

NAVIGATOR

Προάγοντας τον επαγγελματισμό των αξιωματικών γέφυρας των εμπορικών πλοίων

Πλέοντας Στον Κόσμο

Από την ανθρώπινη ζωή μέχρι την ασφάλεια του περιβάλλοντος:
Όλα στο χέρι του αξιωματικού στη γέφυρα



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΟΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
HELLENIC MARINE ENVIRONMENT
PROTECTION ASSOCIATION

•HELMEPA•



Μια δωρεάν έκδοση του **The Nautical Institute** σε συνεργασία με το **Royal Institute of Navigation** και τη **HELMEPA** για το έκτακτο Ελληνικό Τεύχος



Επιβιβαστείτε για το πρώτο τεύχος του *The Navigator*

Καλωσορίσατε στο *The Navigator*, μια έκδοση του The Nautical Institute. Η έκδοση στην ελληνική γλώσσα είναι προϊόν συνεργασίας με την HELMEPA, την Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος. Πρόκειται για το πρώτο βήμα στην κοινή πρωτοβουλία που αναλαμβάνουν οι δύο οργανισμοί με στόχο την ενημέρωση, εκπαίδευση και παρακίνηση του ανθρώπινου στοιχείου στη ναυτιλία, από τον πλοιοκτήτη μέχρι τον ναυτικό. Μέσω της συνεργασίας αυτής επιδιώκουμε την αναγνώριση και προώθηση της σημασίας των επαγγελματικών προτύπων και της περιβαλλοντικής προστασίας σε όλα τα επίπεδα του κλάδου.

Βασική παράμετρος για την προαγωγή επαγγελματικών προτύπων είναι η αναγνώριση του κείριου ρόλου του ναυτίλου, του αξιωματικού ναυσιπλοΐας ή πορείας (navigator). Ο αξιωματικός ναυσιπλοΐας κάθε φυλακής δεν είναι υπεύθυνος μόνο για τις ζωές του πληρώματος και των επιβατών, αλλά και για τα εκατομμύρια δολάρια του κόστους του πλοίου, τα εκατοντάδες εκατομμύρια δολάρια του κόστους του φορτίου και τα δισεκατομμύρια δολάρια του κόστους της ευθύνης και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ενώ δεν θα πρέπει φυσικά να ξεχνά κανείς τη φήμη και την υπόληψη της εταιρείας και του ίδιου του αξιωματικού.

Όσοι δραστηριοποιούνται στον κλάδο της ναυτιλίας

θα έχουν υπόψη τους μια φράση που λέγεται συχνά χάριν αστεϊσμού: «μια σύγκρουση εν πλω μπορεί να σου χαλάσει τη μέρα!» Πέρα όμως από κάθε διάθεση αστεϊσμού, τα ατυχήματα αυτά μπορεί να κοστίσουν ζωές, να οδηγήσουν εταιρείες στη χρεοκοπία, να προκαλέσουν ανεπανόρθωτες βλάβες στο περιβάλλον και να καταστρέψουν παράκτιες κοινότητες.

Οι επαγγελματίες άνδρες και γυναίκες που ναυτίλλονται τα πλοία όλου του κόσμου – τα οποία μεταφέρουν άνω του 90% των παγκόσμιων εμπορικών συναλλαγών – πρέπει να τυγχάνουν αναγνώρισης, εκτίμησης και υποστήριξης σε αυτή τους την αποστολή.

Οι αξιωματικοί ναυσιπλοΐας δεν πρέπει να εκπαιδεύονται απλώς σε μια αίθουσα διδασκαλίας και μετά να μπαίνουν στη γέφυρα για να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους χωρίς καμία άλλη υποστήριξη. Οι δεξιότητες και οι ικανότητές τους πρέπει να δοκιμάζονται και να αναπτύσσονται διαρκώς τόσο σε τυπικά όσο και σε άτυπα μαθησιακά περιβάλλοντα. Σεμινάρια, προσομοιωτές και άλλες σύγχρονες διδακτικές μέθοδοι παρέχουν τυπική μάθηση ενώ μέσω της ανταλλαγής γνώσεων (mentoring) και της προσωπικής ανάπτυξης επί του πλοίου παρέχεται άκρως αποτελεσματική άτυπη μάθηση.

Οι αξιωματικοί ναυσιπλοΐας πρέπει να αξιοποιούν στο έπακρο τόσο τις παραδοσιακές, αποδεδειγμένες

αξίας τεχνικές, όπως η οπτική παρατήρηση, προκειμένου να ορίζουν πορεία, να αποφεύγουν συγκρούσεις και να παρακολουθούν τις καιρικές συνθήκες, όσο και πιο σύγχρονα εργαλεία, όπως τα συστήματα απεικόνισης ηλεκτρονικών χαρτών και πληροφοριών (ECDIS), τα συστήματα εντοπισμού θέσης (GPS), το λογισμικό βελτιστοποίησης πορείας και τα υπό εξέλιξη συστήματα eNavigation. Η ισόροπη χρήση αυτών των εργαλείων και τεχνικών προϋποθέτει επενδύσεις, υποστήριξη, εκπαίδευση, εμπειρία και σωστές διαδικασίες. Οι προϋποθέσεις αυτές μπορούν να εκπληρωθούν μέσω της συνεργασίας σε επίπεδο ατόμων, πληρωμάτων και διοίκησης των ναυτιλιακών εταιρειών.

Το περιοδικό *Navigator* εκδίδεται τρεις φορές το χρόνο και διερευνά τον μεταβαλλόμενο ρόλο του σύγχρονου αξιωματικού ναυσιπλοΐας. Εξετάζει τα εργαλεία και τις τεχνικές που πρέπει να κατέχει άριστα και παρέχει συμβουλές για συνεχή βελτίωση και ανάπτυξη.

Πέραν όλων αυτών όμως, κύριος στόχος μας είναι να εμπνεύσουμε ένα αίσθημα περηφάνιας και σεβασμού για τον ρόλο του αξιωματικού ναυσιπλοΐας, ώστε να δώσουμε κίνητρο σε αυτούς που τον επιτελούν και να αναγνωρίσουμε την αξία τους για τον κλάδο και την κοινωνία. Επιδίωξη μας θα είναι επίσης να εμπνεύσουμε την τόσο σημαντική αυτή αξία και σε όσους δεν έχουν το προνόμιο να υπηρετούν εν πλω.

