kierownikiem doku/mistrzem lub brygadzystą zmianowym dokowań.</p> <p>6) Ustala plan manewrów z kapitanem, obsługą doku i kapitanami holowników.</p> <p>7) Potrafi właściwie wybrać technikę i wykonać podejście do doku i wprowadzić statek w dok.</p> <p>8) Podczas wprowadzania statku na dok ustala kolejność podawania na statek dokowych lin stalowych, jak również naprężania bądź luzowania tych lin.</p>		

<p>9) Daje polecenie rozpoczęcia wyprowadzania statku z doku. Decyduje o kolejności podawania holi i zwalniania lin dokowych.</p> <p>10) Rozpoznaje sytuacje zagrożenia wymagające natychmiastowego wstrzymania dokowania.</p>		
5. Pilotaż w lodach		
<p>Umiejętność analizy ostrzeżeń nawigacyjnych, komunikatów lodowych. Posiada wiedzę o sytuacji lodowej w rejonie pilotowym.</p>		
<p>Umiejętność rozpoznawania zagrożeń specyficznych dla rejonu pilotowego.</p> <p>1) Zna i rozumie komunikaty lodowe dla rejonu pilotowego, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> – lokalizację i czas obserwowanych formacji lodowych, – przyczyny i lokalizację zatorów lodowych, – odcinki lodu stałego, lodu dryfującego, – wpływ wiatru i temperatury na oblodzenie. <p>2) W przypadku zlodzenia akwenu identyfikuje krytyczne odcinki toru wodnego.</p> <p>3) Zna czynniki wpływające na ruch lodu i rozumie ich znaczenie (topografia akwenu, prądy, wiatr, ruch statków, działanie lodołamaczy/holowników, zatory, zmiany temperatury).</p> <p>4) Rozumie i potrafi przewidzieć ruch lodu/kry lodowej.</p> <p>5) Rozumie i identyfikuje potencjalne niebezpieczeństwo: luźnego lodu, lodu pod naporem, kleszczenia statku.</p>		
<p>Umiejętność analizy wpływu poszczególnych czynników na żeglugę w lodach.</p> <p>1) Rozumie i bierze pod uwagę charakterystykę statku, wymagania systemu chłodzenia – zawór denny, burtowy oraz urządzenia pokładowe – windy kotwiczne i cumownicze.</p> <p>2) Rozumie i bierze pod uwagę wzajemne oddziaływanie kadłub-lód.</p> <p>3) Analizuje aktualne warunki nawigacyjne, w tym komunikaty lodowe.</p> <p>4) Rozumie ograniczenia pracy radaru na akwenu zlodzonym.</p>		
<p>Posiada wiedzę i wykazuje znajomość technik prowadzenia statku w lodach.</p> <p>1) Zna i rozumie podstawowe zasady manewrowania statkiem w lodach.</p> <p>2) Rozumie i ocenia potrzebę asysty lodołamacza/holownika.</p> <p>3) Zna zasady współpracy z holownikiem w warunkach zlodzenia akwenu, rozumie manewry i utrzymywanie ciągłej komunikacji.</p> <p>4) Zna i rozumie procedury związane z prowadzeniem statku w konwoju, z eskortą holownika.</p> <p>5) Rozumie bezwzględną konieczność utrzymywania żądanych odległości między statkami w konwoju, rozumie konieczność prowadzenia ciągłej obserwacji.</p>		
<p>Umiejętność określenia strategii nawigacyjnych w lodach bez eskorty.</p> <p>1) Wybór kursu, dobór właściwej prędkości przy wejściu w akwen zlodzony.</p> <p>2) Umiejętność doboru prędkości, tak aby zapewnić ciągłą kontrolę ruchu statku.</p> <p>3) Uwzględnianie ruchu innych jednostek, szacowanie czasu przejścia, uzgadnianie przejścia/mijania na niebezpiecznych odcinkach.</p>		
6. Sytuacje zagrożenia i procedury awaryjne		
<p>Umiejętność wykonania procedur awaryjnych.</p> <p>1) Zna i rozumie standardowe procedury awaryjne.</p> <p>2) W ćwiczeniach symulatorowych wykonywał scenariusze sytuacji awaryjnych, uczestniczył w analizie i omówieniu podjętych i zaniechanych działań.</p> <p>3) Przeprowadzał ćwiczenia właściwej, zrozumiałej i precyzyjnej komunikacji w sytuacji zagrożenia.</p> <p>4) Zna procedury komunikacji z VTS w sytuacjach awaryjnych.</p>		

<p>Umiejętność zaplanowania manewrów awaryjnych/ratowniczych w sytuacji zagrożenia.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Posiada wiedzę o zasadach i przepisach obowiązujących w rejonie pilotowym w zakresie sytuacji awaryjnych. 2) Zna i rozumie możliwość wykorzystania standardowych manewrów i/lub procedur, uzależniając działania od pozycji statku i rodzaju sytuacji awaryjnej. 3) Potrafi podjąć decyzje dotyczące sytuacji awaryjnych, oparte na właściwej ocenie sytuacji i uwzględniające zasady zarządzania obsadą i zasobami mostka nawigacyjnego. 4) Ma wiedzę i potrafi zidentyfikować sytuację zagrożenia w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> - wejścia na mieliznę, otarcia na płyciznie, - pożaru, - poważnego zranienia członka załogi, - ciężkich warunków pogodowych, - kolizji, - uszkodzenia kadłuba, - zanieczyszczenia środowiska z powodu uszkodzenia kadłuba, - utraty stateczności, - awarii napędu, w tym zasilania, - niesprawności urządzeń nawigacyjnych, - alarmu „człowiek za burzą”, - zablokowania toru wodnego/kanalu, - niedyspozycji załogi statku. 		
<p>Zdolność do podejmowania decyzji w sprawie manewrów awaryjnych/ratowniczych.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Umiejętność szybkiej, obiektywnej oceny dostępnych faktów i możliwych dla danego zagrożenia konsekwencji. 2) Rozważenie sytuacji awaryjnej w aspekcie zagrożenia życia, środowiska i strat materialnych. 3) Umiejętność podjęcia właściwych działań dla danej (rzeczywistej) sytuacji awaryjnej. Rozważenie działań alternatywnych. 4) Umiejętność formułowania jasnych i precyzyjnych poleceń, wykazanie opanowania. 5) Umiejętność oceny podjętych działań i ich konsekwencji. 		
<p>Znajomość manewrów holowniczych.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Identyfikuje wskazania do holowania lub wezwania asysty holowników. Uwzględnia czynniki warunkujące użycie lub nieużycie holownika: <ul style="list-style-type: none"> - przepisy, - pozycja statku, - warunki operacyjne holowania, - warunki pogodowe. 2) Posiada umiejętność prowadzenia statku w zespole holowniczym oraz holowania na wąskim torze wodnym. 3) Określa długość holu w zależności od charakterystyki akwenu i pozycji statku oraz czynniki warunkujące długość holu: <ul style="list-style-type: none"> - warunki holowania, - pozycja statku, - typ statku, - boczna powierzchnia nawiewu statku, - kierunek wiatru, - prądy, - odchylenie, myskowanie statku, - dostępny hol (elastyczność, wytrzymałość na rozciąganie). 4) Stosuje zasady BRM (nautycznego dowodzenia statkiem). 		

* Kandydat na pilota morskiego sukcesywnie potwierdza nabycie wskazanych w programie kompetencji w zakresie wiedzy i umiejętności, gdy jest przekonany o osiągnięciu ich właściwego, zadowalającego poziomu.

7. Adnotacje szefa stacji pilotów			
Adnotacje o wyłączeniu danego punktu programu szkolenia, jeżeli nie dotyczy on określonego akwenu pilotowego (np. manewrów wprowadzenia statków na doki pływające i wyprowadzenia statków z doków pływających) lub wskazania dodatkowych zadań szkolenia, specyficznych wyłącznie dla danego akwenu pilotowego.			

Część II. Lista kontrolna praktyki pilotowej

LISTA KONTROLNA PRAKTYKI PILOTOWEJ		
(I) Wymiana informacji kapitan – pilot morski		
1	ZAPEWNIENIE SKUTECZNEJ WYMIANY INFORMACJI KAPITAN – PILOT MORSKI	
	Prezentacja i omówienie karty pilotowej.	
	Powiadomienie o niesprawnościach statku.	
	Informacja o aktualnej charakterystyce manewrowej statku.	
	Zanurzenie dziobu i rufy.	
	Zanurzenie śruby.	
	Zapas wody pod stępką.	
	Prędkości morskie i manewrowe.	
	Czas przesterowania silnika naprzód/wstecz.	
	Maksymalna ilość startów silnika.	
	Czas wymagany do uprzedzenia siłowni o manewrach (zwykły i awaryjny).	
	Przekazanie informacji o ładunkach niebezpiecznych.	
	Omówienie stanu technicznego windy kotwicznej i kotwic.	
	Zapoznanie z błędami żyrokompasu i kompasu magnetycznego.	
2	STATUS KOMUNIKACJI	
	Ustawienie prawidłowych kanałów VHF i funkcji przeszukiwania.	
	Prawidłowe ustawienie poziomów głośności i zakłóceń.	
3	KONTROLA POZYCJI STATKU	
	Wykorzystanie oznakowania nawigacyjnego – mijanych świateł, znaków, świateł sektorowych.	
	Wykorzystanie urządzeń nawigacyjnych – radar, racon, GPS.	
	Prawidłowe ustawienie przenośnego pilotowego systemu nawigacyjnego – PPU.	
	Sterowanie ręczne, autopilot – sternik w pogotowiu na danym odcinku trasy.	
4	PROWADZENIE NAWIGACJI	
	Po uzgodnieniu planu podróży przekazanie prowadzenia statku pilotowi morskiemu.	
	Uzgodnienie procedur pilotażu (współpracy).	
	Upewnienie się kapitana i pilota morskiego, że oficer wachtowy rozumie ustalenia.	
(II) Przygotowanie pilotażu		
1	OPRACOWANIE PLANU PILOTAŻU DLA DANEGO PRZEJŚCIA I STATKU	
2	ZGROMADZENIE INFORMACJI NAWIGACYJNYCH I ZABEZPIECZENIE WYPOSAŻENIA PILOTA MORSKIEGO	
	Informacje ogólne dla danego przejścia.	
	Książka poleceń kapitana.	
	Bieżące poprawki, ostrzeżenia nawigacyjne, ostrzeżenia pogodowe.	
	Bieżące informacje o zanieczyszczeniach akwenu, jeśli istnieją.	

