ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΓΕΦΥΡΑΣ

ΥΛΗ ( Ε΄) ΕΞΑΜΗΝΟΥ - ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. **Ποιος είναι ο σκοπός του ΒRΜ;**

Σκοπός του συνετού ναυτικού και της ομάδας γεφύρας είναι να εξασφαλίσει ότι το πλοίο θα φτάσει με ασφάλεια στον προορισμό του. Για την επίτευξη αυτού του σκοπού απαιτείται υψηλό επίπεδο ικανοτήτων, που δεν αποκτάται εύκολα, αλλά πρέπει να ενσωματωθεί στη ναυτική παιδεία. Όπως όλα τα επαγγέλματα που στηρίζονται στη γνώση, η οργάνωση της φυλακής γεφύρας και η ναυσιπλοία απαιτούν αφοσίωση, υποστήριξη και επιβεβαίωση.

Ή ασφαλής τήρηση φυλακής ελαχιστοποιεί λανθασμένες και επιπόλαιες ενέργειες και επιβάλει την καλή συνεργασία πλοιάρχου και αξιωματικών. Ή ομάδα διαχείρισης γεφύρας είναι κάτι περισσότερο από μία ιδέα, είναι η εφαρμογή ενός αξιόπιστου και υπεύθυνου τρόπου εργασίας βασιζόμενου σε αρχές πάνω την αποτελεσματική οργάνωση γεφύρας με απώτερο σκοπό τη μέγιστη ασφάλεια για τον άνθρωπο το πλοίο το φορτίο και το περιβάλλον.

1. **Τα πλεονεκτήματα του BRM όταν εφαρμόζεται σωστά στο πλοίο;**

Όταν το BRM εφαρμόζεται σωστά στο πλοίο, το αποτέλεσμα είναι μια Ομάδα Γέφυρας η οποία:

1) Έχει συνεχή επίγνωση της κατάστασης (situational awareness),

2) Παρακολουθεί συνεχώς την εξέλιξη όλων των διαδικασιών επί του πλοίου, προχωρώντας στις απαραίτητες ρυθμίσεις και διορθώσεις αν απαιτηθούν ώστε να εξασφαλισθεί ένα ασφαλές ταξίδι,

3) Ενημερώνεται συνεχώς και εγκαίρως με τις απαραίτητες και ισχύουσες πληροφορίες,

4) Αναθέτει καθήκοντα και αρμοδιότητες,

5) Αντεπεξέρχεται αποτελεσματικά επικίνδυνες καταστάσεις,

6) Αποφεύγει να απασχοληθεί τεχνικά προβλήματα, χάνοντας τη γενική εικόνα,

7) Προετοιμάζει και εκτελεί σχέδια έκτακτης ανάγκης αν κληθεί να το πράξει,

8) Αναγνωρίζει εγκαίρως τα σημάδια αρχής και εξέλιξης αλυσίδας σφαλμάτων, λαμβάνοντας άμεσα μέτρα για την αντιμετώπιση και τη διακοπή της αλυσιδωτής εξέλιξης.

1. **Ποιες είναι οι θέσεις μελών της ομάδας γέφυρας κατά τον απόπλου PRE DEPARTURE;**

Μετά το πέρας παραμονής πλοίου στο λιμένα(πέρας φορτώσεως, πέρας εργασιών, συντήρησης ή άλλων λόγων), θα πρέπει να ακολουθηθούν διαδικασίες απάρσεως πλοίου όπως:

1)Ασφάλιση φορτίου-επαρκής υπολογισμός ερμητισμού (ballast condition).

2)Υπολογισμός και τήρηση ασφαλών κριτηρίων ευσταθείας.

3)Υπολογισμός νερών-καυσίμων για το ταξίδι.

4)Έλεγχος όλου του ναυτιλιακού εξοπλισμού γεφύρας.

5)Δοκιμή κυρίων μηχανών-πρωραίου-πρυμναίου υποβοήθητη

6)Έλεγχος κάβων πρώρα και πρύμα ώστε να αποφύγουμε προβλήματα κατά τη διαδικασία αποδέσεως.

7)Επαρκής καθορισμός θέσεων αξιωματικών και οπτήρων (προετοιμασία γεφύρας για φυλακή, επικεφαλής πλώρης-πρύμης, υπεύθυνος επικοινωνιών και πλοηγός).

8)Ενημέρωση στη γέφυρα προ απόπλου όλης της ομοχειρίας για τη διαδικασία αποδόσεως και χειρισμών που θα πραγματοποιηθούν.

9)Ενημέρωση για τις συνθήκες ταξιδίου-breafing (χάρτες, πορείες, σχέδιο ταξιδίου, τυχόν ειδικές εντολές).

1. **Ποιες είναι οι θέσεις μελών της ομάδας γέφυρας κατά τον κατάπλου PRE ARRIVAL;**

Μετά το πέρας ωκεάνιου ταξιδίου αρχίζει η διαδικασία προσεγγίσεως στο λιμένα (p/s to pier), κατά τη διαδικασία αυτή τηρούνται τα κάτωθι:

1)Ενημέρωση στη γέφυρα όλης της ομοχειρίας που θα λάβει μέρος στις διαδικασίες παραβολής, πρυμνοδέτησης ή αγκυροβολίας.

2)Καθορισμός αξιωματικών σε γέφυρα, πρύμνη, πλώρη.

3)Τήρηση σχεδίου ταξιδίου από πλοηγικό σταθμό σε προβλήτα ή αγκυροβόλιο.