ΞΕ ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

Η μετάφραση είναι ευγενική χορηγία του Steamship Mutual  STEAMSHIP MUTUAL

03

ALL@SEA

Ζητήσαμε από τα μέλη της κοινότητάς μας στο LinkedIn να μας πουν για το πώς θα ήθελαν να είναι το *The Navigator*

08

ΠΡΟΣΟΧΗ

Ατυχήματα συμβαίνουν: η έλλειψη προσοχής στη γέφυρα επιβατηγού-οχηματαγωγού κατέληξε σε καταστροφή.

09

ΠΟΙΟΣ ΕΙΝΑΙ ΣΤΗ ΓΕΦΥΡΑ;

Μια συνέντευξη με την Ανθυποπλοίαρχο Φανή-Σωτηρία Προβατάρη.

10

WAY POINT

Ο Δρ. Norris του Royal Institute of Navigation διερευνά τις διαφορές και τις ομοιότητες μεταξύ της αεροπλοΐας και ναυσιπλοΐας.

11

ΕΝΑΣ ΔΕΚΑΛΟΓΟΣ

Στην παρουσίαση αυτή προβάλλουμε δέκα βασικά σημεία του ζωτικού ρόλου που έχει αξιωματικός στη γέφυρα.



Η ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΕΝΟΣ ΣΥΓΧΡΟΝΟΥ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥ ΓΕΦΥΡΑΣ

Ο Steven Gosling, διευθυντής Εκπαίδευσης και Ποιότητας του The Nautical Institute, εξετάζει το ρόλο του σύγχρονου αξιωματικού γέφυρας και ανατρέπει στις δικές του εμπειρίες στη θάλασσα.

04-05

ΑΝΤΛΩΝΤΑΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΑΠΟ ΑΛΛΟΥΣ ΓΙΝΕΣΑΙ ΚΑΛΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΗ ΓΕΦΥΡΑ

Ο Πλοίαρχος Andre L. Le Goubin αναλύει τη σημασία της άντλησης εμπειρίας και γνώσης, πόσο καθοριστική είναι για την ναυτιλία και γιατί η διαδικασία είναι πιο αποτελεσματική όταν λειτουργεί αμφίδρομα μεταξύ κατώτερων και ανώτερων αξιωματικών.

06-07



202 Lambeth Road, London SE1 7LQ, Ηνωμένο Βασίλειο
Τηλ: +44 (0)20 7928 1351 Φαξ: +44 (0)20 7401 2817
navigator@nautinst.org www.nautinst.org

Υποστήριξη: 1 Kensington Gore, London, SW7 2AT, Ηνωμένο Βασίλειο
Τηλ.: +44 (0)20 7591 3134 Φαξ: +44 (0)20 7591 3131
www.rin.org.uk

Επιτροπή σύνταξης:
Υπεύθυνη σύνταξης Emma Ward
Δημιουργικό Phil McAllister

Για το The Nautical Institute
Bridget Hogan, Lucy Budd,
David Patraiko FNI, Steven Gosling MNI

Για το Royal Institute of Navigation
Dr Andy Norris FNI, FRIN

Για τη HELMEPA – The Hellenic Marine Environment Protection Association
Μετάφραση και απόδοση στα Ελληνικά
Δημήτρης Κ. Μητσάσος

Εκδόθηκε από το The Nautical Institute



Αν θέλετε να μας στείλετε γράμματα, σχόλια ή ιδέες παρακαλούμε απευθυνθείτε στη σύνταξη στη διεύθυνση navigator@nautinst.org

Το *The Navigator* είναι το περιοδικό σας, προορισμένο να καλύπτει τις διάφορες πλευρές του ρόλου του αξιωματικού στη γέφυρα. Έτσι, θέλουμε να ακούμε τη σκέψη σας για τα άρθρα μας, συμβουλές για άλλους συναδέλφους σας αξιωματικούς και τις δικές σας εμπειρίες στη θάλασσα. Για το τεύχος αυτό, ζητήσαμε από μέλη της κοινότητάς μας στο LinkedIn να μας πουν τι ελπίζουν να διαβάσουν στο *The Navigator*.

«Μου αρέσει η ιδέα. Έχοντας περάσει το μεγαλύτερο μέρος της σταδιοδρομίας μου σαν δεύτερος, ήμουν για μακρύ χρονικό διάστημα μέσα στη ναυσιπλοΐα. Υπάρχουν πολλά που πρέπει να συζητηθούν, όχι μόνον νέες ιδέες και τεχνολογίες αλλά παραδόσεις και μέθοδοι εύρεσης του στίγματος του πλοίου με αστρονομικά και με επίγεια μέσα.»

Clive Raymond MNI

«Φαίνεται πως το εκκρεμές πήρε μεγάλη φόρα προς τη μεριά των «εργαλείων» και των «βοηθημάτων» έτσι ώστε στις μέρες μας να λείπουν από τον αξιωματικό στη γέφυρα η πρακτική και η καθημερινή εφαρμογή των «αρχών» του επαγγέλματος. Και βέβαια δεχόμαστε τα όσα θαυμαστά μας προσφέρει η τεχνολογία, αλλά όχι και μέχρι το σημείο τυφλής, και άκριτης τήρησης ενδείξεων, βγάζοντας από τη μέση την κοινή λογική και τις πρακτικές που ξέραμε, του διπλού ελέγχου και της διασταύρωσης.»

Fergus Moran

Όπως φαίνεται από τους αριθμούς των ατυχημάτων που συνεχίζονται και με τη σημαντική καταστροφή που έχει πάρει παγκόσμια δημοσιότητα, η πολύ επίκαιρη πρωτοβουλία του The Nautical Institute, φέρνει το όλο θέμα κάτω από προσεκτικό έλεγχο.