	Sprawdzenie poprawności działania przenośnego pilotowego systemu nawigacyjnego – PPU.	
	Dodatkowe wyposażenie pilota – zapasowe szkła korekcyjne, jeśli dotyczy; latarka.	
3	PLAN PRZEJŚCIA	
	Forma i szczegóły planu omówione i uzgodnione z kapitanem.	
	Ustalenie – kto prowadzi statek na pilotowanej trasie.	
	Objaśnienie trasy i jej punktów zwrotu.	
	Wskazanie granic obszaru pilotażu.	
	Dokładne wskazanie pozycji dla:	
	– wezwania kapitana,	
	– powiadomienia obsługi siłowni,	
	– powiadomienia o zbliżaniu się do granic portu lub kotwicowiska,	
	– wezwanie załogi na stanowiska manewrowe/kotwiczenia.	
4	ŚWIATŁA I ZNAKI	
	Sprawdzenie działania świateł nawigacyjnych statku.	
	Użycie świateł/znaków dla statku o dużym zanurzeniu, jeśli konieczne.	
	Użycie światła sternika, jeśli wymagane.	
(III) VTS		
1	MELDUNEK DO VTS – INFORMACJA O STATKU	
	Nazwa i znak wywoławczy.	
	Zanurzenie dziób/rufa.	
	Kurs i prędkość.	
	Czas w pozycji zgłoszeniowej.	
	ETA do następnego punktu meldunkowego.	
	Nazwisko pilota morskiego.	
	Uszkodzenia/niesprawności urządzeń statkowych – jeżeli występują.	
2	SPOSÓB PROWADZENIA ŁĄCZNOŚCI	
	Wyraźnie, zwięźle i precyzyjnie.	
(IV) Stan eksploatacyjny statku		
1	ZANURZENIE I NOŚNOŚĆ STATKU	
	Wyporność statku (w odniesieniu do mocy maszyn).	
	Statek załadowany lub w balaście.	
	Zanurzenie dziobu i rufy.	
	Zmiana zanurzenia i przegłębienia statku na skutek zmiany gęstości wody.	
(V) Prowadzenie statku		
1	KOMUNIKACJA, KOMENDY I POLECENIA	
1.1	Z OFICEREM WACHTOWYM	
	Używanie słownictwa SMCP (<i>Standard Marine Communication Phrases</i>).	
	Przekazywanie wolno krótkich i precyzyjnych poleceń/komend.	
	Zapewnienie wzajemnego zrozumienia planu podróży.	
	Nanoszenie uwag na mapę i wyjaśnienie ich znaczenia.	
	Określenie wymagań w zakresie częstości kontroli pozycji.	
	Zapewnienie prowadzenia obserwacji.	
	Bieżąca wymiana informacji z oficerem wachtowym.	
	Wymagalność jednoznacznych odpowiedzi.	
1.2	ZE STERNIKIEM	
	Używanie słownictwa i form SMCP przy komendach na ster.	
	Przekazywanie wolno krótkich i precyzyjnych komend na ster.	
	Komendy na ster poparte gestem ręki.	
	Potwierdzenia sternika powinny być jasne, spójne i jednoznaczne.	

	Ciągła kontrola przez pilota morskiego wskaźnika położenia steru.	
	Ciągłe sprawdzanie kursu przez pilota morskiego.	
	Kontrola przez pilota morskiego wskaźnika prędkości kątowej wykonywania zwrotu (jeśli występuje).	
1.3	WSPÓLPRACA Z INNYMI STATKAMI, WĄSKIE PRZEJŚCIA	
	Ogólne wywołanie na kanale 16 VHF.	
	Jednoznaczne używanie formuł SMCP w łączności.	
	Prowadzenie łączności wolno, krótko i precyzyjnie.	
	Żądanie podawania nazw statków przez VTS.	
	Wykorzystanie AIS do identyfikacji statków.	
	Wykorzystanie ARPA i określenie strategii unikania nadmiernego zbliżenia.	
	Omówienie strategii przejścia statku z kapitanem i oficerem wachtowym.	
(VI) Wyposażenie nawigacyjne		
1	RADAR	
	Uruchomienie i poprawne ustawienie.	
	Sprawdzenie poprawności działania stałych i ruchomego kręgu odległości.	
	Sprawdzenie poprawności działania kreski namiarowej.	
	Sprawdzenie poprawności znaczników trasy.	
	Sprawdzenie poprawności ustawień linii granicznych trasy.	
	Sprawdzenie poprawności ustawień ARPA:	
	– sprawdzenie prawidłowości wykrywania obiektów,	
	– sprawdzenie prawidłowości wskazań ARPA,	
	– sprawdzenie ustawienia wartości limitów CPA/TCPA.	
2	REPETYTORY ŻYROKOMPASU	
	Sprawdzenie oświetlenia i czystości repetytorów na skrzydłach mostka.	
	Sprawdzenie namierników na repetytorach.	
	Sprawdzenie wskazań repetytorów, zapisy w książce błędów kompasu.	
3	KOMPAS MAGNETYCZNY	
	Sprawdzenie całkowitej poprawki, zapisy w książce błędów kompasu.	
(VII) Procedury pilotażowe		
1	OBSZAR PILOTAŻU	
	Granice geograficzne.	
2	OZNAKOWANIE NAWIGACYJNE	
	Znajomość sektorów i charakterystyk świateł.	
	Określenie minimalnej głębokości krytycznej i założonego zapasu wody pod stępką.	
	Wyznaczenie trasy przejścia.	
	Sprawdzenie i potwierdzenie znajomości kursów.	
	Sprawdzenie i potwierdzenie znajomości kierunków i prędkości prądów.	
3	TECHNIKI OKREŚLANIA POZYCJI	
	Jeśli możliwe, praktykowanie pilotowania statku bez radaru i GPS-u na odcinkach trasy.	
	Dostępne i użyte techniki określania pozycji:	
	– technika <i>parallel indexing</i> ,	
	– pozycja z namiarów,	
	– pozycja z namiarów i odległości radarowej,	
	– pozycja z odległości radarowych,	
	– namiary na mijane stawy, światła i obiekty,	
	– światła i stawy nabieżnikowe,	
	– GPS/ECDIS.	
4	POGODA	
	– zjawiska sezonowe,	

	– zjawiska lokalne i ich efekty,	
	– sztormy i warunki sztormowe.	
(VIII) Plany awaryjne		
1	WYPADKI, INCYDENTY MORSKIE, PROCEDURY POWYPADKOWE	
1.1	UPADEK PILOTA MORSKIEGO Z DRABINKI PILOTOWEJ	
	– procedury pomocy,	
	– instrukcje dla pilotowanego statku.	
1.2	AWARIE MECHANICZNE	
	– awaria steru,	
	– zatrzymanie silnika głównego,	
	– chwilowy zanik zasilania,	
	– awarie mechanizmów pomocniczych skutkujące zatrzymaniem silnika głównego,	
	– awaria windy kotwicznej,	
	– awaria kotwicy na kotwicowisku.	
1.3	WEJŚCIE NA MIELIZNĘ	
	– meldunek o wypadku,	
	– minimalizacja szkód,	
	– stabilizacja sytuacji, wystawienie odpowiednich znaków,	
	– wsparcie w organizacji ratownictwa.	
1.4	KOLIZJA	
	– meldunek o wypadku, wymiana informacji,	
	– świadczenie pomocy,	
	– stabilizacja sytuacji, wystawienie odpowiednich znaków,	
	– wsparcie w organizacji ratownictwa.	
1.5	AWARIA WYPOSAŻENIA MOSTKA	
	– awaria urządzenia sterowego,	
	– uszkodzenie radaru,	
	– niesprawność GPS,	
	– niesprawność żyrokompasu,	
	– niesprawność ECDIS,	
	– niesprawność urządzeń łączności,	
	– niesprawność AIS.	
1.6	INCYDENT MORSKI	
	– zgłoszenie (identyfikacja, miejsce, czas i okoliczności zdarzenia).	
1.7	ROZLEW SUBSTANCJI ROPOPOCHODNYCH (również z innego statku)	
	– zgłoszenie (identyfikacja, miejsce, czas i okoliczności zdarzenia),	
	– podjęcie działań minimalizujących szkody.	
1.8	POŻAR NA STATKU (również na innym statku)	
	– meldowanie,	
	– podjęcie działań minimalizujących szkody.	
(IX) Współpraca ze służbami administracyjnymi		
1	STRAŻ GRANICZNA, SŁUŻBY BEZPIECZEŃSTWA, ADMINISTRACJA MORSKA, WŁADZE PORTOWE, URZĄD CELNO-SKARBOWY	
	– meldowanie,	
	– zapewnienie przez pilota pomocy zgodnie z wymaganiami,	
	– monitorowanie (procedury standardowe).	

