

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI**  
**ŚRÓDLĄDOWEJ<sup>1)</sup>**

z dnia ..... r.

**w sprawie pilotażu morskiego**

Na podstawie art. 107b ust. 6 pkt 1–9 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 i 60) 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, kandydatów na pilotów morskich i praktyk pilotowych;
- 7) warunki i tryb naboru na szkolenia 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 oraz wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry;

---

<sup>1)</sup> 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).

- 9) sposób sprawowania nadzoru nad pilotażem przez dyrektora urzędu morskiego, w tym zakres danych umieszczanych na liście pilotów.

## Rozdział 2

### **Wymagania kwalifikacyjne pilota morskiego, warunki wymagane do uzyskania i odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych oraz dokumentów potwierdzających uprawnienia pilotowe**

§ 2. 1. Do pilotowania statków 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”, wymagane jest posiadanie dyplomu pilota morskiego potwierdzającego posiadanie kwalifikacji do pilotowania statków morskich w danym rejonie pilotowym oraz uprawnienia pilotowego.

2. Do pilotowania statków na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego, zwanego dalej „pilotażem pełnomorskim”, wymagane jest posiadanie dyplomu pilota morskiego potwierdzającego posiadanie kwalifikacji do pilotowania statków morskich w pilotażu pełnomorskim potwierdzającej kwalifikacje do pilotowania statków morskich w pilotażu pełnomorskim oraz uprawnienie pilotowe w pilotażu pełnomorskim.

3. W przypadku pilotowania statków morskich w pilotażu pełnomorskich posiadanie dyplomu oraz uprawnienia pilotowego, o którym mowa w ust. 2, może być zastąpione posiadaniem karty identyfikacyjnej pilota morskiego w pilotażu pełnomorskich, która potwierdza posiadanie tego dyplomu i uprawnienia pilotowego. , .

§ 3. 1. Dyplom pilota morskiego oraz uprawnienie pilotowe wydaje dyrektor urzędu morskiego właściwy terytorialnie dla rejonu pilotowego, w którym kandydat na pilota morskiego odbywał praktykę pilotową.

2. W przypadku pilotażu pełnomorskiego, dyplom pilota morskiego, uprawnienie pilotowe w pilotażu pełnomorskim oraz kartę identyfikacyjną pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim, wydaje Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni albo Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.

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

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

5. Wzór uprawnienia pilotowego określa załącznik nr 3 do rozporządzenia

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

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

§ 4. Osoba ubiegająca się o uzyskanie dyplomu pilota morskiego w podstawowych rejonach pilotowych powinna:

1) posiadać dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej;

2) złożyć do właściwego dyrektora urzędu morskiego pisemny wniosek o wydanie dyplomu oraz dołączyć do niego:

a) świadectwo zdrowia potwierdzające zdolność do wykonywania pracy na statkach morskich na stanowisku pilota morskiego, wydane 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), zwane dalej „świadectwem zdrowia”;

b) zaświadczenie o uzyskaniu pozytywnego wyniku testu sprawnościowego przeprowadzonego, zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku nr 6 do rozporządzenia, zwanego dalej „testem sprawnościowym”, wydane nie wcześniej niż 12 miesięcy przed złożeniem wniosku o uzyskanie dyplomu pilota morskiego;

c) zaświadczenie o zdany egzaminie kwalifikacyjnym na uzyskanie dyplomu pilota morskiego przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną, o której mowa w art. 77 ust. 1 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 i 60), zwanej dalej „ustawą”; przeprowadzonym nie wcześniej niż w okresie 12 miesięcy przed złożeniem wniosku o wydanie dyplomu pilota morskiego;

d) dokument potwierdzający posiadanie co najmniej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 3000 i powyżej w żegludze międzynarodowej,

e) zaświadczenie o odbyciu praktyki pilotowej, o której mowa w § 10 ust. 2, zrealizowanej nie wcześniej niż w okresie 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku o wydanie dyplomu pilota morskiego.

§ 5. Osoba ubiegająca się o uzyskanie dyplomu pilota morskiego w pozostałych rejonach pilotowych powinna:

1) posiadać:

- a) dyplom kapitana żeglugi przybrzeżnej albo
  - b) co najmniej dyplom starszego oficera pokładowego na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000;
- 2) złożyć do właściwego dyrektora urzędu morskiego pisemny wniosek o wydanie dyplomu oraz dołączyć do niego:
- a) dokumenty, o których mowa w § 4 pkt 2 lit. a – e,
  - b) dokument potwierdzający posiadanie 12–miesięcznej praktyki pływania na stanowisku zarządzania,
  - c) zaświadczenie o odbyciu praktyki pilotowej, o której mowa w § 10 ust. 2, zrealizowanej nie wcześniej niż w okresie 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku o wydanie dyplomu pilota morskiego.

§ 6. Osoba ubiegająca się o uzyskanie dyplomu pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim powinna:

- 1) posiadać dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej;
- 2) złożyć do właściwego dyrektora urzędu morskiego pisemny wniosek o wydanie dyplomu oraz dołączyć do niego:
  - a) dokumenty, o których mowa w § 4 pkt 2 lit. a – b ,
  - b) dokument potwierdzający 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,
  - c) zaświadczenie o zdany egzaminie kwalifikacyjnym na uzyskanie dyplomu pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną albo dyplom pilota morskiego;

§ 7. 1. Dyplomy pilota morskiego zachowują ważność przez okres 5 lat od daty zdania egzaminu.

2. Dyplom pilota morskiego oraz dyplom pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim podlegają odnowieniu na wniosek złożony do dyrektora urzędu morskiego wraz ze świadectwem zdrowia oraz odpowiednio zaświadczeniem o zdany egzaminie na odnowienie dyplomu pilota morskiego lub dyplomu pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.

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

4. W przypadku dwukrotnego uzyskania negatywnego wyniku egzaminu, o którym mowa w ust. 1, konieczne jest zdanie części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, o którym mowa w § 4 pkt 2 lit. c. lub §6 pkt 2 lit. c.

5. Datę ważności odnawianych dyplomów pilota morskiego ustala się:

- 1) na okres 5 lat od daty wydania dyplomu, z zastrzeżeniem pkt 2 – w przypadku złożenia wniosku w trakcie ważności dyplomu;
- 2) na okres 5 lat od daty utraty ważności odnawianego dyplomu – w przypadku złożenia wniosku w okresie do 6 miesięcy przed datą upływu ważności dyplomu;
- 3) na okres 5 lat od daty utraty ważności odnawianego dyplomu – w przypadku złożenia wniosku w okresie do 6 miesięcy po upływie ważności dyplomu.

6. Jeżeli posiadacz dyplomu nie spełnia warunków do jego odnowienia albo wnioski o odnowienie dyplomu nie zostały złożone w terminie określonym w ust. 5 pkt 3, dyplom pilota morskiego nie podlega odnowieniu. W takim przypadku dyplom pilota morskiego może zostać ponownie wydany po spełnieniu wszystkich warunków do jego uzyskania.

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

- 1) w pilotażu morskim w podstawowych rejonach pilotowych:
  - a) na statki morskie o długości całkowitej do 130 m – posiadanie dyplomu pilota morskiego uzyskanego zgodnie z § 4,
  - b) na statki morskie o długości całkowitej do 170 m – spełnienie warunków, o których mowa w lit. a, oraz złożenie zaświadczenia o pilotowaniu 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 morskie o długości całkowitej do 200 m – spełnienie warunków, o których mowa w lit. b, oraz złożenie zaświadczenia o pilotowaniu 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, oraz złożenie zaświadczenia o pilotowaniu dodatkowo co najmniej 15 statków o długości całkowitej w zakresie 170 m – 200 m w okresie co

najmniej 12 miesięcy i złożenie świadectwa przeszkolenia w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych,

- e) na zbiornikowce LNG – złożenie kopii odpowiedniego ze względu na długość statku uprawnienia pilotowego, o którym mowa w lit. a – c, posiadanego przez okres co najmniej 3 lat i zaświadczenie o odbyciu praktyki pilotowej na co najmniej 3 zbiornikowcach LNG, a w przypadku zbiornikowców LNG o długości całkowitej powyżej 200 m – złożenie kopii uprawnienia pilotowego, o którym mowa w lit. d, posiadanego przez okres co najmniej 2 lat, , wykazanie praktyki w pilotowaniu co najmniej 10 statków o długości powyżej 200 m i zaświadczenie o odbyciu 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 § 5;
- 3) w pilotażu pełnomorskim:
  - a) posiadanie dyplomu pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim, uzyskanego zgodnie z § 6,
  - b) posiadanie świadectwa przeszkolenia w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych,
  - c) złożenie zaświadczenia o pilotowaniu co najmniej 3 statków w pilotażu pełnomorskim pod nadzorem pilotów morskich uprawnionych do pilotażu pełnomorskiego.

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

- 1) zaświadczeniem o pilotowaniu:
  - a) co najmniej 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 § 8 pkt 1 lit. e, w okresie ważności uprawnienia,
  - b) co najmniej 10 statków w pilotażu morskim w pozostałych rejonach pilotowych w okresie ważności uprawnienia,
  - c) co najmniej 2 statków w pilotażu pełnomorskim w okresie ważności uprawnienia;
- 2) świadectwem zdrowia;

3) zaświadczeniem potwierdzającym uzyskanie pozytywnego wyniku testu sprawnościowego, uzyskanym nie wcześniej niż 12 miesięcy przed złożeniem wniosku o odnowienie uprawnienia pilotowego.

2. W przypadku zmiany zakresu uprawnienia i wydania nowego uprawnienia, okres do spełnienia warunków wymaganych do jego odnowienia określonych w ust. 1 pkt 1 lit. a liczony jest z uwzględnieniem ważności poprzedniego uprawnienia.

§ 10. 1. Zaświadczenie o uzyskaniu pozytywnego wyniku testu sprawnościowego przeprowadzonego na wniosek kandydata w obecności przedstawiciela dyrektora urzędu morskiego, na pilota morskiego wystawia morska jednostka edukacyjna, które posiada uznanie, zgodnie z art. 76 ust. 4 ustawy w zakresie przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych.

2. Zaświadczenie o odbyciu praktyki pilotowej wystawia szef stacji pilotowej właściwej dla rejonu pilotowego, w którym kandydat na pilota morskiego odbywał praktykę pod nadzorem pilota.

3. Zaświadczenie o pilotowaniu wystawia szef stacji pilotowej właściwej dla rejonu pilotowego, w którym pilot morski pilotował statki.

4. W przypadku pilotażu pełnomorskiego, zaświadczenie o odbyciu praktyki pilotowej albo zaświadczenie o pilotowaniu wystawia szef stacji pilotowej właściwej dla portu wyjścia lub przeznaczenia pilotowanego statku.

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

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

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

### Rozdział 3

#### **Wymagania egzaminacyjne dla uzyskania i odnowienia dyplomu pilota, uzyskania zwolnienia z pilotażu obowiązkowego oraz programy szkoleń pilotów morskich, kandydatów na pilotów morskich i praktyk pilotowych**

§ 11. 1. Wymagania egzaminacyjne dla uzyskania dyplomu pilota morskiego określa załącznik nr 10 do rozporządzenia.

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

3. Przed przystąpieniem do egzaminu na uzyskanie dyplomu pilota morskiego wymagane jest ukończenie szkolenia obejmującego: szkolenie teoretyczne, szkolenie na symulatorze i praktykę pilotową, zgodnie z programem szkolenia dla kandydatów na pilotów morskich, określonym w załączniku nr 12 do rozporządzenia, potwierdzone zaświadczeniem o ukończeniu szkolenia.

4. Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia wystawia stacja pilotowa lub ośrodek szkolenia pilotów morskich, uznane w zakresie szkolenia pilotów morskich, gdzie kandydat na pilota morskiego odbywał szkolenie.

5. Wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia określa załącznik nr 13 do rozporządzenia.

§ 12. 1. Wymagania egzaminacyjne dla odnowienia dyplomu pilota morskiego określa załącznik nr 14 do rozporządzenia.

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

3. Przed przystąpieniem do egzaminu na odnowienie dyplomu pilota morskiego wymagane jest ukończenie szkolenia na symulatorze zgodnie z programem szkolenia dla pilotów morskich, określonym w załączniku nr 16 do rozporządzenia, nie wcześniej niż 12 miesięcy przed datą planowanego egzaminu na odnowienie dyplomu pilota morskiego, potwierdzone zaświadczeniem o ukończeniu szkolenia na symulatorze.

4. Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia na symulatorze wystawia stacja pilotowa lub ośrodek szkolenia pilotów morskich, uznane w zakresie szkolenia pilotów morskich, gdzie pilot morski odbywał szkolenie.

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

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

## Rozdział 4

### **Warunki i tryb naboru kandydatów na szkolenia na pilotów morskich i praktyki pilotowe**

§ 14. 1. Warunkiem rozpoczęcia naboru kandydatów na szkolenia na pilotów morskich i praktyki pilotowe jest ogłoszenie przez właściwego terytorialnie dla danego rejonu pilotowego



dyrektora urzędu morskiego w drodze obwieszczenia zamieszczonego w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej tego urzędu, zawierające:

- 1) wymagania wobec kandydatów;
- 2) sposób i miejsce składania wniosków o przyjęcie na szkolenie;
- 3) termin składania wniosków o przyjęcie na szkolenie, nie krótszy niż 2 miesiące;
- 4) wymagane dokumenty;
- 5) liczbę miejsc;
- 6) termin (przedział czasowy) przeprowadzania rozmowy kwalifikacyjnej.