Πλοίαρχος Russ Garbutt, FNI

«Μια πρωτοβουλία που πολύ καθυστέρησε. Με χαραιοποιεί που το The Nautical Institute πήρε για μια ακόμη φορά το τιμόνι. Ο ναυτικός είναι πολύ περισσότερο από ένα τεχνικό που παρακολουθεί μια οθόνη.»

Πλοίαρχος Mark Grosshans, MNI

«Γνώμη μου είναι πως όλοι και όλων των βαθμών επάνω στα πλοία θα πρέπει να μοιράζονται απόψεις. Θα ήθελα να ακούσω αυτούς που έχουν κάτι να πουν.»

Shahrokh Khodayari

«Θα ήθελα να δω την τέχνη της ναυσιπλοΐας από τη σκοπιά της πλοήγησης ενός ιστιοφόρου και τις δεξιότητες που εφαρμόζουν οι ιστιοπλόοι στην πράξη καθημερινά, κάνοντας τη δουλειά τους απολαμβάνοντας τη θάλασσα.»

John Percival

«Αυτό τον καιρό, συναντώ πολλούς νεότερους αξιωματικούς, πολύ πιο έμπειρους παλαιότερους καθώς και πλοιάρχους και διαπιστώνω πως υπάρχουν και εφαρμόζονται στη θάλασσα ποικίλες «προσεγγίσεις» στη ναυσιπλοΐα αλλά πρέπει όλοι μας να σκεφτούμε και να βοηθήσουμε αυτούς που θα μας διαδεχθούν.»

Warwick Conlin

«Μπορεί με το *The Navigator* να λυθούν προβλήματα όπως η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και η καθιέρωση υψηλών προτύπων για τους ναυτικούς, αλλά πραγματικά υπάρχει άμεση ανάγκη να αναγνωριστεί η σοβαρότητα που έχει αυτό το επάγγελμα που είναι στην υπηρεσία της παγκόσμιας οικονομίας.»

Arthur David

Η πραγματική εικόνα ενός σύγχρονου αξιωματικού γεφύρας

ΓΕΦΥΡΑΣ

Ο Steven Gosling MNI, διευθυντής Εκπαίδευσης και Ποιότητας του The Nautical Institute, αναμοχλεύει τις εμπειρίες του στη θάλασσα και εξηγεί γιατί ο ρόλος του σύγχρονου αξιωματικού γεφύρας είναι καθοριστικός για την εύρυθμη λειτουργία ενός πλοίου.

Ο αξιωματικός γεφύρας ως «υπεύθυνος τακτικής»

Η ναυτιλία, με τις απαρχές της να χάνονται στα βάθη των αιώνων, έχει γίνει πολλές φορές το θέατρο αλλαγών που εκτός από σαρωτικές υπήρξαν ενίοτε και πλήρεις κινδύνων, αναγκάζοντας αυτούς που επιφορτίζονταν με τον ρόλο του αξιωματικού ναυσιπλοΐας να κατακτήσουν νέες δεξιότητες, να αποκτήσουν νέες γνώσεις και να εφαρμόσουν νέες πρακτικές στη θάλασσα. Η μετάβαση από το ιστίο στον ατμό, από τη «ρόδα» του τροχήλατου ατμόπλοιου στην προπέλα και από τους χάρτινους στους ηλεκτρονικούς χάρτες είναι χαρακτηριστικά παραδείγματα των αργών εξελικτικών αλλαγών που

Ο ρώμενος από τη δημοσιότητα που έλαβε στις αρχές του χρόνου η τραγωδία του Costa Concordia και από το ανανεωμένο ενδιαφέρον για την καταστροφή του Τιτανικού, προσπαθώ να αναλογιστώ, σαν παλιός αξιωματικός γεφύρας, πώς θα επηρεαζόταν η απόδοσή μου από τις δυσμενείς καταστάσεις που έπληξαν θανάσιμα αυτά τα μεγάλα πλοία. Σκέφτομαι συνεχώς την κολοσσιαία ευθύνη που βαρύνει τον αξιωματικό στη γέφυρα, δηλαδή το ναυτίλο του πλοίου. Αυτόν τον ήρωα που δεν ακούγεται και δεν τον βλέπει κανείς, που εργάζεται συνεχώς για να μεταφέρονται προϊόντα και επιβάτες μεταξύ λιμανιών επάνω στα πιο ακριβά περιουσιακά στοιχεία της βιομηχανίας μας, τα εμπορικά πλοία. Για εκατοντάδες χρόνια ο ποντοπόρος ναυτίλος έχει παίξει ένα καθοριστικό ρόλο στην προώθηση της οικονομικής εξέλιξης και ανάπτυξης των κρατών. Σήμερα, οι άνδρες και οι γυναίκες του εμπορικού ναυτικού είναι βασικοί παράγοντες στη λειτουργία ενός πολυδαίδαλου και πολύ ικανού δικτύου που ελέγχει τα πιο αξιόλογα φορτία του κόσμου. Ελέγχουν τα μεγαλύτερα κινούμενα δημιουργήματα που έχτισε ποτέ ο άνθρωπος. Όχι σε ένα, αλλά σε δυο δυναμικά υγρά περιβάλλοντα. Πολλές από τις ανέσεις και τις ευκολίες που απολαμβάνουμε στη σύγχρονη ζωή μας, από την τεχνολογία που έχουμε μέσα στη τσέπη μας μέχρι τα αυτοκίνητά που οδηγούμε, όλα έχουν φτάσει στις ακτές μας χάρη στις ικανότητες και τον επαγγελματισμό των ναυτικών.

έλαβαν χώρα σε έναν κλάδο, την πορεία του οποίου ανάμεσα στις σύγχρονες συμπληγάδες έχουν αναλάβει μερικοί λαμπροί επαγγελματίες ναυτικοί.

Οι σύγχρονοι αξιωματικοί ναυσιπλοΐας διασχίζουν τους ωκεανούς με κάθε καιρό για τη μεταφορά πρώτων υλών και προϊόντων από τους τόπους παραγωγής στους τόπους της ζήτησης, κομίζοντας μαζί με κάθε φορτίο ευκαιρίες, ευημερία, ευκολία και άνεση σε εκατομμύρια ανθρώπους που, σε αντίθεση με τους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων και της ακτοπλοΐας, δεν μπορούν να αναγνωρίσουν και να ευχαριστήσουν τους ναυτικούς αυτούς για τις προσπάθειες που καταβάλλουν. Παρ' όλη αυτά, το έργο τους είναι εξίσου αξιότιμο και το αξίωμά τους ανάλογης περιωπής.