Część III. Harmonogram wykonywanych praktyk pilotowych

1. Rejon pilotowy Gdańsk – Elbląg

1.1 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH – PORT GDAŃSK I REDA PORTU GDAŃSK								
Rejon portu	Rodzaj manewru	Szczególne wymagania	Wskaźnik liczb praktyk dowolna pora dnia	Wypełnia praktykant		Wskaźnik liczb praktyk noc	Wypełnia praktykant	
				Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych		Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych
1. MANEWROWANIE								
Basen Władysława IV (Basen WOC)	wejście	samochodowiec	6			4		
	wyjście	samochodowiec	4			2		
	wejście	chłodniowiec, statek bez B/T	2					
	wyjście	chłodniowiec, statek bez B/T	2					
Nabrzeża Oliwskie, Westerplatte, Wiślane, Żółkowskiego, Zakręt Pięciu Gwizdków	wejście	samochodowiec	2					
	wyjście	samochodowiec	2					
	wejście		10			2		
	wyjście		8			2		
Nabrzeże Obrońców Poczty Polskiej (OPP)	wejście		6			1		
	wyjście		6			1		
Nabrzeże Zbożowe, Elewator 3 i 4	wejście lub wyjście		4			2		
Basen Górniczy: Nabrzeża Rudowe, Węglowe i Administracyjne	wejście		5			2		
	wyjście		5			2		
Nabrzeże Szczecińskie	wejście		3			2		
	wyjście		3			2		
Nabrzeża Chemików, Przemysłowe	wejście		7			2		
	wyjście		4			1		
Nabrzeże Bytomskie	wejście		2			1		
	wyjście		1					
Nabrzeże Krakowskie	wejście lub wyjście	ponton lub statek	1					
Nabrzeże Flisaków	wejście lub wyjście	ponton lub statek	1					
Basen Ostrowica IV	wejście lub wyjście		2			1		
Nabrzeże Zdobywców Kołobrzegu	cumowanie	z napędem	2			1		
	odcumowanie	z napędem	2					

1.1 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH – PORT GDAŃSK I REDA PORTU GDAŃSK								
Rejon portu	Rodzaj manewru	Szczególne wymagania	Wskazana liczba praktyk dowolna pora dnia	Wypełnia praktykant		Wskazana liczba praktyk noc	Wypełnia praktykant	
				Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych		Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych
	cumowanie	bez napędu	2			1		
	odcumowanie	bez napędu	2			1		
Nabrzeże Remontowe	wejście lub wyjście		1					
Nabrzeże Ostrowica 1	cumowanie	z napędem	2			1		
	odcumowanie	z napędem	2			1		
	cumowanie	bez napędu	2			1		
	odcumowanie	bez napędu	2					
Nabrzeże Ostrowica 1								
Nabrzeże Ostrowica 4	wejście lub wyjście		1					
Nabrzeże Ostrowica 5	wejście lub wyjście	ponton/statek/ dok	1					
Głębia dokowa	wejście	dok	2					
	wyjście	dok	2					
Pirs remontowy GSR	wejście lub wyjście	ponton/statek/ dok	1					
Dok 1	zadokowanie		2					
	wydokowanie		2					
Dok 2	zadokowanie		1					
	wydokowanie		1					
Dok 3	zadokowanie		1					
	wydokowanie		1					
Dok 4	zadokowanie		2					
	wydokowanie		2					
Dok 5	zadokowanie		1					
	wydokowanie		1					
Dok 6	zadokowanie		1					
	wydokowanie		1					
CN 100	wejście lub wyjście	z napędem	2					
	przestawianie	bez napędu	4					

1.1 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH – PORT GDAŃSK I REDA PORTU GDAŃSK								
Rejon portu	Rodzaj manewru	Szczególne wymagania	Wskazana liczba praktyk dowolna pora dnia	Wypełnia praktykant		Wskazana liczba praktyk noc	Wypełnia praktykant	
				Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych		Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych
Stocznia Północna	wodowanie		2					
Aldok	zadokowanie		1					
	wydokowanie		1					
Nabrże Kaszubskie	wejście lub wyjście	ponton/statek	2					
Holm	wejście lub wyjście	ponton	1					
Stocznia Wisła	wejście lub wyjście	ponton/statek	1					
Stocznia Conrada	wejście lub wyjście	ponton/statek	1					
Baza paliw „O”	wejście	tankowiec	3					
	wyjście	tankowiec	3					
Baza paliw, pozostałe terminale	wejście	tankowiec	2					
	wyjście	tankowiec	2					
Gaspol	wejście	gazowiec	2					
	wyjście	gazowiec	2					
Pirs węglowy	wejście		1					
	wyjście		1					
DCT	wejście		4			2		
	wyjście		4			2		
Przejście kanałem w Nowym Porcie		zanurzenie > 10 m	2					
Praktyka na holowniku pod holem		na dziobie i na rufie statku	2					
Praktyka z pilotem dyspozytorem		minimum 5 godz.	1					
2. ZALECANE PRAKTYKI - RZADKO WYSTĘPUJĄCE USŁUGI PILOTOWE								
GSR	wejście lub wyjście	platforma offshore	1					
Stocznia Gdańska	wodowanie		1					
Remontowa 17/19a	wejście lub wyjście		1					
CPN 2/ 3/ 4	wejście lub wyjście		1					
Basen Zachodni PP	wejście lub wyjście	platforma offshore	1					

2. Rejon pilotowy Gdynia – Hel – Władysławowo

2.1 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH – PORT GDYNIA I REDA PORTU GDYNIA								
Rejon portu	Rodzaj manewru	Szczególne wymagania	Wskazana liczba praktyk dowolna pora dnia	Wypełnia praktykant		Wskazana liczba praktyk noc	Wypełnia praktykant	
				Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych		Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych
1. MANEWROWANIE								
Basen I – Prezydenta								
Nabrzeża: Pomorskie, Prezydenta, Kutrowe, Pirs kutrowy E i W	wejście		2			2		
	wejście/ wyjście		4					
Basen II Wendy								
Nabrzeża: Angielskie, Rybne, Śląskie – MTM, Śląskie – gaz	wejście		3			2		
	wejście	L > 130 m	1			2		
	wyjście		1			2		
	wyjście	L > 130 m	1					
Stocznia „Nauta”								
Stanowiska	wejście/ wyjście		5					
Basen III – Węglowy								
Szwedzkie – BBM	wejście/ wyjście		2			2		
	wejście/ wyjście	L > 130 m	2					
Szwedzkie – MTM	wejście		2			2		
	wyjście	L > 200 m	2					
Szwedzkie – Kamienny Róg	wejście		1			1		
	wyjście	statek przy MTM	2					
Duńskie Pirs GUM	wejście		2			2		
	wejście/ wyjście		1			1		
Holenderskie	wejście/ wyjście		1					
	wejście/ wyjście	T > 12,0 m	1					
Kanal Południowy								
Falochron – BPPP	wejście		2			1		
	wyjście		2			1		
Wendy	wejście/ wyjście		1			1		
Islandzkie	wejście/ wyjście		2			2		

Awanport							
Francuskie	wejście/ wyjście	niepasażerski	1			1	
	wejście/ wyjście		2				
Basen IV – Piłsudskiego							
Polskie	wejście		1			1	
	wyjście		1			1	
	wejście/ wyjście	L > 170 m	2			2	
Rotterdamskie	wejście		1			1	
	wyjście		1			1	
Indyjskie	wejście/ wyjście		1			1	
Indyjskie – BTZ	wejście/ wyjście		1			1	
	wejście/ wyjście	L > 170 m	2			2	
Basen V – Kwiatkowskiego							
Stanów Zjednoczonych	wejście/ wyjście		4			4	
Czeskie	wejście/ wyjście						
Rampa Ro-Ro	wejście	Ro-Ro	3				
	wyjście	Ro-Ro	2				
Rumuńskie	wejście	inny niż Ro-Ro	2			2	
	wyjście	inny niż Ro-Ro	2			2	
Basen VI							
Węgierskie – cement	wejście		2				
	wyjście		2				
Węgierskie – Eurocynk	wejście/ wyjście		3				
Albańskie	wejście/ wyjście		2			2	
	wejście/ wyjście	L > 170 m	4				
Basen VII							
Pirs SD-1	wejście/ wyjście		2			1	
XXX-lecia	wejście/ wyjście		2			2	
Basen VIII – Obrotnica 3							
Zachodnie/ Slipowe	wejście/ wyjście		2				
Bramowe lub Dokowe	wejście/ wyjście		2				
Basen IX							
Gościnne	wejście/ wyjście		2				
Pirs I i II lub Pomocnicze lub Północne	wejście/ wyjście		2				