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

2. W skład zespołu do spraw naboru kandydatów na szkolenia na pilotów morskich i praktyki pilotowe:

- 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) szefa stacji pilotowej właściwej ze względu na rejon pilotowy, którego nabór dotyczy albo pilot morski wyznaczony przez tego szefa stacji pilotowej.

3. Zadaniem zespołów do spraw naboru, o których mowa w ust. 2, jest zorganizowanie i przeprowadzenie naboru, a w szczególności:

- 1) weryfikacja wniosków kandydatów oraz sporządzenie listy kandydatów spełniających warunki, o których mowa w § 16 ust. 1, w terminie 14 dni od dnia upływu terminu na składanie wniosków;
- 2) przeprowadzenie rozmowy kwalifikacyjnej, o której mowa w § 16 ust. 2, w terminie nie dłuższym niż 60 dni od dnia upływu terminu na składanie wniosków o przyjęcie na szkolenie;
- 3) przyznanie kandydatom punktów zgodnie z tabelą punktów przyznawanych kandydatom na szkolenia na pilotów morskich i praktyki pilotowe, określoną w załączniku nr 19 do rozporządzenia;
- 4) przekazanie właściwemu terytorialnie dyrektorowi urzędu morskiego listy kandydatów z liczbą uzyskanych przez nich punktów.

5. W przypadku uzyskania jednakowej liczby punktów o wyborze kandydata decyduje wynik rozmowy kwalifikacyjnej.

§ 16. 1. Kandydat powinien:

- 1) posiadać dyplom na poziomie zarządzania w dziale pokładowym i odpowiednią praktykę pływania, określoną w § 4 pkt 2 lit. d,
- 2) posiadać znajomość języka angielskiego, udokumentowaną certyfikatem na poziomie co najmniej B1, zgodnie z § 5 pkt 2 lit. b;
- 3) posiadać świadectwo zdrowia potwierdzające zdolność do wykonywania pracy na statkach morskich na stanowisku pilota morskiego,

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

- 1) poddawany jest ocenie, dokonywanej zgodnie z tabelą, o której mowa w § 15 ust. 3 pkt 3, 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 administracje 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, przeprowadzonej przez zespół do spraw naboru, obejmującej przygotowane każdorazowo przez ten zespół zagadnienia ujęte w 7 zestawach pytań zatwierdzonych przez właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego oraz uwzględniającej omówienie doświadczenia kandydata w zakresie pływania w różnych rejonach oraz pływania w warunkach lodowych;
- 3) zalicza test sprawnościowy, przeprowadzany na koszt kandydata.

§ 17. 1. Wyniki naboru kandydatów podaje właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego w drodze obwieszczenia zamieszczonego w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej tego urzędu ogłaszając listę kandydatów, którzy złożyli wnioski o przyjęcie na szkolenie na pilotów morskich i praktyki pilotowe i uczestniczyli w rozmowie kwalifikacyjnej, o której mowa w § 16 ust. 2 pkt 2, wraz z liczbą uzyskanych przez nich punktów, w ciągu 7 dni od dnia zakończenia ostatniej rozmowy kwalifikacyjnej.

2. Na liście, o której mowa w ust. 1, wskazuje się nazwiska osób, które zostały przyjęte na szkolenie na pilotów i praktyki pilotowe, zgodnie z określonym w ogłoszeniu o naborze limitem miejsc.

## Rozdział 5

### **Warunki i tryb uznawania, odnawiania, zawieszania, cofania uznania oraz przeprowadzania audytów stacji pilotowych i ośrodków szkolenia pilotów morskich oraz wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry**

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

- 1) szkolenia są prowadzone:
  - a) przez kadrę 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 programem szkolenia dla kandydatów na pilotów morskich lub programem szkolenia dla pilotów morskich, określonym w rozporządzeniu,
  - d) w sposób, który zapewnia zrealizowanie praktyki pilotowej;
- 2) zaświadczenia o ukończeniu szkolenia wystawiane są po ukończeniu wymaganego szkolenia teoretycznego, szkolenia na symulatorze i zrealizowaniu wszystkich zagadnień wynikających z programu praktyki pilotowej, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 13 do rozporządzenia;
- 3) zaświadczenia o ukończeniu szkolenia na symulatorze wystawiane są po przeprowadzeniu szkolenia i uzyskaniu zaliczenia, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 17 do rozporządzenia;

4) 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 mogą zostać uznane jedynie w zakresie szkolenia na symulatorze dla pilotów morskich, jeżeli spełnią warunki określone w ust. 1 z wyłączeniem pkt 2.

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

§ 20. 1. Wniosek o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 19, 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 ważności uznania stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich składa się nie później niż 3 miesiące przed upływem terminu ważności istniejącego uznania.

§ 21. 1. Do wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 19, należy dołączyć:

- 1) regulamin funkcjonowania stacji pilotowej lub statut ośrodka szkolenia pilotów morskich;
- 2) akt o utworzeniu stacji pilotowej lub akt założycielski ośrodka szkolenia pilotów morskich;
- 3) zaświadczenie 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 morskich jej członków, oraz wskazanie poszczególnych zajęć prowadzonych przez tę kadrę;

- 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) wzory i rejestry wydawanych zaświadczeń o ukończeniu szkolenia i zaświadczeń o ukończeniu szkolenia na symulatorze;
- 10) opis warunków prowadzenia i zaliczania praktyki pilotowej.

2. Dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 1–9, należy dołączyć również w przypadku złożenia wniosku o przeprowadzenie audytu w celu uznania stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich w zakresie szkolenia na symulatorze dla pilotów morskich.

3. Wniosek wraz z załącznikami, o którym mowa w § 20–21, można składać w postaci papierowej lub elektronicznej.

4. Wniosek w postaci elektronicznej wraz z wszystkimi załącznikami w postaci kopii elektronicznych powinien być uwierzytelniony przez szefa stacji pilotowej lub kierownika ośrodka szkolenia pilotów przy wykorzystaniu kwalifikowanego podpisu elektronicznego.

5. Do wniosku w postaci papierowej można dołączać załączniki zapisane na elektronicznym nośniku danych.

§ 22. Po otrzymaniu kompletnego wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 19, 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.

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

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

§ 24. Audytowi przeprowadzanemu w stacji pilotowej lub ośrodku szkolenia pilotów morskich podlega:

- 1) organizacja i realizacja procesu szkolenia;
- 2) dokumentacja prowadzonego lub planowanego szkolenia i rejestr wydanych zaświadczeń;

- 3) zgodność kwalifikacji kadry stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich, w tym kwalifikacji morskich, z minimalnymi wymaganiami dotyczącymi prowadzenia poszczególnych zajęć.

§ 25. 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 pilotową lub ośrodek szkolenia pilotów morskich ze stanem faktycznym;
- 3) weryfikuje działania podjęte w związku z wykonaniem zaleceń wynikających z kart niezgodności, o których mowa w § 26 ust. 4.

§ 26. 1. Zespół audytujący, po przeprowadzeniu czynności audytowych, o których mowa w § 25 pkt 2, sporządza sprawozdanie w postaci papierowej w dwóch egzemplarzach.

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

3. Audytor wiodący wnioskuje do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o udzielenie albo nieudzielenie uznania, odnowienie uznania, zawieszenie uznania albo cofnięcie uznania, w zależności od wyników audytu.

4. W przypadku stwierdzenia niezgodności lub niezgodności dużej, audytor wiodący sporządza dodatkowo w dwóch egzemplarzach karty niezgodności, odrębnie dla niezgodności albo niezgodności dużej, określając w nich szczegóły niezgodności oraz termin przekazania informacji o podjętych działaniach korygujących, z których po jednym egzemplarzu przekazuje szefowi stacji pilotowej lub kierownikowi ośrodka szkolenia pilotów morskich wraz ze sprawozdaniem, o którym mowa w ust. 1.

5. W przypadku wystawienia kart niezgodności, audytor wiodący dopiero po zamknięciu ostatniej karty niezgodności, przekazuje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, wraz z zamkniętymi kartami niezgodności oraz odpowiednim wnioskiem o udzielenie uznania lub odnowienie uznania.

6. W przypadku stwierdzenia niezgodności dużej audytor wiodący przekazuje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, wraz z kopią niezamkniętej karty niezgodności dużej oraz wnioskiem o zawieszenie uznania.

§ 27. 1. Szef stacji pilotowej lub kierownik ośrodka szkolenia pilotów morskich informuje na piśmie audytora wiodącego w terminie, o którym mowa w § 26 ust. 4, 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 przez działań korygujących, zamyka wystawione karty, dokonując stosownej adnotacji na tych kartach, oraz informuje szefa stacji pilotowej lub kierownika ośrodka szkolenia pilotów morskich o zamknięciu poszczególnych kart.

3. Audytor wiodący, po zaakceptowaniu i zamknięciu ostatniej karty niezgodności dużej, przekazuje do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej zamknięte karty niezgodności dużej wraz z informacją o zrealizowaniu przez stację pilotową lub ośrodek szkolenia pilotów morskich zaleceń wynikających z wystawionych kart niezgodności dużej oraz wniosek o uchylenie wydanej wcześniej decyzji o zawieszeniu uznania, jeżeli zamknięcie ostatniej karty niezgodności dużej nastąpiło przed upływem terminu ważności decyzji o zawieszeniu uznania.

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 § 26 ust. 4.

5. Po zamknięciu kart niezgodności audytor wiodący przekazuje je ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.

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

§ 29.1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, na wniosek audytora wiodącego po przeprowadzonym audycie, wydaje certyfikat uznania w przypadku uznania lub odnowienia uznania stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, na wniosek audytora wiodącego po przeprowadzonym audycie, wydaje decyzję o zawieszeniu albo cofnięciu uznania stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich.

3. Wzór certyfikatu uznania określa załącznik nr 23 do rozporządzenia.

## Rozdział 6

### **Sposób sprawowania nadzoru nad pilotażem przez dyrektora urzędu morskiego oraz zakres danych umieszczanych na liście pilotów morskich**

§ 30. 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 kandydatów na szkolenia na pilotów morskich i praktyki pilotowe
- 5) kontroluje ważność dokumentów kwalifikacyjnych pilotów, ich uprawnień pilotowych, świadectw zdrowia z tytułu wykonywania usług pilotowych przez pilotów morskich;
- 6) zgłasza wniosek do izby morskiej o orzeczenie o winie pilota morskiego, w przypadku podejrzenia, że przyczynił się on do wypadku morskiego;
- 7) stosuje wobec pilotów morskich sankcje karne za naruszenie przez nich zasad bezpieczeństwa w trakcie świadczenia usług pilotowych.

§ 31. 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:

- 1) ocenę przestrzegania postanowień regulaminu funkcjonowania stacji pilotowej, w szczególności:
  - a) organizacji pracy stacji pilotowej, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy, oraz czasu pracy pilotów morskich, ich wyposażenia,
  - b) spełniania przez szefa stacji pilotowej wymagań,
  - c) zakresu obowiązków szefa stacji pilotowej,
  - d) zakresu obowiązków pilota morskiego,



- e) nadzorowania praktyk pilotowych;
  - 2) ocenę spełnienia i przestrzegania wymagań funkcjonowania stacji pilotowej określonych w akcie o utworzeniu stacji pilotowej;
  - 3) ocenę 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.

§ 32. 1. Zakres danych umieszczanych na liście pilotów obejmuje:

- 1) imię i nazwisko pilota morskiego;
- 2) datę wpisania pilota morskiego na listę pilotów;
- 3) numer dyplomu i datę ważności dyplomu pilota morskiego oraz wskazanie organu, który wydał dyplom;
- 4) posiadane przez pilota morskiego uprawnienia pilotowe i ewentualne ich ograniczenia;
- 5) informacje dotyczące zawieszenia posiadanych przez pilota morskiego uprawnień, w tym jego przyczynę, podstawę prawną i okres, na jaki uprawnienia pilota morskiego zostały zawieszane;
- 6) informację o skreśleniu pilota morskiego z listy pilotów, ze wskazaniem daty i podstawy skreślenia.

2. W przypadku skreślenia pilota morskiego z listy pilotów informacje, o których mowa w ust. 1, mogą zostać usunięte nie wcześniej niż po upływie 24 miesięcy od dnia skreślenia go z listy.

## Rozdział 7

### **Przepisy przejściowe, dostosowujące i końcowe**

§ 33. 1. Dyplomy pilota morskiego oraz uprawnienia pilotowe wydane 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 na czas, na jaki zostały wydane.

§ 34. 1. Dyplom pilota morskiego lub uprawnienie pilotowe, o którym mowa w § 33, podlega wymianie odpowiednio na dyplom pilota morskiego lub uprawnienie pilotowe, określone w rozporządzeniu, na wniosek pilota morskiego.

2. Dyplomy pilota morskiego wraz z uprawnieniem w pilotażu pełnomorskim może zostać wymieniony na dyplom pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim wraz z uprawnieniem pilotowym w pilotażu pełnomorskim.

3. W przypadku złożenia wniosku o odnowienie lub wymianę dyplomu pilota morskiego, o którym mowa w § 33, uprawnienie pilotowe podlega wymianie.

4. Dyplom pilota morskiego, dyplom pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim lub uprawnienie pilotowe wydane na skutek wymiany zachowuje ważność do upływu daty ważności określonej w wymienianym odpowiednio dyplomie pilota morskiego lub uprawnieniu pilotowym.

5. Dyplom pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim lub uprawnienie w pilotażu pełnomorskim wydane na podstawie dotychczasowych przepisów może zostać odnowiony poprzez 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 dodatkowych wymagań.

§ 35. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. <sup>2)</sup>

**MINISTER GOSPODARKI  
MORSKIEJ I ŻEGLUGI  
ŚRÓDLĄDOWEJ**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie pilotażu morskiego stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 107b ust. 6 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281 i 1948, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”. Zgodnie z tym upoważnieniem, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe wymagania kwalifikacyjne pilota morskiego, warunki wymagane do uzyskania szczególnych uprawnień pilotowych, warunki wymagane do uzyskania i odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych i dokumentów potwierdzających szczególne uprawnienia pilotowe oraz wzory tych dokumentów, wymagania egzaminacyjne dla uzyskania oraz odnowienia dokumentu stwierdzającego uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego, wymagania egzaminacyjne dla uzyskania zwolnienia z pilotażu obowiązkowego, programy szkoleń pilotów morskich, kandydatów na pilotów morskich i praktyk pilotowych, warunki i tryb naboru na szkolenia na pilotów morskich i praktyki pilotowe, warunki i tryb uznawania, odnawiania, zawieszania, cofania uznania oraz przeprowadzania audytów stacji pilotowych i ośrodków szkolenia pilotów morskich oraz wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry, sposób sprawowania nadzoru nad pilotażem przez dyrektora urzędu morskiego, w tym zakres danych umieszczanych na liście pilotów, mając na względzie konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na obszarze portów morskich, morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego oraz potrzebę zapewnienia prawidłowej realizacji usług pilotowych. Upoważnienie ustawowe w powyższym brzmieniu zostało wprowadzone ustawą z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim i niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1320), która weszła w życie w dniu 8 grudnia 2015 r.

Dotychczas kwestie związane z pilotażem morskim uregulowane były w następujących rozporządzeniach: rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 listopada 2013 r. w sprawie sposobu sprawowania nadzoru nad pilotażem (Dz. U. poz. 1437), rozporządzeniu 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), rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 listopada 2013 r. w sprawie wymagań kwalifikacyjnych pilotów morskich (Dz. U. poz. 1552), rozporządzeniu 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), rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 4 marca 2015 r. w sprawie uznawania stacji pilotowych i ośrodków szkolenia pilotów (Dz. U. poz. 419). Niniejszy projekt rozporządzenia zastępuje wyżej wymienione rozporządzenia.

Niniejszy projekt porządkuje kwestie związane z uzyskaniem lub odnowieniem dokumentów kwalifikacyjnych. Najistotniejsze zmiany w stosunku do dotychczas obowiązujących przepisów to przypisanie dyplomu pilota morskiego do konkretnego rejonu pilotowego i określenie w uprawnieniu pilotowym uprawnień związanych wyłącznie z długością lub rodzajem statku. Nowością jest wyodrębnienie uprawnienia pilotowego do manewrowania zbiornikowcami LNG. Konieczność wydania przepisów dotyczących wyżej wymienionych kwestii wynika z potrzeby zapewnienia pilotażu morskiego adekwatnego do warunków panujących w konkretnym rejonie pilotowym, w tym na akwenach stoczniowych, a także dostosowania przepisów prawa do rozwoju portów polskich i pojawiającej się możliwości wprowadzania do nich zbiornikowców LNG. Projekt przewiduje zmniejszenie wymagań w zakresie ubiegania się o uzyskania dyplomu pilota morskiego w odniesieniu do podstawowych rejonów pilotowych. Proponuje się zastąpić konieczność posiadania najwyższego dyplomu morskiego – dyplomu kapitana żeglugi wielkiej, dyplomem starszego oficera pokładowego na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej oraz doświadczeniem na poziomie zarządzania. Taka zmiana pozwoli na łatwiejszy dostęp do zawodu osobom posiadającym odpowiednią praktykę morską, na poziomie zarządzania na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej, ale bez konieczności posiadania dyplomu kapitana żeglugi wielkiej.

W niniejszym projekcie rozporządzenia uporządkowane zostały kwestie dotyczące odbywania praktyki pilotowej. Określono, że praktykę pilotową odbywają kandydaci na pilota morskiego, natomiast praktykę pilotów morskich, potrzebną do odnowienia uprawnień pilotowych, stanowi pilotowanie statków. W dotychczasowych przepisach rozróżnienie to nie było wystarczająco precyzyjne.

W załącznikach do niniejszego projektu wprowadzone zostały istotne zmiany dotyczące programów szkoleń. W dotychczas obowiązujących przepisach brak było określenia programu szkolenia dla pilotów morskich – został on wprowadzony w niniejszym projekcie. Ponadto programy szkoleń, zarówno dla kandydatów na pilotów morskich jak i dla pilotów morskich,

zostały uaktualnione i dostosowane do odpowiednich międzynarodowych oraz krajowych przepisów prawa.

Projekt przewiduje również możliwość zastąpienia części wymaganej praktyki pilotowej, praktyką ekwiwalentną określoną przez szefa pilotów. Takie rozwiązanie będzie mogło zostać zastosowane w przypadku kiedy na określonym w harmonogramie praktyk pilotowych nie wystąpią usługi pilotowe i kandydat na pilota nie będzie mógł zrealizować całości praktyk pilotowych. Praktyka ekwiwalentna nie będzie mogła przekroczyć 10 % całej wymaganej harmonogramem praktyki pilotowej.

Zmodyfikowano zagadnienia związane z naborem kandydatów na szkolenia na pilotów morskich i praktyki pilotowe w celu dostosowania poszczególnych wymagań do możliwości dyrektorów urzędów morskich. Ponadto urealniono listę punktową dotyczącą przyznawania kandydatom na szkolenia punktów w procesie naboru.

Zmianą wprowadzaną przez niniejszy projekt rozporządzenia jest również uregulowanie pilotażu morskiego w jednym akcie prawnym, a nie jak dotychczas w pięciu rozporządzeniach. Pozwala to na ujednoczenie terminologii, uporządkowanie przepisów i ułatwienie ich stosowania.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie wymaga zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji i uzgodnienia z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 598).

Załączniki do rozporządzenia  
Ministra Gospodarki Morskiej  
i Żeglugi Śródlądowej  
z dnia ..... 2017 r. (poz. ....)

**Załącznik nr 1**

**WZÓR**

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

**DYPLOM PILOTA MORSKIEGO**



RZECZPOSPOLITA POLSKA  
REPUBLIC OF POLAND

**DYPLOM  
PILOTA MORSKIEGO**

**SEA PILOT  
CERTIFICATE**

Wystawione zgodnie z rozporządzeniem  
Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej  
z dnia ..... w sprawie .....  
(Dz. U. poz. ...)

*Issued in accordance with  
Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of  
..... concerning ....  
(Journal of Law... pos....)*

Hologram  
Urzędu  
Morskiego

**Nr/No.** .....

Urząd Morski w ..... zaświadcza, że:  
*Maritime Office in ..... certifies that:*

.....  
Nazwisko/Surname

.....  
Imię/Name

.....  
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

posiada kwalifikacje potwierdzone zgodnie z § ... do pilotowania statków  
morskich w rejonie pilotowym<sup>\*)</sup>  
*has been qualified according to § ... to act as a pilot on seagoing ships within the  
area.*

.....  
<sup>\*)</sup> Ewentualne ograniczenia należy określić dla rejonu pilotowego

Certyfikat jest ważny tylko z odpowiednim uprawnieniem pilotowym.  
*This Certificate is valid only when presented with the pilot permission.*

.....  
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

.....  
miejsce na fotografię  
43 x 33 mm  
photo

.....  
Przyznany z dniem: .....  
Granted on:

.....  
Data ważności dyplomu: .....  
The validity of this certificate

.....  
pieczęć urzędowa  
official seal

.....  
Podpis posiadacza  
Holder's signature

.....  
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby  
Name and signature of duly authorized official

WZÓR

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

DYPLOM PILOTA MORSKIEGO W PILOTAŻU PEŁNOMORSKIM



RZECZPOSPOLITA POLSKA  
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM  
PILOTA MORSKIEGO  
W PILOTAŻU PEŁNOMORSKIM

**DEEP SEA PILOT  
CERTIFICATE**

Wystawione zgodnie z rozporządzeniem  
Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej  
z dnia ..... w sprawie .....  
(Dz. U. poz. ...)

*Issued in accordance with  
Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of  
..... concerning ....  
(Journal of Law... pos....)*

Hologram  
Urzędu  
Morskiego

Nr/No. ....

Urząd Morski w ..... zaświadcza, że:  
*Maritime Office in ..... certifies that:*

.....  
Nazwisko/Surname

.....  
Imię/Name

.....  
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

posiada kwalifikacje potwierdzone zgodnie z § 6 do pilotowania statków morskich  
w rejonie Morza Bałtyckiego.  
*has been qualified according to § 6 to act as a pilot on seagoing ships within the  
Baltic Sea area.*

.....  
.....  
Certyfikat jest ważny tylko z odpowiednim uprawnieniem pilotowym.  
*This Certificate is valid only when presented with the pilot permission.*

.....  
Miejsce i data wydania/Place and date of issue of this certificate

.....  
miejsce na fotografię  
43 x 33 mm  
photo

Przyznany z dniem: .....  
Granted on:

Data ważności dyplomu: .....  
The validity of this certificate

.....  
pieczęć urzędowa  
official seal

.....  
Podpis posiadacza  
Holder's signature

.....  
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby  
Name and signature of duly authorized official

WZÓR

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

UPRAWNIENIE PILOTOWE



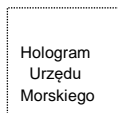
RZECZPOSPOLITA POLSKA  
REPUBLIC OF POLAND

UPRAWNIENIE PILOTOWE

**PILOT PERMISSION**

Wystawione zgodnie z rozporządzeniem  
Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej  
z dnia ..... w sprawie .....  
(Dz. U. poz. ....)

*Issued in accordance with  
Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of  
.....  
(Journal of Law... pos....)*



**Nr/No.** .....

Urząd Morski w ..... zaświadcza, że:  
*Maritime Office in ..... certifies that:*

.....  
Nazwisko/Surname Imię/Name

Posiadacz dyplomu pilota morskiego nr .....  
*The holder of Sea Pilot Certificate no.*

otrzymał uprawnienie do pilotowania statków morskich w  
rejonie pilotowym określonym w dyplomie .  
*has been granted permission to pilot seagoing ships within  
the area specified in the Pilot Certificate.*

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	

Miejsce i data wydania: .....  
*Place and date of issue*

Data ważności uprawnienia: .....  
*The validity of this permission*



.....  
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby  
*Name and signature of duly authorized official*



WZÓR

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

UPRAWNIENIE PILOTOWE W PILOTAŻU PEŁNOMORSKIM



RZECZPOSPOLITA POLSKA  
REPUBLIC OF POLAND

UPRAWNIENIE PILOTOWE  
W PILOTAŻU PEŁNOMORSKIM

**DEEP SEA  
PILOT PERMISSION**

Wystawione zgodnie z rozporządzeniem  
Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej  
z dnia ..... w sprawie .....  
(Dz. U. poz. ...)

*Issued in accordance with  
Regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of  
..... concerning .....  
(Journal of Law... pos....)*

Hologram  
Urzędu  
Morskiego

**Nr/No.** .....

Urząd Morski w ..... zaświadcza, że:  
*Maritime Office in ..... certifies that:*

.....  
Nazwisko/Surname

.....  
Imię/Name

Posiadacz dyplomu pilota morskiego nr .....  
*The holder of Sea Pilot Certificate no.*

otrzymał uprawnienie do pilotowania statków morskich w  
pilotażu na Morzu Bałtyckim.  
*has been granted permission to pilot seagoing ships within  
the Baltic Sea area.*

Miejsce i data wydania: .....  
*Place and date of issue*

Data ważności uprawnienia: .....  
*The validity of this permission*



pieczęć urzędowa  
official seal

.....  
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby  
*Name and signature of duly authorized official*

WZÓR

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

**Karta identyfikacyjna pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim**

<p>Hologram Urzędu Morskiego</p> <p></p> <p>RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND</p> <p><b>Karta identyfikacyjna pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim</b> <b>Deep Sea Pilot Identity Card</b> Nr/No. ....</p> <p>Urząd Morski w ..... Maritime Office in Data wydania: ..... Date of issue</p> <p></p> <p>..... Nazwisko i podpis upoważnionej osoby Name and signature of duly authorized official</p>	<p>..... Nazwisko/Surname                      Imię/Name</p> <p>..... Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth</p> <p>Miejsce na fotografię 43x33 photo</p> <p>..... Podpis posiadacza Holder's signature</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>Prosi się właściwe władze o udzielanie pomocy pilotowi przy wykonywaniu jego obowiązków służbowych. <i>The competent authorities are requested to assist the pilot in performing his/her duties.</i></p>
---	---

## Test sprawnościowy

### PLYWALNIA

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 pasie ratunkowym albo kamizelce asekuracyjnej dopuszczonych do użytku dla pilotów morskich; próbę należy wykonywać z zabezpieczeniem w czasie krótszym niż 20 minut.