4)Δοκιμές κυρίων μηχανών, πρωραίων-πρυμναίων υποβοηθητών.

5)Τήρηση επικοινωνίας με λιμενικές και πλοηγικές αρχές έως και αποβιβάσεως πλοηγού μετά το πέρας παραβολής (ρεμέντζο).

6)Έλεγχος παραμέτρων για ασφαλή προσέγγιση(ύπαρξη παλλίροιας-ρεύματος),χρήση ραντάρ για παράκτια ναυσιπλοΐα και εύρεση στίγματος, τυχόν ιδιομορφίες κατά την πλοήγηση και είσοδο πλοίου σε λιμένα.

7)Προετοιμασία ομοχειριών για τυχόν εκφόρτωση-αποβίβαση.

8)Προετοιμασία απαραιτήτων εγγράφων(I.S.M -εκφορτώσεως,πληρώματος,πλοίου).

9)Διαδικασίες για ασφαλή παραμονή πλοίου στο λιμένα.

1. **Ποιες οι απαιτήσεις λειτουργίας BRM (BRIDGE RESOURSE MANAGEMENT);**

Η απόφαση του IMΟ 741(18) άρθρα 7 και 9 του 1993 καθιέρωσε τους τρόπους λειτουργίας, τις παραμέτρους και τις προδιαγραφές λειτουργίας γεφύρας καθώς και των ατόμων που την επανδρώνουν όπως παρακάτω:

1) To σύστημα θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι το πλοίο θα λειτουργεί συμφώνως των διεθνών κανονισμών και συμβάσεων του ΟΗΕ(ΙΜΟ-Διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός, ILO- Διεθνής οργανισμός εργασίας, WHO-Διεθνής οργανισμός υγείας),που απατούνται της ναυτιλίας. Το πλοίο θα λειτουργεί σύμφωνα με τους νόμους του κράτους του οποίου τη σημαία φέρει. Σ'ύμφωνα με τους νόμους του κράτους στο οποίο βρίσκεται. Θα εναρμονίζεται πλήρως με τις διεθνής συμβάσεις(SOLAS,MARPOL,STCW),τους ΔΚΑΣ(COLREG),την εθνική νομοθεσία και τον εσωτερικό κανονισμό εργασίας εμπορικών πλοίων(ελληνική σημαία),τους τοπικούς κανονισμούς cfr-33 (code of regular federetions), ομοσπονδιακοί κανονισμοί ΗΠΑ, κανονισμός καναλιού Σουέζ (Αίγυπτος).

2)Το σύστημα θα πρέπει να είναι προσβάσιμο σε κάθε νόμιμα ενδιαφερόμενο μέλος του πληρώματος για να μπορεί να το εφαρμόσει, καθώς και ο κάθε επιθεωρητής ανακριτής και κάθε εκπρόσωπος αρχής που έχει λόγους να ασχοληθεί με αυτό.

3)Το σύστημα θα πρέπει να περιέχει δικλείδες ασφαλείας που θα εξασφαλίζουν την εφαρμογή του π.χ check list που συμπληρώνουμε για να μην ξεχάσου με κάτι.

4)Η εφαρμογή του συστήματος θα πρέπει να μπορεί να αποδειχθεί όταν απαιτηθεί, για αυτό περιέχει δικλείδες ασφαλείας της εφαρμογής του(τήρηση αρχείων, αποδεικτικά έγγραφα, ημερολόγια).Το παραπάνω σύστημα που το καθιερώνει η εταιρεία και το εφαρμόζουν τα πληρώματα των πλοίων στην διαχείριση γεφύρας περιλαμβάνεται (είναι τμήμα) του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης SMS (safety management system) και αναφέρεται στις ασφαλείς λειτουργίες του πλοίου (operations). Ο έλεγχος του γίνεται στα πλαίσια των επιθεωρήσεων του ism code.

1. **Αναφέρετε 10 έλεγχοι που γίνονται στα πλαίσια του BRM στα πλοία;**

Το σύστημα διαχείρισης της εταιρείας, οι οδηγίες της, οι μόνιμες διαταγές πλοιάρχου(master's standing orders) καθώς και οι διεθνείς συμβάσεις solas και stcw καθορίζουν τον τρόπο λειτουργίας στις γέφυρες των πλοίων, μερικούς από τους κανόνες αυτούς βλέπουμε παρακάτω:

1)Μελέτη και σχεδιασμός του επικείμενου ταξιδίου προ απόπλου(voyages plan), από προβλήτα σε προβλήτα (berth to berth). Λεπτομερής σχεδιασμός τόσο στους χάρτες όσο και στα ναυτιλιακά όργανα (ecdis,radar,gps) με ρύθμιση των παραμέτρων ασφαλείας του καθ΄ένος από αυτά με βάση τα στοιχεία του πλοίου. Παρουσίαση(briefing) των ανωτέρων στους αξιωματικούς γεφύρας καθώς και συμπλήρωση συναφών εντύπων ism.

2)Μετά τον απόπλου πιστή παρακολούθηση του σχεδίου ταξιδίου ώστε να επιβεβαιώνεται ότι το πλοίο ταξιδεύει σύμφωνος αυτού. Ανάλογες εγγραφές σε ημερολόγιο, position book και compass error book επιβάλλονται.

3)Σε περίπτωση αλλαγής ταξιδίου π.χ (λόγο καιρού)νέος σχεδιασμός αυτού(alternative plan).

