

Pilot żeglugi śródlądowej

315212

Inna nazwa zawodu: nie występują

Zadania i czynności

Każdy dowodzący statkiem morskim wpływającym do portu napotyka trudności wynikające z nieznanomości parametrów nawigacyjnych basenu, w którym statek ma się poruszać. Konsekwencją tego może być kolizja z innymi jednostkami pływającymi, z nabrzeżem portowym, „błądzenie” po nabrzeżu portowym (przypominać to może błądzenie w obcym mieście w celu znalezienia jakiejś ulicy) itp. Im większy jest statek, tym większe mogą się pojawiać trudności. Aby uniknąć tego rodzaju sytuacji korzysta się z usług pilota morskiego.

Do podstawowych obowiązków pilota należy służenie kapitanowi pilotowanego statku pomocą, radą i doświadczeniem w kierowaniu statkiem oraz znajomością warunków lokalnych i obowiązujących przepisów.

Pilotaż morski dzieli się na:

- trasowy: pilot prowadzi statek odpowiednim torem wodnym z redy w kierunku portu,
- portowy: pilot ułatwia przemieszczanie się statku po porcie i doprowadza go do odpowiedniego nabrzeża, gdzie ma nastąpić przeładunek.

Pilot musi więc najpierw dotrzeć do statku, który znajduje się na redzie w odległości kilku mil od portu. Do przewozu pilotów służą specjalnie przeznaczone lub przystosowane statki pilotowe (tzw. „pilotówki”). Każda jednostka pływająca zobowiązana jest do zapewnienia pilotowi bezpiecznego wejścia i zejścia ze statku (ustala to odpowiedni regulamin - drabinka pilotowa oraz jej wyposażenie muszą być zgodne z wymogami konwencji SOLAS). Także w myśl regulaminu - przy wchodzeniu pilotowi powinien asystować starszy marynarz. Od momentu wejścia na statek pilot pozostaje pod kierownictwem kapitana statku.

Zanim jednak pilot przystąpi do swoich czynności, musi zapoznać się z parametrami statku, jego właściwościami manewrowymi i sprawnością techniczną, a co za tym idzie dobrać właściwe holowniki i omówić z ich kierownikami (szyprami) przewidywany plan manewru oraz ramowy plan działania.

Pilotując statek z mostku kapitańskiego pozostaje cały czas w kontakcie z szyprami za pośrednictwem UKF, aż do momentu zakończenia manewrów. Czas wprowadzania pilotowania statku do nabrzeża portowego wynosić może od 1 do 7 godzin.

W zależności od długości stażu pracy pilot ma różne uprawnienia do samodzielnego pilotowania statków. W pierwszym roku pracy może on pilotować statki o długości całkowitej do 130 m., w drugim roku - statki o długości do 170 m., w trzecim - do 200 m., po trzecim roku statki długości powyżej 200 metrów. Uprawnień do samodzielnego pilotowania zbiornikowców i innych statków przeznaczonych do przewozu ładunków niebezpiecznych o długości całkowitej powyżej 200 m lub zanurzeniu powyżej 13 m nabywa pilot po czwartym roku pracy i po ukończeniu kursu manewrowania dużymi

statkami na modelach pływających - redukcyjnych.

Zawód pilota wymaga nieustannego kształcenia i zdobywania wiedzy w swojej dziedzinie. Co pięć lat przeprowadzany jest sprawdzian kwalifikacji i aktualności wiedzy w zakresie wykonywanych obowiązków (negatywny wynik sprawdzianu powoduje konieczność ponownego złożenia egzaminu kwalifikacyjnego).

Charakteryzowana profesja należy do tej grupy zawodów, w których dłuższa przerwa w czynności zawodowej niesie za sobą konieczność poddania się sprawdzianowi kwalifikacyjnemu. Zmiana akwenu, na którym pilot wykonuje swoje usługi, bądź powrót do obowiązków pilota po przerwie trwającej ponad 9 miesięcy może nastąpić po odbyciu praktyki w nowych warunkach, pod nadzorem pilotów wyznaczonych przez szefa portu.