NAZWA JEDNOSTKI

Wystawiono w ....., dnia .....

**Zaświadczenie nr .....**

**o uzyskaniu pozytywnego wyniku testu sprawnościowego**

**Zaświadcza się niniejszym,**

że .....  
*imię i nazwisko*

urodzony(a) ..... W .....  
*data* *miejsce*

**uzyskał pozytywny wynik testu sprawnościowego przeprowadzonego w dniu ....., zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia ..... r. w sprawie pilotażu morskiego (Dz. U. ....)**

.....  
Imię i nazwisko oraz podpis przedstawiciela urzędu morskiego  
obecnego przy przeprowadzaniu testu sprawnościowego

.....  
Imię i nazwisko oraz podpis osoby  
upoważnionej do wystawienia zaświadczenia

NAZWA STACJI PILOTOWEJ

Wystawiono w ....., dnia .....

**Zaświadczenie nr .....**  
**o odbyciu praktyki pilotowej**

**Zaświadcza się niniejszym,**

że .....  
*imię i nazwisko*

urodzony(a) ..... w .....  
*data* *miejsce*

**odbył praktykę pilotową w rejonie pilotowym ...../pilotażu pelnomorskim\***

**polegającą na uczestniczeniu w pilotowaniu ..... statków**

**od dnia ..... do dnia .....**

Zaświadczenie wydaje się na podstawie § 10 ust. 2 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia ..... w sprawie pilotażu morskiego (Dz. U. poz. ....).

Szef stacji pilotowej

.....  
Imię i nazwisko/podpis

\*niepotrzebne skreślić

NAZWA STACJI PILOTOWEJ

Załącznik nr 9

Wystawiono w ....., dnia .....

**Zaświadczenie nr .....**

**o pilotowaniu**

**Zaświadcza się niniejszym,**

**że .....**  
*imię i nazwisko*

**urodzony(a) ..... W .....**  
*data miejsce*

**pilotował w okresie od dnia..... do dnia .....**

**..... statków w rejonie pilotowym ...../pilotażu pełnomorskim\***

Zaświadczenie wydaje się na podstawie § 10 ust. 2 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia ..... w sprawie pilotażu morskiego (Dz. U. poz. ....).

Szef stacji pilotowej

.....  
Imię i nazwisko/podpis

\*niepotrzebne skreślić

**Załącznik nr 10**

**Wymagania egzaminacyjne dla uzyskania dyplomu pilota morskiego**

	Zagadnienia	Forma egzaminu
--	-------------	----------------

Przedmiot		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				
	Procedury bezpiecznego obsadzania statków				
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

Projekt z 02.03.2017 r.

Egzamin pisemny:

Przedmiot „Nawigacja w rejonie pilotowym”:

Kompleksowe zadanie na „ślepej” mapie nawigacyjnej 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 akwenie Morza Bałtyckiego				
	Prowadzenie statku na akwenie 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				
	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 pełnomorskiego				
	Akty prawa innych państw Morza Bałtyckiego oraz 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

Projekt z 02.03.2017 r.

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 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

### Program szkolenia kandydatów na pilotów morskich

#### Opis programów szkolenia dla kandydatów na pilotów morskich

Programy szkolenia dla kandydatów na pilotów morskich ukierunkowane są 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 lokalnych. 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, 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

L.p.	PRZEDMIOTY	FORMA SZKOLENIA			
		SZ	NW	S	PP
<b>1.</b>	<b>NAWIGACJA W REJONIE PILOTOWYM</b>				
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
<b>2.</b>	<b>BEZPIECZEŃSTWO NAWIGACJI W REJONIE PILOTOWYM</b>				
2.1.	Warunki żeglugi i ruch statków		x		x
2.2.	Służby monitorowania ruchu statków i wymiany informacji		x		x
<b>3.</b>	<b>MANEWROWANIE</b>				
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 i zejścia na/z statku i obiektów nietypowych		x		x
<b>4.</b>	<b>SYMULATOR</b>				
4.1.	Procedury awaryjne podczas pilotażu morskiego	x	x	x	
4.2.	Współpraca pilota z kapitanem i obsadą mostka - BRM		x	x	x
<b>5.</b>	<b>REGULACJE PRAWNE DOTYCZĄCE PILOTAŻU MORSKIEGO</b>				
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

<b>1. NAWIGACJA W REJONIE PILOTOWYM</b>	<b>SZ</b>	<b>NW</b>	<b>S</b>	<b>PP</b>
<b>1.1. Znajomość rejonu pilotowego</b>		<b>x</b>		<b>x</b>
<b>Znajomość redy i toru wodnego</b> 1. Ogólna charakterystyka rejonu pilotowego. 2. Redy i kotwiczowiska. 3. Systemy rozgraniczenia ruchu. 4. Tory podejściowe. 5. Tory wodne i kanały. 6. Mijanki. 7. Obrotnice. 8. Kotwiczowiska awaryjne. 9. Głębokości na torze wodnym i torach podejściowych: a) głębokości na kotwiczowiskach, 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.				
<b>Znajomość akwenu portowego i nabrzeży</b> 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.				

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

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

<p>8. Cumowanie i odcumowanie do wyznaczonych nabrzeży przy współpracy holowników.</p> <p>9. Współpraca z dysponentem nabrzeża, łodzią cumowniczą i cumownikami na nabrzeżu.</p> <p>10. Utrzymywanie łączności ze służbą VTS; raporty i meldunki.</p>				
---	--	--	--	--

### Wiedza

Znać: Topografię i batymetrię reddy, 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

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 i wyprowadzać statki z portu z holownikami oraz bez ich pomocy i asysty.

### Pomoce dydaktyczne

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

<b>2. BEZPIECZEŃSTWO NAWIGACJI W REJONIE PILOTOWYM</b>	<b>SZ</b>	<b>N W</b>	<b>S</b>	<b>PP</b>
<b>2.1. Warunki żeglugi i ruch statków</b>		<b>x</b>		<b>x</b>
<p>1. Informacje o portach – plany, informacje nawigacyjne, baseny i nabrzeża, kotwicowiska i inne.</p> <p>2. Przepisy portowe.</p> <p>3. Ograniczenia żeglugowe na akwenach portowych, torach wodnych, portach, torach podejściowych.</p> <p>4. Atlasy lub wykazy dopuszczalnych zanurzeń statków przy nabrzeżach i na poszczególnych odcinkach torów wodnych.</p> <p>5. Ostrzeżenia i komunikaty nawigacyjne.</p> <p>6. Informacje, komunikaty i polecenia kapitana portu.</p> <p>7. Ruch statków, jednostki w porcie.</p> <p>8. Prognoza pogody dla obszaru Bałtyku południowego i południowo wschodniego.</p>				

<p>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.</p>				
<p><b>2.2. Służby monitorowania ruchu statków i wymiany informacji</b></p>		x		x
<p><b>System nadzoru ruchu statków VTS Zatoka Gdańska</b></p>				
<p>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>				
<p><b>Kapitanat Portów Gdańsk, Kapitanat Portu Gdynia</b></p>				
<p>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>				
<p><b>Kapitanat Portów Kołobrzeg, Ustka i Darłowo</b></p>				
<p>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>				
<p><b>System Zarządzania i Kontroli Ruchu Statków (VTMS) na torze wodnym Świnoujście - Szczecin</b></p>				
<p>1. Składowe systemu VTMS:          a) system raportowania ruchu statków,          b) system obserwacji ruchu statków,          c) informacyjny system zarządzania ruchem statków,          d) system wspomagania nawigacyjnego,          e) system odbioru i rejestracji danych hydrometeorologicznych.          2. Zasady ruchu statków na torze wodnym i na akwenach portowych rejonu pilotowego.</p>				



<ol style="list-style-type: none"> <li>3. System meldunkowy obowiązujący na torze wodnym Świnoujście-Szczecin, rodzaje meldunków i raportów.</li> <li>4. Procedury łączności i nasłuchu.</li> <li>5. Serwis informacyjny o warunkach panujących na obszarze VTMS.</li> <li>6. Czasy transmisji komunikatów stałego serwisu informacyjnego.</li> <li>7. Uzyskiwanie informacji o statkach spodziewanych w rejonie pilotowym.</li> <li>8. Uzyskiwanie informacji hydrometeorologicznych dla rejonu pilotowego.</li> </ol> <p><b>Systemy monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Centralny System SafeSeaNet - punkt węzłowy systemu wymiany informacji morskiej zarządzany, nadzorowany i rozwijany przez Komisję Europejską oraz utrzymywany w działaniu przez EMSA.</li> <li>2. System SafeSeaNet Unii Europejskiej – europejski system wymiany informacji morskiej pomiędzy państwami członkowskimi.</li> <li>3. Krajowy system SafeSeaNet – system państwa członkowskiego utworzony na potrzeby wymiany informacji morskiej.</li> <li>4. Organizacja i sposób funkcjonowania Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a) infrastruktura techniczna                 <ul style="list-style-type: none"> <li>– podsystem monitorowania ruchu statków</li> <li>– podsystem przekazywania informacji                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• system kontrolno-informacyjny PHICS dla portów polskich</li> <li>• system wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi SWIBŻ,</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>b) Koordynator SafeSeaNet                 <ul style="list-style-type: none"> <li>– służba Koordynatora SafeSeaNet,</li> </ul> </li> <li>c) krajowi użytkownicy SafeSeaNet.</li> </ol> </li> <li>5. Prawo dostępu do Narodowego Systemu SafeSeaNet.</li> <li>6. Zakres zadań służby VTS, służby SAR oraz BHMW w ramach krajowego systemu SafeSeaNet.</li> <li>7. Obowiązki pilota morskiego wynikające z ustawy o bezpieczeństwie morskim i rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, zgłaszanie wypadku lub zdarzenia, które zagraża bezpieczeństwu morskemu lub sytuacji narażającej na zanieczyszczenie wód lub brzegu.</li> </ol>				
--	--	--	--	--

### Wiedza

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 co do przekazania informacji, zgłaszania wypadku lub zdarzenia zagrażającego bezpieczeństwu żeglugi.

### Umiejętności

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 przywołane w programie ; międzynarodowe, krajowe i lokalne przepisy i procedury dotyczące zagadnień bezpieczeństwa nawigacji; stanowisko do e-learningu.

<b>3. MANEWROWANIE</b>	<b>SZ</b>	<b>NW</b>	<b>S</b>	<b>PP</b>
<b>3.1. Systemy napędu i sterowania</b>		<b>x</b>		<b>x</b>
1. Rodzaje śrub napędowych. Napęd jedno i dwuśrubowy. Śruby prawo i lewoskrętne. 2. Sterowanie silnikiem głównym. Przesterowanie 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.				
<b>3.2. Hydrodynamika i teoria manewrowania*</b>		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
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 przegłębienia. 13. Zmiany zanurzenia wywołane przechylem bocznym. 14. Sterowność statku i czynniki ją determinujące: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) kształt kadłuba i powierzchnia steru,</li> <li>b) rodzaj napędu,</li> </ul>				

<ul style="list-style-type: none"> <li>c) stan załadowania,</li> <li>d) kąt i kierunek wychylenia steru,</li> <li>e) prędkość początkowa i jej zmiany.</li> </ul> <p>15. Pogorszenie sterowności statku na akwenie ograniczonym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) efekt brzegowy,</li> <li>b) efekt kanałowy, kryteria zachowania dostatecznej stateczności kursowej podczas żeglugi kanałem,</li> <li>c) pokonywanie zakrętów w kanałach,</li> <li>d) oddziaływania statek-statek podczas żeglugi w kanale i torach wodnych ograniczonych głębokością,</li> <li>e) manewr mijania, wyprzedzania i przemieszczania się względem jednostki zatrzymanej lub zacumowanej.</li> </ul> <p>16. Zależność pomiędzy długością statku, a średnicą jego cyrkulacji taktycznej.</p> <p>17. Standardy manewrowe i informacyjne. Ocena właściwości manewrowych statku na podstawie informacji i danych źródłowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) <i>Pilot Card</i>,</li> <li>b) <i>Wheelhouse Poster</i>,</li> <li>c) <i>Manoeuvring Booklet</i>.</li> </ul> <p>18. Charakterystyka właściwości manewrowych różnych typów statków w zależności od tonażu, wymiarów, rodzaju napędu i systemu sterowania.</p>				
<b>3.3. Wpływ wiatru i innych sił zewnętrznych na manewrowanie w żegludze pilotowej</b>		<b>x</b>		<b>x</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Siły i moment wiatru.</li> <li>2. Wpływ kierunku wiatru pozornego i położenia środka nawiewu na pogorszenie stateczności kursowej oraz zwrotności.</li> <li>3. Łączny wpływ falowania i wiatru na zwrotność.</li> <li>4. Oddziaływanie prądu na statek.</li> <li>5. Manewrowanie statkiem na akwenie ograniczonym w warunkach działającego prądu.</li> <li>6. Żegluga i manewry w kanałach i na rzekach w warunkach niejednorodnego prądu.</li> <li>7. Ocena dryfu statku i jego korekta.</li> <li>8. Oddziaływanie prądu i wiatru po redukcji prędkości do prędkości sterownej.</li> <li>9. Ocena czynników zewnętrznych oddziałujących na statek, a mających wpływ na planowanie i przebieg manewrów.</li> <li>10. Żegluga i manewry na złodzonych akwenach ograniczonych.</li> <li>11. Żegluga w konwojach lodowych, współpraca pilota z lodołamaczem.</li> <li>12. Manewry cumowania i odcumowania w warunkach złodzenia.</li> <li>13. Charakterystyka rejonu pilotowego ze względu na występujące ograniczenia i utrudnienia w manewrowaniu.</li> </ul>				
<b>3.4. Kotwiczenie i postój na kotwicy</b>		<b>x</b>		<b>x</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Czynniki determinujące siłę trzymania kotwicy. Dobór długości łańcucha kotwicznego i miejsca kotwiczenia.</li> <li>2. Manewry kotwiczenia w zależności od wielkości statku, jego stanu załadowania, dostępnej głębokości oraz przewidywanego promienia łukowania.</li> <li>3. Kotwiczenie i zejście z kotwicy w niesprzyjających warunkach hydrometeorologicznych.</li> <li>4. Równoczesne użycie dwóch kotwic.</li> </ul>				

