

ZGROMADZENIE

23 sesja

**REZOLUCJA A.960(23)**

**przyjęta 5 grudnia 2003 r.**

**WYTYCZNE W ZAKRESIE SZKOLENIA I WYDAWANIA ŚWIADECTW ORAZ  
PROCEDURY OPERACYJNE DLA PILOTÓW MORSKICH NIE BĘDĄCYCH  
PILOTAMI DALEKOMORSKIMI**

## ANEKS 1

# WYTYCZNE W ZAKRESIE SZKOLENIA I WYDAWANIA ŚWIADECTW PILOTOM MORSKIM NIE BĘDĄCYM PILOTAMI DALEKOMORSKIMI

## 1 Zakres

- 1.1 Uznaje się, że pilotaż wymaga wiedzy specjalistycznej oraz znajomości określonego obszaru wód, oraz że państwa, które posiadają wiele zróżnicowanych szlaków wodnych i portów uznały za właściwe sprawowanie zarządu nad pilotażem w zakresie regionalnym lub lokalnym.
- 1.2 Określenie pilota morskiego stosowane w niniejszych Wytycznych nie obejmuje pilotów dalekomorskich oraz kapitanów statków lub członków ich załóg, którzy posiadają odpowiednie świadectwa lub licencje uprawniające do prowadzenia pilotażu w określonych obszarach.
- 1.3 Rządy państw powinny wspierać ustanawianie lub utrzymywanie właściwych urzędów ds. pilotażu, które będą administrowały bezpiecznymi i skutecznymi systemami pilotażu.

## 2 Właściwy urząd ds. pilotażu

- 2.1 Właściwy urząd ds. pilotażu oznacza administrację państwową lub regionalną lub lokalne grupy lub organizacje, które mocą prawa lub zwyczaju administrują systemem pilotażu lub zapewniają go. Rządy powinny informować właściwe urzędy pilotażu o postanowieniach tego dokumentu i zachęcać do ich wdrożenia.
- 2.2 Ocena doświadczenia, kwalifikacji i przydatności osoby wnioskującej o przyznanie certyfikatu lub licencji pilota należy do odpowiedzialności każdego właściwego urzędu ds. pilotażu.
- 2.3 Właściwy urząd ds. pilotażu we współpracy z krajowymi lub lokalnymi stowarzyszeniami pilotów powinien:
  - .1 ustanowić wymagania dotyczące wejścia do zawodu pilota oraz opracować standardy uzyskania certyfikatu lub licencji uprawniających do wykonywania usług pilotażu w rejonie objętym jurysdykcją urzędu;
  - .2 wymagać utrzymywania opracowanych standardów;
  - .3 określać jakie warunki, doświadczenie lub egzaminy są niezbędne do zapewnienia odpowiedniego przeszkolenia i kwalifikowania osób wnioskujących o przyznanie certyfikatu lub licencji uprawniających do wykonywania usług pilotażu; oraz
  - .4 zapewniać uwzględnianie w programach szkolenia pilotów morskich sprawozdań dotyczących badania wypadków, w których uczestniczyli piloci.

## 3 Certyfikat lub licencja pilota

Każdy pilot powinien posiadać właściwy certyfikat lub licencję wydaną przez właściwy urząd ds. pilotażu. Oprócz określania rejonu wykonywania pilotażu, dla którego zostały wydane, certyfikat lub licencja powinny także określać wszelkie wymagania lub ograniczenia lokalne, które może podać właściwy urząd ds. pilotażu, takie jak maksymalna wielkość, zanurzenie lub tonaż statków, które może pilotować posiadacz dokumentu.

## **4 Stan zdrowia**

- 4.1 Każdy pilot powinien potwierdzić właściwemu urzędowi ds. pilotażu, że jego stan zdrowia, szczególnie jeśli chodzi o wzrok, słuch i sprawność fizyczną spełnia normy wymagane w odniesieniu do uprawnień kapitanów i oficerów wachtowych zgodnie z Międzynarodową konwencją o wymaganiach w zakresie szkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (STCW 1978), z późniejszymi zmianami lub takie inne normy jakie właściwy urząd ds. pilotażu uważa za odpowiednie.
- 4.2 W przypadku gdy pilot doznał poważnego urazu, zranienia lub przeszedł poważną chorobę, powinien zostać poddany ponownej ocenie jego kondycji zdrowotnej przed powrotem do służby.

