

Warszawa, dnia 28 września 2023 r.

Poz. 2037

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia 6 września 2023 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie pilotażu morskiego**

Na podstawie art. 107b ust. 6 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2023 r. poz. 1666) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** 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) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 9 w pkt 1 lit. e otrzymuje brzmienie:
  - „e) na zbiornikowce LNG – posiadanie uprawnienia pilotowego, o którym mowa w lit. d, przez okres co najmniej 24 miesięcy oraz udokumentowanie pilotowania co najmniej 5 statków o długości całkowitej powyżej 200 m w porcie właściwego rejonu pilotowego, w tym co najmniej 3 statków w stanie załadowania, oraz manewrowania tymi statkami, odbycie praktyki pilotowej na co najmniej 3 zbiornikowcach LNG o długości całkowitej powyżej 200 m, ukończenie, nie wcześniej niż w okresie 12 miesięcy przed dniem złożenia wniosku o wydanie tego uprawnienia, szkolenia na symulatorze w zakresie manewrowania zbiornikowcami LNG w porcie właściwego rejonu pilotowego, którego program jest określony w załączniku nr 14a do rozporządzenia, potwierdzonego zaświadczeniem o ukończeniu szkolenia na symulatorze, które zostało wystawione przez szefa stacji pilotowej albo przez kierującego ośrodkiem szkolenia pilotów morskich, uznanych w zakresie szkolenia pilotów morskich, w którym pilot odbywał szkolenie;”;
- 2) w § 13 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„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:

  - 1) nieposiadających uprawnienia pilotowego na zbiornikowce LNG – określonym w załączniku nr 14 do rozporządzenia,
  - 2) posiadających uprawnienie pilotowe na zbiornikowce LNG – określonym w załączniku nr 14b do rozporządzenia – potwierdzonego zaświadczeniem o jego ukończeniu, wystawionym przez szefa stacji pilotowej albo kierującego ośrodkiem szkolenia pilotów morskich, uznanych w zakresie szkolenia pilotów morskich, w których pilot morski odbywał szkolenie.”;
- 3) w § 16 w ust. 2 w pkt 1:
  - a) po lit. b dodaje się lit. ba i bb w brzmieniu:

„ba) ukończone minimum 12 miesięcy praktyki pływania na stanowisku kapitana na statkach o długości całkowitej powyżej 200 m,

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

- bb) ukończone minimum 12 miesięcy praktyki pływania na stanowisku kapitana na holownikach o pojemności brutto powyżej 250, które operują w rejonie pilotowym, dla którego jest organizowany nabór,”
- b) lit. c–e otrzymują brzmienie:
  - „c) posiadane przez kandydata aktualne uprawnienia pilotowe w rejonach pilotowych Gdynia – Hel – Władysławowo, Gdańsk – Elbląg lub Świnoujście – Szczecin,
  - d) posiadane przez kandydata aktualne uprawnienia pilotowe w innych rejonach pilotowych niż wymienione w lit. c,
  - e) posiadane przez kandydata aktualne uprawnienia pilotowe wydane przez administracje innych państw,”
- c) w lit. f średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. g i h w brzmieniu:
  - „g) posiadane przez kandydata aktualne zwolnienia z pilotażu wydane dla portów rejonu pilotowego, dla którego jest przeprowadzany nabór,
  - h) posiadane przez kandydata aktualne zwolnienia z pilotażu wydane dla polskich portów innych niż określone w lit. g lub wydane przez administracje innych państw;”
- 4) szczegółowy program szkolenia kandydatów na pilotów morskich określony w załączniku nr 10 do rozporządzenia w części II w tabeli w pkt 4. SYMULATOR otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia;
- 5) harmonogram wykonywanych praktyk pilotowych dla rejonu pilotowego Gdańsk – Elbląg określony w załączniku nr 10 do rozporządzenia w części III w tabeli w pkt 1.2 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH – PORT ELBLĄG, RZEKA ELBLĄG I ZALEW WIŚLANY otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia;
- 6) załącznik nr 14 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 3 do niniejszego rozporządzenia;
- 7) po załączniku nr 14 dodaje się załączniki nr 14a i 14b do rozporządzenia w brzmieniu określonym w załącznikach nr 4 i 5 do niniejszego rozporządzenia;
- 8) załącznik nr 19 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 6 do niniejszego rozporządzenia;
- 9) załącznik nr 22 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 7 do niniejszego rozporządzenia;
- 10) załącznik nr 23 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 8 do niniejszego rozporządzenia.

**§ 2. 1.** Uprawnienia na zbiornikowce LNG, wydane lub odnowione na podstawie § 9 pkt 1 lit. e lub § 10 ust. 1 pkt 1 lit. a rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują ważność na okres, na który zostały wydane, pod warunkiem ukończenia w okresie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia szkolenia na symulatorze, którego program jest określony w załączniku nr 14a do rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

2. Ukończenie szkolenia, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy osób, które przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia ukończyły szkolenie dla pilotów morskich, którego program jest określony w załączniku nr 14 do rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu dotychczasowym, obejmujące 22-godzinne szkolenie na symulatorze w zakresie manewrowania zbiornikowcami LNG w Porcie Zewnętrzny w Świnoujściu.

**§ 3. 1.** Dotychczasowe certyfikaty uznania zachowują ważność przez okres, na który zostały wydane.

2. Ośrodki szkolenia pilotów morskich i stacje pilotowe, posiadające uznanie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w rejonie pilotowym Świnoujście – Szczecin w zakresie szkolenia dla pilotów morskich, którego program jest określony w załączniku nr 14 do rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu dotychczasowym, obejmującego 22-godzinne szkolenie na symulatorze w zakresie manewrowania zbiornikowcami LNG w Porcie Zewnętrzny w Świnoujściu, mogą w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia wystąpić z wnioskiem do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o wydanie nowego certyfikatu uznania uwzględniającego zakres prowadzenia szkoleń, których programy są określone w załącznikach nr 14a i 14b do rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

3. Nowy certyfikat uznania wydaje się na okres, na który został wydany dotychczasowy certyfikat.

4. Wydanie certyfikatu uznania, o którym mowa w ust. 2, jest jednoznaczne z unieważnieniem dotychczasowego certyfikatu.

5. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu dotychczasowym.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury  
z dnia 6 września 2023 r. (Dz. U. poz. 2037)

## Załącznik nr 1

<b>4. SYMULATOR</b>	<b>SZ</b>	<b>NW</b>	<b>S</b>	<b>PP</b>
<b>4.1. Procedury awaryjne podczas pilotażu morskiego</b>	<b>2</b>	<b>x</b>	<b>6</b>	
1. Zapoznanie się z symulatorem manewrowym. 2. Podstawowe zasady mechaniki ruchu statku wykorzystywane przy manewrowaniu: 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 podejściowym, torze wodnym, w kanale portowym: 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: a) chwilowy zanik zasilania – blackout, 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 akwenie ograniczonym: 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.				
<b>4.2. Współpraca pilota morskiego z kapitanem i obsadą mostka – BRM</b>		<b>x</b>	<b>2</b>	<b>x</b>
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.				

<p>3. Przekazanie przez pilota morskiego kapitanowi i obsadzie mostka ważnej informacji lokalnej:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) informacje dotyczące ruchu statków,</li><li>b) ostrzeżenia nawigacyjne dla danego rejonu,</li><li>c) newralgiczne miejsca przejścia pilotowego,</li><li>d) operacje portowe i informacja o nabrzeżu,</li><li>e) inne.</li></ul> <p>4. Przekazanie pilotowi morskiemu przez kapitana wszelkiej niezbędnej informacji dotyczącej statku i ładunku:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) karta pilotowa,</li><li>b) informacja o właściwościach manewrowych statku,</li><li>c) ograniczenia wynikające z ewentualnych niesprawności systemów i urządzeń,</li><li>d) oczekiwania dotyczące nabrzeża i metody cumowania,</li><li>e) informacja o ładunkach niebezpiecznych na statku.</li></ul> <p>5. Uzgodnienie zasad wspomagania pilota morskiego przez obsadę mostka i załogę:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) obserwacja ruchu statków,</li><li>b) ciągła kontrola i zapis pozycji statku,</li><li>c) obsługa urządzeń nawigacyjnych,</li><li>d) prowadzenie zapisów w dzienniku okrętowym,</li><li>e) utrzymywanie łączności z siłownią i łączności wewnętrznej,</li><li>f) zapewnienie obsady kotwicznej i manewrowej.</li></ul> <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"><li>a) ilościowa obsada mostka i sposób przydziału obowiązków,</li><li>b) poziom znajomości statku i jego wyposażenia,</li><li>c) znajomość warunków lokalnych,</li><li>d) opanowanie języka angielskiego.</li></ul>				
--	--	--	--	--

Szkolenie na symulatorze manewrowym odbywa się w minimalnym wymiarze 10 godzin, w tym:

- 2 godziny zajęć wprowadzających do obsługi symulatora wraz z omówieniem zagadnień teoretycznych niezbędnych do przeprowadzenia szkolenia,
- 6 godzin zajęć na symulatorze manewrowym w zakresie procedur awaryjnych podczas pilotażu,
- 2 godziny zajęć na symulatorze manewrowym w zakresie współpracy pilota morskiego z kapitanem i obsadą mostka.

**Wiedza**

Kandydat na pilota morskiego powinien znać: zasady manewrowania statkiem na akwencie 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**

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 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.

1.2 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH – PORT NOWY ŚWIAT, PORT ELBLĄG, RZĘKA ELBLĄG I ZALEW WIŚLANY								
Rejon portu	Rodzaj manewru	Szczególne wymagania	Wskazana liczba praktyk	Wypełnia praktykant		Wskazana liczba praktyk	Wypełnia praktykant	
			dowolna pora dnia	Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych	noc	Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych
<b>I. MANEWROWANIE</b>								
<b>Port Nowy Świat od strony Zatoki Gdańskiej</b>								
<b>Nabrzeże południowe</b>	wejście/ wyjście		3			3		
<b>Nabrzeże zachodnie</b>	wejście/ wyjście		3			3		
Manewry z holownikiem (nabrzeża południowe i zachodnie)			3			3		
<b>Nabrzeże północno-zachodnie</b>	wejście/ wyjście		2			2		
<b>Nabrzeże północno-wschodnie</b>	wejście/ wyjście		2			2		
<b>Śluzowanie w kierunku południowym</b>	wejście/ wyjście		3			3		
Manewry z holownikiem (nabrzeża północno-zachodnie, północno-wschodnie, śluzowanie)			2			2		
<b>Port Nowy Świat od strony Zalewu Wiślanego</b>								
<b>Nabrzeże południowo-zachodnie</b>	wejście/ wyjście		3			3		
<b>Nabrzeże południowo-wschodnie</b>	wejście/ wyjście		2			2		
<b>Śluzowanie w kierunku północnym</b>	wejście/ wyjście		2			2		
Manewry z holownikiem (nabrzeża południowo-zachodnie, południowo-wschodnie, śluzowanie)			2			2		
Tor Śluza – rzeka Elbląg (pilotaż trasowy)			3			3		
Wymagana liczba praktyk z użyciem holownika (mogą zawierać się w powyższych)			7			7		