5. Kotwiczenie zestawów holowniczych.				
<b>3.5. Kryteria i zasady samodzielnego cumowania i odcumowania</b>		<b>x</b>		<b>x</b>
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. 4. Obracanie statku na ograniczonym akwencie manewrowym z użyciem : a) jedynie napędu i steru, b) steru strumieniowego, c) kotwicy. 5. Łódź cumownicza - użycie i współpraca.				
<b>3.6. Manewry we współpracy z holownikami*</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
1. Holowniki – typy, ich możliwości i ograniczenia. 2. Dobór holowników gwarantujących bezpieczne wykonanie zaplanowanych manewrów; zapotrzebowanie na moc holowniczą. 3. Komunikacja pomiędzy pilotem morskim i holownikami – wydawanie komend i poleceń. 4. Podawanie holu i rzucanie holu: 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, 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: a) Voith-Schneider, pędniki azymutalne, pozycja i wielkość skeg`u, 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 więcej holowników. 10. Cumowanie do dalb; cumowanie do terminali paliwowych. 11. Cumowanie w skrajnych miejscach basenów portowych. 12. Wprowadzanie i wyprowadzanie statku na lub z doku suchego, pływającego oraz na podnośnik.				

<p>13. Manewry holowania, cumowania i odcumowania obiektów nietypowych takich jak: pontony, kadłuby, sekcje okrętowe, konstrukcje, doki, platformy wiertnicze i statki uszkodzone.</p> <p>14. Wprowadzanie na dok statków uszkodzonych i obiektów bez napędu.</p> <p>15. Manewrowanie z holownikami w trudnych warunkach hydrometeorologicznych oraz na obszarze zlodzonym.</p> <p>16. Współpraca holowników pełnomorskich z holownikami portowymi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) dobór długości holu holownika morskiego w trakcie manewrów portowych,</li> <li>b) podłączanie lub rozłączanie holu głównego na redzie oraz na wodach portowych,</li> <li>c) zasady użycia holu zapasowego na obiektach holowanych,</li> <li>d) komunikacja holowników portowych z morskim zestawem holowniczym,</li> <li>e) obsadzanie załogą bezzałogowych obiektów holowanych (pontony, barki),</li> <li>f) zwalnianie holowników morskich z asysty morskiego zestawu holowniczego – analiza zagrożeń.</li> </ul>				
<p><b>3.7. Procedury bezpiecznego wejścia i zejścia na/z statku i obiektów nietypowych</b></p>		x		x
<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Wybór odpowiedniego miejsca transferu: uwzględnianie wpływu wiatru i fali na bezpieczeństwo operacji przyjęcia i zdania pilota morskiego.</li> <li>2. Procedury i uwarunkowania lokalne.</li> <li>3. Komunikacja ze statkiem obsadzonym przez pilota morskiego.</li> <li>4. Wyznaczanie kursu podejściowego statku celem stworzenia osłony od falowania i wiatru dla jednostki pilotowej; dobór prędkości.</li> <li>5. Manewry jednostki pilotowej podczas przyjmowania i zdawania pilota morskiego: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) efekt oddziaływania wiatru i fali na jednostkę redukującą prędkość,</li> <li>b) zasady współdziałania statku i jednostki pilotowej.</li> </ul> </li> <li>6. Urządzenia do przyjmowania i zdawania pilota morskiego: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) wymagania Konwencji SOLAS,</li> <li>b) okólnik MSC/Circ.568/Rev.1,</li> <li>c) przepisy lokalne.</li> </ul> </li> <li>7. Zapewnienie bezpieczeństwa pilotowi morskiemu i obsadzie statku pilotowego. <ul style="list-style-type: none"> <li>a) zasady bezpieczeństwa obowiązujące pilotów morskich,</li> <li>b) ocena bezpieczeństwa urządzeń i środków przygotowanych na przyjęcie pilota morskiego,</li> <li>c) indywidualne środki ratunkowe pilota morskiego i obsady statku pilotowego,</li> <li>d) wyposażenie ratunkowe statku pilotowego,</li> <li>e) procedury podnoszenia człowieka z wody i procedury SAR.</li> </ul> </li> <li>8. Czynniki determinujące decyzję o podjęciu operacji przyjęcia lub zdania pilota morskiego.</li> </ul>				

\* 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.

**Wiedza**

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

Umieć: Optymalnie wykorzystać dany rodzaj napędu i sterowania dla bezpiecznego wykonania zaplanowanego manewru; oceniać właściwości manewrowe statku na podstawie pozyskanych informacji; manewrować statkiem na akwenie 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 przywołane w programie 3.

4. SYMULATOR	SZ	NW	S	PP
<b>4.1. Procedury awaryjne podczas pilotażu</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	
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 przy pomocy 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 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).				
<b>4.2. Współpraca pilota morskiego z kapitanem i obsadą mostka – BRM</b>		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wzajemne relacje pilot morski- kapitan.</li> <li>2. Uzgodnienia pomiędzy 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> <li>b) prędkości na poszczególnych odcinkach trasy,</li> <li>c) plan awaryjny.</li> </ol> </li> <li>3. Przekazanie przez pilota morskiego kapitanowi i obsadzie mostka ważnej informacji lokalnej: <ol 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> </ol> </li> <li>4. Przekazanie przez kapitana wszelkiej niezbędnej pilotowi informacji dotyczącej statku i ładunku: <ol 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> </ol> </li> <li>5. Uzgodnienie zasad wspomagania pilota morskiego przez obsadę mostka i załogę. <ol 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> </ol> </li> <li>6. Zasada bieżącego informowania kapitana lub obsady mostka o podejmowanych przez pilota morskiego działaniach i istotnych manewrach.</li> <li>7. Ocena stopnia wsparcia pilota morskiego ze strony kapitana i obsady mostka <ol 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> </ol> </li> </ol>				

### Wiedza

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

Umieć: Bezpiecznie manewrować w sytuacjach ekstremalnych i awaryjnych, normalnie nie spotykanych 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 określone są w załączniku nr 20 do rozporządzenia.

<b>5. REGULACJE PRAWNE DOTYCZĄCE PILOTAŻU</b>	<b>SZ</b>	<b>NW</b>	<b>S</b>	<b>PP</b>
<b>5.1. Akty polskiego prawa morskiego, w tym akty prawa miejscowego</b>		<b>x</b>		<b>x</b>
<p><b>Ustawy:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ustawa z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068, z późn. zm.).</li> <li>2. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. poz. 281, z późn. zm.).</li> <li>3. Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2013 r. poz. 2145, z późn. zm.).</li> <li>4. Ustawa z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. z 2016 r. poz. 49).</li> <li>5. Ustawa z dnia 18 września 2001 r. - kodeks morski (Dz. U. z 2016 r. poz. 66)</li> <li>6. Ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1569)</li> <li>7. Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2015 r. poz. 434, z późn. zm.).</li> </ol> <p><b>Akty wykonawcze:</b> do ustawy o bezpieczeństwie morskim dotyczące pilotażu, oznakowania nawigacyjnego, ratownictwa morskiego oraz bezpiecznego uprawiania żeglugi.</p> <p><b>Akty prawa miejscowego:</b> zarządzenia dyrektorów urzędów morskich właściwych dla rejonu pilotowego, dotyczące porządku portowo-żeglugowego.</p>				
<b>5.2. Aspekty prawne pilotażu morskiego</b>	<b>x</b>	<b>x</b>		<b>x</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Prawa i obowiązki pilota morskiego w świetle wymagań prawnych: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) zadania pilota morskiego w zakresie doradztwa nawigacyjnego,</li> <li>b) obowiązek wypełniania wymagań prawnych.</li> </ol> </li> <li>2. Procedury postępowania awaryjnego.</li> <li>3. Odpowiedzialność prawna pilota morskiego.</li> <li>4. Współpraca pilota morskiego z kapitanem i załogą statku, charakterystyka problemów na podstawie doświadczeń z wykonywanych usług pilotowych.</li> <li>5. Wytyczne w zakresie kształcenia pilotów morskich.</li> </ol>				
<b>5.3. Akty prawa międzynarodowego i inne dokumenty</b>		<b>x</b>		<b>x</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>IMO RESOLUTION A.960 (23), Recommendations On Training And Certification And Operational Procedures for Maritime Pilots other than Deep-Sea Pilots.</i></li> <li>2. <i>European Maritime Pilot's Association Education Training and Certification Standard for Maritime Pilots, EMPA 2005.</i></li> <li>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></li> </ol>				



4. <i>IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP), NAV 46/INF.4, 4 April 2000.</i>				
---	--	--	--	--

### **Wiedza**

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**

Umieć: Prawidłowo interpretować i stosować przepisy prawa lokalnego, 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 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 swoją wiedzę i zdobywając umiejętności praktyczne. Program uwzględnia wymagania określone w rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej A.960 „Wytoczne 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 realizowany jest w oparciu o cztery powiązane ze sobą dokumenty: Kompetencje, Lista kontrolna, Harmonogram, Zestawienie wykonanych praktyk.

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 określona jest 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, 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, może wyłączyć ten punkt programu, który nie dotyczy określonego rejonu pilotowego (np. manewrów wprowadzenia albo wyprowadzenia statku na albo z doku pływającego) lub gdy wystąpią zmiany w infrastrukturze portowej (np. wycofanie nabrzeża z eksploatacji) lub w częstości 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 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 wskazanym przez szefa pilotów danego rejonu pilotowego. Taka praktyka ekwiwalentna nie może przekroczyć 10 % całej wymaganej harmonogramem praktyki pilotowej. Kandydat na pilota morskiego obowiązany jest na bieżąco dokonywać wpisów zarówno w części dotyczącej kompetencji, jak i harmonogramu.

## Część I - Kompetencje

<b>KOMPETENCJE</b>		
<b>Kandydat wykazuje:</b>	Data	Podpis*
<b>1. Planowanie przejścia w obszarze pilotażu</b>		
<b>Umiejętność przygotowania standardowych planów pilotażu morskiego z możliwością ich adaptacji dla zróżnicowanych akwenów, warunków i sytuacji nawigacyjnych.</b>		
<b>Umiejętność gromadzenia do planu podróży informacji z właściwych źródeł i dokumentów.</b> Uwzględnia charakterystykę statku, przewidywany ruch statków w obszarze pilotażu , przewidywane warunki hydrometeorologiczne.		
<b>Umiejętność wyznaczania bezpiecznego kąta drogi nad dnem uwzględniającego potencjalne niebezpieczeństwa nawigacyjne.</b> Na każdym odcinku planowanej trasy wskazane są dokładne informacje o kursach, stosownie do warunków i sytuacji nawigacyjnej.		
<b>Umiejętność identyfikowania i wykorzystania stałych obiektów oznakowania nawigacyjnego w rejonie pilotowym, w tym umiejętność określania pozycji statku metodami terestrycznymi.</b>		
<b>Umiejętność identyfikacji i wykorzystania obiektów radarowych w rejonie pilotowym dla określania i kontroli pozycji statku, w tym wykorzystanie techniki <i>parallel indexing</i>.</b>		
<b>Umiejętność prawidłowego dokumentowania planu przejścia w rejonie pilotowym.</b> Dostosowany do charakterystyki statku i warunków nawigacyjnych pisemny lub elektroniczny zapis planu przejścia 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.		

<p align="center"><b>2. Pilotaż na wodach otwartych, torach wodnych, w kanałach i na rzekach</b></p>		
<p><b>Umiejętność prowadzenia statku w warunkach:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> normalnych,</li> <li><input type="checkbox"/> silnego wiatru,</li> <li><input type="checkbox"/> ograniczonej widzialności,</li> <li><input type="checkbox"/> niskiego/ wysokiego stanu wody, silnych prądów.</li> </ul> <p>Wykorzystując plan przejścia, informacje bezpieczeństwa, system oznakowania nawigacyjnego oraz elektroniczne urządzenia nawigacyjne.</p>		
<p><b>Umiejętność oceny charakterystyki statku.</b></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"> <li>– diagram manewrowy i charakterystykę statku,</li> <li>– 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>,</li> <li>– komunikację radiową.</li> </ul> <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><b>Umiejętność oceny warunków nawigacyjnych.</b></p> <p>1) Zna i weryfikuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– aktualność map i wydawnictw nawigacyjnych dla rejonu pilotowego,</li> <li>– aktualność ostrzeżeń nawigacyjnych,</li> <li>– aktualność komunikatów pogodowych, w tym informacji o stanie wód w rejonie pilotowym,</li> <li>– dokładność i wiarygodność urządzeń nawigacyjnych (optycznych i elektronicznych),</li> <li>– informacje o ruchu innych jednostek.</li> </ul> <p>2) Ma wiedzę i potrafi odpowiednio dostosować plan przejścia do aktualnych warunków nawigacyjnych.</p>		
<p><b>Umiejętność określania pozycji statku z wykorzystaniem metod terestrycznych i nawigacji elektronicznej:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– w drodze,</li> <li>– podczas zmiany kursu.</li> </ul> <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><b>Umiejętność opracowania strategii nawigacyjnych.</b></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, by zachować bezpieczną rezerwę wody pod stępką.</p> <p>4) Wykazuje dużą rozważę w podejmowaniu decyzji przy ekstremalnych warunkach pogodowych.</p> <p>5) Wykazuje znajomość i umiejętność prowadzenia statku zgodnie z przepisami COLREG.</p>		
<p><b>Umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa nawigacji</b> 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) Rozumie wzajemne oddziaływanie 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 wymagane jest 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><b>Umiejętność przewidywania ruchu statku.</b></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><b>Umiejętność przewidywania zachowania się statku na wodach płytkich i ograniczonych.</b></p> <p>1) 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) Rozumie i przewiduje wystąpienie efektów kanałowych.</p>		
<p><b>Umiejętność zakotwiczenia statku.</b></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><b>3. Manewry portowe</b></p>		

<p><b>Umiejętność przeprowadzenia manewrów cumowania statku</b> w warunkach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> normalnych,</li> <li><input type="checkbox"/> silnego wiatru,</li> <li><input type="checkbox"/> ograniczonej widzialności,</li> <li><input type="checkbox"/> niskiego/ wysokiego stanu wody, silnych prądów.</li> </ul>		
<p><b>Umiejętność planowania manewrów.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Posiada wiedzę i umiejętność właściwej oceny charakterystyki manewrowej statku.</li> <li>2) Wykazuje znajomość akwenów portowych, nabrzeży, szerokości kanałów, parametrów obrotnic i zakrętów oraz infrastruktury portowej i usług.</li> <li>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.</li> <li>4) Potrafi ocenić aktualne warunki na akwenu manewrowym.</li> <li>5) Rozumie ograniczenia i dokładności wskazań urządzeń nawigacyjnych oraz potrafi ocenić i uwzględnić ich błędy.</li> <li>6) Posiada wiedzę i uwzględnia: <ul style="list-style-type: none"> <li>– głębokości wód portowych, limity zanurzeń przy nabrzeżach, zalecany zapas wody pod stępką oraz ograniczenia wysokości nadwodnej statków;</li> <li>– rodzaj dna na akwenu manewrowym, podwodne niebezpieczeństwa, miejsca występowania podwodnych rurowciągów i kabli, umocnień dna i wynikające z tego ograniczenia;</li> <li>– aktualne warunki hydrometeorologiczne;</li> <li>– informację o sprawności technicznej statkowych urządzeń pokładowych, w tym dziobowego/rufowego steru strumieniowego;</li> <li>– obecność innych statków na akwenu manewrowym;</li> <li>– informacje z VTS lub od innych statków.</li> </ul> </li> </ol>		
<p><b>Umiejętność oceny zapotrzebowania na holownik/holowniki.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Zna sposoby wykorzystania różnych typów holowników dostępnych w porcie i ich ograniczenia.</li> <li>2) Uwzględnia wymagania przepisów portowych w kwestii użycia holowników.</li> <li>3) Uwzględnia warunki hydrometeorologiczne przy podejmowaniu decyzji o użyciu holowników.</li> <li>4) Uwzględnia parametry statku przy podejmowaniu decyzji o użyciu holowników.</li> <li>5) Potrafi dobrać miejsce rozpoczęcia/ zakończenia asysty holowników.</li> <li>6) Potrafi dobrać rodzaj i długość holu oraz sposób mocowania.</li> </ol>		
<p><b>Umiejętność rozpoczęcia ruchu statku i manewrów cumowania</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Wykazuje biegłość w planowaniu i przeprowadzaniu bezpiecznych procedur manewrowych, z uwzględnieniem typów statków, warunków nawigacyjnych, charakterystyki nabrzeży.</li> <li>2) Przestrzega przepisów portowych.</li> <li>3) Zna i stosuje zasady współpracy z obsadą mostka. Stosuje skuteczną komunikację i stosowne sygnały dźwiękowe.</li> <li>4) W przypadku użycia holowników prowadzi skuteczną łączność, zabezpiecza prawidłową współpracę i kontroluje prawidłowość wykonania instrukcji przez holowniki.</li> <li>5) Rozważa użycie kotwicy i steru strumieniowego, jeśli występuje.</li> <li>4) W przypadku wystąpienia trudności rozumie potrzebę wykonania manewrów alternatywnych i umie je zaplanować.</li> </ol>		
<b>4. Dokowanie</b>		
<p><b>Umiejętność przeprowadzenia manewrów dokowania.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Zna zasady, rozumie procedury i fazy dokowania statków o różnej konstrukcji kilowej.</li> <li>2) Rozumie zagrożenia związane z operacją dokowania.</li> </ol>		

<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 brygadziwą 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>		
<b>5. Pilotaż w lodach</b>		
<p><b>Umiejętność analizy ostrzeżeń nawigacyjnych, komunikatów lodowych.</b> Posiada wiedzę o sytuacji lodowej w rejonie pilotowym.</p>		
<p><b>Umiejętność rozpoznawania zagrożeń specyficznych dla rejonu pilotowego.</b></p> <p>1) Zna i rozumie komunikaty lodowe dla rejonu pilotowego, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lokalizację i czas obserwowanych formacji lodowych,</li> <li>- przyczyny i lokalizację zatorów lodowych,</li> <li>- odcinki lodu stałego, lodu dryfującego,</li> <li>- wpływ wiatru i temperatury na oblodzenie.</li> </ul> <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><b>Umiejętność analizy wpływu poszczególnych czynników na żeglugę w lodach.</b></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><b>Posiada wiedzę i wykazuje znajomość technik prowadzenia statku w lodach.</b></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><b>Umiejętność określenia strategii nawigacyjnych w lodach bez eskorty.</b></p> <p>1) Wybór kursu, dobór właściwej prędkości przy wejściu w akwen zlodzony.</p> <p>2) Umiejętność doboru prędkości, by zapewnić ciągłą kontrolę ruchu statku.</p> <p>3) Uwzględnianie ruchu innych jednostek, szacowanie czasu przejścia, uzgadnianie przejścia /mijania na niebezpiecznych odcinkach.</p>		
<b>6. Sytuacje zagrożenia i procedury awaryjne</b>		

<p><b>Umiejętność wykonania procedur awaryjnych.</b></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><b>Umiejętność zaplanowania manewrów awaryjnych/ratowniczych w sytuacji zagrożenia.</b></p> <p>1) Posiada wiedzę o zasadach i przepisach obowiązujących w rejonie pilotowym w zakresie sytuacji awaryjnych.</p> <p>2) Zna i rozumie możliwość wykorzystania standardowych manewrów i/lub procedur uzależniając działania od pozycji statku i rodzaju sytuacji awaryjnej.</p> <p>3) Decyzje dotyczące sytuacji awaryjnych oparte są o właściwą ocenę sytuacji i uwzględniają zasady zarządzania obsadą i zasobami mostka nawigacyjnego.</p> <p>4) Ma wiedzę i potrafi zidentyfikować sytuację zagrożenia w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wejścia na mieliznę, otarcia na płyciznie,</li> <li>- pożaru,</li> <li>- poważnego zranienia członka załogi,</li> <li>- ciężkich warunków pogodowych,</li> <li>- kolizji,</li> <li>- uszkodzenia kadłuba,</li> <li>- zanieczyszczenia środowiska z powodu uszkodzenia kadłuba,</li> <li>- utraty stateczności,</li> <li>- awarii napędu, w tym zasilania,</li> <li>- niesprawności urządzeń nawigacyjnych,</li> <li>- alarmu „człowiek za burtą”,</li> <li>- zablokowania toru wodnego/ kanału,</li> <li>- niedyspozycji załogi statku.</li> </ul>		
<p><b>Zdolność do podejmowania decyzji w sprawie manewrów awaryjnych/ratowniczych.</b></p> <p>1) Umiejętność szybkiej, obiektywnej oceny dostępnych faktów i możliwych dla danego zagrożenia konsekwencji.</p> <p>2) Rozważenie sytuacji awaryjnej w aspekcie zagrożenia życia, środowiska i strat materialnych.</p> <p>3) Umiejętność podjęcia właściwych działań dla danej (rzeczywistej) sytuacji awaryjnej. Rozważenie działań alternatywnych.</p> <p>4) Umiejętność formułowania jasnych i precyzyjnych poleceń, wykazanie opanowania.</p> <p>5) Umiejętność oceny podjętych działań i ich konsekwencji.</p>		

<p><b>Znajomość manewrów holowniczych.</b></p> <p>1) Identyfikuje wskazania do holowania lub wezwania asysty holowników. Uwzględni czynniki warunkujące użycie lub nie użycie holownika:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- przepisy,</li> <li>- pozycja statku,</li> <li>- warunki operacyjne holowania,</li> <li>- warunki pogodowe.</li> </ul> <p>2) Umiejętność prowadzenia statku w zespole holowniczym. Holowanie na wąskim torze wodnym.</p> <p>3) Określenie długości holu w zależności od charakterystyki akwenu i pozycji statku. Czynniki warunkujące długość holu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- warunki holowania,</li> <li>- pozycja statku,</li> <li>- typ statku,</li> <li>- boczna powierzchnia nawiewu statku,</li> <li>- kierunek wiatru,</li> <li>- prądy,</li> <li>- odchylenie, myszkowanie statku,</li> <li>- dostępny hol (elastyczność, wytrzymałość na rozciąganie).</li> </ul> <p>4) Stosuje zasady BRM (nautycznego dowodzenia statkiem).</p>		
--	--	--

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

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

## Część II

### A. Lista kontrolna praktyki pilotowej

<b>LISTA KONTROLNA PRAKTYKI PILOTOWEJ</b>		
<b>(I) Wymiana informacji kapitan/pilot morski</b>		
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	<b>STATUS KOMUNIKACJI</b>	
	Ustawienie prawidłowych kanałów VHF i funkcji przeszukiwania.	
	Prawidłowe ustawienie poziomów głośności i zakłóceń.	
3	<b>KONTROLA POZYCJI STATKU</b>	
	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	<b>PROWADZENIE NAWIGACJI</b>	
	Po uzgodnieniu planu podróży przekazanie prowadzenia statku pilotowi morskemu.	
	Uzgodnienie procedur pilotażu (współpracy).	
	Upewnienie się kapitana i pilota morskigo, że oficer wachtowy rozumie ustalenia.	
<b>(II) Przygotowanie pilotażu</b>		
1	<b>OPRACOWANIE PLANU PILOTAŻU DLA DANEGO PRZEJŚCIA I STATKU</b>	
2	<b>ZGROMADZENIE INFORMACJI NAWIGACYJNYCH I ZABEZPIECZENIE WYPOSAŻENIA PILOTA MORSKIEGO</b>	
	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	<b>PLAN PRZEJŚCIA</b>	
	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 kotwiczowiska,	
	– wezwanie załogi na stanowiska manewrowe/kotwiczenia.	
4	<b>ŚWIATŁA I ZNAKI</b>	
	Sprawdzenie działania świateł nawigacyjnych statku.	
	Użycie świateł/znaków dla statku o dużym zanurzeniu, jeśli konieczne.	
	Użycie światła sternika, jeśli wymagane.	
<b>(III) VTS</b>		
1	<b>MELDUNEK DO VTS - INFORMACJA O STATKU</b>	
	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.	
<b>(IV) Stan eksploatacyjny statku</b>		
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.	
<b>(V) Prowadzenie statku</b>		
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.	
<b>(VI) Wyposażenie nawigacyjne</b>		
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.	
<b>(VII) Procedury pilotażowe</b>		
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.	
<b>(VIII) Plany awaryjne</b>		
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 kotwiczowisku.	
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.	
<b>(IX) Współpraca ze służbami administracyjnymi</b>		
1	STRAŻ GRANICZNA, SŁUŻBY BEZPIECZEŃSTWA, ADMINISTRACJA MORSKA, WŁADZE PORTOWE, URZĄD CELNY	
	– meldowanie,	
	– zapewnienie przez pilota pomocy zgodnie z wymaganiami,	
	– monitorowanie (procedury standardowe).	