## **5 Standardy dotyczące szkolenia i wydawania certyfikatów lub licencji**

- 5.1 Właściwy urząd ds. pilotażu jest odpowiedzialny za ustalanie standardów szkolenia i wydawania certyfikatów i licencji. Powinny one być odpowiednie do umożliwienia pilotom wykonywania ich zadań w sposób bezpieczny i skuteczny.
- 5.2 Standardy szkolenia wstępnego należy zaprojektować tak, aby rozwinąć u szkolonego pilota umiejętności i wiedzę określoną przez właściwy urząd ds. pilotażu jako niezbędne do uzyskania certyfikatu lub licencji pilota. Szkolenie powinno obejmować doświadczenie praktyczne uzyskane pod ścisłym nadzorem doświadczonych pilotów. Doświadczenie praktyczne uzyskane w rzeczywistych warunkach pilotażu może być uzupełnione symulacjami, zarówno komputerowymi jak i na modelach załogowych, zajęciami lub innymi metodami szkoleniowymi.
- 5.3 Każdy pilot powinien zostać przeszkolony w zakresie zarządzania zasobami mostka nawigacyjnego, ze szczególnym naciskiem na wymianę informacji niezbędnej do bezpiecznego przejścia statku. Szkolenie to powinno uwzględniać wymaganie umiejętności oceny określonej sytuacji oraz prowadzenia wymiany informacji z kapitanem statku i/lub oficerem wachtowym. Szkolenie powinno także obejmować utrzymywanie skutecznej relacji roboczej między pilotem a zespołem na mostku w warunkach normalnych oraz awaryjnych. Warunki awaryjne powinny uwzględniać utratę sterowania, napędu oraz awarię radaru, systemów ważnych z punktu widzenia ruchu statku oraz automatyki, w wąskim kanale lub torze wodnym.
- 5.4 Szkolenie wstępne i kolejne dotyczące wymiany informacji między kapitanem statku a pilotem powinno także obejmować:
- .1 wymagania przepisów regulujących taką wymianę informacji;
  - .2 ustalenie czynników językowych, kulturowych, psychologicznych i fizjologicznych utrudniających skuteczną komunikację oraz współdziałanie oraz określenie technik pokonywania takich przeszkód; oraz
  - .3 najlepsze praktyki w określonym rejonie pilotażu.
- 5.5 Właściwy urząd ds. pilotażu powinien być motywowany do zapewniania szkolenia aktualizującego i odświeżającego, prowadzonego dla pilotów certyfikowanych i licencjonowanych, w celu zapewnienia ich stałej biegłości oraz aktualizowania ich wiedzy. Takie szkolenie może obejmować ;

- .1 kursy organizowane w celu poprawy biegłości w języku angielskim, tam gdzie jest to niezbędne;
- .2 zajęcia, których celem jest wzmocnienie zdolności komunikowania się z lokalną administracją i innymi statkami w tym rejonie;
- .3 spotkania z lokalną administracją i innymi odpowiedzialnymi agencjami w celu określenia potencjalnych sytuacji awaryjnych oraz określenia planów postępowania w sytuacjach szczególnych i awaryjnych;
- .4 kursy odświeżające lub odnawiające dla pilotów w zakresie zarządzania zasobami mostka w celu ułatwienia komunikowania się oraz wymiany informacji między pilotem a kapitanem statku oraz poprawy skuteczności działań na mostku.
- .5 ćwiczenia symulacyjne, które mogą obejmować szkolenie na radarze oraz procedury manewrowania statkiem w sytuacjach awaryjnych;
- .6 kursy w ośrodkach manewrowania statkiem z wykorzystaniem modeli załogowych;
- .7 seminaria dotyczące nowego wyposażenia mostka, ze szczególnym uwzględnieniem pomocy nawigacyjnych;
- .8 zajęcia mające na celu omówienie odpowiednich zagadnień związanych z usługą pilotażu z uwzględnieniem zagadnień prawnych, przepisów i regulacji odnoszących się do rejonu pilotażu;
- .9 szkolenie z zakresu bezpieczeństwa osobistego;
- .10 techniki ratownictwa ludzi na morzu; oraz
- .11 udzielanie pierwszej pomocy, włącznie z resuscytacją kardiologiczno-oddechową oraz postępowaniem z przypadkami hipotermii.