Kanal portowy								
Fińskie	wejście/ wyjście							
Norweskie	wejście/ wyjście		2			2		
Słowackie	wejście/ wyjście							
Włoskie	wejście/ wyjście							
Południowe/ Gościnne	wejście/ wyjście		2			2		
Helskie	wejście/ wyjście		4			4		
	wejście	samochodowiec	2					
		L > 200 m	2					
		T > 12 m	2					
	wyjście	samochodowiec	2					
		L > 200 m	2					
T > 12 m		2						
Bułgarskie polery 1 - 10	wejście		2			1		
	wyjście		2			1		
Bułgarskie polery 10 - 48	wejście/ wyjście		2			2		
	wejście	L > 170 m	2			1		
2. DOKI SUCHE, PŁYWAJĄCE, PODNOŚNIKI								
„Nauta” Dok 1/2/3	wejście/ wyjście		6					
	wejście/ wyjście	bez napędu	6					
„Nauta” Dok 4	wejście	bez napędu	2					
	wejście	L > 170 m	2					
	wyjście	bez napędu	2					
	wyjście	L > 170 m	2					
Suchy dok SD-1	wejście		2					
	wyjście		2					
Suchy dok SD 2	wejście		2					
	wyjście		2					
Dok SMW	wejście/ wyjście		2					
Podnośnik SMW	wejście/ wyjście		2					
	wejście/ wyjście	bez napędu	2					
3. HOLOWNIKI (NA HOLOWNIKU)								
dowolny	na holu	holownik 1	1					
dowolny	na holu	holownik 2	1					

dowolny	na holu	holownik 3	1					
dowolny	na holu	holownik 4	1					
dowolny	na holu	holownik 5	1					
4. ZALECANE PRAKTYKI – INNE NIEWYSZCZEGÓLNIONE MANEWRY, MANEWRY NIETYPOWE, RZADKO WYSTĘPUJĄCE USŁUGI PILOTOWE, NABRZEŻA MARYNARKI WOJENNEJ								
dowolny	cumowanie	do pontonów	3					
dowolny	wejście/ wyjście	pontony	3					

2.2 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH – PORTY I REDA PORTÓW HEL, WŁADYSŁAWOWO

Rejon portu	Rodzaj manewru	Szczególne wymagania	Wskazana liczba praktyk dowolna pora dnia	Wypełnia praktykant		Wskazana liczba praktyk noc	Wypełnia praktykant	
				Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych		Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych
1. MANEWROWANIE								
Dowolny	wejście/ wyjście	zestaw pchany/statek z napędem	5					
Wymagana liczba praktyk z użyciem holownika (mogą zawierać się w powyższych)								
Łącznie obowiązkowa liczba praktyk			10					
2. ZALECANE PRAKTYKI – INNE NIEWYSZCZEGÓLNIONE MANEWRY, MANEWRY NIETYPOWE, RZADKO WYSTĘPUJĄCE USŁUGI PILOTOWE								

3. Rejon pilotowy Świnoujście – Szczecin

3.1 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH – REJON PILOTOWY ŚWINOUJŚCIE – SZCZECIN

Rejon portu	Rodzaj manewru	Szczególne wymagania	Wskazana liczba praktyk dowolna pora dnia	Wypełnia praktykant		Wskazana liczba praktyk noc	Wypełnia praktykant	
				Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych		Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych
1. MANEWROWANIE								
UWAGI:								
1. Pora doby jest określana na moment wykonywania manewrów przy nabrzeżu;								
2. Praktyka określona w „innych wymaganiach dotyczących praktyki pilotowej” jest wliczona do ogólnej liczby wymaganych usług;								
3. Shifting w obszarze portu jest traktowany jako jedna usługa pilotowa, którą zalicza się do miejsca odcumowania lub zacumowania.								
Port Szczecin – Baseny								
Górnicy	wejście		3			6		
	wyjście		3			6		

3.1 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH – REJON PILOTOWY ŚWINOUJŚCIE – SZCZECIN								
Rejon portu	Rodzaj manewru	Szczególne wymagania	Wskazana liczba praktyk dowolna pora dnia	Wypełnia praktykant		Wskazana liczba praktyk noc	Wypełnia praktykant	
				Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych		Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych
Górnosłąski	wejście		2			2		
	wyjście		2			2		
Warty/Notecki	wejście		1			2		
	wyjście		1			2		
Wschodni/ Zachodni	wejście		2			4		
	wyjście		2			4		
Dębicki	wejście		1			2		
	wyjście		1			2		
Port Szczecin – Kanaly, rzeki								
Odra/Huta – Warsztatowe	wejście		3			3		
	wyjście		3			3		
Odra Zachodnia/ Zbożowe – Polskie, Wały Chrobrego	wejście		2			3		
	wyjście		2			3		
Regalica	wejście		1			2		
	wyjście		1			2		
Parnica	wejście		2			4		
	wyjście		2			4		
Port Szczecin – pozostałe								
Nabrzeża stoczniowe	wejście		3			2		
	wyjście		2			2		
Małe porty i inne miejsca i porty Zalewu Szczecińskiego (Kamień Pomorski, Dziwnów, Mrzeżyno, Nabrzeże Fant, Nabrzeże Przemysłowe, Basen Cichy-PRCiP)	wejście		1					
	wyjście							
Port Police								
Port Morski	wejście		2			2		
	wyjście		1			2		
Port Barkowy	wejście		2			4		

3.1 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH – REJON PILOTOWY ŚWINOUJŚCIE – SZCZECIN								
Rejon portu	Rodzaj manewru	Szczególne wymagania	Wskazana liczba praktyk dowolna pora dnia	Wypełnia praktykant		Wskazana liczba praktyk noc	Wypełnia praktykant	
				Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych		Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych
	wyjście		2			4		
Mijanka Pomost	wejście		1					
	wyjście							
Port Świnoujście								
Port Zewnętrzny	wejście		1					
	wyjście		1					
Nabrzeże Portowców, Nabrzeże Górników, Nabrzeże Hutników, Nabrzeże Chemików	wejście		3			4		
	wyjście		3			4		
Basen Bałtycki i Atlantycki	wejście		1			2		
	wyjście		2			1		
Nabrzeża stoczniowe	wejście		2			1		
	wyjście		2			1		
Inne miejsca (Nabrzeże 87, Porta Petrol, CPN, Władysława IV, Nabrzeża Terminala Promowego Świnoujście)	wejście		1					
	wyjście		1					
2. INNE WYMAGANIA DOTYCZĄCE PRAKTYKI PILOTOWEJ								
Zestaw holowniczy ze Szczecina lub Polic na redę i odwrotnie	wejście		2					
	wyjście		3					
Port Świnoujście	wejście	Statki o długości	2			1		
	wyjście	≥ 180 m	1			1		
Port Szczecin lub Police	wejście	Statki o długości	5			1		
	wyjście	≥ 160 m	3			1		
Shifting w obszarze portów	shifting		15					

3. PRAKTYKA NA HOLOWNIKU PODCZAS MANEWROWANIA STATKU								
Port Świnoujście	wejście		1					
	wyjście		1					
Port Szczecin lub Police	wejście	$T \geq 7,4$ m	5			1		
	wyjście	$T \geq 7,4$ m	3					
4. ZALECANE PRAKTYKI – INNE NIEWYSZCZEGÓLNIONE MANEWRY, MANEWRY NIETYPOWE, RZADKO WYSTĘPUJĄCE USŁUGI PILOTOWE								

4. Rejon pilotowy Darłowo

4.1 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH – PORT DARŁOWO I REDA PORTU DARŁOWO								
Rejon portu	Rodzaj manewru	Szczególne wymagania	Wskazana liczba praktyk dowolna pora dnia	Wypełnia praktykant		Wskazana liczba praktyk noc	Wypełnia praktykant	
				Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych		Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych
1. MANEWROWANIE								
Dorszowe	wejście/ wyjście	$L > 40$ m	1					
	wejście/ wyjście	$L = 75 \div 80$ m ster strumieniowy	1					
Gdańskie	wejście/ wyjście	$L > 40$ m	1					
	wejście/ wyjście	$L = 75 \div 80$ m ster strumieniowy	1					
	wejście/ wyjście	$L = 80 \div 85$ m ster strumieniowy	1					
Szczecińskie	wejście/ wyjście	$L > 40$ m	1					
	wejście/ wyjście	$L = 75 \div 80$ m ster strumieniowy	1					
	wejście/ wyjście	$L = 80 \div 85$ m ster strumieniowy	1					
Gdyńskie	wejście/ wyjście	$L > 40$ m	1					
	wejście/ wyjście	$L = 75 \div 80$ m ster strumieniowy	1					
	wejście/ wyjście	$L = 80 \div 85$ m ster strumieniowy	1					
Obracanie statku pod balastem								
Wymagana liczba praktyk z użyciem holownika (mogą zawierać się w powyższych)			8					
Łącznie obowiązkowa liczba praktyk			11					

