

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΑΡΑΟΥΛΑΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΘΕΜΑ:

**ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΛΕΙΩΜΑΤΙΚΟΥ ΦΥΛΑΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΕΝ
ΠΛΩ, ΣΤΟ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ.**

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ : ΝΕΟΚΛΕΟΥΣ ΜΑΡΙΟΣ
Α.Γ.Μ: 4137**

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 20/05/2019

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:10/07/2020

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ:

Περίληψη	3
Εισαγωγή	4
Κεφάλαιο 1ο : Αξιωματικοί στο Κατάστρωμα Πλοίου και Προσωπικό Επί του Πλοίου με Σκοπό τον Ασφαλή Διάπλου.....	5
1.1 Κατηγορίες Προσωπικού Πλοίων.....	5
1.2 Λόγοι για τους Οποίους ο Διεθνής Κώδικας ISM Επιβάλλει την Ύπαρξη ενός συστήματος ασφαλούς διαχείρισης πλοίων (SMS) στα Πλοία ως Υποχρεωτική στις Μέρες μας και οι στόχοι του.....	6
1.3 Καθήκοντα και Υποχρεώσεις του Αξιωματικού Φυλακής Καταστρώματος στα Πλοία ,Εν Πλω.....	10
1.4 Υποχρεώσεις Αξιωματικού φυλακής Καταστρώματος σε Περίπτωση Απρόσμενου Συμβάντος και Ατυχήματος Εν Πλω.....	12
Κεφάλαιο 2ο : Καθήκοντα αξιωματικού φυλακής καταστρώματος στο πλοίο σε αγκυροβόλιο και σε περίπτωση φόρτωσης / εκφόρτωσης εμπορευμάτων στο λιμάνι.....	15
2.1 Κατηγορίες προσωπικού πλοίων που μπορούν να αναφέρονται ως αξιωματικοί φυλακής καταστρώματος.....	15
2.2 Καθήκοντα αξιωματικού φυλακής σε πλοίο στο αγκυροβόλιο.....	17
2.3 Γενική επιτήρηση από τον αξιωματικό φυλακής καταστρώματος σε πλοίο , στο αγκυροβόλιο.....	19
2.4 Δράση αποφυγής σύγκρουσης από τον αξιωματικό φυλακής καταστρώματος.....	19
2.5 Διαδικασίες για την ασφαλή πρόσδεση - ανάπτυξη και παρακολούθηση της πρόσδεσης πλοίου στο λιμάνι από μέρους του αξιωματικού φυλακής καταστρώματος.....	20
2.6 Βάρδιες αξιωματικού φυλακής καταστρώματος και ενέργειες κατά την άσκηση των καθηκόντων του ενώ το πλοίο εκτελεί λιμενικές επιχειρήσεις.....	25
Επίλογος – Συμπεράσματα	28
Βιβλιογραφία	30

ΕΡΕΤΗΝ ΧΡΗΝΑΙ ΠΡΩΤΑ ΓΕΝΕΣΘΑΙ -
- ΠΡΙΝ ΠΗΔΑΛΙΟΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΕΙΝ

Περίληψη

Σύμφωνα με όσα θα αναφερθούν και θα σχολιαστούν στις ακόλουθες σελίδες της εργασίας, θα λέγαμε πως βασικός σκοπός της εν λόγω εργασίας, αναφέρεται σχετικά η συλλογή, αξιολόγηση και συζήτηση στοιχείων που τοποθετούνται στο πλαίσιο της ανάλυσης των δεδομένων για το θέμα των καθηκόντων του Αξιωματικού φυλακής καταστρώματος, όταν το πλοίο είναι εν πλώ, σε αγκυροβόλιο ή σε διεργασίες φόρτωσης - εκφόρτωσης εμπορευμάτων στο λιμάνι.

Επομένως , για να θεωρείται ορθή η εν λόγω εργασία ως προς τα στοιχεία που εξετάζει, χωρίζεται σε δύο (2) κεφάλαια, με το Κεφάλαιο 1 να αναφέρεται σε αξιωματικούς φυλακής καταστρώματος και στο προσωπικό επί του πλοίου, με σκοπό τον ασφαλή διάπλου. Το Κεφάλαιο 2 αναφέρεται στα καθήκοντα αξιωματικού φυλακής καταστρώματος σε αγκυροβόλιο και σε περίπτωση Φόρτωσης - Εκφόρτωσης Εμπορευμάτων στο λιμάνι.

- ❖ Λέξεις Κλειδιά – Αξιωματικός Καταστρώματος, Πλοίο, Ασφάλεια, Κανόνες, Φόρτωση, Εκφόρτωση, Αγκυροβόλιο, Εν Πλώ, Κίνδυνος

Εισαγωγή

Από τη θάλασσα, ο άνθρωπος μπορεί και αντλεί φυσικούς πόρους (ζωικούς και φυτικούς οργανισμούς, ορυκτό πλούτο), χρησιμοποιεί ενέργεια από τα κύματα και τις θαλάσσιες θερμικές πηγές, τοποθετεί εγκαταστάσεις για την εκμετάλλευση της, για παράδειγμα πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου, αγωγοί, σήραγγες, χώροι εναποθήκευσης, τεχνητά νησιά, πλέοντα αεροδρόμια, σταθμοί πυρηνικής ενέργειας αλλά και να διενεργεί εμπόριο μέσω θάλασσας που γίνεται σήμερα ποσοστιαία η μεγαλύτερη ανταλλαγή αγαθών, προϊόντων και καυσίμων με αυτό τον τρόπο.

Το θέμα με το οποίο θα καταπιαστούμε έχει να κάνει με τους αξιωματικούς φυλακής καταστρώματος στο εμπορικό ναυτικό σε διάφορα στάδια και περιπτώσεις των καθηκόντων τους. Οι ναυτικοί είναι μια εξαιρετική κατηγορία ανθρώπων, επειδή περνούν το μεγαλύτερο μέρος της ζωής τους στη θάλασσα. Επηρεάζονται από περιβαλλοντικούς παράγοντες κινδύνου στις καθημερινές δραστηριότητες. Η συνολική πλειοψηφία των ναυτικών ζει και εργάζεται σε συνθήκες που είναι εξαιρετικά επιβλαβείς για την υγεία τους. Οι παράγοντες που τους επηρεάζουν είναι οι δονήσεις, ο θόρυβος, το ηλεκτρομαγνητικό πεδίο, το μακροχρόνιο στρες, οι αλλαγές στο χρόνο και οι κλιματολογικές ζώνες.

Αρχικά ένας αξιωματικός φυλακής είναι ο αξιωματικός που είναι υπεύθυνος για την πλοήγηση του πλοίου με ασφάλεια από το ένα μέρος στο άλλο, για τη φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου από το πλοίο, για τη σωστή συντήρηση του πλοίου, του καταστρώματος και για την επικοινωνία με πράκτορες, τη λειτουργία φορτίου της εταιρείας και γενικά είναι υπεύθυνοι για την ανθρώπινη ζωή, το περιβάλλον, το φορτίο και το πλοίο.

Θα πρέπει ωστόσο να σημειωθεί πως ο όρος «Ναυτική Τέχνη» ή «ναυτοσύνη» χρησιμοποιείται γενικά ως ένα ευρύτατο πεδίο ναυτικών γνώσεων με όρια μάλλον ακαθόριστα. Στον όρο αυτό περιλαμβάνονται πρώτιστα τεχνικές γνώσεις επί των πλοίων, του εξαρτισμού (τα «μέσα εξοπλισμού») τους, των χειρισμών και συντήρησης αυτών των

εξαρτημάτων, άλλοι ειδικοί χειρισμοί εκτός ναυσιπλοΐας, επαγγελματικές γνώσεις ευστάθειας, καταμέτρησης, φόρτωσης, καθώς και τα γενικά καθήκοντα Πλοιάρχου, Αξιωματικών γέφυρας και πληρώματος καταστρώματος κυρίως σε αντιμετώπιση διαφόρων συνθηκών. Γενικά η τεχνολογία που αφορά το πλοίο, τον εξαρτισμό και την αξιοποίησή του ανάλογα με τις ανάγκες, εξελίσσεται τα τελευταία χρόνια με πολύ γοργούς ρυθμούς, έτσι ώστε να ναυπηγούνται όλο και εξειδικευμένα πλοία, με στοιχεία που θα πρέπει ως επί των πλείστων να γνωρίζουν ο καπετάνιος και οι αξιωματικοί πλοίου αντίστοιχα .

Σημαντικό ρόλο βέβαια σε όλα τα παραπάνω, κατέχει ο αξιωματικός φυλακής καταστρώματος, ο οποίος θα πρέπει να λειτουργεί με τον απόλυτα ορθό και επαγγελματικό τρόπο εντός των πλοίων που εργάζεται και ταξιδεύει σε αυτά, είτε εν πλω, είτε σε αγκυροβόλιο είτε σε φόρτωση - εκφόρτωση και προκειμένου να μπορεί να προλάβει οποιαδήποτε πιθανότητα κινδύνου και πρόκλησης σωματικής ή υλικής βλάβης εντός του πλοίου. Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί πως ο αξιωματικός φυλακής καταστρώματος εντός των πλοίων, θα πρέπει να κατέχει όλα εκείνα τα απαραίτητα πιστοποιητικά και τα οποία του επιτρέπουν να διατηρεί τη συγκεκριμένη θέση επί του πλοίου .

Κεφάλαιο 1ο : Αξιωματικοί στο Κατάστρωμα Πλοίου και Προσωπικό Επί του Πλοίου με Σκοπό τον Ασφαλή Διάπλου.