4)ενδελεχής εξοικείωση σε κάθε νέο επιβιβαζόμενο μέλος πληρώματος από εντεταλμένο αξιωματικό (familiarization).

5)Τήρηση των οριζομένων ωρών αναπαύσεως και εργασίας συμφώνως ism (10ώρες ανά 24ωρω).Το 10ωρω αυτό δεν θα χωρίζεται σε πάνω από 2 τμήματα από τα οποία το ένα να μην είναι μικρότερο των 6 ωρών(εξαιρούνται περιπτώσεις εκτάκτων αναγκών).

6)Ο εκάστωτε α/φ προ αναλήψεως βάρδιας θα ενημερώνεται ενδελεχώς για πορεία, αληθής πορεία, σφάλματα πυξίδων, ταχύτητα πλοίου, κατάσταση μηχανών, έκπτωση πλοίου, κατάσταση θάλασσας, καιρικές συνθήκες, κίνηση πλοίων, οδηγίες πλοιάρχου κ.τ.λ. Και αφού προσαρμοσθεί στις συνθήκες φυλακής μόνο τότε θα αναλαμβάνει. Αλλαγή βάρδιας δεν γίνεται ποτέ κατά τη διάρκεια χειρισμού και έως περατώσεως του.

7)Ο παραδίδων α/φ εάν έχει λόγους να πιστεύει ότι ο αντικαταστάτης του δεν είναι σε θέση να αναλάβει καθήκοντα(μέθη, ψυχολογικοί λόγοι, ναρκωτικά, σωματικοί λόγοι) δεν παραδίδει βάρδια και ενημερώνει τον πλοίαρχο.

8)Το κάθε μέλος διεύθυνσης πλοίου πρέπει με μέριμνα του πλοιάρχου να έχει οριζόμενα καθήκοντα και αρμοδιότητες(jobs discriptions) σύμφωνος ism και να μην του ανατίθενται επιπρόσθετα.

9)Η ανάληψη διακυβερνήσεως πλοίου κατά τη διάρκεια φυλακής του α/φ θα πρέπει να γίνεται γνωστή με τρόπο σαφή και έκδηλο (ημερολογιακή εγγραφή, εγγραφη vdr) και η διαδικασία ορίζεται πλέον σαν παράδοση α/φ σε α/φ.

10)Η αλλαγή πηδαλίου από αυτόματο σε χειροκίνητο και οι τυχόν μικρές αλλαγές πορείας γίνονται μόνο από τον α/φ ή κάτω από την επίβλεψη του.

11)Η επικοινωνία στη γέφυρα πρέπει να γίνεται στη γλώσσα που προβλέπεται στο sms της εταιρείας και θα πρέπει να είναι λακωνική και σαφής.

12)Σε επικοινωνία γέφυρα με γέφυρα (bridge to bridge) ο καλών θα πρέπει να δίδει σαφή στοιχεία που να γίνονται κατανοητά από τον καλούμενο (όνομα πλοίου, στίγμα, πορεία, ταχύτητα).Αόριστες κλήσεις τύπου (vessel in my starboard bow) θα πρέπει να αποφεύγονται.

13)Ο πλοηγός είναι καθαρά συμβουλευτικό όργανο, η παρουσία του δεν απαλλάσσει τον πλοίαρχο ή τον α/φ των ευθυνών τους. Έαν στην επιβίβαση του δίνονται τα προβλεπόμενα χαρτιά (pilot card,master excange info) και του γίνεται η προβλεπόμενη ενημέρωση για τα ελεγκτικά στοιχεία του πλοίου, τυχόν βλάβες στον εξοπλισμό κ.τ.λ.

14)Η επικοινωνία-συνεργασία μεταξύ πλοηγού, πλοιάρχου, α/φ και πληρώματος θα πρέπει να είναι άψογη.

15)Αν ο α/φ αμφιβάλλει για τυχόν ενέργειές του πλοηγού θα πρέπει να ζητήσει διευκρινίσεις και αν δεν ικανοποιηθεί να ενημερώσει τον πλοίαρχο λαμβάνοντας όλα τα μέτρα έως αφίξεώς του.

1. **Ποια είναι τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψην κατά τη μελέτη σχεδίου ταξιδιού;**

1)Είδος πλοίου, μέγεθος και ηλικία αυτού.

2)Μηχανική κατάσταση πλοίου καθώς και η αναπτυσσόμενη ταχύτητα του (υπηρεσιακή, μέγιστη ασφαλής).

3)Κατάσταση έμφορτη-άφορτη-έρματος, καθώς και τα στοιχεία ευσταθείας του σε κάθε κατάσταση.

4)Οι γραμμές φόρτωσης(load line zones),στις οποίες προβλέπεται να πλεύση.

5)Οι αναμενόμενες για την εποχή καιρικές συνθήκες (άνεμοι, κυματισμοί, ομίχλες, παγόβουνα).

6)Οι παλίρροιες σε συνδυασμό με το βύθισμα του πλοίου.

7)Τα παλιρροϊκά και ωκεάνια ρεύματα που προβλέπεται να συναντήσει.

8)Ο τρόπος πλεύσης που θα ακολουθήσει το πλοίο κατά το ταξίδι (ορθοδρομία, λοξοδρομία, μικτός πλούς), καθώς και οι ιδιαίτερες συνθήκες αν πρόκειται για ακτοπλοϊκό ταξίδι .

9)Ο τύπος του ναυλοσυμφώνου και οι όροι του σχετικά με το ταξίδι.