## **6 Stała biegłość**

- 6.1 W celu zapewnienia stałej biegłości pilotów oraz uaktualniania ich wiedzy, właściwy urząd ds. pilotażu powinien potwierdzać, w regularnych odstępach czasu nie przekraczających pięciu lat, że wszyscy piloci znajdujący się w jego jurysdykcji:
  - .1 nadal legitymują się najnowszą wiedzą z zakresu żeglugi w danym rejonie, który jest objęty danym certyfikatem lub licencją;
  - .2 nadal spełniają standardy dotyczące stanu zdrowia wymienione w p. 4 powyżej; oraz
  - .3 posiadają wiedzę z zakresu bieżących międzynarodowych, krajowych i lokalnych regulacji prawnych oraz innych wymagań i postanowień właściwych dla regionu pilotażu oraz obowiązków pilota.
- 6.2 Posiadanie wiedzy wymaganej w 6.1.1 oraz 6.1.3 może być wykazane odpowiednimi metodami, takimi jak zapisy dotyczące służby zawodowej, ukończenie kursów doskonalenia zawodowego lub poprzez egzamin.
- 6.3 W przypadku gdy pilot na skutek absencji w służbie, z dowolnych powodów, nie miał przez pewien czas doświadczeń w wykonywaniu pilotażu w danym rejonie, właściwy urząd ds. pilotażu powinien potwierdzić, że pilot ten ponownie uzyskał znajomość rejonu po powrocie do służby.

## **7 Program nauczania w zakresie certyfikacji lub licencjonowania pilotażu**

7.1 W programie nauczania, rejon określany jest jako wody, na które wnioskodawca ma uzyskać certyfikat lub licencję. Każdy wnioskujący o wydanie certyfikatu lub licencji pilota powinien wykazać, że posiada niezbędną wiedzę w poniższych zakresach:

- .1 granice lokalnych regionów pilotażu;
- .2 Międzynarodowe przepisy dotyczące zapobiegania zderzeniom na morzu, 1972 ze zmianami, a także takie krajowe i lokalne przepisy dotyczące zapobiegania zanieczyszczeniu i bezpieczeństwa żeglugi, które mogą mieć zastosowanie na danym obszarze;
- .3 system rozmieszczenia boi na tym obszarze;
- .4 charakterystyki świateł i ich kąty widoczności oraz sygnały mgielne, boje radarowe i pławy radiowe oraz inne elektroniczne środki sygnałowe stosowane w tym rejonie;
- .5 nazwy, pozycje oraz charakterystyki latarniowców, boi, pław, konstrukcji i innych znaków w danym rejonie;
- .6 nazwy i charakterystyki kanałów, mielizn, przylądków oraz punktów orientacyjnych w tym rejonie;
- .7 przeszkody i ograniczenia takie jak mosty oraz inne podobne włącznie z ich wysokością nad wodą;
- .8 głębokości akwenów z uwzględnieniem efektu pływów i podobnych czynników;
- .9 ogólny układ, częstotliwość, wysokość i czas trwania pływów oraz stosowanie tabel pływów oraz systemów danych czasu rzeczywistego i bieżących, jeśli są dostępne, dla danego rejonu;
- .10 właściwe kursy oraz odległości w rejonie;
- .11 kotwicowiska w rejonie;
- .12 manewrowanie statkiem w czasie pilotażu, kotwiczenia, przybijania do i odbijania od nabrzeża, manewrowanie z holownikami i bez nich, postępowanie w sytuacjach awaryjnych;
- .13 środki komunikowania się i dostępność informacji nawigacyjnej;
- .14 systemy ostrzegania radionawigacyjnego w rejonie oraz typy informacji, która może być przez nie uwzględniona;
- .15 systemy rozgraniczenia ruchu statków, systemy kontroli ruchu statków oraz podobne systemy zarządzania statkami w rejonie;
- .16 wyposażenie mostka oraz instrumenty nawigacyjne;
- .17 stosowanie radaru oraz innych przyrządów elektronicznych, ich ograniczenia i możliwości jako pomoc nawigacyjna oraz zapobiegająca zderzeniom;
- .18 zachowanie w czasie manewrów różnych typów statków, które mogą być pilotowane oraz ograniczenia wynikające z operowania określonych systemów napędu i sterowania;
- .19 czynniki mające wpływ na zachowania się statku, takie jak wiatr, prąd, pływy, konfiguracja kanałów, głębokość wody, dno, interakcja brzegu i statku z uwzględnieniem osiadania statku;