1.1 Κατηγορίες Προσωπικού Πλοίων

Το Προσωπικό των εμπορικών πλοίων (personnel) διακρίνεται στις επί μέρους κατηγορίες και όπου την γενική επίβλεψη την έχει ο καπετάνιος :

- Προσωπικό καταστρώματος : Στη κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται ο Πλοίαρχος, οι Αξιωματικοί, οι Υπαξιωματικοί (ναύκληροι και αντλιοροί), οι Ναύτες και οι Ναυτόπαιδες.
- Προσωπικό μηχανής: Στη κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται Αξιωματικοί, Λιπαντές, Θερμαστές και βοηθοί.
- Προσωπικό γενικών υπηρεσιών :

- ❖ Υπηρεσίες επικοινωνιών (αξιωματικοί ραδιοτηλεγραφητές)
- ❖ Οικονομικές υπηρεσίες, κυρίως στα επιβατηγά πλοία, (αξιωματικοί οικονομικοί), με επιμέρους καλλιτεχνικές υπηρεσίες στα κρουαζιερόπλοια,
- ❖ Υπηρεσίες ιατρικές (ιατροί και νοσοκόμοι) συνήθως σε μεγάλα επιβατηγά,
- ❖ Υπηρεσίες τροφοδοσίας, (φροντιστές και βοηθοί),
- ❖ Υπηρεσίες διαμερισμάτων (υπαξιωματικοί αρχιθαλαμηπόλοι, θαλαμηπόλοι και βοηθοί),
- ❖ Υπηρεσίες μαγειρείου (υπαξιωματικοί αρχιμάγειροι, μάγειροι, βοηθοί μαγείρων) και σπάνια
- ❖ Υπηρεσίες θρησκευτικές (ιερείς) σε κρουαζιερόπλοια.

1.2 Λόγοι για τους Οποίους ο Διεθνής Κώδικας ISM Επιβάλλει την Ύπαρξη ενός συστήματος ασφαλούς διαχείρισης πλοίων (SMS) ως Υποχρεωτική στις Μέρες μας και οι στόχοι του.

Σύμφωνα με την διεθνή νομοθεσία σχετικά με την εφαρμογή του Κώδικα ISM, τα πλοία εκείνα που δεν διέθεταν τα συγκεκριμένα διπλώματα δεν επιτρέπονταν να αποπλεύσουν μετά την 1η Ιουλίου του έτους 1998. Όπως είχε αναφέρει και ο Γενικός Γραμματέας του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού, το συγκεκριμένο πιστοποιητικό απαίτησε μια ουσιαστική αλλαγή στη στάση πολλών τομέων της βιομηχανίας της ναυτιλίας και τα πλεονεκτήματα ήταν τεράστια για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Σύμφωνα με το Institute Charter , η εγκατάσταση ενός Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων (SMS) επιφέρει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα για μια εταιρεία :

- Βελτίωση στην συνείδηση ασφάλειας και στις ικανότητες διοίκησης του προσωπικού για ασφάλεια
- Δημιουργία μια κουλτούρας ασφάλειας που καλλιεργεί μια συνεχόμενη βελτίωση σε θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος,
- Μεγαλύτερη εμπιστοσύνη από τη μεριά των πελατών
- Βελτιωμένο ηθικό της εταιρείας

Θα πρέπει αντίστοιχα να σημειωθεί πως η οικονομία χρημάτων και ευνοϊκά ασφαλιστρα βέβαια, θα έρθουν σε μακροπρόθεσμη βάση. Το γεγονός αυτό κυρίως

οφείλεται στις καινοτόμες λύσεις τις οποίες έχουν αναγκαστεί να εισάγουν οι πολυάριθμες ναυτιλιακές εταιρείες ανά τον κόσμο ως απάντηση στην αυστηρή νομοθεσία του Κώδικα. Εντούτοις, ο Κώδικας ISM εμπίπτει και ο ίδιος στις ίδιες κριτικές που έγιναν για το BS7750, την "οικολογική διοίκηση" και την "Διοίκηση Ολικής Οικολογικής Ποιότητας", όπου αναφέρονται τα ακόλουθα :

- Δεν προσδιορίζονται οι βασικές απαιτήσεις οικολογικής απόδοσης.
- Τα πρότυπα σχεδιάζονται με σκοπό να επιβραβεύσουν τα αποδοτικά συστήματα ασφαλούς διοίκησης πλοίων και συστήματα διοίκησης προστασίας του περιβάλλοντος αντί για αποδοτική ασφαλή διοίκηση πλοίων και διοίκηση προστασίας του περιβάλλοντος.
- Επίσης, ο έλεγχος που διεξάγεται εστιάζει στο σύστημα, τις διαδικασίες, την τεκμηρίωση και τη διοίκηση αντί για την πραγματική καταστροφή που γίνεται στο περιβάλλον. Τα διάφορα διπλώματα και πιστοποιητικά απλώς υπάρχουν στον τοίχο και ξεχνιούνται έως ότου οι ελεγκτές να έρθουν πάλι.
- Τα συστήματα διοίκησης για το περιβάλλον δημιουργούν μια επιπρόσθετη γραφειοκρατία που επιφέρει ισχυρές κριτικές στο κατά πόσο τα διάφορα πλεονεκτήματα τους υπερτερούν του κόστους των εταιριών.

Σύμφωνα με κριτικές που έχουν πραγματοποιηθεί για τον Κώδικα ISM όλα αυτά τα χρόνια παρουσίας στην Ελληνική και διεθνή αγορά, μπορεί κάποιος να πει πως οι έλεγχοι που μπορούν να πραγματοποιηθούν για την προστασία του περιβάλλοντος και η αποφυγή των εργατικών ατυχημάτων στα πλοία, ταξινομούνται αντίστοιχα σε πέντε επίπεδα ως ακολούθως :

- Επίπεδο 1ο: Έλεγχος συμμόρφωσης, όπου ελέγχεται αν η εταιρεία απλώς συμμορφώνεται με τους υπάρχοντες νόμους. Ο τρόπος εξέτασης θεωρείται στατικός.
- Επίπεδο 2ο: Έλεγχος συστημάτων. Πέραν των ελέγχων του επιπέδου 1, ελέγχονται και το σύστημα διοίκησης για την προστασία του περιβάλλοντος καθώς και οι διάφοροι αυτοκαθοριζόμενοι στόχοι που έχει θέσει η εταιρεία όπου και στην περίπτωση αυτή ο τρόπος εξέτασης θεωρείται στατικός.

- Επίπεδο 3ο: Περιβαλλοντικός έλεγχος. Επιπλέον των ελέγχων του προηγούμενου επιπέδου ελέγχονται επίσης και οι άμεσες επιδράσεις στο θαλάσσιο, εναέριο και στεριανό περιβάλλον, σχέδια για την αντιμετώπιση κινδύνου και διάφορα άλλα όπου και σε αυτήν την περίπτωση ο τρόπος εξέτασης θεωρείται στατικός.
- Επίπεδο 4ο: Οικολογικός έλεγχος με αναγνώριση της σημασίας του φυσικού περιβάλλοντος. Μέτρηση και των έμμεσων επιδράσεων πάνω του καθώς και πιο διαχρονικών συνεπειών. Στη περίπτωση αυτή ο έλεγχος εξέτασης θεωρείται δυναμικός.
- Επίπεδο 5ο: Έλεγχος για βιωσιμότητα. Παρατηρείται να υπάρχει ισότητα και μελλοντικότητα, ίσα δικαιώματα, θεώρηση γενικότερων κοινωνικών και ηθικών ζητημάτων και αντιμετώπιση του ολικού προβλήματος. Ο τρόπος εξέτασης και στη περίπτωση αυτή είναι δυναμικός.

Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω, ο Κώδικας ISM φαίνεται να βρίσκεται στο δεύτερο επίπεδο και σε ότι αφορά τους ελέγχους που επιβάλλει, καλύπτοντας έτσι και κάποιες από τις απαιτήσεις του τρίτου επιπέδου. Οι συγκεκριμένες αυτές οι κατηγορίες ελέγχου χρησιμοποιούν επίσης στατικούς τρόπους εξέτασης, δηλαδή επικεντρώνονται στις άμεσες και εύκολα μετρήσιμες επιδράσεις στο περιβάλλον, εξετάζουν αν το σύστημα και η εταιρεία υπακούουν στο νόμο και λαμβάνει χώρα περιοδικά κάθε πέντε χρόνια, όπως και επιβάλλεται.

Εντούτοις δεν υποχρεώνει μια ναυτιλιακή εταιρεία να εξετάσει τις άμεσες συνέπειες στη θάλασσα, τον αέρα και τη στεριά και οι οποίες προέρχονται από τη λειτουργία των πλοίων της. Σε αντίθεση, ο οικολογικός έλεγχος ή ένας έλεγχος για βιωσιμότητα θεωρείται πολύ πιο κατάλληλος για την εξέταση αυτών των συνεπειών.

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί πως ο Κώδικας ISM αναπτύχθηκε από τον Διεθνή Ναυτικό Οργανισμό ως μια απάντηση στις αλλεπάλληλες πιέσεις που δεχόταν από την κοινωνία ως αποτέλεσμα της απώλειας των διαφόρων ανθρώπινων ζώων και της μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα γνωστά ατυχήματα όπως αυτό του *Exxon Valdez*, του *Braer*, του *Sea Empress*, του *The Herald of Free Enterprise*, του *Estonia* και άλλων πλοίων. Ο σκοπός του Κώδικα ISM είναι η παροχή ενός παγκόσμιου προτύπου με σκοπό

την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και για την αποφυγή της ρύπανσης στις θάλασσες.

Αντικειμενικοί στόχοι του Κώδικα είναι να επιτύχει με ασφάλεια στη θάλασσα, την αποφυγή οποιασδήποτε ανθρώπινης βλάβης ή απώλειας ζωής και αποφυγή ζημιάς στο θαλάσσιο περιβάλλον και σε ξένη ιδιοκτησία. Όπως πάντως έχει αναφερθεί, ο «κρυμμένος» στόχος του πάντως είναι να ελαττώσει σημαντικά και όσον γίνεται περισσότερο τα ανθρώπινα λάθη, τις πρόχειρες αποφάσεις, οι οποίες οδηγούν είτε έμμεσα είτε άμεσα σε απώλειες ή ρύπανση και αυτό το γεγονός σκοπεύει να το πετύχει με την εφαρμογή διαβεβαίωσης ποιότητας και αρχές ασφαλούς διοίκησης .

Αποτελεί αδιαμφισβήτητο γεγονός πως ο Κώδικας ISM εισάγει συγκεκριμένες απαιτήσεις σε μια ναυτιλιακή εταιρεία όπως ένα Σύστημα Ασφαλούς Διοίκησης (SMS), την ύπαρξη μιας πολιτικής της εταιρείας για θέματα ασφάλειας και μόλυνσης, ένα καθορισμένο πρόσωπο υπεύθυνο για τα θέματα ασφάλειας και παρεμπόδισης της μόλυνσης, τη δημιουργία κάποιων σχεδίων εκτάκτου ανάγκης, συντήρηση των πλοίων, την εκπαίδευση του πληρώματος και τέλος την διεξαγωγή ελέγχου ότι το σύστημα δουλεύει σωστά και αποτελεσματικά.

Κάθε ναυτιλιακή εταιρεία έχει την υποχρέωση να αναπτύσσει, υλοποιεί και συντηρεί ένα Σύστημα Ασφαλούς Διοίκησης των πλοίων της, οποιουδήποτε τύπου. Αυτό θα πρέπει να είναι δομημένο και τεκμηριωμένο σύστημα το οποίο θα προσφέρει τη δυνατότητα στο προσωπικό της ναυτιλιακής εταιρείας να υλοποιήσει την πολιτική ασφάλειας των πλοίων της καθώς και της προστασίας του περιβάλλοντος. Θα πρέπει να αναφερθεί πως σημαντικότερη είναι και η θέση του καθοριζόμενου προσώπου ο οποίος θα έχει και την ευθύνη της υλοποίησης του συγκεκριμένου συστήματος. Το πρόσωπο αυτό θα πρέπει να έχει άμεση πρόσβαση και στο διοικητικό συμβούλιο της επιχείρησης. Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι αν το καθοριζόμενο πρόσωπο γνωρίζει ότι απλά υπάρχει κάποιο πρόβλημα, θα θεωρηθεί ότι και όλη η εταιρεία γνωρίζει για το πρόβλημα αναλόγως .

Ως εκ τούτου, δικαιολογίες από μέρους των στελεχών όπως δεν είναι δική μου αρμοδιότητά ή κανείς δεν μου είχε πει τίποτα για το θέμα δεν μπορούν πλέον να τις επικαλεστούν οι διάφοροι διευθυντές των τμημάτων στις ναυτιλιακές και έπειτα από κάποιο σοβαρό ατύχημα. Η κυβέρνηση της κάθε χώρας ή ένας αντίστοιχος οργανισμός που

έχει καθορίσει η κυβέρνηση μιας χώρας θεωρείται υπεύθυνη με σκοπό να επαληθεύει την συμμόρφωση της εταιρείας με τις συγκεκριμένες απαιτήσεις του Κώδικα ISM. Μαζί με έναν συστηματικό έλεγχο κάθε πέντε χρόνια σε κάθε ναυτιλιακή εταιρεία και τύπο πλοίου, η κάθε κυβέρνηση θα απονέμει διπλώματα συμμόρφωσης και ασφαλούς διοίκησης σε όσους περάσουν με επιτυχία τους ελέγχους που απαιτεί ο Κώδικας .

1.3 Καθήκοντα και Υποχρεώσεις του Αξιωματικού Φυλακής Καταστρώματος στα Πλοία ,Εν Πλω.

Οι Αξιωματικοί φυλακής καταστρώματος είναι υπεύθυνοι για την πλοήγηση, τους ελιγμούς και τον ασφαλή χειρισμό του πλοίου, τις επικοινωνίες μεταξύ του πλοίου και της ακτής, το χειρισμό και την παράδοση φορτίου και τη λειτουργία των σωστικών μέσων .

Μέσα στα καθήκοντα του αξιωματικού φυλακής καταστρώματος συμπεριλαμβάνονται:

- η ναυσιπλοΐα,
- η αποφυγή σύγκρουσης,
- η ταυτόχρονη γενική διαχείριση του πλοίου.

Αυτό σημαίνει πως, στα πλαίσια της τήρησης φυλακής, ο αξιωματικός παρακολουθεί τη γύρω περιοχή, σχεδιάζει την πορεία, επικοινωνεί, ελέγχει τις μηχανές του πλοίου, ελέγχει το φορτίο και τηρεί με αυξημένη προσοχή το ΔΚΑΣ.

Για να προσδιοριστεί η σύνθεση της φυλακής με στόχο να είναι επαρκής για να εξασφαλιστεί ότι μια σωστή τήρηση φυλακής μπορεί να διατηρείται συνεχώς, ο αξιωματικός φυλακής πρέπει να λαμβάνει υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων των εξής:

- Την ορατότητα, την κατάσταση του καιρού και της θάλασσας,
- Την πυκνότητα της κυκλοφορίας, καθώς και άλλες δραστηριότητες που συμβαίνουν στην περιοχή στην οποία ταξιδεύει το πλοίο.
- Την προσοχή που απαιτείται κατά την πλοήγηση μέσα ή κοντά σε λωρίδες διαχωρισμού της κυκλοφορίας,
- Τον πρόσθετο φόρτο εργασίας που προκαλείται από τη φύση των λειτουργιών του πλοίου, τις άμεσες λειτουργίες ανάγκης και τους προβλεπόμενους χειρισμούς.
- Την καταλληλότητα για το καθήκον των μελών του πληρώματος τα οποία συμμετέχουν στην ομάδα τήρησης φυλακής.
- Τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα επί του πλοίου σε κάθε δεδομένη στιγμή, συμπεριλαμβανομένων των ραδιοεπικοινωνιών, καθώς και τη διαθεσιμότητα της βοήθειας που πρέπει να κληθεί αμέσως στη γέφυρα όταν είναι απαραίτητο.
- Το καθεστώς λειτουργίας των οργάνων γέφυρας και των ελέγχων, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων συναγερμού,

- Τον έλεγχο πηδαλίου και έλικας, καθώς και τα χαρακτηριστικά χειρισμών του πλοίου.
- Το μέγεθος του πλοίου και το οπτικό πεδίο που υφίσταται από τη θέση από την οποία κυβερνάται το πλοίο,
- Τη διαμόρφωση της γέφυρας στο βαθμό που μπορεί να αναστέλλει ένα μέλος της τήρησης φυλακής από την παρατήρηση με την όραση ή την ακοή οποιαδήποτε εξωτερική κατάσταση,
- Κάθε άλλο σχετικό πρότυπο, διαδικασία ή καθοδήγηση σχετικά με τις ρυθμίσεις τήρησης φυλακών και την καταλληλότητα για καθήκον.
- Σύγκριση των πυξίδων :Σε περίπτωση που ένα γυροσκόπιο βγει έκτος λειτουργίας ο αξιωματικός φυλακής πρέπει να γνωρίζει τον βαθμό στον οποίο το σφάλμα της μαγνητικής πυξίδας μπορεί αν επηρεάσει την πορεία που πρόκειται να ακολουθήσει. Επίσης είναι απαραίτητη η σύγκριση των επαναληπτών για να γνωρίζει ο αξιωματικός εάν δείχνουν την σωστή πορεία κατά την ανάγνωση από τη γέφυρα ή από τον υπολογισμό σφάλματος πυξίδας χρησιμοποιώντας το αζιμούθ.

Ο αξιωματικός φυλακής είναι υπεύθυνος της γέφυρας και της ομάδας της γέφυρας για την τήρηση φυλακής μέχρι να αντικατασταθεί. Είναι σημαντικό η ομάδα γέφυρας να συνεργάζεται στενά, τόσο εντός των συνήθων καταστάσεων όσο και σε έκτακτες περιπτώσεις επειδή, μια λανθασμένη απόφαση μιας φυλακής μπορεί να επηρεάσει όλες τις επόμενες.

Τα καθήκοντα θα πρέπει να αποδίδονται και να προσδιορίζονται σαφώς, περιοριζόμενα στα καθήκοντα που μπορούν να εκτελεστούν αποτελεσματικά, και με σαφή προτεραιότητα.

Τα μέλη της ομάδας θα πρέπει να επιβεβαιώσουν ότι κατανοούν τα καθήκοντα που τους ανατίθενται. Η συνεχής αναφορά γεγονότων είναι ένας τρόπος για την παρακολούθηση της απόδοσης των μελών της ομάδας της γέφυρας και την ανίχνευση τυχόν επιδείνωσης των επιδόσεων τήρησης φυλακών.

Οι αρμοδιότητες ενός αξιωματικού φυλακής καταστρώματος όταν το πλοίο είναι εν πλω, αφορούν στην διατήρηση υψηλού επίπεδου συνείδησης ασφαλείας στο πλοίο και τη διασφάλιση ότι οι διατάξεις των διεθνών κωδικών για τις πρακτικές εργασίας, καθώς και οι γενικές οδηγίες και κανόνες τηρούνται από όλους. Για να το επιτύχει αυτό, θα πρέπει να γνωρίζει πολύ καλά τις διατάξεις των διεθνών κωδικών περί ασφαλείας. Ταυτόχρονα θα πρέπει να είναι σε θέση να προβλέπει πιθανούς κινδύνους, να γνωρίζει τη σημασία του σωστού πλάνου ασφαλείας και την τήρηση αρχείων στο πλοίο για ατυχήματα, παραβιάσεις, ατυχήματα και αλλά σχετικά συμβάντα και τέλος, να είναι σε θέση να

συμμετέχει στην επιτροπή ασφαλείας προτείνοντας βελτιωτικές λύσεις για την ενίσχυση των μέτρων στο πλοίο .

1.4 Υποχρεώσεις Αξιωματικού φυλακής Καταστρώματος σε Περίπτωση Απρόσμενου Συμβάντος και Ατύχηματος Εν Πλω.

Αναφορικά τώρα με τις υποχρεώσεις του αξιωματικού φυλακής καταστρώματος και όταν το πλοίο είναι εν πλω, σε ένα απρόσμενο συμβάν ή ατύχημα, θα πρέπει να σημειωθεί πως μετά την απώλεια ισχύος που ακολουθεί από την ενέργεια αυτή και την κατάλυση των διαμερισμάτων κυρίων και βοηθητικών μηχανημάτων και ηλεκτρικών πινάκων, το πλήρωμα του μηχανοστασίου θα πρέπει να παραμείνει στη θέση του προσπαθώντας να διατηρήσει ή να αποκαταστήσει την ηλεκτρική ισχύ σε ότι σύστημα μπορούσε να λειτουργήσει .

Θα πρέπει να γίνουν φιλότιμες προσπάθειες από τον αξιωματικό φυλακής καταστρώματος και όταν το πλοίο είναι εν πλω και με σκοπό την σωστή διοίκηση του προσωπικού καταστρώματος και την αποτροπή της βύθισης του πλοίου και για να αποφευχθεί η απώλεια ισχύος που θα έχει ως αποτέλεσμα την ακυβερνησία του πλοίου, της ανεπαρκούς ιπποδύναμης του παρευρισκομένου ρυμουλκού και της απόκρημνης φύσης, αναγνωρίζοντας ότι το συγκεκριμένο σημείο ήταν το πλησιέστερο και καταλληλότερο υπό τις συνθήκες που επικρατούσαν, ενώ αποτελούσε και ένα εκ των καθορισμένων σημείων καταφυγής κινδυνευόντων πλοίων.

Σε περίπτωση που πρόκειται για δεξαμενόπλοιο, μετά την εκκένωση του πλοίου από την πλειοψηφία του πληρώματος, ο αξιωματικός φυλακής καταστρώματος και όταν το πλοίο είναι εν πλω, θα πρέπει να φροντίσει η ομάδα του πληρώματος να παραμείνει στο πλοίο μέχρι την άφιξή του στο σημείο που θα επιχειρηθεί η ασφαλή προσάραξή του. Η ομάδα του πληρώματος δεν θα εγκαταλείψει το πλοίο και θα παραμείνει πλησίον του για την όποια ύστατη προσπάθεια, η οποία θα διακοπεί όταν ο πλοίαρχος και ο ύπαρχος τυχόν προσαχθούν στο Λιμεναρχείο.

Σε περίπτωση που κρίνεται αναγκαίο, το πλήρωμα καταστρώματος θα πρέπει να μεριμνήσει για το τελικό αποτέλεσμα που ενάγεται στην εγκατάλειψη η οποία θα γίνει με γνώμονα τη μέγιστη δυνατή ασφάλεια, χωρίς πανικό ή βεβιασμένες ενέργειες, καθότι η κατάσταση του πλοίου θα πρέπει να σταθερή και υπό συνεχή παρακολούθηση, όπως θα προκύπτει από τις καταγραφές του VDR μαύρου κουτιού .

Η επιχείρηση, θα πρέπει να θεωρείται επιχείρηση μαζικής εκκένωσης, να ολοκληρωθεί με επιτυχία και να μην υπάρξει τραυματισμός ή απώλεια ζωής εξ αιτίας της. Επίσης, ο αξιωματικός φυλακής και μέσω της διοίκησης του Καπετάνιου θα πρέπει να φροντίσει η εγκατάλειψη του πλοίου να γίνει με τη χρήση των σωστικών μέσων και να μπορεί να ολοκληρωθεί σε συντομότερο χρονικό διάστημα χωρίς όμως μια τέτοια επιχείρηση να εγκυμονεί τον σοβαρό κίνδυνο ατυχημάτων.

Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δώσει ο αξιωματικός φυλακής και στις μετέπειτα συνθήκες ρυμούλκησης του πλοίου και όταν εκείνο θα έχει ήδη προσαράξει και θα πρέπει εκείνος να λάβει την ευθύνη αν θα το ρυμουλκήσουν ή όχι και με σκοπό να μην προκληθούν επιπλέον βλάβες ή ρήγματα τα οποία θα επιφέρουν το πλοίο δυσκολότερη θέση λειτουργίας και πλοήγησης. Αντίστοιχα, θα πρέπει να εξεταστεί αν το πλοίο μπορεί να ρυμουλκηθεί ή αν κατά αυτή την διαδικασία είναι πιθανό να βυθιστεί.

Θα πρέπει αντίστοιχα να υπολογιστούν τα βάθη στα οποία θα μπορεί να προσεγγίσει το πλοίο που έχει υποστεί προσάραξη και να το προσαράξει με τη δεξιά του ή αριστερή πλευρά. Αν για παράδειγμα με δεδομένο ότι το βύθισμα στη πλώρη είναι τουλάχιστον 12 μέτρα δηλαδή 6,1 κανονικό βύθισμα, πλέον περίπου έξι μέτρων λόγω της κατάκλισης, η διέλευση του πλοίου ώστε να καταλήξει στα αβαθή των 10 μέτρων και να προσαράξει δεν θα είναι δυνατή. Οι ενέργειες που θα κάνει ο αξιωματικός φυλακής και όσων συμμετέχουν στην επιχείρηση διάσωσης θα πρέπει να είναι οι ενδεδειγμένες υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις σε συνεργασία με εκείνη των πληρωμάτων του ρυμουλκού.

Και τέλος, συμφώνως με τον κανονισμό Π/6 και προκειμένου ο αξιωματικός καταστρώματος και όταν το πλοίο είναι εν πλω, να είναι σε θέση να διοικεί σωστά τα υπόλοιπα μέλη της γέφυρας, θα πρέπει να γνωρίζει τις υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για κατώτερους ναυτικούς που μετέχουν σε φυλακές γέφυρας και οι οποίες αναφέρονται ως εξής:

- Οι ελάχιστες απαιτήσεις για κατώτερο ναυτικό που μετέχει σε φυλακές γέφυρας σε πλοίο 200 κοχ και άνω αναφέρονται στην παράγραφο 2. Οι απαιτήσεις αυτές δεν είναι αυτές που αφορούν στην έκδοση πιστοποιητικού ικανού ναύτου (3), ούτε, εκτός αν πρόκειται για πλοία μικρού μεγέθους, αποτελούν τις ελάχιστες απαιτήσεις για κατώτερο ναυτικό, που πρόκειται να παραμείνει ο μόνος κατώτερος σε φυλακή

γέφυρας. Οι διοικήσεις μπορούν να απαιτούν πρόσθετη εκπαίδευση και προσόντα για κατώτερο ναυτικό, που πρόκειται να είναι ο μόνος κατώτερος σε φυλακή γέφυρας.

Κάθε κατώτερος ναυτικός που μετέχει σε φυλακές γέφυρας σε πλοίο 200 Κ.Ο.Χ και άνω πρέπει να ικανοποιεί την διοίκηση για το ότι έχει:

- Ηλικία άνω των 16 ετών
- Ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την υγειονομική αυτού καταλληλότητα, ιδιαίτερα δε όσον αφορά την όραση και την ακοή.
- Συμπληρώσει αναγνωρισμένη υπηρεσία σε πλοία, που περιλαμβάνει ειδική πείρα τουλάχιστον έξι μηνών σχετικά με τα καθήκοντα φυλακής γέφυρας.
- Υποβληθεί με επιτυχία σε ειδική εκπαίδευση είτε πριν εισέλθει στη θάλασσα είτε στο πλοίο, που να περιλαμβάνει επαρκή περίοδο υπηρεσίας σε πλοίο, κατά τις απαιτήσεις της διοίκησης που δεν θα είναι κάτω των δυο μηνών
- Έχει εμπειρία εκπαίδευσης που να περιλαμβάνει:
 - ❖ Βασικές αρχές αντιμετώπισης πυρκαγιών, πρώτων βοηθειών, προσωπικής επιβίωσης, κινδύνων υγείας και προσωπικής ασφάλειας,
 - ❖ Ικανότητα να κατανοεί τις διαταγές και να εκφράζεται ορθά, ώστε να γίνεται κατανοητός από τον αξιωματικό φυλακής σε ζητήματα σχετικά με καθήκοντα αυτού,
 - ❖ Ικανότητα πηδαλιουχίας και συμμόρφωσης προς εντολές σε σχέση με τη πηδαλιουχία και γνώσεις μαγνητικής και γυροσκοπικής πυξίδας αρκετές για την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών.
 - ❖ Ικανότητα για εκτέλεση υπηρεσίας οπτήρα με την όραση και ακοή και αναφορά κατά προσέγγιση της διόπτρευσης μαχητικού σήματος φωτός ή άλλου αντικείμενου σε μοίρες ή ρόμβους.
 - ❖ Εξοικείωση στην αποσύνδεση του αυτόματου πηδάλιου προς χρήση του χειροκίνητου και αντίστροφα.
 - ❖ Γνώση της χρήσης των κατάλληλων συστημάτων εσωτερικής συνεννόησης και συναγερμού.

- ❖ Γνώση των εκτοξευόμενων φωτοβολίδων αλεξιπτώτου, των βεγγαλικών χειρός και των επιπλέοντων καπνογόνων σηματοδοσίας.
- ❖ Γνώση των καθηκόντων αυτού σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης,
Γνώση των όρων που χρησιμοποιούνται στα πλοία και ορισμών οι οποίοι είναι σχετικοί προς καθήκοντα αυτού.

Κεφάλαιο 2ο : Καθήκοντα αξιωματικού φυλακής καταστρώματος στο πλοίο σε αγκυροβόλιο και σε περίπτωση φόρτωσης / εκφόρτωσης εμπορευμάτων στο λιμάνι.

2.1 Κατηγορίες προσωπικού πλοίων που μπορούν να αναφέρονται ως αξιωματικοί φυλακής καταστρώματος.

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά αξιωματικών φυλακής σε πλοία 500 GT και άνω, κάθε αξιωματικός φυλακής γέφυρας που υπηρετεί σε θαλασσοπλοούν πλοίο 500 GT και άνω πρέπει να είναι κάτοχος κατάλληλου πιστοποιητικού.

Κάθε υποψήφιος προς απόκτηση πιστοποιητικού θα πρέπει:

- να έχει ηλικία όχι κάτω των 18 ετών
- να έχει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία όχι κάτω του ενός έτους, η οποία αποτελεί μέρος ενός αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος που περιλαμβάνει εκπαίδευση επί του πλοίου η οποία ικανοποιεί τις απαιτήσεις του τμήματος A-II/1 του κώδικα STCW και περιέχεται σε αναγνωρισμένο μητρώο εκπαίδευσης, ή να έχει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία όχι κάτω των τριών ετών
- να έχει εκπληρώσει, κατά τη διάρκεια της απαιτούμενης θαλάσσιας υπηρεσίας, καθήκοντα φυλακής γέφυρας υπό την επίβλεψη του πλοιάρχου ή ενός διπλωματούχου αξιωματικού για περίοδο όχι κάτω των έξι μηνών
- ικανοποιεί τις κατάλληλες απαιτήσεις των κανονισμών του κεφαλαίου IV για την εκτέλεση καθηκόντων ραδιοεπικοινωνίας σύμφωνα με τους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνίας και
- να έχει αποκτήσει αναγνωρισμένη κατάρτιση και εκπαίδευση και να ανταποκρίνεται στο πρότυπο επάρκειας που ορίζεται στο τμήμα A-II/1 του κώδικα STCW.

Εφόσον δεν είναι αντίθετο προς την εθνική νομοθεσία ή πρακτική, ο αξιωματικός φυλακής θα πρέπει να εφαρμόζει την πολιτική του πλοιοκτήτη και να εκτελεί τις οδηγίες του πλοιάρχου έτσι ώστε :

- να βελτιώνει την επίγνωση της ασφάλειας του πληρώματος·
- να διερευνά οποιαδήποτε παράπονα ασφαλείας υποπίπτουν στην αντίληψή του/της και να αναφέρει τα ίδια στην επιτροπή ασφαλείας και υγείας και στο ίδιο το άτομο, όπου απαιτείται·
- να διερευνά ατυχήματα και να προβαίνει σε κατάλληλες εισηγήσεις, προκειμένου να αποτρέψει την επανάληψη τέτοιων ατυχημάτων·
- να πραγματοποιεί επιθεωρήσεις ασφαλείας και υγείας, και
- να παρακολουθεί και να υλοποιεί την εκπαίδευση ασφαλείας των ναυτικών στο πλοίο.

Οποτεδήποτε είναι δυνατό, ο αξιωματικός φυλακής καταστρώματος, θα πρέπει να αναζητά την συνεργασία και την βοήθεια της επιτροπής ασφαλείας και υγείας και του εκπροσώπου ασφαλείας και άλλων ατόμων στην εκτέλεση αυτών των καθηκόντων. Εφόσον δεν είναι αντίθετο προς την εθνική νομοθεσία ή πρακτική, ο εκπρόσωπος ασφαλείας θα πρέπει να εκπροσωπεί το πλήρωμα σε θέματα που επηρεάζουν την ασφάλεια και την υγεία τους.

Για την εκπλήρωση του ρόλου του εκπροσώπου ασφαλείας, θα πρέπει να παρέχεται πρόσβαση σε πληροφορίες, βοήθεια και συμβουλές, όπου απαιτείται, από την επιτροπή ασφαλείας, τον πλοιοκτήτη και επαγγελματικούς οργανισμούς, συμπεριλαμβανομένων και των οργανώσεων των εργαζομένων. Ο εκπρόσωπος ασφαλείας καταστρώματος :

- θα πρέπει να εκλέγεται ή να ορίζεται από το πλήρωμα και θα πρέπει να συμμετέχει σε συσκέψεις της επιτροπής ασφαλείας και υγείας·

- δεν θα πρέπει να υπόκειται σε απόλυση ή άλλα επιζήμια μέτρα για την εκτέλεση καθηκόντων, που ανατίθενται στον ρόλο αυτόν.

Ο εκπρόσωπος ασφαλείας καταστρώματος, θα πρέπει:

- να έχει πρόσβαση σε όλα τα μέρη του πλοίου·
- να συμμετέχει στην διερεύνηση ατυχημάτων και παρ' ολίγον ατυχημάτων·
- να έχει πρόσβαση σε όλα τα απαραίτητα τεκμήρια, συμπεριλαμβανομένων των διερευνητικών αναφορών, παλαιότερων πρακτικών των επιτροπών ασφαλείας και υγείας κ.λπ., και
- να λαμβάνει κατάλληλη εκπαίδευση.

2.2 Καθήκοντα αξιωματικού φυλακής σε πλοίο στο αγκυροβόλιο.

Σε συμμόρφωση με τους διεθνείς κανόνες ναυσιπλοΐας και τα Πιστοποιητικά Ασφαλείας των αξιωματικών σε εμπορικά πλοία, σημειώνεται πως θα πρέπει να διατηρείται η κατάλληλη επιτήρηση ανά πάσα στιγμή για την εξυπηρέτηση των σκοπών της ασφαλούς περίπτωσης πλοίου ευρισκόμενου σε αγκυροβόλιο εκτός του λιμένα που πρόκειται να προσεγγίσει, από μέρους του Αξιωματικού φυλακής Καταστρώματος, ως εξής:

- Διατήρηση συνεχούς επαγρύπνησης μέσω της όρασης και της ακοής καθώς και με όλα τα άλλα διαθέσιμα μέσα, σε σχέση με οποιαδήποτε σημαντική αλλαγή στο περιβάλλον λειτουργίας του καταστρώματος.
- Πλήρης εκτίμηση της κατάστασης και του κινδύνου τυχόν σύγκρουσης, προσάραξης και άλλων κινδύνων στην πλοήγηση.

- Εντοπισμός πλοίων ή αεροσκαφών σε κίνδυνο, ναυαγίων, συντριμμιών και άλλων κινδύνων για ασφαλή πλοήγηση σε αγκυροβόλιο.
- Πλήρης προσοχή στα καθήκοντα επιφυλακής πρέπει να δοθεί από την ομάδα των αξιωματικών γέφυρας και καταστρώματος που παρακολουθεί.
- Σε πλοία με πλήρως κλειστές γέφυρες, ο εξοπλισμός λήψης ήχου θα πρέπει να λειτουργεί συνεχώς και σωστά να ρυθμίζεται ώστε να διασφαλίζεται ότι όλοι οι ακουστικοί ήχοι στο ανοιχτό κατάστρωμα μπορούν να ακουστούν καθαρά στη γέφυρα.
- Σύμφωνα με τον Κώδικα STCW, ο αξιωματικός φυλακής καταστρώματος πρέπει να επιτελεί τα ακόλουθα :
 - ❖ Η κατάσταση έχει αξιολογηθεί προσεκτικά και έχει αποδειχθεί χωρίς αμφιβολία ότι είναι ασφαλές να λειτουργεί με μοναδική επιτήρηση δική του.
- Έχουν ληφθεί πλήρως υπόψη όλοι οι σχετικοί παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των εξής:
 - ❖ Κατάσταση καιρού
 - ❖ Ορατότητα
 - ❖ Πυκνότητα κυκλοφορίας
 - ❖ Η εγγύτητα των κινδύνων από την πλοήγηση
 - ❖ Η προσοχή που απαιτείται κατά την πλοήγηση σε ή κοντά σε σχήματα διαχωρισμού κίνησης.
 - ❖ Η βοήθεια είναι άμεσα διαθέσιμη για να κληθεί στη γέφυρα όταν το απαιτεί η αλλαγή της κατάστασης.

Εάν πρέπει να ακολουθηθούν οι πρακτικές αποκλειστικής παρακολούθησης, πρέπει να παρέχονται σαφείς οδηγίες σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας τους στο εγχειρίδιο επιχειρησιακών διαδικασιών του πλοίου .

2.3 Γενική επιτήρηση από τον αξιωματικό φυλακής καταστρώματος σε πλοίο , στο αγκυροβόλιο.

Ο αξιωματικός φυλακής καταστρώματος πρέπει να διατηρήσει ένα υψηλό επίπεδο γενικής ευαισθητοποίησης σχετικά με το πλοίο και τις καθημερινές του δραστηριότητες. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει τη διατήρηση ενός γενικού επιτηρητηρίου για τα καταστρώματα του πλοίου για παρακολούθηση, όπου είναι δυνατόν, των ατόμων που εργάζονται στο κατάστρωμα και τυχόν εξοπλισμού χειρισμού φορτίου ή φορτίου.

Όποτε εκτελούνται εργασίες στο κατάστρωμα κοντά στην κεραία ραντάρ, τις κεραίες ραδιοφώνου και τη συσκευή σηματοδότησης ήχου, ο αξιωματικός φυλακής καταστρώματος θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός και πρέπει να δημοσιεύει κατάλληλες προειδοποιητικές ειδοποιήσεις στα χειριστήρια του εξοπλισμού.

Ο αξιωματικός φυλακής καταστρώματος, πρέπει πάντα να συμμορφώνεται με τη νομοθεσία COLREG. Η συμμόρφωση δεν αφορά μόνο τη συμπεριφορά των σκαφών σύμφωνα με τους κανόνες διεύθυνσης και ιστιοπλοΐας, αλλά την εμφάνιση των σωστών φώτων και σχημάτων και τη λήψη των σωστών σημάτων ήχου και φωτός.

Τα σκάφη ενδέχεται να μην εμφανίζουν τα σωστά τους σήματα φωτός ή σχήματος, ή πράγματι τα σήματά τους θα μπορούσαν να τοποθετηθούν άσχημα και να επισκιάζονται από τη δομή του πλοίου όταν προσεγγίζονται από ορισμένες κατευθύνσεις. Σε θαλάσσιες περιοχές όπου ρυθμίζεται η ροή της κυκλοφορίας, όπως προσεγγίσεις λιμένων και σχήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας, ενδέχεται να είναι δυνατή η πρόβλεψη μετακινήσεων από συγκεκριμένους τύπους πλοίων.

2.4 Δράση αποφυγής σύγκρουσης από τον αξιωματικό φυλακής καταστρώματος.

Σε γενικές γραμμές, η έγκαιρη και θετική δράση πρέπει πάντοτε να λαμβάνεται όταν αποφεύγονται συγκρούσεις και αφού έχει αναληφθεί δράση, ο αξιωματικός φυλακής καταστρώματος πρέπει πάντα να ελέγχει για να βεβαιωθεί ότι η ενέργεια που έχει ληφθεί έχει το επιθυμητό αποτέλεσμα. Το σύστημα VHF δεν πρέπει να χρησιμοποιείται για λόγους αποφυγής σύγκρουσης. Πολύτιμος χρόνος μπορεί να χαθεί προσπαθώντας να έρθει

σε επαφή, καθώς η θετική αναγνώριση μπορεί να είναι δύσκολη, και μόλις γίνει επαφή, μπορεί να προκύψουν παρεξηγήσεις .

Όταν ο καιρός είναι καλός, ο κίνδυνος σύγκρουσης μπορεί να εντοπιστεί νωρίς, λαμβάνοντας συχνά διόπτευση πυξίδας ενός πλησιάζοντος σκάφους για να εξακριβωθεί εάν η διόπτευση είναι σταθερή ή όχι και το σκάφος βρίσκεται σε πορεία σύγκρουσης. Σε περιορισμένη ορατότητα, η συμπεριφορά των σκαφών καλύπτεται ειδικά από το σύστημα COLREG. Υπό αυτές τις συνθήκες, το ραντάρ και ειδικότερα η ηλεκτρονική υποτύπωση ραντάρ μπορεί να χρησιμοποιηθεί αποτελεσματικά για την εκτίμηση του κινδύνου σύγκρουσης. Ο αξιωματικός φυλακής καταστρώματος πρέπει να εκμεταλλευτεί την ευκαιρία να λειτουργεί ραντάρ με ευκρινή ορατότητα, όποτε αυτό είναι δυνατό .

2.5 Διαδικασίες για την ασφαλή πρόσδεση - ανάπτυξη και παρακολούθηση της πρόσδεσης πλοίου στο λιμάνι από μέρους του αξιωματικού φυλακής καταστρώματος.

Οι διαδικασίες αγκυροβόλησης και πρόσδεσης στο λιμάνι, είναι ένα από τα κρίσιμα και επικίνδυνα καθήκοντα που εκτελούνται συνήθως στα πλοία. Η ρύθμιση πρόσδεσης, η απαίτηση του εξοπλισμού πρόσδεσης και οι τοπικές καιρικές συνθήκες διαφέρουν από λιμάνι σε λιμάνι. Επομένως, είναι απαραίτητη η προσεκτική προετοιμασία πριν από κάθε πρόσδεση .

Στο παρελθόν αναφέρθηκαν πολλοί θανατηφόροι τραυματισμοί και ακόμη και θάνατος πληρώματος λόγω μη ασφαλών πρακτικών πρόσδεσης στο πλοίο. Όταν η λειτουργία αγκυροβόλησης τεθεί εκτός ελέγχου, μπορεί να οδηγήσει σε σύγκρουση με άλλο σκάφος ή σοβαρή ζημιά επαφής στη δομή της ακτής και να οδηγήσει σε τεράστια αξίωση για τον πλοιοκτήτη. Επομένως, είναι πολύ σημαντικό κατά τη διεξαγωγή οποιασδήποτε επιχείρησης πρόσδεσης να γίνει μια ολοκληρωμένη αξιολόγηση κινδύνου και να ακολουθηθούν συγκεκριμένα βήματα για να διασφαλιστεί η ασφάλεια όλων εκείνων που διεξάγουν την επιχείρηση από τον αξιωματικό φυλακής καταστρώματος. Στο πεδίο αυτό, τα καθήκοντα του αξιωματικού φυλακής καταστρώματος στοχεύουν στην αντιμετώπιση ορισμένων από τα βασικά ζητήματα για τη διασφάλιση της ασφάλειας

ελλιμενισμού και την επισήμανση πληροφοριών που μπορεί να βοηθήσουν στην εκπαίδευση και την εξοικείωση του πληρώματος .

Όταν ένας πλοίαρχος λαμβάνει το όνομα ενός λιμανιού στη θάλασσα για τον επόμενο κατάπλου, ο προγραμματισμός ξεκινά σε αυτό το στάδιο. Οι πλοιοκτήτες αρχίζουν να λαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με αυτό το λιμάνι από διάφορες δημοσιεύσεις. Ένας "Οδηγός για είσοδο σε λιμάνι" παρέχει πολύτιμες πληροφορίες για περισσότερες από 6.000 λιμάνια παγκοσμίως, οι οποίες εκτίθενται σε λογική σειρά. Μια άλλη πηγή πληροφοριών είναι η "κατεύθυνση πλεύσης" - συχνά αναφέρεται ως "πιλότοι". Βοηθά τους πλοηγούς σε όλες τις πτυχές της τοπικής πλοήγησης σε μια θύρα. Ο πλοίαρχος πρέπει να κάνει μια ενημέρωση για την ασφάλεια πριν από την αγκυροβόληση για να διαδώσει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες στο πλήρωμα. Μια ολοκληρωμένη αξιολόγηση κινδύνου που έγινε σε αυτό το στάδιο για να εξασφαλιστεί η ασφάλεια από κάθε άποψη.

Ο πλοίαρχος και ο αξιωματικός φυλακής καταστρώματος πρέπει να διασφαλίσει ότι οι εργασίες πρόσδεσης (συμπεριλαμβανομένης της αλληλεπίδρασης με ρυμουλκά) εκτελούνται προσεκτικά και τα ακόλουθα στοιχεία αντιμετωπίζονται σωστά ως εξής:

- Κατάλληλος προγραμματισμός και επίβλεψη
- Η σωστή επικοινωνία
- Ικανότητα προσωπικού
- Αρκετά μέλη του πλοίου, βρίσκονται στις ομάδες πρόσδεσης
- Εξοικείωση με οποιεσδήποτε συγκεκριμένες απαιτήσεις στην ακτή που σχετίζονται με την αγκυροβόλιο στην ακτή, την κυκλοφορία και τις παλιρροιακές καιρικές συνθήκες.

Όλος ο εξοπλισμός και οι πρακτικές ελλιμενισμού πρέπει να συμμορφώνονται με τις ισχύουσες οδηγίες (για δεξαμενόπλοια σύμφωνα με το OCIMF) και τους τοπικούς κανονισμούς. Τυχόν ανασφαλείς καταστάσεις πρέπει να εντοπίζονται, να αξιολογούνται και να καταγράφονται στη συνεδρίαση της επιτροπής ασφάλειας και υγείας. Οι διορθωτικές ενέργειες πρέπει να εφαρμοστούν όπως απαιτείται. Πριν από τη διεξαγωγή

οποιαδήποτε διαδικασία πρόσδεσης, πρέπει να δοκιμαστούν όλα τα βίντσια πρόσδεσης και τα συστήματα επικοινωνίας.

Όταν φτάσει ένας πλοηγός, το σχέδιο πρόσδεσης πρέπει να συζητηθεί και να συμφωνηθεί. Οι αξιωματικοί φυλακής που είναι υπεύθυνοι για τις επιχειρήσεις ελλιμενισμού πρέπει να κατανοήσουν σαφώς το σχέδιο και να προετοιμάσουν ανάλογα. Για να αγκυροβολήσει με ασφάλεια ένα πλοίο, πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη τα αποτελέσματα του ανέμου, του υποβρύχιου ρεύματος, των επιπτώσεων της παλίρροιας, η απόσταση από την τρόπιδα σχετικά με το βυθό των πλοίων, καθώς και το κυμαινόμενο αποτέλεσμα των διερχόμενων πλοίων .

Στο πλαίσιο αυτό, ο αξιωματικός φυλακής καταστρώματος πριν από την άφιξη στο λιμάνι, θα πρέπει να κανονίσει όλες τις γραμμές πρόσδεσης με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι άμεσα διαθέσιμες για ανάπτυξη. Ο ορισμός των κοινών γραμμών πρόσδεσης εξηγείται παρακάτω:

- πρωραίος πλαγιοδέτης (κουτούκι) – fore breastline -πρυμναίος πλαγιοδέτης (κουτούκι) – after breastline .Γραμμές πρόσδεσης που οδηγούν στην ξηρά όσο το δυνατόν πιο κάθετη προς την εμπρός και πίσω γραμμή του πλοίου. Οι γραμμές συγκρατούν το πλοίο προς μία κατεύθυνση (εκτός του ελλιμενισμού).
- Πρωραίο σχοινί – headline .Γραμμές κεφαλής - Γραμμές πρόσδεσης που οδηγούν στην ξηρά από το πρόσθιο άκρο ή την πρόβλεψη ενός πλοίου, συχνά υπό γωνία 45 μοιρών περίπου προς την εμπρόσθια και την πίσω γραμμή.
- Πλαγιοδέτης -Γραμμές ελατηρίου - Γραμμές πρόσδεσης που οδηγούν σε σχεδόν πρόσθια και πίσω κατεύθυνση, σκοπός της οποίας είναι να αποτρέψει τη διαμήκη κίνηση (κύμα) του πλοίου ενώ βρίσκεται στον ελλιμενισμό. Οι πλαγιοδέτες συγκρατούν το πλοίο σε δύο κατευθύνσεις: τα ελατήρια κεφαλής εμποδίζουν την κίνηση προς τα εμπρός και τα πίσω ελατήρια πίσω από την κίνηση.
- Πρυμναίο σχοινί -Stern line - Γραμμές πρόσδεσης που οδηγούν στην ξηρά μετά το τέλος ή το επίστεγο ενός πλοίου, συχνά υπό γωνία περίπου 45 μοιρών προς την εμπρόσθια και την πίσω γραμμή.

Η διαδικασία εκτίμησης κινδύνων της εταιρείας θα χρησιμοποιηθεί για να διασφαλιστεί ότι κατά τη διάρκεια όλων των αναμενόμενων ρυθμίσεων πρόσδεσης και χρήσης εξοπλισμού, διασφαλίζεται η ασφάλεια του πληρώματος από τα καθήκοντα που εκτελεί ο αξιωματικός φυλακής καταστρώματος. Καθώς το πλοίο κινείται κοντά στον ελλιμενισμό, πρέπει να δοκιμαστεί ο εξοπλισμός πρόσδεσης για την κατάλληλη κατάσταση λειτουργίας .

Τα δεξαμενόπλοια εμπλέκονται σε διαφορετικά σχέδια πρόσδεσης θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικά με τη διάταξη πρόσδεσης και την προετοιμασία επί του σκάφους με ιδιαίτερη έμφαση. Τα δεξαμενόπλοια που εμπλέκονται σε διαφορετικά σχέδια / ρυθμίσεις πρόσδεσης, θα πρέπει να πραγματοποιούν μια επίσημη εκτίμηση κινδύνου για κάθε τύπο, για αξιολόγηση και ελαχιστοποίηση του κινδύνου για το πλήρωμα που σχετίζεται με την επιχείρηση. Τέτοιες Αξιολογήσεις Κινδύνου θα επανεξεταστούν πριν από παρόμοιες μεταγενέστερες εργασίες και τυχόν πρόσθετοι προσδιορισμένοι κίνδυνοι, κατάλληλα διαχειριζόμενοι και καταγράφονται.

Ο αξιωματικός φυλακής καταστρώματος πρέπει να διασφαλίζει ότι παρακολουθούνται και καταγράφονται όλοι οι σημαντικοί παράγοντες που επηρεάζουν την ασφαλή πρόσδεση του σκάφους καθ 'όλη τη διάρκεια της παραμονής στο λιμάνι. Αυτά μπορεί να περιλαμβάνουν:

- Καιρικές συνθήκες, τόσο παρούσες όσο και προβλεπόμενες
- Εύρος παλίρροιας
- Κυκλοφοριακή κίνηση στην περιοχή (όπου ισχύει)

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί πως ο αξιωματικός φυλακής φέρει καθήκοντα επίβλεψης πρόσδεσης ανάλογα με τους παρακάτω παράγοντες στο πλοίο ως εξής:

Συντήρηση εξοπλισμού πρόσδεσης:

Ο εξοπλισμός πρόσδεσης επί του σκάφους πρέπει να διατηρείται σε καλή κατάσταση λειτουργίας, ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλεια στις εργασίες πρόσδεσης. Τα Προγραμματισμένα Στοιχεία Συντήρησης περιλαμβάνουν απαίτηση για Ετήσιο Έλεγχο Φρένων όλων των βαρούλκων πρόσδεσης χρησιμοποιώντας το ‘κιτ’ δοκιμής που παρέχεται επί του σκάφους. Αυτό περιλαμβάνει τη δοκιμή του φρένου Holding Power / Rendering και ρύθμιση για να εξασφαλιστεί η απόδοση των φρένων βαρούλκου πρόσδεσης στο βέλτιστο στρες για να μειωθεί ο κίνδυνος τραυματισμού από μια ελλειμενισμένη πρόσδεση.

Αυτές οι διαδικασίες πρέπει να πληρούν τις ισχύουσες οδηγίες OCIMF, και το φρένο βαρούλκου πρέπει να επισημαίνεται μετά τη δοκιμή και τα φρένα να ρυθμίζονται στη σωστή ρύθμιση τάσης κατά τη χρήση. Το αρχείο του εφεδρικού αποθέματος πρέπει να διατηρείται επί του σκάφους και να χρησιμοποιούνται αναλωμένα ανταλλακτικά.

Αντικατάσταση καλωδίων, σχοινιών και ουρών αυτών:

Για όλα τα σχοινιά πρόσδεσης, τα καλώδια και τα δεσμά, πρέπει να διατηρείται αρχείο με πιστοποιητικά, ημερομηνία αντικατάστασης και συγκεκριμένα βαρούλκα στα οποία είναι τοποθετημένα. Η διαδικασία PMS περιλαμβάνει διαστήματα επιθεώρησης για όλο τον εξοπλισμό πρόσδεσης και καλύπτει επίσης διαδικασίες End-to-End και Renewal. Ορισμένα εντατικά πρότυπα εμπορίας σκαφών ενδέχεται να απαιτούν συχνότερη αλλαγή ανταλλακτικών, όπως ουρά πρόσδεσης σχοινιού. Τέτοια διαστήματα μπορεί να είναι μικρότερα από αυτά που ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του OCIMF. Πρότυπο για την αντικατάσταση καλωδίων πρόσδεσης σε ορισμένα δεξαμενόπλοια που ορίζονται παρακάτω.

Το χαρακτηριστικό των σχοινιών πρόσδεσης που αναφέρονται παρακάτω κατά τη χρήση πρέπει να αναγνωρίζεται από όλα τα στελέχη που ασχολούνται με τη λειτουργία

πρόσδεσης. Για όλα τα σχοινιά πρόσδεσης, πρέπει να τηρείται αρχείο με πιστοποιητικά, ημερομηνία αντικατάστασης και συγκεκριμένα βαρούλκα στα οποία είναι τοποθετημένα. Εάν παρατηρηθούν σημαντικές ζημιές ή βαριά διάβρωση, τα σχοινιά πρόσδεσης, αναφέρετε στην Εταιρεία για την αντικατάσταση .

2.6 Βάρδιες αξιωματικού φυλακής καταστρώματος και ενέργειες κατά την άσκηση των καθηκόντων του ενώ το πλοίο εκτελεί λιμενικές επιχειρήσεις.

Με τον όρο τετραωρία χαρακτηρίζεται κυρίως η υπηρεσία φυλακής στα πλοία, κοινώς "βάρδια", και στη ναυτική καθομιλουμένη "βάρδια". Σε όλους τους τύπους των πλοίων και ανεξαρτήτως κατηγορίας εμπορικό ή πολεμικό τέσσερις συνεχόμενες ώρες αποτελούν μια τετραωρία φυλακής - υπηρεσίας. Έτσι κάθε εικοσιτετράωρο χωρίζεται σε 6 τετραωρίες. Οι τετραωρίες αρχίζουν από το μεσονύκτιο και καταλήγουν σ' αυτό και είναι: 1η (00.00 - 04.00), 2η (04.00 - 08.00), 3η (08.00 - 12.00), 4η (12.00 - 16.00), 5η (16.00 - 20.00) και 6η (20.00 - 24.00). Η κάθε τετραωρία - βάρδια επαναλαμβάνει μετά από δύο συνεχόμενες τετραωρίες. Έτσι όσοι εκτελούν την 1η τετραωρία, εκτελούν και τη 4η, οι της 2ης και την 5η και όσοι την 3η και την 6η. Συνεπώς όλοι εκτελούν συνολική οκτάωρη βάρδια σε κάθε εικοσιτετράωρο .

Τα παραπάνω ζεύγη τετραωριών στα πολεμικά πλοία λέγονται και τοιχαρχίες ή ημιτοιχαρχίες όταν γίνεται αναφορά ανά τετραωρία. Της κάθε τετραωρίας είτε "εν πλω", είτε "εν όρμω", και ανεξαρτήτως τύπου πλοίου και υπαγωγής, ηγείται ο επ' αυτής "Αξιωματικός φυλακής καταστρώματος". Τέτοιες τετραωρίες - φυλακές εκτελούν το προσωπικό καταστρώματος και το προσωπικό μηχανής, και παλαιότερα το προσωπικό ασυρμάτου, μέχρι που η εξέλιξη των μέσων επικοινωνίας κατέστησε την υπηρεσία τους περιττή.

Οι βασικές δραστηριότητες που εμπλέκονται κατά τις λιμενικές επιχειρήσεις είναι η φόρτωση και εκφόρτωση φορτίου, οι λιμενικές αρχές που έρχονται στο πλοίο για διατυπώσεις και η ασφάλεια ή σταθεροποίηση του πλοίου σύμφωνα με τη διαδικασία

φόρτωσης και εκφόρτωσης όπου ο αξιωματικός φυλακής καταστρώματος θα πρέπει να εκτελεί τα καθήκοντά του στη διαδικασία αυτή, ως εξής .

Όταν το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα για φόρτωση ή εκφόρτωση φορτίου, ένας αξιωματικός καταστρώματος είναι υπεύθυνος για την ασφαλή λειτουργία, την ασφάλεια και την ασφάλεια του πλοίου. Ο αξιωματικός καταστρώματος ονομάζεται επίσης «αξιωματικός φορτίου».

Ο χειρισμός φορτίων πλοίων στο λιμένα και οι διαδικασίες φύλαξης περιλαμβάνουν πολλές πολυπλοκότητες και θα πρέπει να ληφθεί προσεκτική μέριμνα για όλες τις πτυχές φόρτωσης και εκφόρτωσης. Οι φύλακες φορτίου θα πρέπει επίσης να έχουν κατά νου ότι οι διαδικασίες που συζητούνται εδώ είναι μόνο ενδεικτικές, όχι εξαντλητικές στη φύση και πρέπει πάντα να καθοδηγούνται από πρακτικές καλής ναυτικής αντίληψης. Ο υπεύθυνος καταστρώματος και το πλήρωμα εκτελούν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με τις παρακάτω διαδικασίες:

- Όλοι οι σχετικοί κανόνες, κανονισμοί και νόμοι πρέπει να τηρούνται ανά πάσα στιγμή
- Ο αξιωματικός επιφυλακής καταστρώματος θα παρακολουθεί τον καιρό και θα αναφέρει τυχόν δραστικές αλλαγές στον πλοίαρχο. Σε μία από τις ακόλουθες περιπτώσεις, θα καλέσει τον πλοίαρχο σε περίπτωση υπερβολικής ταχύτητας ανέμου και εάν έχει προκύψει ή αναμένεται να προκύψει οποιαδήποτε άλλη ανώμαλη κατάσταση.
- Η παρακολούθηση και οι περιπολίες των διαδρόμων πραγματοποιούνται σύμφωνα με το σχέδιο ασφάλειας πλοίων.
- Όλες οι περιορισμένες περιοχές πρέπει να παραμένουν ασφαλείς ή επανδρωμένες.
- Ο αξιωματικός επιφυλακής καταστρώματος και το πλήρωμα παρακολουθούν περιοδικά τα ύδατα που περιβάλλουν το σκάφος, για τη θαλάσσια ρύπανση, ειδικά κατά τη διάρκεια της απομάκρυνσης και της μεταφοράς πετρελαίου.
- Ενώ είναι αγκυροβολημένο σε μια ακτή, ο αξιωματικός επιφυλακής καταστρώματος ελέγχει περιοδικά και τείνει το διάδρομο και την πρόσδεση, και λαμβάνει κάθε απαραίτητη ενέργεια για να εξασφαλίσει την ασφαλή πρόσδεση του

σκάφους, λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές αλλαγές στον καιρό και την παλίρροια, καθώς και αλλαγές στο βύθισμα λόγω φορτίου πράξεις μεταφοράς, λειτουργίες έρματος ή αποστολής καυσίμων.