4.1 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH – PORT DARŁOWO I REDA PORTU DARŁOWO								
Rejon portu	Rodzaj manewru	Szczególne wymagania	Wskazana liczba praktyk dowolna pora dnia	Wypełnia praktykant		Wskazana liczba praktyk noc	Wypełnia praktykant	
				Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych		Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych
2. ZALECANE PRAKTYKI – INNE NIEWYSZCZEGÓLNIONE MANEWRY, MANEWRY NIETYPOWE, RZADKO WYSTĘPUJĄCE USŁUGI PILOTOWE								
Dorszowe II	wejście/ wyjście	L = 80 ÷ 90 m ster strumieniowy	1					

5. Rejon pilotowy Kołobrzeg

Rejon portu	Rodzaj manewru	Szczególne wymagania	Wskazana liczba praktyk dowolna pora dnia	Wypełnia praktykant		Wskazana liczba praktyk noc	Wypełnia praktykant	
				Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych		Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych
1. MANEWROWANIE								
Dowolny	wejście	L > 50 m	6			3		
Dowolny	wyjście		6			3		
	wejście/ wyjście	L > 85 m	3					
Łącznie obowiązkowa liczba praktyk			15			6		
2. INNE PRAKTYKI ZGODNIE Z ZALECENIAMI SZEFA STACJI PILOTÓW *								
Obracanie statku pod balastem Dla statku L > 75 m, niezależnie od steru strumieniowego, obowiązek manewrów z holownikiem			*					
Shiftingi			*					
Wymagana liczba praktyk z użyciem holownika (mogą zawierać się w powyższych)			4					
3. ZALECANE PRAKTYKI – INNE NIEWYSZCZEGÓLNIONE MANEWRY, MANEWRY NIETYPOWE, RZADKO WYSTĘPUJĄCE USŁUGI PILOTOWE								
Nabrzeże Węglowe Zbożowe Słupskie Barkowskie	wejście/ wyjście	ponadgabarytowy długość 85 m < L ≤ 100 m i/lub zanurzenie od 4,7 m do 5,5 m						

* Liczbę praktyk ustala szef stacji pilotowej.

IV. Zestawienie wykonanych praktyk pilotowych

Nr praktyki	Data/ czas	Trasa (skąd – dokąd) [basen/ nabrzeże]	Statek [nazwa, typ]	GT/ NT	L_c / B_{max}	Zanurzenie T_D / T_R	Imię i nazwisko pilota morskiego	Podpis pilota morskiego

* Numer porządkowy zrealizowanej praktyki należy odnotować w harmonogramie praktyk pilotowych dla określonego rejonu pilotowego.

WYMAGANIA EGZAMINACYJNE DLA UZYSKANIA DYPLOMU PILOTA MORSKIEGO

Przedmiot	Zagadnienia	Forma egzaminu			
		Egzamin teoretyczny			
		Egzamin pisemny		Egzamin ustny	
		Liczba zadań	Czas [min]	Liczba pytań	Czas [min]
Nawigacja w rejonie lub akwenu pilotowym	Znajomość rejonu pilotowego lub akwenu pilotowego	1	60	3	30
	Planowanie przejścia pilotowego; plan awaryjny*				
	Prowadzenie nawigacji na torze wodnym i akwenu podejściowym*				
	Prowadzenie statku na akwenu portowym				
Bezpieczeństwo nawigacji w rejonie lub akwenu pilotowym	Warunki żeglugi i ruch statków			3	30
	Służby monitorowania ruchu statków i wymiany informacji				
Manewrowanie	Systemy napędu i sterowania			3	30
	Hydrodynamika i teoria manewrowania				
	Wpływ wiatru i innych sił zewnętrznych				
	Kotwiczenie i postój na kotwicy				
	Samodzielne cumowanie i odcumowanie				
	Współpraca z holownikami				
Regulacje prawne dotyczące pilotażu	Akty polskiego prawa morskiego, w tym przepisy prawa miejscowego	1	20		
	Aspekty prawne pilotażu morskiego				
	Akty prawa międzynarodowego i inne dokumenty				

* Nie dotyczy egzaminów odnoszących się do akwenów stoczniowych.

Egzamin ustny:

Przedmiot „Nawigacja w rejonie pilotowym”:

Trzy pytania z 4 różnych zagadnień spośród zagadnień składających się na ten przedmiot.

Przedmiot „Bezpieczeństwo nawigacji w rejonie pilotowym”:

Funkcjonowanie systemów bezpieczeństwa nawigacji:

- 1) nadzór ruchu;
- 2) zasady wymiany informacji;
- 3) obowiązujące ograniczenia nawigacyjne na danym akwenu.

Przedmiot „Manewrowanie”:

Losowo wybrane pytania z 5 różnych zagadnień spośród 7 składających się na ten przedmiot.

Egzamin pisemny:

Przedmiot „Nawigacja w rejonie pilotowym”:

Kompleksowe zadanie na „ślepej” mapie nawigacyjnej w rejonie pilotowym obejmujące:

- 1) znajomość znaków nawigacyjnych akwenu;
- 2) topografię akwenu;
- 3) techniczne wyposażenie akwenu.

Przedmiot „Regulacje prawne dotyczące pilotażu”:

Zadanie pisemne obejmujące zagadnienia składające się na ten przedmiot.

WYMAGANIA EGZAMINACYJNE DLA UZYSKANIA DYPLOMU PILOTA MORSKIEGO
W PILOTAŻU PEŁNOMORSKIM

Przedmiot	Zagadnienia	Forma egzaminu			
		Egzamin teoretyczny			
		Egzamin pisemny		Egzamin ustny	
		Liczba zadań	Czas [min]	Liczba pytań	Czas [min]
Nawigacja w rejonie pilotowym (akwenie pilotowym)	Znajomość akwenu pilotowego w pilotażu pełnomorskim	1	60	3	30
	Planowanie przejścia pilotowego; plan awaryjny				
	Prowadzenie nawigacji na akwenu Morza Bałtyckiego				
	Prowadzenie statku na akwenu portowym				
Bezpieczeństwo nawigacji w rejonie pilotowym (akwenie pilotowym)	Warunki żeglugi i ruch statków			3	30
	Służby monitorowania ruchu statków i wymiany informacji na Morzu Bałtyckim				
Manewrowanie	Systemy napędu i sterowania			3	30
	Hydrodynamika i teoria manewrowania				
	Wpływ wiatru i innych sił zewnętrznych				
	Kotwiczenie i postój na kotwicy				
	Współpraca z holownikami				
	Procedury bezpiecznego obsadzania statków				
Regulacje prawne dotyczące pilotażu	Akty polskiego prawa morskiego, w tym przepisy prawa miejscowego	1	20		
	Aspekty prawne pilotażu pełnomorskiego				
	Akty prawa innych państw Morza Bałtyckiego oraz akty prawa międzynarodowego i inne dokumenty				

Egzamin ustny:

Przedmiot „Nawigacja w rejonie pilotowym (akwenie pilotowym)”:

Trzy pytania z 4 różnych zagadnień spośród zagadnień składających się na ten przedmiot.

Przedmiot „Bezpieczeństwo nawigacji w rejonie pilotowym (akwenie pilotowym)”:

Funkcjonowanie systemów bezpieczeństwa nawigacji:

- 1) nadzór ruchu;
- 2) zasady wymiany informacji;
- 3) obowiązujące ograniczenia nawigacyjne na danym akwenu.

Przedmiot „Manewrowanie”:

Losowo wybrane pytania z 5 różnych zagadnień spośród zagadnień składających się na ten przedmiot.

Egzamin pisemny:

Przedmiot „Nawigacja w rejonie pilotowym (akwenie pilotowym)”:

Kompleksowe zadanie na „ślepej” mapie nawigacyjnej, dotyczące obszaru, którego dotyczą uprawnienia, obejmujące:

- 1) znajomość znaków nawigacyjnych akwenu;
- 2) topografię akwenu;
- 3) techniczne wyposażenie akwenu.

Przedmiot „Regulacje prawne dotyczące pilotażu”:

Zadanie pisemne obejmujące zagadnienia składające się na ten przedmiot.

WZÓR

Wystawiono w, dnia

Zaświadczenie nr
o ukończeniu szkolenia

Zaświadcza się niniejszym,

że
imię i nazwisko

urodzony(na) **W**
data *miejsce*

ukończył(a) szkolenie obejmujące szkolenie teoretyczne, szkolenie na symulatorze i praktykę pilotową, zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 17 listopada 2017 r. w sprawie pilotażu morskiego (Dz. U. z 2018 r. poz. 38).

Szkolenie przeprowadzono w okresie od dnia do dnia

Zaświadczenie wydaje się na podstawie § 12 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 17 listopada 2017 r. w sprawie pilotażu morskiego.

Szef stacji pilotowej/
Kierujący ośrodkiem szkolenia pilotów
morskich*

.....
Imię i nazwisko oraz podpis

* Wpisać właściwie.