10)Οι ανάγκες του φορτίου(αερισμός, σταθερή θερμοκρασία)σε συνδυασμό με τον εξοπλισμό του πλοίου για την εξυπηρέτηση τους.

1. **Σχεδιασμός πλού σε λιμένες και περιορισμένα ύδατα;**

1)Επιλογή κατάλληλης κλίματος χάρτη.

2)Οι χάρτες και τα βιβλία της περιοχής να είναι πλήρως ενημερωμένα (up to date).

3)Έχουν συλλεχθεί όλες οι σχετικές προειδοποιήσεις δελτία τοπικών σταθμών της περιοχής.

4)Έλεγχος ακολουθητέων πορειών συμφώνως <salling directions> και <pilot books>.

5)Ακριβής υπολογισμός βυθίσματος για τα διάφορα στάδια του πλού.

6)Υπολογισμός στοιχείων τυχόν ρευμάτων και παλιρροιών.

7)Μελέτη κυριοτέρων ναυτιλιακών βοηθημάτων περιοχής κα σωστή αναγνώριση ακτογραμμής.

8)Αν υπάρχουν διάδρομοι διαχωρισμού κυκλοφορίας λαμβάνονται υπ όψιν σχετικοί κανονισμοί.

9)λαμβάνεται υπ όψιν η πυκνότητα κυκλοφορίας της περιοχής.

10)Αποφασίζεται η ασφαλής ταχύτητα συνάρτηση των καιρικών συνθηκών, πυκνότητα κυκλοφορίας και ελικτικών στοιχείων πλοίου.

11)Έλεγχος καμπύλων στροφής στα σημεία αλλαγής πορείας(w.p).

12)μελέτη περιοχής επιβίβασης/αποβίβασης πλοηγού και σχετικοί χειρισμοί που θα απαιτηθούν (lee side).

13)Προετοιμασία εναλλακτικού σχεδίου σε περίπτωση εγκατάλειψης του αρχικού.

14)Προστίθεται ένας ακόμα αξιωματικός στη γέφυρα όταν η προσέγγιση γίνεται κάτω από ιδιαίτερα δύσκολες συνθήκες.

1. **Σχεδιασμός πλου σε ανοικτή θάλασσα;**

Ο σχεδιασμός πλού σε ανοικτή θάλασσα είναι σαφώς πιο εύκολος αλλά εξίσου σημαντικός και απαραίτητος ,ιδιαίτερα αν πρόκειται για ταξίδι πλού που αφορά ακτοπλοΐα. Τηρούνται τα κάτωθι:

1)Προκαταρκτική συζήτηση πλοιάρχου με αξιωματικό ναυσιπλοΐας.

2)επιλογή σωστών βιβλίων και χαρτών που θα χρησιμοποιηθούν και πλήρη ενημέρωση αυτών (up to date).

3)Σχεδιασμός ενός πρώτου πλάνου ταξιδίου με σαφή γνώση των σημείων ναυσιπλοοίας, αποστάσεων ασφαλείας και υπολογισμό μιλίων από πιλότο σε πιλότο (pilot station to pilot station), καθώς και των κομματιών προβλήτας-πιλότου και πιλότου-προβλήτας ή αγκυροβολίου.

4)Λήψη πληροφοριών με βάση τα <routeing charts>.

5)Χάραξη επιθυμητής πλεύσης (λοξοδρομία, ορθοδρομία, μικτό πλού).

6)Υπολογισμός χρονικής διάρκειας ταξιδίου.

7)Επισήμανση κυριοτέρων ναυτιλιακών βοηθημάτων και σημείων αναφοράς(reporting point).

8)Υπολογισμός φωτιστικής εμβέλειας τυχών φανών που θα συναντήσουμε.

9)Τελική συζήτηση-αξιολόγηση πλοιάρχου-αξιωματικού ναυτιλίας όλου του ταξιδίου και τελικές αλλαγές αυτού.

10)παρουσίαση όλου του σχεδίου ταξιδίου σε όλους τους εμπλεκόμενους στη γέφυρα (briefing).

1. **Σε περίπτωση ακύρωσης σχεδιού ταξιδιού – αντιξοότητες (ABORT POINT);**

Ανεξάρτητα από το πόσο καλά έγινε ή όχι ο σχεδιασμός ταξιδίου μπορεί κάποια στιγμή να τροποποιηθούν οι αναμενόμενες συνθήκες, να αλλάξει ή και να εγκαταλειφθεί. Τέτοιοι λόγοι μπορεί να είναι:

1)Βλάβη κυρίων μηχανών.

2)Βλάβη ή κακή λειτουργία βοηθητικού μηχανήματος.

3)Βλάβη οργάνων ναυσιπλοΐας.

4)Μη διάθεση προβλήτας ή ρυμουλκών.

5)επικίνδυνες καταστάσεις σε ξηρά ή σε προβλήτα κατάπλου.

6)Αλλαγή αρχικής πορείας λόγο καιρικών συνθηκών (τραβέρσο).

7)Αλλαγή κύριου λιμένα και επιλογή εναλλακτικού λόγο καιρικών ή άλλων άσχημων συνθηκών.

8)κατάσταση αποβίβασης τραυματία, σοβαρά αρρώστου και επιλογή κοντινότερου λιμένα κατάπλου.

Το σημείο αλλαγής πορείας ή και ακυρώσεως του υπολοίπου ταξιδίου τοποθετείται στο χάρτη ως τελευταίο σημείο και ονομάζεται (abort point).

Το abort point δεν θα πρέπει να συγχέεται με το (point of no return), όπου είναι το σημείο όπου το πλοίο δεν μπορεί πλέον να αλλάξει πορεία ‘η να γυρίσει πίσω π.χ Προσέγγιση ποταμού με παλίρροια, διάπλου αυτού με επιθυμητά στοιχεία παλίρροιας και οδηγίες για λόγους ασφαλείας ακύρωσης λιμένα. Το πλοίο δε μπορεί να πλεύση με αντίθετη πορεία επειδή τα στοιχεία παλίρροιας έχουνε μεταβληθεί και δεν είναι ασφαλές, επιλογή εδώ είναι και η εύρεση ασφαλούς αγκυροβολίου.

1. **Τι αναφέρεται ασφαλές λιμάνι (SAFE PORT);**

Ασφαλές λιμάνι είναι το λιμάνι αυτό όπου ένα πλοίο μπορεί να καταπλεύσει με ασφάλεια να παραμείνει να φορτοεκφορτώσει και να αναχωρήσει με ασφάλεια χωρίς να απαιτείται τίποτα περισσότερο από την κοινή ναυτική ικανότητα και επιδεξιότητα.

Ένα λιμάνι για να χαρακτηρισθεί ασφαλές, δεν πρέπει να είναι ασφαλές μόνο από φυσική άποψη(είσοδο-έξοδο-παραβολή-πρυμνοδέτηση), αλλά και από πολιτική.

Ακόμα και μια γενική απεργία των λιμενεργατών μπορεί να καταστήσει ένα ασφαλές λιμάνι σε ανασφαλές, επίσης ένα λιμάνι μπορεί να είναι ασφαλές για ένα μικρού εκτοπίσματος πλοίο, αλλά ταυτόχρονα να είναι ανασφαλές για πλοίο μεγαλύτερου εκτοπίσματος.

Λόγο όλων των παραπάνω ο ναυλωτής – χρονοναυλωτής έχει καθήκον να διασφαλίσει ότι το λιμάνι στο οποίο στέλνει τα πλοίο είναι ασφαλές για τον κατάπλου, εκφόρτωση, φόρτωση και τον απόπλου. Διευκρινίζεται ότι ο λιμένας αναμένεται να είναι ασφαλής την χρονική στιγμή που οι ναυλωτές δίνουν την εντολή.

1. **Αναφέρεται μου τι είναι η προσέγγιση σε λιμένα καταφυγής;**

Σε περίπτωση μηχανικής βλάβης, σοβαρής μετατόπισης φορτίου, σφοδρής θαλασσοταραχής με επιπτώσεις σε πλήρωμα και φορτίο ίσως απαιτηθεί διακοπή ταξιδίου, αλλαγή πορείας προς λιμένα ή προσέγγιση περιοχής καταφυγής(a place of refuge),όπως έχει επικρατήσει ο όρος έναντι του (port of refuge),

Εκτελούνται οι παρακάτω ενέργειες:

1)Ενημέρωση πλοιοκτητών για κατάσταση πλοίου, πιθανές επισκευές και ανταλλακτικά που θα χρειαστούν.

2)Μελέτη νέου σχεδίου ταξιδίου, σχετικές εγγραφές στο ημερολόγιο, καθώς και νέος υπολογισμός καυσίμων.

3)Ενημέρωση πληρώματος, πιθανές αλλαγές φυλακών και καθηκόντων.

4)Κατά τον κατάπλου σε περιοχή-λιμένα καταφυγής, ενημέρωση όλων των εμπλεκομένων μερών (αρχές, πράκτορας, πλοιοκτήτες, ναυλωτές, επιθεωρητές σημαίας) καθώς και λεπτομερής καταγραφή εξόδων.

5)Το σύνολο των εξόδων σε περιοχή-λιμένα καταφυγής συν τα καύσιμα που καταναλώσαμε, αποτελούν τα έξοδα γενικής αβαρίας και θα αποσταλούν μαζί με αντίγραφο ημερολογίου σε πλοιοκτήτες.

6)Ο πλοίαρχος συντάσσει έκθεση με πλήρη αναφορά των γεγονότων όπως επίσης και στο ημερολόγιο.

7)Προ κατάπλου σε περιοχή-λιμένα καταφυγής ο πλοίαρχος σε συνεννόηση με πλοιοκτήτες ζητάει κατάθεση εγγύησης από τα ενδιαφερόμενα μέλη για τη γενική αβαρία (general average),

1. **Τι περιλαμβάνει η ομαδική εργασία και πως εφαρμόζεται πάνω στο πλοίο;**

1)Στήριξη μεταξύ των μελών, δίνοντας ενθάρρυνση, συμβουλές και πρακτική βοήθεια.

2) Κατανόηση των ευθυνών μέσα στην ομάδα και ολοκλήρωση των στόχων με τον καλύτερο τρόπο.

3) Συνεργασία με διαφορετικούς ανθρώπους και αντιμετωπίζοντας ο ένας τον άλλον με σεβασμό.

4)Προσπάθεια να δημιουργηθεί μια θετική και φιλική ατμόσφαιρα στην ομάδα και αποφυγή καυγάδων.

5) Αποδοχή ότι θα ακολουθηθούν εντολές μερικές φορές αλλά και θα δοθούν εντολές σε κάποια άλλη χρονική στιγμή.

6)Εύρεση νέων και δημιουργικών τρόπων για να λυθεί ένα πρόβλημα.

Η διαχείριση και η οργάνωση του ανθρώπινου δυναμικού μιας γέφυρας πλοίου είναι

-η εφαρμογή και η υλοποίηση ενός τρόπου εργασίας έτσι ώστε να υιοθετούνται συνεχώς σταθερά και αξιόπιστα standards για να αντιμετωπισθεί άμεσα και αποτελεσματικά μια έκτακτη κατάσταση,

-η καλύτερη δυνατή χρήση ανθρώπινου δυναμικού και υλικού ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι περιπτώσεις να προκύψει απρόσμενη κατάσταση.

Όλα τα μέλη της ομάδας έχουν έναν ρόλο να παίξουν για επιτευχθούν τα παραπάνω. Για να συνεργαστεί αποτελεσματικά η ομάδα θα πρέπει να ληφθούν υπόψη πολλοί παράγοντες (εκπαίδευση, δεξιότητες, τεχνικές γνώσεις).

1. **Αναφέρεται για την Διαχείριση χρόνου στον εργασιακό χώρο;**

Η ορθή διαχείριση του χρόνου στον εργασιακό χώρο προλαμβάνει την σύγχυση και αυξάνει την αποτελεσματικότητα. Πολύ συχνά, η λανθασμένη διαχείριση του χρόνου αποτελεί το βασικό πρόσκομμα σε ότι αφορά την ορθή λειτουργία ενός εργαζομένου (ή μιας ομάδας) και η επιτυχής διορθωτική παρέμβαση σ’ αυτόν τον τομέα μπορεί να παραγάγει σημαντικά θετικά αποτελέσματα.

Προκειμένου να διαχειριστούμε αποτελεσματικά τον χρόνο, υπάρχει μια σειρά από επί μέρους κινήσεις-επιλογές που μπορούν να λειτουργήσουν τόσο προς το δικό μας ατομικό συμφέρον όσο και προς το γενικότερο συμφέρον του οργανισμού στον οποίον εργαζόμαστε, και οι οποίες είναι οι ακόλουθες:

- Καθορισμός στόχων,

- Ιεράρχηση στόχων,

- Προγραμματισμός (κυρίως ημερήσιος και εβδομαδιαίος),

- Ρεαλιστικές προθεσμίες – τόσο για λήψη αποφάσεων όσο και εκτέλεση διεκπεραίωσης,

- Ρεαλιστική αξιολόγηση του φόρτου εργασίας,

- Γραπτή καταγραφή των στόχων και ανάρτησή τους σε εμφανές σημείο΄ ταυτόχρονη αξιολόγησή τους κατά τον βαθμό του επείγοντος και της σημασίας τους

- Αποφυγή συγκεντρωτισμού/ανάληψης του συνόλου των ευθυνών. Ανάθεση επί μέρους εργασιών στους κατάλληλους συναδέλφους, με ταυτόχρονη, παρακολούθηση της προόδου της εργασίας, ώστε να μην βρεθούμε προ απροόπτου και εκτός χρονικού προγραμματισμού,

- Ορθολογική κατανομή αρμοδιοτήτων

- Έγκαιρη ενημέρωση περί των δεδομένων και των ιδιαιτεροτήτων της συγκεκριμένης εργασίας σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη,

- Πρόβλεψη χρόνου για απρόοπτες εξελίξεις· αποφυγή εξαιρετικά «σφιχτού» προγραμματισμού χωρίς να προβλέπουμε περιθώρια ελιγμών

- Προγραμματισμός και εκτέλεση των εργασιών ανάλογα με την διάθεση του εργαζομένου σε διαφορετικές χρονικές περιόδους της ημέρας ή της εβδομάδας (π.χ. προγραμματίζουμε την εκτέλεση των πιο απαιτητικών εργασιών όταν είμαστε πιο ξεκούραστοι, ενώ των πιο «διεκπεραιωτικών» και «μηχανιστικών» όταν είμαστε πιο κουρασμένοι – είτε σωματικά είτε διανοητικά)

1. **Ο κύκλος επικοινωνίας (loop) και ο ρόλος του στις αποτελεσματικές επικοινωνίες;**

Η έννοια της «διαδικασίας της επικοινωνίας» συνεπάγεται ότι γεγονότα και καταστάσεις κινούνται και αλλάζουν διαρκώς και συνεπώς ότι τα γεγονότα και οι σχέσεις έχουν κάποια δυναμική. Μια δυναμική σχέση ή ένα δυναμικό γεγονός περικλείει ενέργεια και δράση. Έτσι αυτό που αποκαλούμε ροή πληροφοριών είναι στην πραγματικότητα μια δυναμική διαδικασία κατά την οποία τα μηνύματα δημιουργούνται, διανέμονται κι ερμηνεύονται διαρκώς.

Η διαδικασία της επικοινωνίας είναι συνεχόμενη κι εξελισσόμενη γι’ αυτό και η οργανωσιακή επικοινωνία δεν είναι κάτι που συμβαίνει και παύει να υφίσταται.

Η επικοινωνία είναι μια συνεχής διαδικασία.

Η διαδικασία της επικοινωνίαςαπαιτεί την ύπαρξη δυο τουλάχιστον προσώπων, δηλαδή τον αποστολέα του μηνύματος και τον αποδέκτη αυτού. Κατά την διαδικασία της αμφίδρομης αυτής επικοινωνίας οι συμμετέχοντες στέλνουν και λαμβάνουν μηνύματα συγχρόνως.

Η διαδικασία της επικοινωνίας αρχίζει από τη στιγμή που ένας πομπός ή πηγή (άτομο - ομάδα) έχει την επιθυμία να μεταβιβάσει μια πληροφορία, μια σκέψη κ.λπ. Η επικοινωνία επομένως επιφέρει αποτελέσματα καθώς μπορεί να επηρεάσει τη γνώση, τη σκέψη, την ιδεολογία, τα αισθήματα, την ενέργεια, τη συμπεριφορά κ.λ.π. του δέκτη. Τέλος ο πομπός πληροφορείται για την τύχη του μηνύματος με τη βοήθεια του μηχανισμού ελέγχου - ανατροφοδότησης (feed - back).

***Κύκλο επικοινωνίας (Loop)*** ονομάζουμε τον δίαυλο μέσω του οποίου η πληροφορία μεταφέρεται από το ένα μέρος στο άλλο μέσω ενός μέσου επικοινωνίας (medium). Έτσι δίνεται η δυνατότητα σε κάποιον να στέλνει πληροφορία και να αποδέχεται την ανατροφοδότηση (feedback).

***Κλειστός κύκλος επικοινωνίας (Closed Loop)*** σημαίνει ότι ο δέκτης γίνεται μέρος της επικοινωνίας και εξασφαλίζεται συνεχής διάλογος (back and forth dialogue) μεταξύ αυτού και του αποστολέα.

1. **Τι γνωρίζεται για τον όρο look out και ποιος ο σκοπός του;**

Ο όρος “look out” δεν σημαίνει μόνο την τοποθέτηση οπτήρα, σημαίνει πάρα πολλά πράγματα:

1. Συνεχής και σε μόνιμη βάση οπτικός έλεγχος γύρω για προσέγγιση κινδύνου, πλοίων κλπ. Σε περιορισμένη ορατότητα, το ραντάρ θα δώσει καλύτερη εικόνα της γύρω περιοχής.

2. Συνεχής παρακολούθηση κατάσταση θάλασσας και καιρικών συνθηκών.

3. Παρακολούθηση ένδειξης πυξίδας,

4. Παρακολούθηση και προσδιορισμός φάρων,

5. Συνεχής παρακολούθηση συστημάτων ελέγχου πλοίου,

6. Συνεχής μελέτη ενδείξεων ηλεκτρονικών βοηθημάτων (GPS, βυθόμετρο, δρομόμετρο κλπ),

7. Παρακολούθηση διαύλου Bridge-to-Bridge στο VHF.

Η παρακολούθηση της εξέλιξης του ταξιδιού με σκοπό να διαπιστωθεί ότι τηρούνται όλα όσα προσχεδιάσθηκαν για το ταξίδι, είναι το πρωτεύον καθήκον του αξιωματικού φυλακής.

Η παρακολούθηση διακρίνεται σε 3 τομείς:

- Από την εκτέλεση μιας σειράς λειτουργιών,

- Από την ανάλυση των αποτελεσμάτων,

- Από τη λήψη μέτρων με βάση αυτή την ανάλυση.

1. **Έκτακτη ανάγκη στο πλοίο;**

**(ΠΥΡΚΑΙΑ-ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ):**

1)Ειδοποίηση πλοιάρχου και σήμανση συναγερμού πυρκαγιάς.

2)Κλείσιμο ανεμιστήρων, φινιστρίνια, πόρτες ασφαλείας κ.λ.π.

3)εντοπισμός /εκτίμηση πυρκαιάς-απομόνωση/διακοπή ηλεκτρικής ενέργειας.

4)το πλήρωμα σε ετοιμότητα-ενεργοποίηση ομάδας κατάσβεσης.

5)Χειρισμοί αναλόγως καιρικών συνθηκών-μείωση ταχύτητας.

6)Προετοιμασία σωστικών μέσων πλοίου.

7)Άνοιγμα διαύλου ασυρμάτου-ετοιμότητα εκπομπής στίγματος.

8)Επίδειξη κατάστασης πυρκαγιάς με διεθνή κώδικα σημάτων-vhf ανοιχτά.

9)Προετοιμασία εκκένωσης χώρου και έλεγχος πληρώματος(roll-on-call).

10)Σημείωση ώρας εκδήλωσης φωτιάς είδος αυτής και στίγμα.

11)Στο λιμένα ειδοποιούμε πάντα αρχές και πυροσβεστική.

12)Σφραγίζουμε και ερευνούμε το χώρο φωτιάς.

13)Άμεσο σχέδιο κατασβέσεως-προσοχή σε επικίνδυνα φορτία πλοίου.

14)Αρχή κατασβέσεως προσέχοντας τα κάτωθι: Αποφυγή έκρηξης και επέκτασης, σωστό μέσο κατάσβεσης ,αν γίνει χρήση CO2 να παρθούν όλα τα μέτρα ασφαλείας, αν αποφασισθεί ρυμούλκηση ή εγκατάλειψη να γίνει σωστός σχεδιασμός.

15)ειδοποίηση εταιρείας-διατήρηση επαφής(DPA)

16)Διατήρηση συνεχούς φυλακής και μέτρησης θερμοκρασίας σε περιοχή φωτιάς και παραπλεύρως.

**(ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ-ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ):**

Σε περίπτωση που το πλοίο μας συγκρουστεί με κάποιο άλλο θα πρέπει να λάβουν χώρα οι κάτωθι ενέργειες:

1)Κρατεί οι μηχανές, ειδοποίηση πλοιάρχου, σήμανση γενικού συναγερμού συνεγέρσεως.

2)Ρίψη κουλούρας με καπνογόνο και φώς (man overboard) για περίπτωση ναυαγών και προσδιορισμός σημείου σύγκρουσης.

3)Ενημέρωση με vhf σε παραπλέοντα πλοία, παράκτιο και επικοινωνία με DPA εταιρείας-collision check list.

4)Έλεγχος τραυματιών και προετοιμασία πληρώματος.

5)Έλεγχος ζημιών και εκτίμηση κατάστασης πλοίου.

6)Ανταλλαγή στοιχείων μας με το άλλο πλοίο.

7)Καταγραφή γεγονότων σε ημερολόγιο πλοίου και ενημέρωση εντύπων για την περίπτωση.

8)Επίδειξη σημάτων του διεθνή κώδικα-vhf, εφαρμογή εάν απαιτείται σχεδίου sopep.

9)Εάν το πλοίο έχει εισχωρήσει στο άλλο, πότε και αν έγινε αποκόλληση.

10)Αν οι ζημιές επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του πλοίου μας (seaworthing), κατευθυνόμεθα σε λιμένα καταφυγής με ιδία μέσα ή με βοήθεια ρυμουλκών-ναυαγοσωστικών.

11)Ενημέρωση συμβάντος σε πλοιοκτήτες, ναυλωτές, νηογνώμονες, παραλήπτες, P&I CLUB.

12)Εκτενής έκθεση συμβάντος με ακριβή καταγραφή ζημιών σε πλοίο και φορτίο και αν υπάρχει τραυματισμός-θάνατος επιβαίνοντος.

13)Καταφυγή σε λιμένα με τη βοήθεια ναυαγοσωστικών για διάσωση, καταφυγή σε λιμένα επισκευών είναι γενική αβαρία και τα έξοδα (εκτός των ζημιών σύγκρουσης),καλύπτονται από τη γενική αβαρία.

**ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΠΛΟΙΟΥ-ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ**

Εάν για οιαδήποτε αιτία προσαράξει αθέμιτα το πλοίο μας θα πρέπει να λάβουν χώρα οι κάτωθι ενέργειες:

1)Κάνουμε κράτει ειδοποιούμε τον πλοίαρχο και την μηχανή σημαίνουμε το γενικό σήμα συναγερμού (general alarm) και σηκώνουμε ή ανάβουμε(αν είναι βράδυ),τα σήματα προσαράξεως,(την ημέρα τρείς μαύρες κατακόρυφες μπάλες και το βράδυ τα φώτα ακυβερνησίας και τα φώτα αγκυροβολίας).

2)Ενεργοποίηση ομάδος έκτακτης ανάγκης-damage control team.

3)Μέτρηση στάθμης διπύθμενων , cofferdams (στεγανά), fore peak-after peak, υδροσυλλεκτων (σεντίνες).

4)Βυθομέτρηση με σκαντάγιο γύρω από το πλοίο και φτιάξιμο σκαριφήματος έκτασης προσαράξεως, καθώς και λήψη δείγματος βυθού(λίπος ή γράσο στο σκαντάγιο).

5)Υπολογισμός τυχών παλιρροιών, ρευμάτων και ανέμου.

6)Εύρεση βυθισμάτων πλώρης-πρύμης, μέσης και σύγκριση ε τα προ ταξιδίου.

7)Η διαφορά των δύο παραπάνω βυθισμάτων πολλαπλασιαζόμενη με το TP1”(τόνοι ανά μονάδα βύθισης),του πλοίου σε κατάσταση φόρτωσης μας δίνει τη δύναμη σε τόνους που απαιτείται να ασκηθεί για να ξεκολλήσει το πλοίο. Αν υπάρχει παλίρροια οι προσπάθειες για την αποκόλληση του πλοίου θα πρέπει να αρχίσουν 3 ώρες πριν το HW.

8)Αν ο βυθός είναι αμμώδης ή λάσπη συνιστάται κινήσεις πρόσω-ανάποδα καθώς και αφερματισμό σε δεξαμενές και πόσιμο νερό, όπου κρατάμε μόνο το αναγκαίο(θα μας βοηθήσει να επιπλεύσουμε όταν ανέβει η παλίρροια).

9)Αν το πλοίο έχει καθίσει με την πλώρη μεταφέρουμε καύσιμα και νερά σε πρυμνιά δεξαμενή, σαβουρώνουμε το after peak και τα πρυμνιά δεξαμενή σαβούρας, αφού αδειάσουμε το fore peak και πρυμνιά δεξαμενή σαβούρας(αν είναι σαβουρωμένα).

10)ειδοποιούμε αρχές, πλοιοκτήτες, ναυλωτές, επιθεωρητή, νηογνώμονα, P&I CLUB, και κάθε άλλον που έχει έννομο συμφέρον.

11)Εάν το πλοίο έχει επαναπλεύση ιδίων μέσων ή με βοήθεια τρίτου (ρυμουλκό), αφού ελέγξουμε τη στεγανότητα του συνεχίζουμε το ταξίδι σε λιμένα προορισμού μας ή λιμένα καταφυγής.

12)Ο πλοίαρχος κάνει πλήρη καταγραφή συμβάντων στο ημερολόγιο του πλοίου και επίσης συντάσσει έκθεση έκτακτου συμβάντος με αναφορά τόπου και χρόνου προσάραξης, ενεργειών που έλαβαν χώρα υπογεγραμμένη από τον ίδιο και από τις φυλακές του πλοίου, όπου και αποστέλλει σε πλοιοκτήτες, νηογνώμονα, αρχές και P&I club.