Środowisko pracy

materialne środowisko pracy

Pilot większą część czasu pracy spędza na morzu. Choć sama czynność pilotowania odbywa się na mostku kapitańskim, nie sposób jest uniknąć zmiennych warunków atmosferycznymi, które często utrudniają wykonywanie czynności. Ponadto pilot narażony jest na nieustanny hałas oraz wibracje, które zawsze występują na statkach. Uciążliwy może być brak dostatecznego oświetlenia (gdyż pracuje także i w nocy). Występuje też potencjalne zagrożenie życia lub zdrowia, w zależności od rodzaju ładunków, które przewozi statek.

Jedynym narzędziem pracy pilota jest UKF, za pomocą którego porozumiewa się i wydaje komendy osobom, z którymi współpracuje podczas pilotażu.

warunki społeczne

Kontakty z ludźmi są w tym zawodzie niezbędne - pilot współpracuje z załogą statku wprowadzanego oraz szyprami na holownikach. Musi mieć łatwość nawiązywania stosunków z ludźmi, a ponadto - ze względu na specyfikę pracy - łatwość precyzyjnego i komunikatywnego formułowania wypowiedzi. Pilot podlega kapitanowi statku pilotowanego, a zatem musi mieć zdolność podporządkowania się (mimo że lepiej zna wszelkie parametry konieczne do pilotażu).

warunki organizacyjne

Pilot pracuje w systemie zmianowym: 24 godziny służby na wachcie i 48 godzin wolnych od pracy (według regulaminu pilot nie może przystąpić do pracy wcześniej niż po 16. godzinnej przerwie na wypoczynek). Szef pilotów ma ponadto ustalony 8. godzinny wymiar pracy urzędowej.

Podczas służby pilot może przebywać w pełnej gotowości do pracy na terenie stacji pilotowej, gdzie ma bardzo dobre warunki socjalne (miejsce do spania, wyżywienie, TV itp.), lub dyżurować poza stacją (musi wówczas przebywać w pobliżu telefonu lub mieć pager)

Pilot organizacyjnie podlega szefowi pilotów, a podczas służby bezpośrednim jego przełożonym jest starszy wachty.

Wymagania psychologiczne

Wprowadzanie statku do portu jest zajęciem bardzo odpowiedzialnym, niosącym za sobą duże obciążenie psychiczne (niewspółmierne do wysiłku fizycznego). Niezwykle ważna jest więc odporność emocjonalna, którą musi mieć każdy pilot oraz odwaga.

Do wypełniania zadań, jakie dyktuje pilotowi charakter pracy, niezbędna jest także zdolność rozumowania logicznego, trzeźwa i szybka ocena sytuacji, koncentracja uwagi oraz dokładność, gdyż manewry są czynnością precyzyjną i nie ma możliwości popełnienia błędu.

Pilotaż nie będzie wykonany poprawnie, jeśli pilot nie będzie wykazywał wysokiej sprawności percepcji (ostrość wzroku, prawidłowe rozróżnianie barw, zdolność widzenia przestrzennego). Jako że miejscem pracy jest statek, osoba na nim pracująca musi wykazywać również dobrą koordynację wzrokowo - ruchową i brak lęku przed wysokością (pilot przechodzi ze statku pilotowego na jednostkę, która będzie przez niego prowadzona po drabinie bezpośrednio nad płaszczyzną wody).

Współpraca pilota z załogą statku oraz szyprami na holowniku wymaga od niego umiejętności łatwego kontaktowania się z ludźmi, zdolności podporządkowania się (podległość kapitanowi jednostki) oraz umiejętności kierowniczych (koordynacja pracy holowników).