Εδώ και αιώνες, ο ανταγωνισμός στη ναυτιλία

Αλλαγή πορείας

Στην ώριμη ηλικία των 29, έχοντας μόλις αποκτήσει το δίπλωμα του Πλοίαρχου και με γνώμονα την εξασφάλιση των προς το ζην, αποφάσισα να ανταλλάξω τη στολή με τα γαλόνια που φορούσα στη θάλασσα με κοστούμι και γραβάτα στη στεριά, στο Λονδίνο: στην πρωτεύουσα της παγκόσμια ναυτιλίας. Έχοντας πίσω μου ήδη 10 χρόνια εμπειρίας στην ωκεανοπλοΐα, στα κρουαζιερόπλοια, το δέλεαρ του να «κουβαλάω» καρτ βίζιτ αντί για επιβάτες έκαμψα τις αντιστάσεις μου και τον Μάρτιο του 2011, εντάχθηκα στο δυναμικό της γραμματείας του The Nautical Institute, του διεθνούς φορέα εκπροσώπησης των επαγγελματιών ναυτικών.

Καθώς αρχίζει να ξεφτίζει ο «μήνας του μέλιτος» στα νέα μου καθήκοντα, πάνω τον εαυτό μου να αναπολεί την αίσθηση του σκοπού, της περηφάνιας και τιμής που ένιωθα για τόσο καιρό ως αξιωματικός φυλακής σε ένα κρουαζιερόπλοιο 113.000 κοχ, έμφορτο με ό,τι χρειάζεται ένα ταξίδι δύο εβδομάδων. Οι αξιωματικοί γέφυρας σε κάθε τύπο πλοίου διαθέτουν μεγάλη εμπειρία και γνώσεις ναυσιπλοΐας, σχεδιασμού ταξιδιού, τήρησης φυλακών, πρόσδεσης αγκυροβολίας, ερματισμού, αποθήκευσης και πετρέλευσης.

Αυτά για τον αξιωματικό γέφυρας στα κρουαζιερόπλοια σημαίνουν:

- > αρκετά έγκαιρη σχεδίαση ταξιδιού με βάση γνωστά μελλοντικά προγράμματα,
- > διαδικασίες λειτουργίας που προωθούν ασφαλείς πρακτικές και εξασφαλίζουν υψηλό επίπεδο ποιότητας
- > συνεχή επιμορφωτική εκπαίδευση που αναβαθμίζει γνώση και ικανότητα,
- > εκτεταμένα γυμνάσια στο πλοίο που εξασφαλίζουν ετοιμότητα για αντιμετώπιση κινδύνων,
- > έντονο πνεύμα ασφάλειας που μειώνει την έκθεση σε κινδύνους,

είναι λυσοσάλεος. Οι πιέσεις που ασκεί η αναγκαιότητα μείωσης του κόστους και εξυπηρέτησης των εμπορικών αναγκών είναι εντονότερες. Ο αξιωματικός ναυσιπλοΐας δεν λειτουργεί πλέον ανεξάρτητα προς τις επιθυμίες του ναυλωτή, και η επικοινωνία του ναυλωτή με τον πλοίαρχο δεν διακόπτεται μετά τον απόπλου. Ο ρόλος λοιπόν του αξιωματικού ναυσιπλοΐας είναι πλέον ανάλογος εκείνου του «υπεύθυνου τακτικής» των μεγάλων αγωνιστικών ιστιοφόρων, σταθμίζοντας τον εμπορικό κίνδυνο και τις πρωταρχικές υποχρεώσεις, που συνίστανται στο να μεταβεί το πλοίο από το σημείο Α στο σημείο Β με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα, και με την ελάχιστη δυνατή επίπτωση στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Η γέφυρα ενός σύγχρονου πλοίου θα προκαλούσε

> άψογη προσωπική εμφάνιση που δείχνει σεβασμό του προϊόντος “κρουαζιέρα” που κάποιοι πλήρωσαν.

Έτσι, κάτω από την καλοσιδερωμένη στολή του αξιωματικού γέφυρας του κρουαζιερόπλοιου βρίσκεται ένας ειδικευμένος ναυτίλος, όπως και σε οποιοδήποτε άλλο πλοίο του εμπορικού ναυτικού. Πιστοποιημένος να συμμετέχει στη ομάδα της γέφυρας κάθε πλοίου, οποιοδήποτε εκποσίματος και οπουδήποτε στον κόσμο.

Αυτό δεν είναι μικρή ευθύνη και πολλές φορές το θυμήθηκα όταν συναντούσα επιβάτες που το θεωρούσαν μεγάλη ικανοποίηση να μιλούν ή να φωτογραφίζονται με έναν από τους αξιωματικούς της γέφυρας. Και αυτό δεν ήταν από θαυμασμό για τη στολή αλλά για αυτόν που την φορούσε.

Για εκατοντάδες χρόνια η ναυτιλία ήταν έντονα ανταγωνιστική. Τα κόστη ελέγχονται σχολαστικά και η εμπορική πίεση είναι άμεση. Πέρασε η εποχή που ο αξιωματικός μπορούσε να αδιαφορεί για τις επιθυμίες του ναυλωτή αλλά και αυτός να σταματά κάθε επαφή με τον Πλοίαρχο μόλις το πλοίο βγει από το λιμάνι. Έτσι τώρα, ο αξιωματικός στη γέφυρα μοιάζει με ένα ειδικευμένο στην “τακτική”, συνδυάζοντας το εμπορικό ρίσκο με τις αναγκαίες προτεραιότητες, που σημαίνει να πάει το πλοίο από το σημείο Α στο Β με ασφάλεια και με τις

Οι σημερινές γέφυρες των πλοίων θα προκαλούσαν τρεμούλα στους αξιωματικούς του περασμένου αιώνα. Περίπλοκες τεχνολογίες, νομικά πλαίσια, διαρκώς μεταβαλλόμενες πρακτικές και διατάξεις απαιτούν από τους σύγχρονους αξιωματικούς ναυσιπλοΐας να είναι άριστοι

τρεμούλα στους ναυτίλους αξιωματικούς του περασμένου αιώνα. Περίπλοκες τεχνολογίες, νομικά πλαίσια, διαρκώς μεταβαλλόμενες πρακτικές και διατάξεις που διέπουν την υπηρεσία επιβάλλουν οι σύγχρονοι αξιωματικοί ναυσιπλοΐας να είναι άριστοι επαγγελματίες, που γνωρίζουν απ’ έξω κι ανακατωτά τον χώρο τον οποίο υπηρετούν και έχουν επίγνωση ότι πρέπει να παραμένουν ενήμεροι για τις εξελίξεις, τόσο επί του πλοίου όσο και στη στεριά.

Τα σύγχρονα ολοκληρωμένα συστήματα γέφυρας έχουν μετατοπίσει το βάρος στον εποπτικό ρόλο του αξιωματικού ναυσιπλοΐας, ο οποίος αφιερώνει μεγάλο μέρος της φυλακής του παρακολουθώντας επίπεδες οθόνες όπου προβάλλεται κάθε πληροφορία που μπορεί να φανταστεί κανείς με εντυπωσιακό

επαγγελματίες, που γνωρίζουν απ’ έξω κι ανακατωτά τον χώρο τον οποίο υπηρετούν και έχουν επίγνωση του ότι πρέπει να παραμένουν ενήμεροι για τις εξελίξεις, τόσο στο πλοίο όσο και στη στεριά.

Τα σύγχρονα ολοκληρωμένα συστήματα στη γέφυρα έχουν δώσει τώρα βαρύτητα στον εποπτικό ρόλο του αξιωματικού φυλακής, ο οποίος αφιερώνει μεγάλο μέρος του χρόνου του παρακολουθώντας επίπεδες οθόνες όπου προβάλλεται κάθε πληροφορία που μπορεί να φανταστεί κανείς με εντυπωσιακή ακρίβεια. Οι τεχνικές δεξιότητες είναι εξίσου σημαντικές με τις μη τεχνικές και η τεχνολογία που υποστηρίζει τον αξιωματικό παίζει εξίσου ζωτικό ρόλο με τις πιο παραδοσιακές πρακτικές της ναυτικής τέχνης, που ο ρόλος τους ήταν ίσως πιο σημαντικός στην εποχή του Τιτανικού.

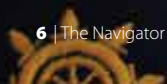
Θυμάμαι, όταν ήμουν μικρό παιδί στο σχολείο, έναν δάσκαλό μου που έλεγε κατηγορηματικά «δεν θα καταφέρεις τίποτα στη ζωή σου, άμα κοιτάς διαρκώς έξω από το παράθυρο». Κάπου 20 χρόνια μετά, βρίσκομαι να εργάζομαι σε ένα οργανισμό που υπάρχει για να υποστηρίξει και να προάγει τον ρόλο των επαγγελματιών αξιωματικών γέφυρας, των ανθρώπων που εξαντλούν τη σταδιοδρομία τους στη θάλασσα κάνοντας ακριβώς αυτό, δηλαδή, κοιτάζοντας έξω από το παράθυρο!

βαθμό ακρίβειας. Οι τεχνικές δεξιότητες είναι εξίσου σημαντικές με τις μη τεχνικές και η τεχνολογία που υποστηρίζει τον αξιωματικό ναυσιπλοΐας παίζει εξίσου ζωτικό ρόλο με τις πιο παραδοσιακές πρακτικές της ναυτικής τέχνης, ο ρόλος των οποίων ήταν ίσως πιο σημαντικός στην εποχή του Τιτανικού.

Ως νεαρός μαθητής, θυμάμαι έναν δάσκαλό μου να αποφαίνεται κατηγορηματικά: «Δεν θα καταφέρεις τίποτα στη ζωή σου, άμα κοιτάς διαρκώς έξω από το παράθυρο». Δυο δεκαετίες περίπου αργότερα βρίσκομαι στους κόλπους ενός οργανισμού που υπάρχει για να υποστηρίξει και να προάγει τον ρόλο και τα συμφέροντα των αξιωματικών ναυσιπλοΐας, των ανθρώπων που περνούν όλο τους τον επαγγελματικό βίο εν πλω κάνοντας ακριβώς αυτό!

Ο αξιωματικός ναυσιπλοΐας και το mentoring

Ο Πλοίαρχος André L. Le Goubin, MA FNI,
πραγματοεύεται το σημαντικό θέμα του mentoring,
δηλαδή της μετάδοσης γνώσεων και εξηγεί
για ποιο λόγο οι γνώσεις ενός πιο
έμπειρου αξιωματικού γέφυρας δεν
πρέπει ποτέ να υποτιμώνται.



Συχνά με απασχολεί το ερώτημα εάν ο ρόλος του αξιωματικού ναυσιπλοΐας έχει αλλάξει με την πάροδο των ετών. Ο σύγχρονος εξοπλισμός στη γέφυρα των σημερινών εμπορικών πλοίων σίγουρα απέχει πολύ από αυτόν που υπήρχε όταν πρωτομπαρκάρησα, συνέβη όμως το ίδιο και με τα καθήκοντα των αξιωματικών; Το σίγουρο είναι ότι οι βασικές αρχές της τήρησης φυλακής ναυσιπλοΐας παραμένουν ίδιες κι απαράλλακτες. Ως αντιπρόσωπος του πλοιάρχου, ο αξιωματικός φυλακής στη γέφυρα οφείλει να τηρεί με ασφάλεια τη φυλακή του μεριμνώντας για την ασφάλεια του πληρώματος, του πλοίου και του περιβάλλοντος, συντελώντας στη μετάβαση από το σημείο Α στο σημείο Β με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα.

Προκειμένου να φέρουν σε πέρας αυτή την εξαιρετική αποστολή πάνω στα σημερινά πλοία, οι αξιωματικοί ναυσιπλοΐας έχουν πρόσβαση σε ένα πλήθος τεχνικά προηγμένων ναυτιλιακών βοηθημάτων. Μπορούν επίσης να βασίζονται στη δική τους πείρα και, εάν χρειαστεί, και σε εκείνη του πλοιάρχου. Από πού όμως αντλείται αυτή η πείρα; Θα ήθελα να μιλήσω λοιπόν για το mentoring: ένα σύστημα τόσο παλιό όσο το ίδιο το ναυτικό επάγγελμα. Πιστεύω ακράδαντα ότι χωρίς τη σοφία που αποκομίζει κανείς από τις εμπειρικές γνώσεις, η μεταβίβαση των οποίων γίνεται μέσω του mentoring, οι αξιωματικοί ναυσιπλοΐας δεν μπορούν να επιτελέσουν τα καθήκοντά τους αποτελεσματικά, όσο προηγμένους κι αν είναι ο εξοπλισμός τους.

Εμπειρική γνώση

Εμπειρική γνώση είναι αυτή που αποκτά κανείς από την εμπειρία που έχει επεξεργαστεί. Μερικές φορές την περιγράφω σαν κάτι από το οποίο τρέφεται το

από την πλήρωσας σε απόσταση επτά ναυτικών σταδίων (0,7 του μιλίου). Οι μόνιμες διαταγές ορίζουν τήρηση απόστασης τουλάχιστον ενός μιλίου από κάθε άλλο πλοίο.

Ο υπολογιστής προτείνει μικρή αλλαγή πορείας προς τα δεξιά που θα σας εξασφαλίσει την απόσταση του ενός μιλίου κατά τη διέλευση.

Σταματήστε ένα λεπτό και φανταστείτε τον εαυτό σας στη γέφυρα του άλλου πλοίου και έχετε ένα άλλο πλοίο στην αριστερή σας πλευρά το οποίο και υποτυπώνετε. Θα περάσει από την πρύμνη σας σε απόσταση 0,7 του μιλίου, πολύ κοντά και λίγο ανησυχητικά!

Τι θα έκανα σε αυτή την περίπτωση; Θα κοιτούσα προς τα πίσω στα δεξιά μου για να βεβαιωθώ ότι δεν με προσπερνά κάποιο άλλο πλοίο (εμπειρική γνώση!) και στη συνέχεια θα άλλαζα την πορεία μου προς τα δεξιά, τόσο ώστε να βάλω το άλλο πλοίο στην αριστερή μου μάσκα (αλλαγή πορείας περίπου 45°). Στη συνέχεια, θα το ακολουθούσα περνώντας πίσω από την πρύμνη του σε απόσταση ενός μιλίου, σύμφωνα με τις μόνιμες διαταγές του πλοιάρχου μου.

Απλούστατη λύση. Κι όμως, έχω δει ατυχήματα και παρ' ολίγον ατυχήματα να συμβαίνουν υπό τις ίδιες ακριβώς συνθήκες. Γιατί; Κατά τη γνώμη μου οφείλονται στην έλλειψη εμπειρικής γνώσης του αξιωματικού φυλακής στη γέφυρα, και ιδιαίτερα στην αδυναμία του να βάλει τον εαυτό του νοερά στο άλλο πλοίο και να σκεφτεί τι βλέπει ο άλλος αξιωματικός από τη δική

Αμφίδρομη διαδικασία

Ο καλύτερος τρόπος για να μάθει ένας αξιωματικός γέφυρας είναι μέσω της μετάδοσης γνώσης (mentoring). Ένας πεπειραμένος αρχαιότερος αξιωματικός μπαίνει στον κόπο να βοηθή τους νεότερους του να φιλτράρουν τις πληροφορίες, να τις αναλύουν και να καθορίζουν τι είναι σημαντικό προτού πάρουν μια απόφαση.

Όμως η διαδικασία του mentoring είναι αμφίδρομη. Οι νεότεροι αξιωματικοί συχνά γνωρίζουν πολύ καλύτερα τα σύγχρονα ναυτιλιακά βοηθήματα από τους ανωτέρους τους και έτσι μπορούν κι αυτοί με τη σειρά τους να μεταλαμπαδεύσουν τις γνώσεις τους. Για παράδειγμα, όταν έχω βάρδια προτιμώ να έχω ρυθμισμένο το ραντάρ σε λειτουργία σχετικής κίνησης (relative motion), με τον Βορρά στην πλήρη, ενεργοποιημένους τους δακτυλίους εμβέλειας και τα σχετικά ίχνη (relative trails). Η ρύθμιση αυτή δεν συνηθίζεται, αλλά μου την έχουν μάθει κάποιοι ιδιαίτερα έμπειροι αξιωματικοί ναυσιπλοΐας που υπηρετούν σε χόβερκραφτ.

Πολύ συχνά, πάλι, καλούμαι να χειριστώ συσκευές ραντάρ με τις οποίες δεν είμαι

εξοικειωμένος και αναγκάζομαι να ζητήσω από τον αξιωματικό φυλακής να μου δείξει τις ρυθμίσεις. Συνήθως πρόκειται για κάποιον νεότερο αξιωματικό που τις γνωρίζει και πάντα είναι πρόθυμος να μου τις δείξει. Εάν το επιτρέψει ο χρόνος και ο αξιωματικός δείχνει ενδιαφέρον, προσπαθώ σε αντάλλαγμα να του δείξω πώς χρησιμοποιώ τα σχετικά ίχνη για να κάνω καλύτερα τη δουλειά μου.

Αγαπάω την τεχνολογία και δεν έχω καμία αμφιβολία ότι έχει σημαντική συμβολή στην αποτροπή πολλών ατυχημάτων. Πιστεύω, ωστόσο, ότι η χρήση της πρέπει να συνδυάζεται με τη γερή βάση που προσφέρει η εμπειρική γνώση. Και ενώ κάποιες γνώσεις τις διδασκόμαστε στη σχολή, στην πλειονότητά τους τις αντλούμε από τους αρχαιότερους συναδέλφους μας μέσω της τέχνης του mentoring.

Καλώ λοιπόν όσους από εσάς είστε πεπειραμένοι αξιωματικοί ναυσιπλοΐας να μοιραστείτε την εμπειρία σας μέσω της παραδοσιακής διαδικασίας μετάδοσης γνώσεων. Ως αξιωματικός φυλακής στη γέφυρα έχουμε καθήκον να μεταλαμπαδεύουμε τις γνώσεις μας σε αυτούς που έρχονται μετά από εμάς. Σε τελική ανάλυση έχουν κι αυτοί δικαίωμα να μοιραστούν τις ανεκτίμητες εμπειρικές γνώσεις μας, που θα τους βοηθήσουν να θέσουν τις σωστές βάσεις για την υπόλοιπη ναυτιλιακή τους σταδιοδρομία.

Η ΔΙΑΔΙΚΑ ΞΕΝΟΥ ΜΕΝΤΟΡΙΝΓ ΕΙΝΑΙ ΑΜΦΙΔΡΟΜΗ. ΟΙ ΝΕΟΤΕΡΟΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΞΥΧΝΑ ΓΝΩΡΙΖΟΥΝ ΠΟΛΥ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΤΑ ΞΥΧΡΟΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΑΝΩΤΕΡΟΥΣ ΤΟΥΣ.

«ένστικτο» της ναυτοσύνης, όταν κάνεις κάτι επειδή το αισθάνεσαι σωστό.

Ο ναυτιλιακός εξοπλισμός δεν «αισθάνεται» και επομένως βασίζομαστε στον αξιωματικό γέφυρας για να ερμηνεύσει τις πληροφορίες που λαμβάνει, στηριζόμενος στην εμπειρική του γνώση.

Επιτρέψτε μου να σας δώσω ένα απλό παράδειγμα. Υποθέστε ότι είσασε ο αξιωματικός φυλακής στη γέφυρα ενός πλοίου και υποτυπώνετε ένα πλοίο που βρίσκεται περίπου 40° δεξιά από την πλήρωσας και σε απόσταση οκτώ μιλίων. Είναι νύχτα με καθαρό ουρανό και καλή ορατότητα και μπορείτε να δείτε το άλλο σκάφος με γυμνό μάτι. Το σύστημα αυτόματης υποτύπωσης στόχων ραντάρ (ARPA) υποδεικνύει ότι το άλλο πλοίο θα περάσει μπροστά

του γέφυρα. Ουσιαστικά, πρέπει να βλέπουν την κατάσταση σφαιρικά και να μην επικεντρώνουν την προσοχή τους στην άμεση λύση που προσφέρουν οι ηλεκτρονικοί υπολογιστές. Αυτό μπορεί να είναι δύσκολο γιατί οι αξιωματικοί φυλακής βομβαρδίζονται με ολοένα αυξανόμενο όγκο τεχνικών πληροφοριών, επιβάλλεται όμως να αναπτύξουν την ικανότητα να τις αφομοιώνουν και να λαμβάνουν μια ορθολογική απόφαση.

Πώς μπορεί λοιπόν ο αξιωματικός φυλακής να αντλήσει εμπειρική γνώση και από ποιον; Όταν πρωτομπαρκάρω το 1980, ένας δόκιμος έπρεπε να περάσει 24 μήνες στη θάλασσα προτού εξασφαλίσει το πρώτο του αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας. Έπρεπε να περάσει μεγάλο μέρος αυτής της περιόδου στη βάρδια στη γέφυρα μαζί με κάποιον πιστοποιημένο αξιωματικό φυλακής, μαθαίνοντας τη δουλειά και αποκτώντας αυτήν τη τόσο σημαντική εμπειρική γνώση. Σήμερα, ο απαιτούμενος χρόνος θαλάσσιας υπηρεσίας είναι πολύ μικρότερος και σε πολλά κράτη έχει περιοριστεί στους 12 μήνες.

Εγκατάλειψη πλοίου!

Πώς ο ναυτιλιακός «εφησυχασμός» βύθισε ένα επιβατηγό-οχηματαγωγό

Ο πιο κρίσιμος ρόλος του αξιωματικού φυλακής στη γέφυρα συνίσταται στην υποχρέωσή του να μεριμνά για την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματός του εν πλω. Πέρα από τη βασική του ευθύνη που είναι η προστασία των ανθρώπινων ζώων, διαφυλάττει επίσης τόσο το πολύτιμο φορτίο του πλοίου όσο και το ίδιο το πλοίο και την περιβαλλοντική ασφάλεια. Σε αυτή τη στήλη εξετάζουμε διάφορα ναυτικά ατυχήματα και τα διδάγματα που μπορούν να αντληθούν από αυτά.



Βασικά δεδομένα

- > Το περιβάλλον εργασίας στη γέφυρα του πλοίου δεν ήταν αυτό που τυπικά προβλέπεται. Η προσοχή των αξιωματικών αποσπάστηκε σε προσωπικά ζητήματα, με αποτέλεσμα να γίνουν καταστροφικά ναυτιλιακά λάθη
- > Η First Quartermaster δεν ήταν εξοικειωμένη με το ναυτιλιακό εξοπλισμό του πλοίου και δεν διέθετε ισχύον πιστοποιητικό οπτήρα γέφυρας
- > Ο αξιωματικός φυλακής δεν μείωσε ταχύτητα όταν η ορατότητα περιορίστηκε λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών, ούτε όταν ένα προπορευόμενο αλιευτικό σκάφος άλλαξε πορεία και εξαφανίστηκε από το ραντάρ του πλοίου
- > Δεν έγινε ως όφειλε αλλαγή στην πορεία του πλοίου, με αποτέλεσμα το πλοίο να κατευθυνθεί προς ένα νησί
- > Οι συναγερμοί του συστήματος ναυσιπλοΐας είχαν απενεργοποιηθεί και ο φωτισμός της οθόνης του συστήματος ηλεκτρονικών χαρτών (ECS) είχε ρυθμιστεί σε χαμηλό επίπεδο, μην επιτρέποντας να δοθεί έγκαιρη προειδοποίηση για τη λανθασμένη πορεία
- > Οι ενέργειες που έγιναν όταν το λάθος εντοπίστηκε κρίθηκαν πολύ ανεπαρκείς και πολύ καθυστερημένες
- > Η εκκένωση των επιβατών έγινε με χαοτικό τρόπο
- > Η καταγραφή των επιβατών ήταν ελλιπής. Δεν αναγράφονταν όλα τα ονόματα στην κατάσταση επιβατών

Ένα επιβατηγό-οχηματαγωγό πλοίο που μετέφερε περισσότερους από 100 επιβάτες και μέλη πληρώματος απέπλευσε για ένα σύντομο τακτικό δρομολόγιο. Στις 00.21 της επομένης, το πλοίο προσέκρουσε στις βορειοανατολικές ακτές ενός νησιού και αφού παρασύρθηκε για μία περίπου ώρα, τελικά βυθίστηκε προκαλώντας σημαντικές υλικές ζημιές και τον τραγικό θάνατο δύο ανθρώπων.