PROGRAM SZKOLENIA DLA PILOTÓW MORSKICH NIEPOSIADAJĄCYCH UPRAWNIENIA PILOTOWEGO  
NA ZBIORNIKOWCE LNG

<b>SYMULATOR</b>	SZ	NW	S	PP
<b>Procedury awaryjne podczas pilotażu morskiego</b>	2	x	6	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zapoznanie się z symulatorem manewrowym.</li> <li>2. Podstawowe zasady mechaniki ruchu statku wykorzystywane przy manewrowaniu:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) siły od działania pędników, sterów, urządzeń napędowo-sterujących,</li> <li>b) siła poprzeczna od działania śruby,</li> <li>c) Pivot Point,</li> <li>d) oddziaływanie wiatru,</li> <li>e) osiadanie i efekt brzegowy.</li> </ol> </li> <li>3. Awarie urządzeń napędowych i sterujących na torze podejściowym, torze wodnym, w kanale portowym:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) awaria napędu,</li> <li>b) awaria steru/sterów – zatrzymanie i utrzymanie statku na pozycji za pomocą manewrów napędem naprzód i wstecz,</li> <li>c) awaria steru strumieniowego.</li> </ol> </li> <li>4. Awaria zasilania:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) chwilowy zanik zasilania – blackout,</li> <li>b) awaria agregatu – ograniczenie dostępnej mocy.</li> </ol> </li> <li>5. Holowanie eskortowe:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) próba wężowa z holownikiem zamocowanym na rufie przy awarii steru,</li> <li>b) przejście kanałem portowym z holownikiem zamocowanym na rufie przy awarii steru.</li> </ol> </li> <li>6. Awarie podczas współpracy z holownikiem na akwenu ograniczonym:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) błędne zrozumienie instrukcji przez holownik,</li> <li>b) błędne wykonanie instrukcji przez holownik:                   <ul style="list-style-type: none"> <li>– opóźnione podanie holu,</li> <li>– zerwanie holu,</li> </ul> </li> <li>c) błędny dobór parametrów holowników:                   <ul style="list-style-type: none"> <li>– niedostateczna moc,</li> <li>– za długi/krótki hol.</li> </ul> </li> </ol> </li> <li>7. Awaria wyposażenia nawigacyjnego – radaru.</li> </ol>				
<b>Współpraca pilota morskiego z kapitanem i obsadą mostka – BRM</b>		x	2	x
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wzajemne relacje pilot morski – kapitan.</li> <li>2. Uzgodnienia między kapitanem i pilotem morskim dotyczące planu przejścia pilotowego i jego ewentualnych modyfikacji:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) planowana trasa i punkty zwrotu,</li> </ol> </li> </ol>				

<ul style="list-style-type: none"> <li>b) prędkości na poszczególnych odcinkach trasy,</li> <li>c) plan awaryjny.</li> </ul> <p>3. Przekazanie przez pilota morskiego kapitanowi i obsadzie mostka ważnej informacji lokalnej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) informacje dotyczące ruchu statków,</li> <li>b) ostrzeżenia nawigacyjne dla danego rejonu,</li> <li>c) newralgiczne miejsca przejścia pilotowego,</li> <li>d) operacje portowe i informacja o nabrzeżu,</li> <li>e) inne.</li> </ul> <p>4. Przekazanie pilotowi morskemu przez kapitana wszelkiej niezbędnej informacji dotyczącej statku i ładunku:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) karta pilotowa,</li> <li>b) informacja o właściwościach manewrowych statku,</li> <li>c) ograniczenia wynikające z ewentualnych niesprawności systemów i urządzeń,</li> <li>d) oczekiwania dotyczące nabrzeża i metody cumowania,</li> <li>e) informacja o ładunkach niebezpiecznych na statku.</li> </ul> <p>5. Uzgodnienie zasad wspomagania pilota morskiego przez obsadę mostka i załogę:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) obserwacja ruchu statków,</li> <li>b) ciągła kontrola i zapis pozycji statku,</li> <li>c) obsługa urządzeń nawigacyjnych,</li> <li>d) prowadzenie zapisów w dzienniku okrętowym,</li> <li>e) utrzymywanie łączności z siłownią i łączności wewnętrznej,</li> <li>f) zapewnienie obsady kotwicznej i manewrowej.</li> </ul> <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"> <li>a) ilościowa obsada mostka i sposób przydziału obowiązków,</li> <li>b) poziom znajomości statku i jego wyposażenia,</li> <li>c) znajomość warunków lokalnych,</li> <li>d) opanowanie języka angielskiego.</li> </ul>				
--	--	--	--	--

Szkolenie na symulatorze manewrowym odbywa się w ciągu 2 dni w minimalnym wymiarze 10 godzin, w tym:

- 2 godziny zajęć wprowadzających do obsługi symulatora wraz z omówieniem zagadnień teoretycznych niezbędnych do przeprowadzenia szkolenia,
- 6 godzin zajęć na symulatorze manewrowym w zakresie procedur awaryjnych podczas pilotażu,
- 2 godziny zajęć na symulatorze manewrowym w zakresie współpracy pilota morskiego z kapitanem i obsadą mostka.

**Wiedza**

Pilot morski powinien znać: zasady manewrowania statkiem na akwencie 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 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.

PROGRAM SZKOLENIA DLA PILOTÓW MORSKICH W ZAKRESIE MANEWROWANIA  
ZBIORNIKOWCAMI LNG

<b>SYMULATOR</b>	<b>SZ</b>	<b>NW</b>	<b>S</b>	<b>PP</b>
<b>Manewrowanie zbiornikowcami LNG</b>	2	x	10	
1. Wejście do portu, obrót i cumowanie.				
2. Odcumowanie, wyjście z portu w stanie balastowym.				
3. Zacięcie steru na torze wodnym.				
4. Blackout w newralgicznej części toru wodnego.				
5. Zerwany hol na obrotnicy.				
6. Awaria holownika na obrotnicy.				
7. Awaria napędu w czasie redukcji prędkości.				
8. Zerwanie holu rufowego lub dziobowego lub awaria holownika w niewielkiej odległości od nabrzeża.				

Szkolenie odbywa się na symulatorze manewrowym z wiernymi modelami statku typu LNG Qflex w stanie ładunkowym i balastowym, asystujących holowników oraz akwenu obejmującego tor podejściowy i port LNG w skrajnych warunkach hydrometeorologicznych dopuszczonych przepisami portowymi właściwego urzędu morskiego. Kierunek wiatru i prądu jest dobierany pod względem największego wpływu na cechy manewrowe statku typu LNG Qflex. Czas trwania szkolenia na symulatorze manewrowym to 2 dni w minimalnym łącznym wymiarze 12 godzin, w tym 2 godziny zajęć wprowadzających do obsługi symulatora wraz z omówieniem zagadnień teoretycznych niezbędnych do przeprowadzenia szkolenia.

### **Wiedza**

Pilot morski pilotujący zbiornikowce LNG powinien znać: zasady manewrowania statkiem na akwencie ograniczonym przy skrajnie niesprzyjających warunkach atmosferycznych i hydrometeorologicznych, procedury awaryjne dotyczące sytuacji, które mogą wystąpić podczas pilotażu, w tym awarie podczas współpracy z holownikami.

### **Umiejętności**

Pilot morski pilotujący zbiornikowce LNG powinien umieć: bezpiecznie manewrować w sytuacjach ekstremalnych i awaryjnych, 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,

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.

PROGRAM SZKOLENIA DLA PILOTÓW MORSKICH POSIADAJĄCYCH UPRAWNIENIE  
PILOTOWE NA ZBIORNIKOWCE LNG

<b>SYMULATOR</b>	<b>SZ</b>	<b>NW</b>	<b>S</b>	<b>PP</b>
<b>Procedury awaryjne podczas pilotażu</b>	2	x	6	
1. Zapoznanie się z symulatorem manewrowym. 2. Podstawowe zasady mechaniki ruchu statku wykorzystywane przy manewrowaniu: 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. Awaria urządzeń napędowych i sterujących na torze podejściowym, torze wodnym, w kanale portowym: 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: a) chwilowy zanik zasilania – blackout, 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. Awaria podczas współpracy z holownikiem na akwenu ograniczonym: 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.				
<b>Współpraca pilota morskiego z kapitanem i obsadą mostka – BRM</b>		x	2	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,				

<ul style="list-style-type: none"> <li>b) prędkości na poszczególnych odcinkach trasy,</li> <li>c) plan awaryjny.</li> </ul> <p>3. Przekazanie przez pilota morskiego kapitanowi i obsadzie mostka ważnej informacji lokalnej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) informacje dotyczące ruchu statków,</li> <li>b) ostrzeżenia nawigacyjne dla danego rejonu,</li> <li>c) newralgiczne miejsca przejścia pilotowego,</li> <li>d) operacje portowe i informacja o nabrzeżu,</li> <li>e) inne.</li> </ul> <p>4. Przekazanie pilotowi morskemu przez kapitana wszelkiej niezbędnej informacji dotyczącej statku i ładunku:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) karta pilotowa,</li> <li>b) informacja o właściwościach manewrowych statku,</li> <li>c) ograniczenia wynikające z ewentualnych niesprawności systemów i urządzeń,</li> <li>d) oczekiwania dotyczące nabrzeża i metody cumowania,</li> <li>e) informacja o ładunkach niebezpiecznych na statku.</li> </ul> <p>5. Uzgodnienie zasad wspomagania pilota morskiego przez obsadę mostka i załogę:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) obserwacja ruchu statków,</li> <li>b) ciągła kontrola i zapis pozycji statku,</li> <li>c) obsługa urządzeń nawigacyjnych,</li> <li>d) prowadzenie zapisów w dzienniku okrętowym,</li> <li>e) utrzymywanie łączności z siłownią i łączności wewnętrznej,</li> <li>f) zapewnienie obsady kotwicznej i manewrowej.</li> </ul> <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"> <li>a) ilościowa obsada mostka i sposób przydziału obowiązków,</li> <li>b) poziom znajomości statku i jego wyposażenia,</li> <li>c) znajomość warunków lokalnych,</li> <li>d) opanowanie języka angielskiego.</li> </ul>				
<b>Manewrowanie zbiornikowcami LNG</b>		x	6	x
<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Zacięcie steru na torze wodnym.</li> <li>2. Blackout w newralgicznej części toru wodnego.</li> <li>3. Zerwany hol na obrotnicy.</li> <li>4. Awaria holownika na obrotnicy.</li> <li>5. Awaria napędu w czasie redukcji prędkości.</li> <li>6. Zerwanie holu lub awaria holownika w niewielkiej odległości od nabrzeża.</li> </ul>				

Szkolenie na symulatorze manewrowym odbywa się w ciągu 2 dni w minimalnym wymiarze 16 godzin, w tym:

- 2 godziny zajęć wprowadzających do obsługi symulatora wraz z omówieniem zagadnień teoretycznych niezbędnych do przeprowadzenia szkolenia,
- 6 godzin zajęć na symulatorze manewrowym w zakresie procedur awaryjnych podczas pilotażu,
- 2 godziny zajęć na symulatorze manewrowym w zakresie współpracy pilota morskiego z kapitanem i obsadą mostka,
- 6 godzin na symulatorze manewrowym z wiernymi modelami statku typu LNG Qflex w stanie ładunkowym i balastowym, asystujących holowników oraz akwenu obejmującego tor podejściowy i port LNG, w skrajnych warunkach hydrometeorologicznych dopuszczonych przepisami portowymi właściwego urzędu morskiego. Kierunek wiatru i prądu jest dobierany pod względem największego wpływu na cechy manewrowe statku typu LNG Qflex.

### **Wiedza**

Pilot morski pilotujący zbiornikowce LNG powinien znać: zasady manewrowania statkiem na akwencie ograniczonym przy skrajnie niesprzyjających warunkach atmosferycznych hydrometeorologicznych, procedury awaryjne dotyczące sytuacji, które mogą wystąpić podczas pilotażu, w tym awarie podczas współpracy z holownikami.

### **Umiejętności**

Pilot morski pilotujący zbiornikowce LNG powinien umieć: bezpiecznie manewrować w sytuacjach ekstremalnych i awaryjnych, 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, 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.