Wymagania fizyczne i zdrowotne

Praca pilota morskiego określana jest jako średnio ciężka. W zakresie wymagań fizycznych, jakie stawia się przed pilotem, istotne są: sprawność narządu wzroku (jest to podstawowe narzędzie pracy), narządów równowagi, bez których nie można pracować na statku, oraz ogólna sprawność fizyczna. Osoby niepełnosprawne nie mają żadnej możliwości podjęcia pracy w charakterze pilota.

Wymagania zdrowotne w tym zawodzie wykluczają osoby z epilepsją, wadami serca, nerwowego układu obwodowego, układu ruchowego, a także z nadciśnieniem, wadami wzroku czy słuchu.

Poza standardowymi badaniami, jakim musi się poddać każdy pracownik, pilot morski zobowiązany jest do okresowego kontrolowania poziomu cukru we krwi, cholesterolu, kontroli pracy serca (EKG), a także musi poddać się badaniom okulistycznym, laryngologicznym i neurologicznym. Ponieważ charakter pracy narzuca duże obciążenie psychiczne, piloci szczególnie narażeni są na choroby układu krążenia (zawały) oraz nerwice. Osoby, których stan zdrowia nie spełnia warunków dopuszczenia do wykonywania pracy pracują w charakterze pilotów - dyspozytorów, którzy pozostają na lądzie i zajmują się sprawami administracyjnymi (np. w wypadku stanów pourazowych wymagających rehabilitacji, stanach przemijających, jak zaburzenia rytmu pracy serca).

Warunki podjęcia pracy w zawodzie

Podjęcie pracy w zawodzie możliwe jest jedynie po uzyskaniu dyplomu pilota morskiego, który przyznawany jest przez dyrektora odpowiedniego Urzędu Morskiego. Ubiegać się o dyplom może osoba posiadająca stopień kapitana żegluga wielkiej, która ma za sobą co najmniej 12. miesięczną praktykę pływania na statkach na stanowisku

kapitana w żegludze międzynarodowej, 6. miesięczną praktykę w pilotowaniu statków pod nadzorem pilotów wyznaczonych przez szefa pilotów w porozumieniu z kapitanem portu oraz świadectwo złożenia egzaminu kwalifikacyjnego.

Kapitanami żeglugi wielkiej są najczęściej osoby, które ukończyły Wyższą Szkołę Morską (ze specjalnością: nawigacja), rzadziej z wykształceniem średnim (w tym wypadku droga do uzyskania stopnia kapitana żeglugi wielkiej jest znacznie wydłużona w czasie).

Ponadto pilot musi znać w stopniu bardzo dobrym języki obce (głównie angielski), posiadać uprawnienia operatora UKF (jest to jego podstawowe narzędzie pracy), operatora radarów, a także odbyć kurs pływania na modelach redukcyjnych oraz zdobyć inne uprawnienia zalecone przez Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej.

W tej profesji zdecydowanie preferowani są mężczyźni.

Możliwości awansu w hierarchii zawodowej

W zawodzie tym istnieje niewielka możliwość awansu. Każdy z pilotów posiada już stopień kapitana żeglugi wielkiej (gdyż taki jest warunek uzyskania dyplomu), który jest najwyższym z możliwych stopniem, jaki można uzyskać w tej hierarchii.

Pilot może zostać wybrany przez kolegów, z którymi pracuje, na stanowisko szefa pilotów.

Możliwości podjęcia pracy przez dorosłych

Pracę pilota można podjąć do 60 roku, a zawód wykonywać do 65 roku życia, pod warunkiem, że stan zdrowia odpowiada wymaganiom lekarskim.

Możliwości zatrudnienia

Informacje będą sukcesywnie uzupełniane.

Zawody pokrewne

- kapitan statku morskiego
- inspektor bezpieczeństwa żeglugi
- oficer pokładowy

Polecana literatura

Nowicki, M., Wiedza o manewrowaniu statkami morskimi, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1978.

EMPA Journal, European Maritime Pilots' Association - rocznik Europejskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich.