

PREÂMBULO

O Decreto-Lei n.º48/2002 de 2 de Março de 2002 estabelece o regime jurídico do serviço público de pilotagem nos portos e aprova o Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem.

O artigo 12.º estabelece os requisitos mínimos de admissão à carreira e outros específicos estabelecidos pela entidade competente (Autoridade Portuária) e que deverão ser homologados pelo presidente do IMP e publicados em diário da República. Prevê o referido diploma o denominado “regime de estágio” (artigo 13º) onde a formação teórica e prática será ministrada por pilotos (§3), em regime de avaliação contínua. Prevê, para além disso, uma avaliação “física e psíquica” (artigo 14.º) com especial incidência sobre as condições visuais, auditivas e de destreza física podendo a autoridade portuária, em regulamento interno, estabelecer requisitos adicionais.

Ficam remetidas para o IPTM, no Continente, as competências reguladoras tais como a homologação das condições técnicas específicas dos serviços de pilotagem, a emissão, suspensão e cancelamento da certificação dos pilotos e a pronúncia sobre assuntos de carácter técnico no âmbito do exercício de funções (artigo 4º, §1).

GENERALIDADES

A pilotagem dos tempos modernos é a gestão de operações especializadas de alto risco. Ela implica a necessidade de especialistas (pilotos) com elevado nível de capacidades técnicas e de gestão. Compete ao piloto:

- a) Comunicar, actuar e tomar decisões em ambiente e tempo críticos, tendo sempre presente a noção exacta das consequências de um acidente, especialmente se tiver a envolvente poluição.
- b) Estabelecer uma relação próxima e activa com os participantes da manobra.
- c) Manter uma coordenação efectiva com os serviços portuários.
- d) Possuir um conhecimento detalhado das condições locais e capacidades exemplares de manobrador.

É pois notório que a piloto deverá ser dotado de meios suficientes para poder executar as tarefas que lhe forem destinadas, passando estes meios por uma eficiente educação e treino.

Da análise do exposto no preâmbulo e no referido documento, se bem que ele esteja em conformidade com a Resolução IMO A.960 (23), verifica-se um grande vazio relativamente ao conteúdo da formação dos pilotos, embora esteja referida a responsabilidade desta formação.

Assim, no intuito de preencher esta lacuna, o presente documento estabelecerá o conteúdo das formações base e contínua dos pilotos, independentemente de outras necessárias ao nível local, sendo estas da competência da pilotagem local. A responsabilidade quer do estabelecimento dos conteúdos programáticos das formações quer da sua supervisão e coordenação pertence à APIBARRA, Associação dos Pilotos de Barras e Portos.

APLICAÇÃO

A APIBARRA é uma associação profissional representativa da maioria dos pilotos portugueses. Embora os padrões estabelecidos neste documento não possam ser impostos, eles foram estabelecidos com vista à melhoria dos serviços de pilotagem em Portugal, segundo padrões recomendados pela EMPA, European Maritime Pilots' Association, e após consulta de vários programas de treino de outros países.

OBJECTIVO GERAL

O objectivo dos padrões especificados neste documento é uniformizar e melhorar a formação e treino dos pilotos portugueses procurando introduzir uma maior eficiência no sector e facilitar a integração dos pilotos transferidos entre portos.

FORMAÇÃO

O serviço de pilotagem é exercido por profissionais de pilotagem dos portos e barras, designados por pilotos, devidamente habilitados, e certificados com experiência na condução e manobra de navios em águas restritas e conhecedores das características físicas locais e das disposições legais e regulamentares aplicáveis.

Para satisfazer o parágrafo anterior o piloto deve possuir os seguintes conhecimentos, competências e capacidades:

- (i) Estar apto física e mentalmente conforme estabelecido no Decreto-Lei 48/2002.
- (ii) As exigências mínimas de acesso à profissão conferem-lhe conhecimentos de navegação, generalidades náuticas, meteorologia, comunicações, arquitectura naval, hidrodinâmica, hidrostática, sistemas de propulsão e governo de embarcações, gestão técnica de bordo.
- (iii) Complementarmente ao ponto anterior o piloto deve possuir competências de manobrador conseguidas através de valores cognitivos e experiência. Estas são adquiridas pelas seguinte vias e/ou sua combinação:
 - Experiência
 - Prática com outros pilotos
 - Simulação modelar (com modelos à escala tripulados)
 - Simulador de treino (computorizado)
- (iv) Conhecimento local de:
 - Geografia física do porto e seu efeito nas manobras dos navios
 - Conhecimento das condições meteorológicas locais e seu efeito nas manobras dos navios
 - Ajudas à navegação incluindo os serviços de controlo portuário
 - Legislação e protocolos concernente ao porto (alfândega, imigração, etc).
 - Infra-estrutura portuária.
 - Capacidade e limitação dos rebocadores
 - Capacidades e limitações de outros serviços portuário e respectivo pessoal (amarrações, controladores de cais, etc).

Para além da informação contida nas cartas e outras publicações relacionadas com o porto, os conhecimentos anteriormente enumerados, devido à sua especificidade são transmitidos e ministrados por pilotos instrutores.

- (v) Conhecimento do Factor Humano. É necessário para gerir a diversidade de navios, culturas e línguas e pode ser adquirido durante a aprendizagem prática ou pela frequência de um curso de Gestão de Recursos da Ponte (Bridge Resource Management).
- (vi) Capacidade de articulação dos conhecimentos do factor humano com as capacidades, experiência e conhecimentos mencionados em (ii), (iii) e (iv), afim

de gerir de modo apropriado as operações de alto risco e responder com competência nas situações de emergência. Esta capacidade pode ser demonstrada durante os períodos de auditorias de competências.

- (vii) Continuação de proficiência continuada e actualização de conhecimentos, pontos (ii), (iii) e (iv), no que respeita novas tecnologias, leis e regulamentos, práticas de transporte marítimo e necessidades da comunidade portuária; Esta actualização será periódica, modelada conforme as necessidades e não deverá ser superior a cinco anos. Inclui-se neste parágrafo o curso de Gestão de Recursos da Ponte (v) que, em caso do estagiário o não possuir ao momento do término da sua aprendizagem, deverá frequentá-lo no prazo máximo de 1 ano após a sua certificação.

CONCLUSÕES

Do exposto, é notória a necessidade de uniformização da aprendizagem e treino na Pilotagem nacional.

A Apibarra, por ser representativa de quase todos os pilotos nacionais, chama a si a definição, organização e supervisão dos pilotos de barras e portos.

Devido às características da profissão, pretendendo que os pilotos adquiram novos conhecimentos e renovem os existentes periodicamente de modo a aumentarem a sua eficiência, serão programados dois cursos com objectivos diferentes.

Em anexo encontra-se o guião de cada um destes cursos.