PROGRAM SZKOLENIA DLA PILOTÓW MORSKICH

SYMULATOR	SZ	NW	S	PP
Procedury awaryjne podczas pilotażu	x	x	x	
1. Zapoznanie się z symulatorem nawigacyjno-manewrowym (1P). 2. Podstawowe zasady mechaniki ruchu statku wykorzystywane przy manewrowaniu (2T): a) siły od działania pędników, sterów, urządzeń napędowo-sterujących, b) siła poprzeczna od działania śruby, c) Pivot Point, d) oddziaływanie wiatru, e) osiadanie i efekt brzegowy. 3. Awaryje urządzeń napędowych i sterujących na torze podejściowym, torze wodnym, w kanale portowym (1T, 1P): a) awaria napędu, b) awaria steru/sterów – zatrzymanie i utrzymanie statku na pozycji za pomocą manewrów napędem naprzód i wstecz, c) awaria steru strumieniowego. 4. Awaria zasilania (1P): a) chwilowy zanik zasilania – <i>blackout</i> , b) awaria agregatu – ograniczenie dostępnej mocy. 5. Holowanie eskortowe: a) próba wężowa z holownikiem zamocowanym na rufie przy awarii steru, b) przejście kanałem portowym z holownikiem zamocowanym na rufie przy awarii steru. 6. Awaryje podczas współpracy z holownikiem na akwenie ograniczonym (2P): a) błędne zrozumienie instrukcji przez holownik, b) błędne wykonanie instrukcji przez holownik: – opóźnione podanie holu, – zerwanie holu, c) błędny dobór parametrów holowników: – niedostateczna moc, – za długi/krótki hol. 7. Awaria wyposażenia nawigacyjnego – radaru (1P).				
Współpraca pilota morskiego z kapitanem i obsadą mostka – BRM		x	x	x
1. Wzajemne relacje pilot morski – kapitan. 2. Uzgodnienia między kapitanem i pilotem morskim dotyczące planu przejścia pilotowego i jego ewentualnych modyfikacji: a) planowana trasa i punkty zwrotu, b) prędkości na poszczególnych odcinkach trasy, c) plan awaryjny. 3. Przekazanie przez pilota morskiego kapitanowi i obsadzie mostka ważnej informacji lokalnej: a) informacje dotyczące ruchu statków, b) ostrzeżenia nawigacyjne dla danego rejonu, c) newralgiczne miejsca przejścia pilotowego, d) operacje portowe i informacja o nabrzeżu, e) inne.				

<ol style="list-style-type: none"> 4. Przekazanie przez kapitana wszelkiej niezbędnej pilotowi morskiemu informacji dotyczącej statku i ładunku: <ol style="list-style-type: none"> a) karta pilotowa, b) informacja o właściwościach manewrowych statku, c) ograniczenia wynikające z ewentualnych niesprawności systemów i urządzeń, d) oczekiwania dotyczące nabrzeża i metody cumowania, e) informacja o ładunkach niebezpiecznych na statku. 5. Uzgodnienie zasad wspomagania pilota morskiego przez obsadę mostka i załogę: <ol style="list-style-type: none"> a) obserwacja ruchu statków, b) ciągła kontrola i zapis pozycji statku, c) obsługa urządzeń nawigacyjnych, d) prowadzenie zapisów w dzienniku okrętowym, e) utrzymywanie łączności z siłownią i łączności wewnętrznej, f) zapewnienie obsady kotwicznej i manewrowej. 6. Zasada bieżącego informowania kapitana lub obsady mostka o podejmowanych przez pilota morskiego działaniach i istotnych manewrach. 7. Ocena stopnia wsparcia pilota morskiego ze strony kapitana i obsady mostka: <ol style="list-style-type: none"> a) ilościowa obsada mostka i sposób przydziału obowiązków, b) poziom znajomości statku i jego wyposażenia, c) znajomość warunków lokalnych, d) opanowanie języka angielskiego. 				
Szkolenie w zakresie manewrowania zbiornikowcami LNG w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu*				
<ol style="list-style-type: none"> 1. Podjęcie pilota 2. Przejście torem, pławy 1-2 → 9-10 3. Przejście torem, pławy 9-10 → 13-14 4. Przejście torem, pławy 13-14 → 15-16 5. Wejście do portu, obrót i cumowanie 6. Odcumowanie, wyjście z portu w stanie balastowym 7. Zacięcie steru na torze w rejonie pław 3-4 8. Zacięcie steru na torze w rejonie staw 11-12 9. Blackout na torze wodnym w rejonie staw 11-12 10. Zerwany hol dziobowy na obrotnicy 11. Awaria holownika rufowego na obrotnicy 12. Awaria napędu w czasie redukcji prędkości 13. Blackout w czasie przejścia torem w rejonie pław 15-16 → 13-14 14. Zerwanie holu rufowego lub dziobowego w niewielkiej odległości od nabrzeża 				

* Szkolenie odbywa się w wymiarze 22 godzin na symulatorze FMBS z wiernymi modelami statku typu LNG Qflex w stanie ładunkowym i balastowym, asystujących holowników oraz akwenu obejmującego tor podejściowy i Port Zewnętrzny w Świnoujściu, w skrajnych warunkach hydrometeorologicznych dopuszczonych przepisami portowymi Urzędu Morskiego w Szczecinie. Kierunek wiatru i prądu jest dobierany pod względem największego wpływu na cechy manewrowe statku typu LNG Qflex.

Wiedza

Pilot morski powinien znać: zasady manewrowania statkiem na akwenu ograniczonym przy skrajnie niesprzyjających warunkach atmosferycznych i hydrologicznych; procedury awaryjne obejmujące sytuacje mogące wystąpić w trakcie pilotażu, w tym awarie podczas współpracy z holownikami; zasady współpracy pilota morskiego z kapitanem i załogą statku.

Umiejętności

Pilot morski powinien umieć: bezpiecznie manewrować w sytuacjach ekstremalnych i awaryjnych, normalnie niespotykanych w czasie wykonywania rutynowych czynności pilotowych, właściwie wykorzystując dostępne środki i systemy; odpowiednio wcześnie rozpoznawać potencjalne zagrożenia i podejmować działania zapobiegające; efektywnie współpracować z kapitanem, pozostałą obsadą mostka, służbą VTS i holownikami w sytuacjach szczególnych, awaryjnych, stresujących i ryzykownych.

Minimalne wymagania dotyczące kadry prowadzącej zajęcia dydaktyczne są określone w załączniku nr 20 do rozporządzenia.

WYMAGANIA EGZAMINACYJNE DLA ODNOWIENIA DYPLOMU PILOTA MORSKIEGO

Przedmiot	Zagadnienia	Forma egzaminu			
		Egzamin teoretyczny			
		Egzamin pisemny		Egzamin ustny	
		Liczba zadań	Czas [min]	Liczba pytań	Czas [min]
Nawigacja*	Znajomość akwenu	1	60		
	Planowanie przejścia pilotowego; plan awaryjny				
	Prowadzenie nawigacji na torze wodnym i akwencie podejściowym				
	Prowadzenie statku na akwencie portowym				
Bezpieczeństwo nawigacji*	Warunki żeglugi i ruch statków			3	30
	Służby monitorowania ruchu statków i wymiany informacji				
Regulacje prawne dotyczące pilotażu*	Akty polskiego prawa morskiego, w tym przepisy prawa miejscowego			3	30
	Aspekty prawne pilotażu morskiego				
	Akty prawa międzynarodowego i inne dokumenty				

* Zakres egzaminu powinien uwzględniać ograniczenia wynikające z wniosku lub dyplomu pilota morskiego.

Egzamin ustny:

Przedmiot „Bezpieczeństwo nawigacji”:

Funkcjonowanie systemów bezpieczeństwa nawigacji:

- 1) nadzór ruchu;
- 2) zasady wymiany informacji;
- 3) obowiązujące ograniczenia nawigacyjne na danym akwencie.

Przedmiot „Regulacje prawne dotyczące pilotażu”:

Jedno pytanie z każdego z zagadnień składających się na ten przedmiot.

Egzamin pisemny:

Przedmiot „Nawigacja”:

Kompleksowe zadanie obejmujące co najmniej 2 zagadnienia spośród 4 składających się na ten przedmiot.

WYMAGANIA EGZAMINACYJNE DLA ODNOWIENIA DYPLOMU PILOTA MORSKIEGO
W PILOTAŻU PEŁNOMORSKIM

Przedmiot	Zagadnienia	Forma egzaminu			
		Egzamin teoretyczny			
		Egzamin pisemny		Egzamin ustny	
		Liczba zadań	Czas [min]	Liczba pytań	Czas [min]
Nawigacja	Znajomość akwenu	1	60		
	Planowanie przejścia pilotowego; plan awaryjny				
	Prowadzenie nawigacji na akwenu podejściowym				
	Prowadzenie statku na Morzu Bałtyckim				
Bezpieczeństwo nawigacji	Warunki żeglugi i ruch statków			3	30
	Służby monitorowania ruchu statków i wymiany informacji				
Regulacje prawne dotyczące pilotażu	Akty polskiego prawa morskiego, międzynarodowego, w tym przepisy prawa miejscowego			3	30
	Aspekty prawne pilotażu morskiego				
	Akty prawa międzynarodowego i inne dokumenty				

Egzamin ustny:

Przedmiot „Bezpieczeństwo nawigacji”:

Funkcjonowanie systemów bezpieczeństwa nawigacji:

- 1) nadzór ruchu;
- 2) zasady wymiany informacji;
- 3) obowiązujące ograniczenia nawigacyjne na danym akwenu.