- .20 wykorzystanie i ograniczenia różnych typów holowników;
- .21 znajomość języka angielskiego w stopniu odpowiednim do zrozumiałego komunikowania się pilota;
- .22 znajomość Nawigacyjnego słownika frazeologicznego IMO (IMO Standard Marine Communication Phrases);
- .23 znajomość Kodeksu dochodzenia w sprawach wypadków i incydentów morskich (IMO Code for the investigation of marine casualties and incidents);
- .24 relacje kapitan statku – pilot, Karta pilota, procedury operacyjne;
- .25 zapobieganie zanieczyszczeniu;
- .26 plany awaryjne i plany postępowania w sytuacjach szczególnych, dla danego rejonu;
- .27 procedury bezpiecznego wchodzenia na statek i schodzenia z niego; oraz
- .28 wszelka pozostała wiedza uznana za niezbędną.

## ANEKS 2

# ZALECENIA DOTYCZĄCE PROCEDUR OPERACYJNYCH DLA PILOTÓW MORSKICH NIE BĘDĄCYCH PILOTAMI DALEKOMORSKIMI

## 1. Postanowienia ogólne

Warunkiem skuteczności pilotażu jest między innymi skuteczność środków łączności i wymiany informacji między pilotem, kapitanem statku i załogą na mostku oraz zrozumienie funkcji i zadań innych osób uczestniczących w pilotażu. Wsparciem dla bezpiecznego i szybkiego przejścia statku będzie ustanowienie skutecznej koordynacji między zadaniami pilota, kapitana statku i załogi na mostku, z odpowiednim uwzględnieniem systemów statku i wyposażenia dostępnego pilotowi.

## 2. Zadania kapitana statku, oficerów na mostku oraz pilota

- 2.1 Niezależnie od obowiązków i zadań pilota, jego obecność na mostku nie zwalnia kapitana statku i oficerów wachtowych na mostku od ich obowiązków i zadań związanych z bezpieczeństwem statku. Ważnym jest aby, po wejściu pilota na statek a przed rozpoczęciem pilotażu, pilot oraz kapitan statku i personel mostka świadomi byli swych funkcji związanych z bezpiecznym przejściem statku.
- 2.2 Kapitan statku, oficerowie na mostku oraz pilot ponoszą wspólną odpowiedzialność za dobrą komunikację i zrozumienie wzajemnych ról związanych z bezpiecznym zachowaniem się statku w czasie pilotażu.
- 2.3 Zadaniem kapitana i oficerów na mostku jest wspieranie pilota i zapewnianie stałego monitorowania jego działań.

## 3 Miejsce wchodzenia pilota na statek

- 3.1 Właściwy urząd ds. pilotażu\* powinien ustanowić i rozpowszechnić miejsce w danym rejonie do bezpiecznego wejścia pilota na statek i zejścia z niego.
- 3.2 Miejsce wejścia pilota na statek powinno znajdować się w odpowiedniej odległości od miejsca rozpoczęcia czynności pilotażu, tak aby umożliwić bezpieczne przeprowadzenie wejścia na statek.
- 3.3 Wejście pilota na statek powinno także odbywać się w takim miejscu, aby zapewnić wystarczający czas i odpowiednią przestrzeń na spełnienie wymagań dotyczących wymiany informacji między kapitanem statku a pilotem (patrz punkty 5.1 do 5.6).

## 4 Procedury wzywania pilota

- 4.1 Właściwy urząd ds. pilotażu powinien ustanowić, rozpowszechnić i utrzymywać procedury wzywania pilota do statku przychodzącego i wychodzącego, lub statku przemieszczającego się.
- 4.2 Ze względu na to, że zasoby ludzkie i środki techniczne muszą być planowane z wyprzedzeniem, działanie skutecznej służby pilotażu wymaga informacji dotyczącej szacowanego czasu przybycia (ETA) lub szacowanego czasu wyjścia statku (ETD), którą powinien jak najszybciej przekazać statek, wraz z częstą aktualizacją, tam gdzie jest to możliwe.

\* "Właściwy urząd ds. pilotażu" jest tak samo definiowany jak w Aneksie 1.

- 4.3 Jak najszybciej należy ustanowić łączność VHF lub za pośrednictwem innych przeznaczonych do tego środków w celu umożliwienia kapitanowi statku potwierdzania czasu przybycia statku (ETA) oraz stacji pilotów przekazywania odpowiedniej informacji dotyczącej wejścia pilota na statek.
- 4.4 Wstępna wiadomość dotycząca czasu ETA przekazywana do stacji pilotów powinna zawierać wszystkie informacje wymagane przez przepisy lokalne, z uwzględnieniem:
- .1 nazwy statku, sygnału wywoławczego, agenta statku;
  - .2 danych statku: długości, szerokości, zanurzenia, wysokości konstrukcji nad wodą, jeśli jest to wymagane, prędkości, pędników;
  - .3 daty i czasu, w którym statek spodziewany jest znaleźć się w miejscu wejścia pilota na statek;
  - .4 portu przeznaczenia statku, nabrzeża (jeśli jest to wymagane, burty którą statek dobije do nabrzeża); oraz
  - .5 innych odpowiednich wymagań oraz informacji.

## **5 Wymiana informacji między kapitanem statku a pilotem**

- 5.1 Kapitan i pilot powinni wymieniać informacje dotyczące procedur nawigacyjnych, warunków i przepisów lokalnych oraz charakterystyki statku. Taka wymiana informacji powinna być procesem ciągłym, prowadzonym przez cały czas pilotażu statku.
- 5.2 Każda służba pilota powinna rozpocząć się wymianą informacji między kapitanem statku a pilotem. Ilość i przedmiot wymienianych informacji powinny być określone przez szczególne wymagania nawigacyjne dotyczące działań pilota. Dodatkowe informacje można wymieniać w toku działań pilotażu.
- 5.3 Każdy właściwy urząd ds. pilotażu powinien opracować standardowe praktyki wymiany informacji, biorąc pod uwagę wymagania regulacji prawnych i najlepsze praktyki stosowane w rejonie pilotażu.
- Piloci powinni rozważyć stosowanie karty informacji, formularza, czeklisty lub innej formy zapisu, aby zapewnić uwzględnienie ważnych składników wymiany informacji. W przypadku, gdy piloci stosują lokalnie kartę informacji lub inny standardowy formularz w odniesieniu do przewidywanego przejścia statku, układ takiej karty lub formularza powinien być łatwo przyswajalny. Karta lub formularz powinny uzupełniać lub towarzyszyć, lecz nie zastępować ustnej wymianie informacji.
- 5.4 Taka wymiana informacji powinna uwzględniać co najmniej:
- .1 przedstawienie wypełnionej standardowej Karty pilota. Dodatkowo, należy przedstawić informację dotyczącą prędkości zmiany kursu przy różnych prędkościach, promień zwrotu, odległość zatrzymania się statku oraz, jeśli są dostępne, inne odpowiednie dane;
  - .2 ogólne uzgodnienie dotyczące planów i procedur, z uwzględnieniem planów postępowania w sytuacjach awaryjnych, w odniesieniu do spodziewanego przejścia statku;
  - .3 omówienie wszelkich szczególnych warunków, takich jak pogoda, głębokość szlaku, pływy oraz ruch statków spodziewany podczas przejścia statku pod pilotem;