- Το σκάφος πρέπει πάντα να παρέχει ασφαλή πρόσβαση, καλά φωτισμένο και με δίχτυ διαδρόμου.
- Σε περίπτωση που αναμένεται έντονος καιρός, θα πρέπει να αυξηθεί η συχνότητα των ελέγχων πρόσδεσης και να εξεταστεί η πιθανότητα διέλευσης επιπλέον γραμμών.
- Σε ορισμένα λιμάνια, ο κυματισμός που προκαλείται από τα διερχόμενα σκάφη μπορεί να προκαλέσει χωρισμό των σχοινιών και το πλήρωμα του καταστρώματος θα πρέπει να βρίσκεται σε κατάσταση αναμονής σε σταθμούς όταν τα σκάφη έχουν προγραμματιστεί να περάσουν σε κοντινή απόσταση
- Ενώ βρίσκεται το πλοίο σε άγκυρα, ο αξιωματικός φυλακής καταστρώματος ελέγχει περιοδικά τη θέση των σκαφών και ενημερώνει αμέσως τον πλοίαρχο εάν υπάρχει υποψία για μεταφορά.
- Θα πρέπει επίσης να προσέξει την κίνηση άλλων σκαφών στην περιοχή και να ειδοποιήσει τον Πλοίαρχο εάν υπάρχει κάτι που προκαλεί ανησυχία.



Επίλογος – Συμπεράσματα

Δουλεύοντας κανείς σε ένα εκτελεστικό τμήμα που είναι υπεύθυνο για την πλοήγηση, τους ελιγμούς και τον ασφαλή χειρισμό του πλοίου, τις επικοινωνίες μεταξύ πλοίου και ακτής, τον χειρισμό και την παράδοση φορτίου και τη λειτουργία όλων των σωστικών συσκευών, ο ρόλος του αξιωματικού καταστρώματος, είναι ζωτικής σημασίας επί ενός εμπορικού σκάφους. Ως ανώτερος αξιωματικός στο κατάστρωμα, ο συγκεκριμένος θα έχει την τελική ευθύνη για το χειρισμό φορτίου και την αποτελεσματική λειτουργία του πλοίου. Με τη βοήθεια ανώτερων αξιωματικών καταστρώματος, όλοι οι οποίοι πρέπει να πιστοποιηθούν με εξέταση μετά την ολοκλήρωση του κατάλληλου χρόνου θαλάσσης, αυτή η ομάδα διατηρεί το πλοίο και το πλήρωμά του ασφαλές, ασφαλές και επιχειρηματικό.

Ως μέλος της ομάδας τμημάτων καταστρώματος, οι αξιωματικοί του καταστρώματος περνούν χρόνο στη γέφυρα πλοηγώντας το πλοίο και έξω στο κατάστρωμα όπου οι καιρικές συνθήκες μπορεί να είναι σκοτεινές και θυελλώδεις, ή όμορφα ζεστές και φωτεινές. Στο πλοίο, οι αξιωματικοί κατάστρωμα έχουν συνήθως τη δική τους εσωτερική καμπίνα με ιδιωτικές εγκαταστάσεις και σε μεγαλύτερα πλοία μπορεί να έχουν πρόσβαση σε εγκαταστάσεις αναψυχής.

Καθώς τα πρότυπα εργασίας για τους αξιωματικούς του καταστρώματος βρίσκονται σε βάρδιες για μερικές εβδομάδες και αρκετούς μήνες κάθε φορά, οι αξιωματικοί του καταστρώματος περνούν μεγάλες περιόδους μακριά από την οικογένεια και τους φίλους τους. Ωστόσο, η άδεια διακοπών είναι γενναιόδωρη προκειμένου να αντισταθμιστεί ο χρόνος που αφιερώνεται στο σπίτι.

Οι αξιωματικοί του καταστρώματος είναι συχνά υπεύθυνοι για τη διαχείριση των βαθμολογιών (ορισμένοι από τους οποίους μπορεί να μην καταλαβαίνουν πολλά αγγλικά), την πλοήγηση χρησιμοποιώντας δορυφορικά και ραντάρ συστήματα, τη διαχείριση και τη

χρήση συστημάτων επικοινωνίας και την εποπτεία της ασφαλούς φόρτωσης, αποθήκευσης και εκφόρτωσης φορτίου. Μπορούν επίσης να είναι υπεύθυνοι για την παρακολούθηση και την επίβλεψη της συντήρησης των συστημάτων και του εξοπλισμού ασφάλειας και πυρόσβεσης του πλοίου, πραγματοποιώντας υπολογισμούς σταθερότητας, τήρηση αρχείων και εκπαίδευση. Ουσιαστικά, οι ανώτεροι υπάλληλοι καταστρώματος χειρίζονται τα διοικητικά, οικονομικά, νομικά και εμπορικά θέματα που σχετίζονται με το πλοίο, σε σύγκριση με τον πλοίαρχο του πλοίου που έχει συνολική ευθύνη για τις επιχειρήσεις.

Δεδομένου ότι δεν υπάρχει κεντρικός κόμβος για την πρόσληψη αξιωματικών καταστρώματος, οι πιθανοί υποψήφιοι πρέπει να απευθυνθούν απευθείας σε ιδιοκτήτες πλοίων και διευθυντές ή εκπαιδευτικούς οργανισμούς για να βρουν χορηγίες ευκαιριών εκπαίδευσης. Η εκπαίδευση του αξιωματικού καταστρώματος ενσωματώνει μελέτες στην ξηρά για πλοήγηση, κανονισμούς σύγκρουσης, πρώτες βοήθειες, πυρόσβεση, προσωπική επιβίωση και ασφάλεια και εκπαίδευση στη θάλασσα υπο την επίβλεψη έμπειρων αξιωματικών στη θάλασσα ως Deck Cadets/Apprentice Officers.

Αφού εκπαιδευτεί τόσο στην ξηρά όσο και στη θάλασσα, οι αξιωματικοί του καταστρώματος θα ξεκινήσουν την καριέρα τους ως αξιωματικός χαμηλής κατάταξης, ο οποίος ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου μπορεί να είναι τρίτος, τέταρτος ή πέμπτος αξιωματικός. Η προώθηση είναι δυνατή από Τρίτο Λειτουργό σε Δεύτερο Λειτουργό, σε Διευθύνοντα Σύμβουλο και, τελικά, σε Πλοίαρχο. Με μια ξεκάθαρη πορεία σταδιοδρομίας από την αρχή, το να γίνετε αξιωματικός καταστρώματος σάς φέρνει στο πρώτο βήμα της σκάλας για να γίνετε πλοίαρχος ενός πλοίου.

Τέλος, θα λέγαμε πως υπάρχουν πολλές ευκαιρίες για άτομα με ναυτική εμπειρία στη διαχείριση πλοίων και σε άλλα ναυτιλιακά επαγγέλματα στην ξηρά όπου οι ευκαιρίες περιλαμβάνουν την διαχείριση πλοίων και λειτουργίες στόλου, την έρευνα πλοίων για έλεγχο της αξιοπλοΐας, για σκοπούς επισκευής και συντήρησης, για έλεγχο λεπτομερειών φορτίου, τη γνώση στα λιμάνια και λιμενικές εργασίες, την εκπαίδευση των ναυτικών του μέλλοντος, την επισκευή πλοίων, παραγωγή θαλάσσιου εξοπλισμού, την θαλάσσια ασφάλιση, ταξινόμηση πλοίων, ναυτικός νόμος και διατησία και να υπάρχει μεγάλη ζήτηση για όσους έχουν δεξιότητες και εμπειρία ναυτικών.

Βιβλιογραφία

- ❖ Αλεξόπουλος Α. - Φουρναράκης Ν., «Διεθνείς συμβάσεις - κανονισμοί – κώδικες», Εκδόσεις Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα, 2003
- ❖ Γουλιέλμος Μ. Α., «Έλεγχος της ποιότητας στη ναυτιλιακή επιχείρηση και στο πλοίο», Εκδόσεις Α. Σταμούλης. Αθήνα, 2009
- ❖ Γουλιέλμος Μ. Α., «Η διοίκηση της διαχείρισης και της παραγωγής στις Ναυτιλιακές επιχειρήσεις», Εκδόσεις Α. Σταμούλης. Αθήνα. 2001
- ❖ Κορρές Ά.- Θανόπουλος Ι., «Ναυτιλιακή Θεωρία και Επιχειρηματικότητα στην Εποχή της Ανάπτυξης», Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα, 2005
- ❖ Κορρές Ι.Ε. Α., Θανόπουλος Ν. Γ., «Ναυτιλιακή θεωρία και επιχειρηματικότητα στην εποχή της ποιότητας », Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα, 2005
- ❖ Μαλέρμπας. Μ., «Ναυτικά Έγγραφα Πλοίων», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα, 1999
- ❖ Μυλωνόπουλος, Δ. Δεμερούτη Γ.Κ., «Ναυτιλιακές Γνώσεις », Εκδόσεις Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα, 2010
- ❖ Ψαραύτης Χ.Ν., «Θαλάσσια ρύπανση: Πρόληψη και Καταστολή», Εργαστήριο Θαλάσσιων Μεταφορών, 2007
- ❖ ISM CODE International safety code 2014 edition
- ❖ STCW (standards of training certification & watchkeeping for seafarers) including 2010 Manila amendments Paperback – 31 Mar.2011.
- ❖ <https://www.marineinsight.com/marine-navigation/what-are-the-primary-duties-of-officer-on-watch-oow-on-ships-bridge/>