### Część III. Harmonogram wymaganych praktyk pilotowych

#### 1. Rejon pilotowy Gdańsk - Elbląg

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 zestawieniach u praktyk	Liczba praktyk wykonanych		Numer w zestawieniach u praktyk	Liczba praktyk wykonanych
1. MANEWROWANIE								
Basen Władysława	wejście	samochodowiec	6			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
<b>IV (Basen WOC)</b>	wyjście	samochodowiec	4			2		
	wejście	chłodniowiec, statek bez B/T	2					
	wyjście	chłodniowiec, statek bez B/T	2					
<b>Nabrzeża Oliwskie, Westerplatte, Wiślane, Żółkowskiego, Zakręt Pięciu Gwizdków</b>	wyjście	samochodowiec	2					
	wyjście	samochodowiec	2					
	wyjście		10			2		
	wyjście		8			2		
<b>Nabrzeże Obrońców Poczty Polskiej (OPP)</b>	wyjście		6			1		
	wyjście		6			1		
<b>Nabrzeże Zbożowe, Elewator 3 i 4</b>	wyjście lub wyjście		4			2		
<b>Basen Górniczy: Nabrzeża Rudowe, Węglowe i Administracyjne</b>	wyjście		5			2		
	wyjście		5			2		
<b>Nabrzeże Szczecińskie</b>	wyjście		3			2		
	wyjście		3			2		
<b>Nabrzeża Chemików, Przemysłowe</b>	wyjście		7			2		
	wyjście		4			1		
<b>Nabrzeże Bytomskie</b>	wyjście		2			1		
	wyjście		1					
<b>Nabrzeże Krakowskie</b>	wyjście lub wyjście	ponton lub statek	1					
<b>Nabrzeże Flisaków</b>	wyjście lub wyjście	ponton lub statek	1					
<b>Basen Ostrowica IV</b>	wyjście lub wyjście		2			1		
<b>Nabrzeże Zdobywców Kołobrzegu</b>	cumowanie	z napędem	2			1		
	odcumowanie	z napędem	2					
	cumowanie	bez napędu	2			1		
	odcumowanie	bez napędu	2			1		
<b>Nabrzeże Remontowe</b>	wyjście lub wyjście		1					

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
<b>Nab. Ostrowica 1</b>	cumowanie	z napędem	2			1		
	odcumowanie	z napędem	2			1		
	cumowanie	bez napędu	2			1		
<b>Nab. Ostrowica 1</b>	odcumowanie	bez napędu	2					
<b>Nab. Ostrowica 4</b>	wejście lub wyjście		1					
<b>Nab. Ostrowica 5</b>	wejście lub wyjście	ponton/ statek/ dok	1					
<b>Głębia dokowa</b>	wejście	dok	2					
	wyjście	dok	2					
<b>Pirs remontowy GSR</b>	wejście lub wyjście	ponton/ statek/ dok	1					
<b>Dok 1</b>	zadokowanie		2					
	wydokowanie		2					
<b>Dok 2</b>	zadokowanie		1					
	wydokowanie		1					
<b>Dok 3</b>	zadokowanie		1					
	wydokowanie		1					
<b>Dok 4</b>	zadokowanie		2					
	wydokowanie		2					
<b>Dok 5</b>	zadokowanie		1					
	wydokowanie		1					
<b>Dok 6</b>	zadokowanie		1					
	wydokowanie		1					
<b>CN 100</b>	wejście lub wyjście	z napędem	2					
	przestawianie	bez napędu	4					
<b>Stocznia Północna</b>	wodowanie		2					
<b>Aldok</b>	zadokowanie		1					

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
	wydokowanie		1					
<b>Nabrzeże Kaszubskie</b>	wejście lub wyjście	ponton/ statek	2					
<b>Holm</b>	wejście lub wyjście	ponton	1					
<b>Stocznia Wisła</b>	wejście lub wyjście	ponton/ statek	1					
<b>Stocznia Conrada</b>	wejście lub wyjście	ponton/ statek	1					
<b>Baza paliw „O”</b>	wejście	tankowiec	3					
	wyjście	tankowiec	3					
<b>Baza paliw, pozostałe terminale</b>	wejście	tankowiec	2					
	wyjście	tankowiec	2					
<b>Gaspol</b>	wejście	gazowiec	2					
	wyjście	gazowiec	2					
<b>Pirs węglowy</b>	wejście		1					
	wyjście		1					
<b>DCT</b>	wejście		4			2		
	wyjście		4			2		
Przejsie 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								
<b>GSR</b>	wejście lub wyjście	platforma offshore	1					
<b>Stocznia Gdańska</b>	wodowanie		1					
<b>Remontowa 17/19a</b>	wejście lub wyjście		1					
<b>CPN 2/ 3/ 4</b>	wejście lub wyjście		1					
<b>Basen Zachodni PP</b>	wejście lub wyjście	platforma offshore	1					
3. INNE NIWYSZCZEGÓLNIONE MANEWRY, MANEWRY NIETYPOWE								

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 u praktyk	Liczba praktyk wykonanych		Numer w zestawieniu u praktyk	Liczba praktyk wykonanych

1.2 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH – PORT ELBLĄG, RZĘKA ELBLĄG I ZALEW WIŚLANY								
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								
<b>Terminal Towarowy</b>	wejście/ wyjście	zestaw pchany/ statek z napędem	3					
<b>Nabrzeże Gdańskie</b>	wejście/ wyjście	zestaw pchany/ statek z napędem	1					
<b>Glen Port</b>	wejście/ wyjście	zestaw pchany/ statek z napędem	3					
<b>Terminal Pasażerski</b>	wejście/ wyjście	zestaw pchany/ statek z napędem	1					
<b>Alstom</b>	wejście/ wyjście	zestaw pchany/ statek z napędem	1					
<b>Basen Stoczniowy</b>	wejście/ wyjście	zestaw pchany/ statek z napędem	1					
Wymagana liczba praktyk z użyciem holownika (mogą zawierać się w powyższych)			10					
Wymagana liczba przejść przez most w Nowakowie (mogą zawierać się w powyższych)			10					
<b>Łącznie obowiązkowa liczba praktyk</b>			<b>10</b>					
2. ZALECANE PRAKTYKI - INNE NIEWYSZCZEGÓLNIONE MANEWRY, MANEWRY NIETYPOWE, RZADKO WYSTĘPUJĄCE USŁUGI PILOTOWE								



## 2. Rejon pilotowy Gdynia – Hel – Władysławo

2.1 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH - PORT GDYNIA I REDA PORTU GDYNIA								
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>1. MANEWROWANIE</b>								
<b>Basen I – Prezydenta</b>								
Nabrzeża: Pomorskie, Prezydenta, Kutrowe, Pirs kutrowy E i W	wejście		2			2		
	wejście / wyjście		4					
<b>Basen II Wendy</b>								
Nabrzeża: Angielskie, Rybne, Śląskie-MTM, Śląskie - gaz	wejście		3			2		
	wejście	L >130 m	1			2		
	wyjście		1			2		
	wyjście	L >130 m	1					
<b>Stocznia „Nauta”</b>								
Stanowiska 5-9	wejście / wyjście		3					
Stanowiska 2-4, 10-13	wejście/ wyjście		3					
<b>Basen III – Węglowy</b>								
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-owy	wejście		2			2		
	wejście/ wyjście		1			1		
Holenderskie	wejście/ wyjście		1					
	wejście/ wyjście	T >12,0 m	1					
<b>Kanał Południowy</b>								
Falochron - BPPP	wejście		2			1		
	wyjście		2			1		
Wendy	wejście/ wyjście		1			1		
Islandzkie	wejście/ wyjście		2			2		
<b>Awanport</b>								
Francuskie	wejście/	nie pasażerski	1			1		

2.1 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH - PORT GDYNIA I REDA PORTU GDYNIA								
Rejon portu	Rodzaj manewru	Szczególne wymagania	Wskazana liczba praktyk	Wypełnia praktykant		Wskazana liczba praktyk noc	Wypełnia praktykant	
				Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych		Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych
			dowolna pora dnia					
	wyjście							
	wejście/ wyjście	T > 12,0 m	2					
<b>Basen IV – Piłsudskiego</b>								
Polskie	wejście		1			1		
	wejście		1			1		
	wejście/ wyjście	L > 170 m	2			2		
Rotterdamskie	wejście		1			1		
	wejście		1			1		
Indyjskie - Olvit	wejście/ wyjście		1			1		
Indyjskie – Westway	wejście/ wyjście		1			1		
Indyjskie - BTZ	wejście/ wyjście		1			1		
	wejście/ wyjście	L > 170 m	2			2		
<b>Basen V – Kwiatkowskiego</b>								
Stanów Zjednoczonych	wejście/ wyjście		4			4		
Czeskie	wejście/ wyjście							
Rumuńskie – rampa Ro-Ro	wejście	Ro-Ro	3					
	wejście	Ro-Ro	2					
Rumuńskie	wejście	inny niż Ro-Ro	2			2		
	wejście	inny niż Ro-Ro	2			2		
<b>Basen VI</b>								
Węgierskie - cement	wejście		2					
	wejście		2					
Węgierskie- Eurocynek	wejście/ wyjście		3					
Albańskie	wejście/ wyjście		2			2		
	wejście/ wyjście	L > 170 m	4					
<b>Basen VII</b>								
Pirs SD-1	wejście/ wyjście		2			1		
XXX-lecia	wejście/ wyjście		2			2		
<b>Basen VIII – Obrotnica 3</b>								
Zachodnie/ Slipowe	wejście/ wyjście		2					
Bramowe lub	wejście/		2					

2.1 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH - PORT GDYNIA I REDA PORTU GDYNIA								
Rejon portu	Rodzaj manewru	Szczególne wymagania	Wskazana liczba praktyk	Wypełnia praktykant		Wskazana liczba praktyk noc	Wypełnia praktykant	
				Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych		Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych
			dowolna pora dnia					
Dokowe	wyjście							
<b>Basen IX</b>								
Gościnne W	wejście/ wyjście		2					
Pirs I i II lub Pomocnicze lub Północne	wejście/ wyjście		2					
<b>Kanal portowy</b>								
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 10-31	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					
„Nauta” podnośnik	wejście/ wyjście		2					

2.1 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH - PORT GDYNIA I REDA PORTU GDYNIA								
Rejon portu	Rodzaj manewru	Szczególne wymagania	Wskazana liczba praktyk	Wypełnia praktykant		Wskazana liczba praktyk noc	Wypełnia praktykant	
				Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych		Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych
			dowolna pora dnia					
Suchy dok SD-1	wejście		2					
	wyjście		2					
Suchy dok SD-2	wejście/ wyjście		2					
	wejście	bez napędu	2					
	wyjście	bez napędu	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 NIETYPOWE 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	Wypełnia praktykant		Wskazana liczba praktyk noc	Wypełnia praktykant	
				Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych		Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych
			dowolna pora dnia					
1. MANEWROWANIE								
Dowolny	wejście / wyjście	zestaw pchany/ statek z napędem	5					
	wejście / wyjście	zestaw pchany/	5					

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
		statek z napędem						
Wymagana liczba praktyk z użyciem holownika (mogą zawierać się w powyższych)								
<b>Łącznie obowiązkowa liczba praktyk</b>			<b>10</b>					
2. ZALECANE PRAKTYKI - INNE 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 określana jest na moment wykonywania manewrów przy nabrzeżu;								
2. Praktyka określona w „innych wymaganiach dotyczących praktyki pilotowej” wlicza się do ogólnej liczby wymaganych usług;								
3. Shifting w obszarze portu traktowany jest jako jedna usługa pilotowa, którą zalicza się do miejsca odcumowania lub zacumowania.								
<b>Port Szczecin - Baseny</b>								
Górnicy	wejście		3			6		
	wyjście		3			6		
Górnośląski	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		
<b>Port Szczecin – Kanaly, rzeki</b>								
Odra /Huta – Warsztatowe	wejście		3			3		
	wyjście		3			3		

3.1 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH- REJON PILOTOWY ŚWINOUJŚCIE – SZCZECIN								
Rejon portu	Rodzaj manewru	Szczególne wymagania	Wskazana liczba praktyk	Wypełnia praktykant		Wskazana liczba praktyk noc	Wypełnia praktykant	
				Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych		Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych
			dowolna pora dnia					
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		
<b>Port Szczecin- pozostałe</b>								
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							
<b>Port Police</b>								
Port Morski	wejście		2			2		
	wyjście		1			2		
Port Barkowy	wejście		2			4		
	wyjście		2			4		
Mijanka Pomost	wejście		1					
	wyjście							
<b>Port Świnoujście</b>								
Port Zewnętrzny	wejście		1					
	wyjście		1					
Nabrzeże Portowców, Nabrzeże Górników, Nabrzeże Hutników, Nabrzeże Chemików	wejście		3			4		
	wyjście		3			4		

3.1 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH- REJON PILOTOWY ŚWINOUJŚCIE – SZCZECIN								
Rejon portu	Rodzaj manewru	Szczególne wymagania	Wskazana liczba praktyk	Wypełnia praktykant		Wskazana liczba praktyk noc	Wypełnia praktykant	
				Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych		Numer w zestawieniu praktyk	Liczba praktyk wykonanych
			dowolna pora dnia					
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 $\geq$ 180 m	2			1		
	wyjście		1			1		
Port Szczecin lub Police	wejście	Statki o długości $\geq$ 160 m	5			1		
	wyjście		3			1		
Shifting w obszarze portów	shifting		15					
3. PRAKTYKA NA HOŁOWNIKU 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 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	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
I. MANEWROWANIE								
<b>Dorszowe</b>	wejście/ wyjście	L > 40 m	1					
	wejście/ wyjście	L = 75 ÷ 80 m ster strumieniowy	1					
<b>Gdańskie</b>	wejście/ wyjście	L > 40 m	1					
	wejście/ wyjście	L = 75 ÷ 80 m ster strumieniowy	1					
	wejście/ wyjście	L = 80 ÷ 85 m ster strumieniowy	1					
<b>Szczecińskie</b>	wejście/ wyjście	L > 40 m	1					
	wejście/ wyjście	L = 75 ÷ 80 m ster strumieniowy	1					
	wejście/ wyjście	L = 80 ÷ 85 m ster strumieniowy	1					
<b>Gdyńskie</b>	wejście/ wyjście	L > 40 m	1					
	wejście/ wyjście	L = 75 ÷ 80 m ster strumieniowy	1					
	wejście/ wyjście	L = 80 ÷ 85 m ster strumieniowy	1					
Obracanie statku pod balastem								
Wymagana liczba praktyk z użyciem holownika (mogą zawierać się w powyższych)			8					
<b>Łącznie obowiązkowa liczba praktyk -</b>			<b>11</b>					
2. ZALECANE PRAKTYKI - INNE NIEWYSZCZEGÓLNIONE MANEWRY, MANEWRY NIETYPOWE, RZADKO WYSTĘPUJĄCE USŁUGI PILOTOWE								
<b>Dorszowe II</b>	wejście/ wyjście	L = 80 ÷ 90 m ster strumieniowy	1					



## 5. Rejon pilotowy Kołobrzeg

5.1 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH – PORT KOŁOBRZEG I REDA PORTU 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					
<b>Łącznie obowiązkowa liczba praktyk</b>			<b>15</b>			<b>6</b>		
2. INNE PRAKTYKI ZGODNIE Z ZALECENIAMI SZEFA PILOTÓW *								
Obracanie statku pod balastem Dla statku L > 75 m, niezależnie od steru strumieniowego, obowiązek manewrów z holownikami			*					
Shiftingi			*					
Wymagana liczba praktyk z użyciem holownika (mogą zawierać się w powyższych)			4					
3. ZALECANE PRAKTYKI - INNE NIETYPOWE MANEWRY, MANEWRY NIETYPOWE, RZADKO WYSTĘPUJĄCE USŁUGI PILOTOWE								
Nabrzeże Węglowe Zbożowe Słupskie Barkowskie	wejście/ wyjście	ponadgabarytowy Długość 85m<L≤100m i/lub zanurzenie od4,7m do 5,5m						

## 6. Rejon pilotowy Ustka

6.1 HARMONOGRAM PRAKTYK PILOTOWYCH – PORT USTKA I REDA PORTU USTKA								
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	L > 40 m	10					
Dowolny	manewry nocne					2		
Zespół holowniczy (barka bez napędu plus 2 holowniki, z dziobu i rufy) – pora dzienna			1					
Wymagana liczba praktyk z użyciem holownika (mogą zawierać się w powyższych)								
<b>Łącznie obowiązkowa liczba praktyk</b>			<b>11</b>			<b>2</b>		
2. ZALECANE PRAKTYKI - INNE NIETYPOWE MANEWRY, MANEWRY NIETYPOWE, RZADKO WYSTĘPUJĄCE USŁUGI PILOTOWE								

**Zestawienie wykonanych praktyk pilotowych**

<b>N P*</b>	<b>Data/ czas</b>	<b>Trasa (skąd- dokąd) [basen / nabrzeże]</b>	<b>Statek [nazwa, typ]</b>	<b>GT/ NT</b>	<b>L<sub>c</sub> / B<sub>max</sub></b>	<b>Zanurze- nie T<sub>D</sub>/ T<sub>R</sub></b>	<b>Imię i nazwisko pilota morskiego</b>	<b>Podpis pilota morskiego</b>

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

Wystawiono w ....., dnia .....

**Zaświadczenie nr .....**

**o ukończeniu szkolenia**

**Zaświadcza się niniejszym,**

**że .....**  
*imię i nazwisko*

**urodzony(a) ..... W .....**  
*data* *miejsce*

Ukończył szkolenie obejmujące szkolenie teoretyczne, szkolenie na symulatorze i praktykę pilotową, zgodnie z wymaganiami określonymi w *rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia ..... 2016 r. w sprawie pilotażu morskiego (Dz. U. poz. ....)*.

Szkolenie przeprowadzono w okresie od dnia ..... do dnia .....

Zaświadczenie wydaje się na podstawie § 11 ust. 4 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia ..... w sprawie pilotażu morskiego (Dz. U. poz. ....).

Szef stacji pilotowej/  
dyrektor ośrodka szkolenia pilotów morskich\*

.....  
Imię i nazwisko/podpis

\*) Wpisać właściwe

## 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 z 4 składających się na ten przedmiot

## Wymagania egzaminacyjne dla odnowienia dyplomu pilota morskiego w pilotażu pelnomorskim

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 akwencie 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 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 z 4 składających się na ten przedmiot

## Program szkolenia dla pilotów morskich

SYMULATOR	SZ	NW	S	PP
<b>Procedury awaryjne podczas pilotażu</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	
1. Zapoznanie się z symulatorem nawigacyjno-manewrowym (1P). 2. Podstawowe zasady mechaniki ruchu statku wykorzystywane przy manewrowaniu (2T): f) siły od działania pędników, sterów, urządzeń napędowo-sterujących, g) siła poprzeczna od działania śruby, h) Pivot Point, i) oddziaływanie wiatru, j) osiadanie i efekt brzegowy. 3. Awaryje urządzeń napędowych i sterujących na torze podejściom, torze wodnym, w kanale portowym (1T, 1P): d) awaria napędu, e) awaria steru/sterów - zatrzymanie i utrzymanie statku na pozycji przy pomocy manewrów napędem naprzód i wstecz, f) awaria steru strumieniowego. 4. Awaria zasilania (1P): c) chwilowy zanik zasilania - <i>blackout</i> , d) awaria agregatu - ograniczenie dostępnej mocy. 5. Holowanie eskortowe: c) próba wężowa z holownikiem zamocowanym na rufie przy awarii steru, d) przejście kanałem portowym z holownikiem zamocowanym na rufie przy awarii steru. 6. Awaryje podczas współpracy z holownikiem na akwencie ograniczonym (2P): c) błędne zrozumienie instrukcji przez holownik, d) błędne wykonanie instrukcji przez holownik: – opóźnione podanie holu – zerwanie holu d) błędny dobór parametrów holowników: – niedostateczna moc – za długi/ krótki hol 8. Awaria wyposażenia nawigacyjnego – radaru (1P).				
<b>Współpraca pilota morskiego z kapitanem i obsadą mostka – BRM</b>		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
1. Wzajemne relacje pilot morski- kapitan. 2. Uzgodnienia pomiędzy kapitanem i pilotem morskim dotyczące planu przejścia pilotowego i jego ewentualnych modyfikacji: d) planowana trasa i punkty zwrotu, e) prędkości na poszczególnych odcinkach trasy, f) plan awaryjny. 3. Przekazanie przez pilota morskiego kapitanowi i obsadzie mostka ważnej informacji lokalnej: f) informacje dotyczące ruchu statków, g) ostrzeżenia nawigacyjne dla danego rejonu, h) niewralgiczne miejsca przejścia pilotowego, i) operacje portowe i informacja o nabrzeżu, j) inne.				

<p>4. Przekazanie przez kapitana wszelkiej niezbędnej pilotowi informacji dotyczącej statku i ładunku:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>f) karta pilotowa,</li> <li>g) informacja o właściwościach manewrowych statku,</li> <li>h) ograniczenia wynikające z ewentualnych niesprawności systemów i urządzeń,</li> <li>i) oczekiwania dotyczące nabrzeża i metody cumowania,</li> <li>j) 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>g) obserwacja ruchu statków,</li> <li>h) ciągła kontrola i zapis pozycji statku,</li> <li>i) obsługa urządzeń nawigacyjnych,</li> <li>j) prowadzenie zapisów w dzienniku okrętowym,</li> <li>k) utrzymywanie łączności z siłownią i łączności wewnętrznej,</li> <li>l) 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>e) ilościowa obsada mostka i sposób przydziału obowiązków,</li> <li>f) poziom znajomości statku i jego wyposażenia,</li> <li>g) znajomość warunków lokalnych,</li> <li>h) opanowanie języka angielskiego.</li> </ul>				
<b>Szkolenie w zakresie manewrowania zbiornikowcami LNG w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu*</b>				
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Podjęcie pilota</li> <li>2. Przejście torem, pławy 1-2-&gt;9-10</li> <li>3. Przejście torem, pławy 9-10-&gt;13-14</li> <li>4. Przejście torem, pławy 13-14-&gt;15-16</li> <li>5. Wejście do portu, obrót i cumowanie</li> <li>6. Odcumowanie, wyjście z portu w stanie balastowym</li> <li>7. Zacięcie steru na torze w rejonie pław 3-4</li> <li>8. Zacięcie steru na torze w rejonie staw 11-12</li> <li>9. Blackout na torze wodnym w rejonie staw 11-12</li> <li>10. Zerwany hol dziobowy na obrotnicy</li> <li>11. Awaria holownika rufowego na obrotnicy</li> <li>12. Awaria napędu w czasie redukcji prędkości</li> <li>13. Blackout w czasie przejścia torem w rejonie pław 15-16-&gt;13-14</li> <li>14. Zerwanie holu rufowego lub dziobowego w niewielkiej odległości od nabrzeża</li> </ol>				

\*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 hydro-meteorologicznych dopuszczonych przepisami portowymi Urzędu Morskiego w Szczecinie. Kierunek wiatru i prądu dobierany jest pod względem największego wpływu na cechy manewrowe statku typu LNG Qflex.

#### **Wiedza**

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**

Umieć: Bezpiecznie manewrować w sytuacjach ekstremalnych i awaryjnych, normalnie nie spotykanych 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 określone są w załączniku nr 17 do rozporządzenia.



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(a) ..... w .....  
*data* *miejsce*

Ukończył szkolenie na symulatorze zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia ..... 2016 r. w sprawie pilotażu morskiego (Dz. U. poz. ....).

Szkolenie przeprowadzono w okresie od dnia ..... do dnia .....

Zaświadczenie wydaje się na podstawie § 12 ust. 4 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia ..... w sprawie pilotażu morskiego (Dz. U. poz. ....).

Szef stacji pilotowej/  
dyrektor ośrodka szkolenia pilotów morskich\*

.....  
Imię i nazwisko/podpis

\*) Wpisać właściwe

## 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 kotwiczowisk				
	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 przyznawanych kandydatom na szkolenia na pilotów morskich i praktyki pilotowe

L.p.	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 x12 miesięcy 2 x12 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, Gdańsku, 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 uprawienia pilotowego	za każde odnowienie	1 pkt	
5	uprawnienia pilotowe wydane przez administrację innych państw	za każde uprawnienie	5 pkt	przyznaje się nie więcej niż 7 punktów
	zwolnienia z pilotażu obowiązkowego wydane przez administrację innych państw	za każde zwolnienie	1 pkt	
	odnowienie uprawienia pilotowego lub zwolnienia z pilotażu obowiązkowego	za każde odnowienie lub zwolnienie	1 pkt	
6	świadczenie 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**  
niezbędne do realizacji programów szkoleń pilotów morskich

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 wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzona w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 i 202, z 1999 r. Nr 30, poz. 286 oraz z 2013 r. poz. 1092 i 1093).

**WYMAGANIA DOTYCZĄCE POMIESZCZEŃ I SPRZĘTU**  
niezbędnych do realizacji programów szkoleń pilotów morskich

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 <sup>*)</sup> , 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 urzędnictwa zapewniające dostęp do odpowiednich regulacji prawnych, w tym aktów prawa miejscowego

<sup>\*)</sup> 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. Nr 39, poz. 201 i 202, z 1999 r. Nr 30, poz. 286 oraz z 2013 r. poz. 1092 i 1093).

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

.....  
(minister właściwy ds. gospodarki morskiej)

....., dnia .....

dokument nr .....

**Sprawozdanie z audytu w stacji pilotowej/ośrodku szkolenia pilotów  
morskich\*)**

w przedmiocie:

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

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

.....  
(adres)

.....  
(tytuł, imię i nazwisko szefa pilotów stacji pilotowej lub kierownika ośrodka 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<sup>\*)</sup>**

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<sup>\*)</sup>**

Lp.	Zagadnienia	Tak/nie/nie dotyczy	Uwagi
1	Akt o utworzeniu stacji pilotowej/akt założycielski ośrodka szkolenia pilotów morskich <sup>*)</sup>		
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 pilotów stacji pilotowej/  
kierownika ośrodka 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 .....	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 deklaruje 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/ kierownika ośrodka szkolenia pilotów morskich)	
10. <b>Działania korygujące: Akceptuję/Nie akceptuję/Nie przekazano informacji*</b> ..... (data) (podpis audytora wiodącego)	

Objaśnienia:

\*) Niepotrzebne skreślić.

WZÓR CERTYFIKATU UZNANIA STACJI PILOTOWEJ LUB OŚRODKA 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)

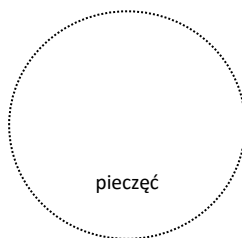
Na podstawie art. 107 ust. 9 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie  
morskim (Dz. U. z 2015 r., poz. 611, z późn. zm.) decyzją z dnia .....  
został(a) uznany(a) do szkolenia pilotów morskich w zakresie:

.....  
.....

Audyt w celu uznania przeprowadzono dnia .....

Certyfikat jest ważny od dnia ..... do dnia .....

.....  
(data wydania)



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

Certyfikat uznania nr .....