- .4 omówienie wszelkich niestandardowych charakterystyk manewrowości statku, trudności związanych z urządzeniami maszynowymi, problemów z wyposażeniem nawigacyjnym lub ograniczeń związanych z liczbą załogi, które mogą mieć wpływ na operację pilotażu, obsługę statku lub jego bezpieczne manewrowanie;
  - .5 informacje dotyczącą środków umożliwiających przybijanie statku do nabrzeża; stosowanie, charakterystykę i liczbę holowników, łodzi cumowniczych i innych urządzeń zewnętrznych;
  - .6 informację o urządzeniach cumowniczych; oraz
  - .7 ustalenie dotyczące języka używanego na mostku oraz podczas wymiany informacji ze stronami zewnętrznymi.
- 5.5 Powinno być zrozumiałe, że jakikolwiek plan przejścia stanowi jedynie podstawowe ustalenie zamierzonych działań i zarówno pilot jak i kapitan statku powinni być przygotowani na odejście od niego, jeśli jest to podyktowane okolicznościami.
- 5.6 Piloci oraz właściwy urząd ds. pilotażu powinny uwzględniać odpowiedzialność kapitana statku związaną z planowaniem podróży wynikającą z mających zastosowanie dokumentów IMO\*.

## **6 Język komunikacji**

- 6.1 Piloci powinni być zaznajomieni z Nawigacyjnym słownikiem frazeologicznym IMO i stosować go w odpowiednich sytuacjach podczas łączności radiowej oraz przy ustnej wymianie informacji na mostku. Umożliwi to kapitanowi i oficerom wachtowym lepsze zrozumienie przekazywanych informacji oraz ich intencji.
- 6.2 Komunikowanie się na pokładzie pomiędzy pilotem i personelem wachtowym na mostku powinno odbywać się w języku angielskim lub w języku innym niż angielski, jeśli jest to język, którym posługują się wszystkie osoby zaangażowani w operację pilotażu.
- 6.3 W przypadku gdy pilot porozumiewa się ze stronami zewnętrznymi, takimi jak służby ruchu statków, holowniki lub osoby przejmujące liny statku i nie jest w stanie posługiwać się językiem angielskim lub językiem, który może być zrozumiały na mostku, powinien on, tak szybko jak to jest praktycznie możliwe, objaśnić co zostało powiedziane, aby umożliwić personelowi mostka monitorowanie kolejnych działań podjętych przez te strony zewnętrzne.

## **7 Przekazywanie informacji o wypadkach i zdarzeniach**

Podczas wykonywania czynności pilotażu pilot powinien przekazywać lub powodować przekazywanie właściwym władzom każde zaobserwowane zdarzenie, które może mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi lub zapobieganie zanieczyszczeniu. W szczególności pilot powinien informować, tak szybko jak to praktycznie możliwe, o wszelkich wypadkach, które mogły zdarzyć się pilotowanemu statkowi oraz o wszelkich nieprawidłowościach w funkcjonowaniu świateł, znaków i sygnałów nawigacyjnych.

\* Patrz правило V/34 конвенции SOLAS oraz rezolucja A.893(21) dotycząca wytycznych planowania podróży oraz Kodeks STCW, rozdz. A-VIII/2, część 2.

## **8 Odmowa wykonanie usług pilotażu**

Pilot powinien mieć prawo odmówić wykonania pilotażu w przypadku, gdy statek, który ma być pilotowany stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi lub dla środowiska. Informacja o każdej takiej odmowie, razem z jej przyczyną, powinna być niezwłocznie przekazana właściwym władzom, w celu podjęcia odpowiednich działań.

## **9 Zdolność do podjęcia służby**

Piloci powinni być odpowiednio wypoczęci i skoncentrowani tak, aby z niepodzielną uwagą wykonywać czynności pilotażu przez okres przejścia statku.