## Załącznik nr 6

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

Lp.	Kryterium	Wynik	Punkty	Uwagi
1	Znajomość języka angielskiego udokumentowana certyfikatem na poziomie co najmniej B1*)	B1 B2 C1 lub powyżej	1 pkt 2 pkt 3 pkt	
2	Każde ukończone 12 miesięcy praktyki pływania na stanowisku kapitana na statkach o pojemności brutto powyżej 3000	1 × 12 miesięcy 2 × 12 miesięcy 3 × 12 miesięcy 4 × 12 miesięcy 5 × 12 miesięcy lub więcej	2 pkt 4 pkt 6 pkt 8 pkt 10 pkt	
3	Ukończone minimum 12 miesięcy praktyki pływania na stanowisku kapitana na statkach o długości całkowitej powyżej 300 m	12 miesięcy lub więcej	4 pkt	Łącznie dla lp. 3 i lp. 4 przyznaje się nie więcej niż 5 pkt
4	Ukończone minimum 12 miesięcy praktyki pływania na stanowisku kapitana na statkach o długości całkowitej od 200 do 300 m	12 miesięcy lub więcej	2 pkt	
5	Ukończone minimum 12 miesięcy praktyki pływania na stanowisku kapitana na holownikach o pojemności brutto powyżej 250 w rejonie pilotowym, dla którego organizowany jest nabór	12 miesięcy lub więcej	2 pkt	
6	Posiadane uprawnienia pilotowe w rejonie pilotowym Gdańsk – Elbląg, Gdynia – Hel – Władysławowo lub Świnoujście – Szczecin	za każde uprawnienie	5 pkt	Łącznie dla lp. 6, lp. 7 i lp. 8 przyznaje się nie więcej niż 10 pkt
7	Posiadane krajowe uprawnienia pilotowe w rejonach pilotowych innych niż wymienione w lp. 6	za każde uprawnienie	2 pkt	
8	Uprawnienia pilotowe wydane przez administrację innych państw	za każde uprawnienie	2 pkt	
9	Zwolnienia z pilotażu wydane dla portów rejonu pilotowego, dla którego przeprowadzany jest nabór	niezależnie od liczby zwolnień dla: – portu podstawowego – pozostałych portów	3 pkt 1 pkt	Łącznie dla lp. 9 i lp. 10 przyznaje się nie więcej niż 4 pkt
10	Zwolnienia z pilotażu wydane dla innych portów polskich lub przez administrację innych państw	za każde zwolnienie	1 pkt	
11	Świadectwo przeszkolenia w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych		2 pkt	Alternatywnie zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w zakresie manewrowania dużymi statkami na modelach redukcyjnych

12	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.
----	---	--	----------	--

\*) Poziom B1 wg skali Europejskiego Systemu Opisu Kształcenia Językowego (CEFR) lub równoważny.

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) odnowienia ważności uznania

.....  
(nazwa stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich)

.....  
(adres)

.....  
(tytuł, imię i nazwisko szefa stacji pilotowej lub kierownika ośrodka szkolenia pilotów morskich)

.....  
(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 usunięto niezgodności?

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 zakresie manewrowania zbiornikowcami LNG	
3	Szkolenie na symulatorze dla pilotów morskich nieposiadających uprawnień pilotowego na zbiornikowce LNG przeprowadzane w celu odnowienia dyplomu pilota morskiego	
4	Szkolenie na symulatorze dla pilotów morskich posiadających uprawnienia pilotowe na zbiornikowce LNG przeprowadzane w celu odnowienia dyplomu pilota morskiego	

**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 sprawdzanie, czy jest prowadzona stosowna dokumentacja

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		

Uwagi:

### VIII. Wnioski końcowe

Zespół audytujący w składzie:

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

Kartę(-ty) niezgodności  
wystawiono:

tak

nie

.....  
(data)

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

Potwierdzam zapoznanie się ze sprawozdaniem i otrzymanie jego egzemplarza

.....  
(podpis szefa stacji pilotowej / kierownika ośrodka szkolenia pilotów morskich\*)

.....  
(data)

Objaśnienia:

\*) Niepotrzebne skreślić.

**KARTA NIEZGODNOŚCI**

nr .....

Typ: niezgodność duża  niezgodność 

1. Nazwa stacji pilotowej / ośrodka szkolenia pilotów morskich*): ..... ..... Szef stacji pilotowej / kierownik ośrodka szkolenia pilotów morskich*) .....	2. Skład zespołu audytującego: ..... ..... .....
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(-łam) się ze szczegółami niezgodności i deklaruję przekazanie informacji o podjętych działaniach korygujących, sposobie i terminie usunięcia niezgodności. ..... (data) (podpis szefa stacji pilotowej / kierownika ośrodka szkolenia pilotów morskich)	
9. Informacja o działaniach korygujących:	
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 2023 r. poz. 1666) stacja pilotowa / ośrodek szkolenia pilotów morskich\*) został(a) uznany(-na) 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 .....

\*) Niepotrzebne skreślić.