Przedmiot „Regulacje prawne dotyczące pilotażu”:

Jedno pytanie z każdego z zagadnień składających się na ten przedmiot.

Egzamin pisemny:

Przedmiot „Nawigacja”:

Kompleksowe zadanie obejmujące co najmniej 2 zagadnienia spośród 4 składających się na ten przedmiot.

WZÓR

NAZWA STACJI PILOTOWEJ/OŚRODKA SZKOLENIA PILOTÓW MORSKICH*
UZNANEJ/UZNANEGO* W ZAKRESIE SZKOLENIA PILOTÓW MORSKICH

Wystawiono w, dnia

Zaświadczenie nr

o ukończeniu szkolenia na symulatorze

Zaświadcza się niniejszym,

że
imię i nazwisko

urodzony(na) **W**
data *miejsce*

ukończył(a) szkolenie na symulatorze zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 17 listopada 2017 r. w sprawie pilotażu morskiego (Dz. U. z 2018 r. poz. 38).

Szkolenie przeprowadzono w okresie od dnia do dnia

Zaświadczenie wydaje się na podstawie § 13 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 17 listopada 2017 r. w sprawie pilotażu morskiego.

Szef stacji pilotowej/
Kierujący ośrodkami szkolenia pilotów
morskich*

.....
Imię i nazwisko oraz podpis

* Wpisać właściwie.

WYMAGANIA EGZAMINACYJNE DLA UZYSKANIA ZWOLNIENIA Z PILOTAŻU OBOWIĄZKOWEGO

Przedmiot	Zagadnienia	Forma egzaminu			
		Egzamin teoretyczny			
		Egzamin pisemny		Egzamin ustny	
		Liczba zadań	Czas [min]	Liczba pytań	Czas [min]
Nawigacja w rejonie pilotowym*	Znajomość rejonu pilotowego	1	45	3	30
	Znajomość kotwicowisk				
	Planowanie przejścia pilotowego; plan awaryjny				
	Prowadzenie nawigacji na torze wodnym i akwenu podejściowym				
	Prowadzenie statku na akwenu portowym				
Bezpieczeństwo nawigacji w rejonie pilotowym	Warunki żeglugi i ruch statków			3	30
	Służby monitorowania ruchu statków i wymiany informacji				
	Komunikacja w języku polskim/angielskim			1	10
Regulacje prawne dotyczące pilotażu morskiego	Akty polskiego prawa morskiego, w tym przepisy prawa miejscowego			3	30
	Aspekty prawne pilotażu morskiego				
	Akty prawa międzynarodowego i inne dokumenty				

* Tematy realizowane na egzaminie pisemnym:

Nawigacja w rejonie pilotowym:

Kompleksowe zadanie na „ślepej” mapie nawigacyjnej obejmujące:

- 1) znajomość znaków nawigacyjnych akwenu;
- 2) topografię akwenu;
- 3) techniczne wyposażenie akwenu.

TABELA PUNKTÓW PRYZNAWANYCH KANDYDATOM NA SZKOLENIA NA PILOTÓW MORSKICH
I PRAKTYKI PILOTOWE

Lp.	Kryterium	Wynik	Punkty	Uwagi
1	Poziom znajomości języka angielskiego	B1 B2 C1 lub powyżej	1 pkt 2 pkt 3 pkt	
2	Każde zakończone 12 miesięcy pływania na stanowisku kapitana na statkach o pojemności brutto powyżej 3000	1 x 12 miesięcy 2 x 12 miesięcy 3 x 12 miesięcy 4 x 12 miesięcy 5 lub więcej x 12 miesięcy	2 pkt 4 pkt 6 pkt 8 pkt 10 pkt	
3	Posiadane uprawnienia pilotowe w rejonie pilotowym Gdańsk – Elbląg, Gdynia – Hel – Władysławowo lub Świnoujście – Szczecin	za każde uprawnienie	5 pkt	przyznaje się nie więcej niż 10 punktów
	zwolnienia z pilotażu obowiązkowego w portach Gdynia, Gdańsk, Szczecin lub Świnoujście	za każde zwolnienie	1 pkt	
	odnowienie uprawnienia pilotowego	za każde odnowienie	1 pkt	
4	Posiadane uprawnienia pilotowe w portach polskich innych niż wymienione w lp. 3	za każde uprawnienie	3 pkt	przyznaje się nie więcej niż 7 punktów
	zwolnienia z pilotażu obowiązkowego w rejonach pilotowych innych niż wymienione w lp. 3	za każde zwolnienie	1 pkt	
	odnowienie uprawnienia pilotowego	za każde odnowienie	1 pkt	
5	Uprawnienia pilotowe wydane przez organy innych państw	za każde uprawnienie	5 pkt	przyznaje się nie więcej niż 7 punktów
	zwolnienia z pilotażu obowiązkowego wydane przez organy innych państw	za każde zwolnienie	1 pkt	
	odnowienie uprawnienia pilotowego lub zwolnienia z pilotażu obowiązkowego	za każde odnowienie lub zwolnienie	1 pkt	
6	Świadectwo przeszkolenia w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych		2 pkt	
7	Rozmowa kwalifikacyjna, uwzględniająca omówienie doświadczenia kandydata w zakresie pływania w różnych rejonach oraz pływania w warunkach lodowych		0–15 pkt	każdy członek zespołu przyznaje 0–5 pkt

MINIMALNE WYMAGANIA
DOTYCZĄCE KWALIFIKACJI KADRY PROWADZĄCEJ ZAJĘCIA DYDAKTYCZNE

Lp.	Forma szkolenia	Wykształcenie i wymagane doświadczenie
1	Wykłady	1) dyplom ukończenia studiów pierwszego stopnia na kierunku pokrywającym się z tematyką prowadzonych zajęć lub dyplom morski na poziomie zarządzania w dziale pokładowym, 2) doświadczenie zawodowe na stanowiskach bezpośrednio związanych z zakresem wiedzy stanowiącej przedmiot prowadzonych zajęć w minimalnym wymiarze 3 lat. Osoby nieposiadające kwalifikacji pedagogicznych powinny posiadać ważne świadectwo przeszkolenia dydaktycznego dla instruktorów wydane zgodnie z Konwencją STCW*
2	Symulator	1) dyplom ukończenia studiów pierwszego stopnia na kierunku pokrywającym się z tematyką prowadzonych zajęć, 2) doświadczenie zawodowe w charakterze pilota morskiego w okresie ostatnich 5 lat. Osoby prowadzące zajęcia powinny posiadać dokument potwierdzający dopuszczenie do prowadzenia zajęć na symulatorach

* Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzona w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i 202, z późn. zm.).

WYMAGANIA DOTYCZĄCE POMIESZCZEŃ I SPRZĘTU

Pomieszczenia przeznaczone do prowadzenia szkolenia, w tym pomieszczenia udostępniane kandydatom na pilotów morskich i pilotom morskim do nauki własnej, są wyposażone w sprzęt umożliwiający właściwe przekazanie treści szkolenia (np. projektor multimedialny, tablicę multimedialną, stanowisko do e-learningu) oraz materiały obejmujące zagadnienia objęte nauką własną.

Lp.	Program szkolenia	Wyposażenie
1	Nawigacja w rejonie pilotowym	1. Literatura fachowa obejmująca zagadnienia teoretyczne i praktyczne związane z realizacją programu, 2. Zbiór map, publikacji nautycznych i informacji dotyczących rejonu pilotowego.
2	Bezpieczeństwo nawigacji w rejonie pilotowym	1. Literatura fachowa obejmująca zagadnienia teoretyczne i praktyczne związane z realizacją programu, 2. Międzynarodowe, krajowe i lokalne przepisy i procedury dotyczące zagadnień bezpieczeństwa nawigacji.
3	Manewrowanie	Literatura fachowa obejmująca zagadnienia teoretyczne i praktyczne związane z realizacją programu. Uwaga: Wybrane elementy programu mogą być realizowane w trakcie szkolenia na symulatorze; w przypadku gdy zajęcia są realizowane na symulatorze, wyposażenie symulatora powinno być zgodne z wymaganiami odnoszącymi się do programu i formy szkolenia.
4	Symulator	1. Symulator operacyjny mostka nawigacyjnego, tj. symulator wielozadaniowy zgodny z wymaganiami Konwencji STCW*, wyposażony w system wizyjny dla warunków dnia, nocy oraz ograniczonej widzialności, dysponujący różnymi modelami statków własnych i obcych oraz możliwością symulacji manewrów z udziałem holowników, układem sterowania kursem i prędkością statku własnego, możliwością prowadzenia komunikacji za pomocą bloku łączności, a także nadawania i odbioru sygnałów dźwiękowych, wyposażony w systemy umożliwiające symulację krytycznej sytuacji manewrowo-nawigacyjnej oraz sytuacji awaryjnej w rejonie ćwiczeń, z uwzględnieniem batymetrii akwenu, jego oznakowania nawigacyjnego i innych ograniczeń manewrowych, takich jak oddziaływanie wiatru i prądu o założonej sile i założonym kierunku. 2. Instrukcje do ćwiczeń, mapy i wydawnictwa nautyczne właściwe dla rejonu prowadzonych ćwiczeń. Symulator powinien umożliwiać zapis przebiegu ćwiczenia pozwalający na jego omówienie i ocenę. 3. Procedury alarmowe statku własnego. Uwaga: Za równoważne z symulatorem uznaje się obiekty rzeczywiste (modele redukcyjne) posiadające wyposażenie, budowę oraz funkcje umożliwiające realizację zajęć przewidzianych w programie szkoleń pilotów morskich.
5	Regulacje prawne dotyczące pilotażu	Wydawnictwa lub urządzenia zapewniające dostęp do odpowiednich regulacji prawnych, w tym aktów prawa miejscowego.

* Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzona w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i 202, z późn. zm.).

WZÓR SPRAWOZDANIA Z AUDYTU STACJI PILOTOWEJ LUB OŚRODKA SZKOLENIA PILOTÓW MORSKICH
ORAZ WZÓR KARTY NIEZGODNOŚCI

....., dnia

(minister właściwy do spraw gospodarki morskiej)

dokument nr

**Sprawozdanie z audytu stacji pilotowej/ośrodka szkolenia pilotów
morskich***

w przedmiocie:

- 1) uznania
- 2) potwierdzenia ważności uznania
- 3) odnowienia ważności uznania

.....
(nazwa stacji pilotowej/ośrodka szkolenia pilotów morskich)*

.....
(adres)

.....
(tytuł, imię i nazwisko szefa stacji pilotowej albo kierującego ośrodkiem szkolenia pilotów)

.....
(data rozpoczęcia działalności szkoleniowej)

.....
(data i rodzaj ostatniego audytu w zakresie działalności szkoleniowej)

.....
*(obowiązującego uznania udzielił**)*

Zespół audytujący:

Lp.	Imię i nazwisko	Funkcja
1		Audytor wiodący
2		Audytor
3		Audytor

Czy podczas poprzedniego audytu były wystawione karty niezgodności?

tak nie

Jeśli tak, czy niezgodności usunięto?

tak nie

I. Zakres działalności stacji pilotowej/ośrodka szkolenia pilotów morskich*

Lp.	Programy szkoleń pilotów morskich	Wpisz znak „X” we właściwej pozycji
1	Szkolenie kwalifikacyjne na dyplom pilota morskiego dla rejonu pilotowego:	
	a) Gdańsk – Elbląg	
	b) Gdynia – Hel – Władysławowo	
	c) Świnoujście – Szczecin	
	d) Darłowo	
	e) Kołobrzeg	
	f) Ustka	
2	Szkolenie na symulatorze dla pilotów morskich w celu odnowienia uprawnień pilotowego	

II. Dokumenty stacji pilotowej/ośrodka szkolenia pilotów morskich*

Lp.	Zagadnienia	Tak/nie/ nie dotyczy	Uwagi
1	Akt o utworzeniu stacji pilotowej/akt założycielski ośrodka szkolenia pilotów morskich*		
2	Regulamin funkcjonowania stacji pilotowej/statut ośrodka szkolenia pilotów morskich*		
3	Wpis ośrodka szkolenia pilotów morskich do ewidencji szkół i placówek niepublicznych (dotyczy szkół niepublicznych zakładanych przez osoby prawne lub fizyczne)		
4	Dokumentacja dotycząca posiadanego systemu zarządzania jakością w zakresie działalności szkoleniowej		
Uwagi:			

III. Sprawdzenie prawidłowości realizowanych programów szkolenia pilotów morskich, a także ich zgodności z wymaganiami określonymi w przepisach rozporządzenia

Lp.	Zagadnienia	Tak/nie/ nie dotyczy	Uwagi
1	Zgodność realizowanych programów szkolenia z wymaganiami w zakresie programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych		
2	Zgodność realizowanych programów praktyk pilotowych z wymaganiami		

	w zakresie praktyk pilotowych w zależności od rejonu pilotowego		
3	Wewnętrzny system zapewniania jakości szkolenia		
4	System archiwizacji i przechowywania dokumentów		
Uwagi:			

IV. Sprawdzenie prawidłowości prowadzenia dokumentacji procesu szkolenia pilotów morskich

Lp.	Zagadnienia	Tak/nie/nie dotyczy	Uwagi
1	Lista uczestników szkolenia		
2	Dokumentacja potwierdzająca udział w zajęciach objętych szkoleniem (dzienniki zajęć)		
3	Rejestr wydanych zaświadczeń o ukończeniu szkolenia i zaświadczeń o ukończeniu szkolenia na symulatorze oraz jego zgodność z listami uczestników szkolenia		
4	Nadzór nad realizacją programu praktyk pilotowych		
Uwagi:			

V. Sprawdzenie kwalifikacji kadry oraz prowadzenia stosownej dokumentacji

Lp.	Zagadnienia	Tak/nie/nie dotyczy	Uwagi
1	Informacje dotyczące kadry, w tym kwalifikacji oraz zgodności z minimalnymi wymaganiami niezbędnymi do realizacji programów szkoleń pilotów morskich		
2	Teczki akt osobowych		
Uwagi:			

VI. Sprawdzenie prawidłowości wyposażenia bazy szkoleniowej

Lp.	Zagadnienia	Tak/nie/ nie dotyczy	Uwagi
1	Opis bazy szkoleniowej		
2	Zasoby biblioteczne (literatura fachowa, zbiór map i publikacji)		
3	Wyposażenie pomieszczeń przeznaczonych do szkolenia		
4	Symulator i scenariusze ćwiczeń		
Uwagi:			

VII. Sprawdzenie prawidłowości procesu szkolenia

Lp.	Zagadnienia	Tak/nie/ nie dotyczy	Uwagi
1	Zgodność prowadzonych szkoleń z programami i formą szkolenia		
2	Realizacja programu praktyk pilotowych i ich integralność z programem szkolenia		
3	Ocena i zaliczanie osiągniętych efektów szkolenia zgodnych z programami szkoleń realizowanymi w ramach szkolenia i nauki własnej		
4	Zaliczanie programu praktyk pilotowych		
5	Prowadzenie dokumentacji związanej z procesem szkolenia		
6	Realizowanie wewnętrznej kontroli systemu zapewnienia jakości szkolenia		

VIII. Wnioski końcowe

--

Zespół audytujący w składzie:

- | | |
|-------------------|-----------------|
| 1. | audytor wiodący |
| (imię i nazwisko) | |
| 2. | audytor |
| (imię i nazwisko) | |
| 3. | audytor |
| (imię i nazwisko) | |

Audyt przeprowadzono w dniu/dniach*

.....
.....
.....
(data)	(podpisy członków zespołu audytującego)

Potwierdzam zapoznanie się ze sprawozdaniem i otrzymanie jego egzemplarza

.....
(pieczęć, podpis szefa stacji pilotowej/
kierującego ośrodkiem szkolenia pilotów morskich*)

.....
(data)

Objaśnienia:

* Niepotrzebne skreślić.

** Jeżeli dotyczy.

KARTA NIEZGODNOŚCI

nr

Typ: **Niezgodność duża** **Niezgodność**

1. Nazwa stacji pilotowej/ośrodka szkolenia pilotów morskich*: Przedstawiciel stacji pilotowej/ośrodka szkolenia pilotów morskich*	2. Skład zespołu audytującego: 1) 2) 3)
3. Data:	4. Miejsce audytu:
5. Szczegóły niezgodności:	
6. Niespełniony wymóg:	
7. Termin przekazania informacji o podjętych działaniach korygujących: (data) (podpis audytora wiodącego)	
8. Oświadczam, że zapoznałem/(am) się ze szczegółami niezgodności i deklaruję przekazanie informacji o podjętych działaniach korygujących, sposobie i terminie usunięcia niezgodności. (osoba odpowiedzialna – imię i nazwisko, stanowisko) (podpis)	
9. Informacja o działaniach korygujących: (podpis szefa stacji pilotowej/kierującego ośrodkiem szkolenia pilotów morskich)	
10. Działania korygujące: Akceptuję/Nie akceptuję/Nie przekazano informacji* (data) (podpis audytora wiodącego)	

Objaśnienia:

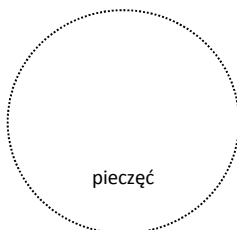
* Niepotrzebne skreślić.

WZÓR CERTYFIKATU UZNANIA STACJI PILOTOWEJ LUB OŚRODKA SZKOLENIA PILOTÓW MORSKICH
W ZAKRESIE SZKOLENIA PILOTÓW MORSKICH**CERTYFIKAT UZNANIA
W ZAKRESIE SZKOLENIA PILOTÓW MORSKICH**.....
(nazwa i adres stacji pilotowej/ośrodka szkolenia pilotów morskich)**wydany przez**.....
(minister właściwy do spraw gospodarki morskiej)

Na podstawie art. 107 ust. 9 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281, z późn. zm.) decyzją z dnia
został(a) uznany(na) do szkolenia pilotów morskich w zakresie:

.....
.....
Audyt w celu uznania przeprowadzono dnia

Certyfikat jest ważny od dnia do dnia

.....
(data wydania).....
(minister właściwy do spraw gospodarki morskiej)

Certyfikat uznania nr

Uwaga: Wypełniając zakres certyfikatu, należy wskazać rejon pilotowy.