Τι συνέβη;

Το επιβατηγό-οχηματαγωγό οκτώ καταστρωμάτων τύπου RoRo απέπλευσε από το λιμάνι στις 20.00. Έφερε πλήρως λειτουργικό εξοπλισμό ναυσιπλοΐας και η γέφυρα επανδρωνόταν από τον Πλοίαρχο, τον Second Officer, δύο Quartermasters και έναν Fourth Officer.

Στις 23.50 τέθηκε σε λειτουργία ο αυτόματος πιλότος. Ο Πλοίαρχος είχε ήδη αποσυρθεί για τη νύχτα και ο Second Officer έφυγε από τη γέφυρα για να κάνει το διάλειμά του τα μεσάνυχτα, αφού ανέφερε ένα μικρό αλιευτικό σκάφος μπροστά με νότια πορεία. Η First Quartermaster, που βρισκόταν στο πηδάλιο, αντάλλαξε σποραδικά κουβέντες με τον Fourth Officer. Οι δύο τους διατηρούσαν δεσμό και η σχέση τους αντιμετώπιζε προβλήματα.

Δύο λεπτά μετά τα μεσάνυχτα ένα μπουρίνι με ισχυρούς ανέμους και βροχή περιορίσει την ορατότητα. Το αλιευτικό σκάφος άλλαξε πορεία προς τα ανατολικά για να καλυφθεί από τον καιρό και δεν φαινόταν πια στο ραντάρ του πλοίου. Δεν προσπάθησαν να επικοινωνήσουν μαζί του αλλά αντίθετα συνέχισαν οι δύο τους την κουβέντα στη γέφυρα.

Επτά λεπτά μετά τα μεσάνυχτα, το ferry πέρασε από το σημείο όπου έπρεπε να αλλάξει πορεία για να αποφύγει τη σύγκρουση με ένα νησί λίγο πιο εμπρός. Η αλλαγή αυτή δεν έγινε ποτέ, αν και ο Fourth Officer πίστευε ότι είχε γίνει. Χρειάστηκαν 13 λεπτά για να εντοπιστεί το λάθος, καθώς μεσολάβησαν διάφορες περιστάσεις. Επιπλέον, ο φωτισμός της οθόνης του συστήματος ECS είχε ρυθμιστεί σε χαμηλό επίπεδο και οι συναγερμοί του συστήματος ναυσιπλοΐας είχαν απενεργοποιηθεί.

Καθώς η First Quartermaster ξεκίνησε την

αλλαγή πορείας στις 00.20, είδε δέντρα σε ένα νησί στα δεξιά της πλώρης. Ο Fourth Officer τη διέταξε να απενεργοποιήσει τον αυτόματο πιλότο για να ανακτήσει τον έλεγχο του πηδαλίου. Ωστόσο, η First Quartermaster δεν γνώριζε καλά την μπροστινή γέφυρα και δεν ήταν σε θέση να εκτελέσει τη διαταγή. Από την ανάλυση των δεδομένων του συστήματος DGPS προέκυψε ότι έγιναν από ελάχιστες έως καθόλου σύντονες ενέργειες για τη διόρθωση της πορείας του πλοίου καθώς αυτό κατευθυνόταν ολοταχώς προς τη στεριά, στην οποία και προσέκρουσε στις 00.21.

Το πλοίο προσέκρουσε κατά μήκος του νησιού, πριν παρασυρθεί βόρεια. Ο Second Quartermaster επιχείρησε να κάνει ανάποδα, ενώ ο Πλοίαρχος διέταξε να κλείσουν οι στεγανές θύρες των διαφραγμάτων – κάποιες από τις οποίες είχαν παραμείνει ανοικτές. Μία θύρα φράκαρα από συντρίμια και δεν μπορούσε να κλείσει, με αποτέλεσμα να εισχωρήσουν μεγάλες ποσότητες νερού στο σκάφος. Έχοντας πάρει μεγάλη κλίση, το πλοίο βυθίστηκε από την πρύμνη και τελικά έκατσε στον πυθμένα με την καρίνα του.

Η εκκένωση των επιβατών ήταν χαοτική καθώς τα μέλη του πληρώματος δεν διέθεταν εμπειρία και δεν υπήρχε συγκεκριμένο σχέδιο εκκένωσης. Από τις καταμετρήσεις των επιβατών προέκυψαν διαφορετικοί αριθμοί, με τραγικό αποτέλεσμα δύο άτομα που δεν είχαν καταγραφεί ως επιβάτες να θεωρηθούν νεκροί.

Τι αλλαγές έγιναν έκτοτε;

Μετά το δυστύχημα, στο σύστημα κρατήσεων καταγράφονται όλα τα ονόματα και οι αριθμοί επιβίβασης των επιβατών. Χάρη στην καλύτερη επιμόρφωση όλων των αξιωματικών γέφυρας και των quartermasters εξασφαλίζεται ότι είναι εξοικειωμένοι τόσο με τον εξοπλισμό του πλοίου όσο και με την αποτελεσματική διαχείριση της ασφάλειας των επιβατών.

Στη στήλη αυτή, το *The Navigator* συνομιλεί με εν ενεργεία αξιωματικούς ναυσιπλοΐας σχετικά με τους λόγους που διάλεξαν το συγκεκριμένο επάγγελμα, την έως τώρα σταδιοδρομία τους και τις σκέψεις τους για το μέλλον. Σε αυτό το τεύχος η Ανθυποπλοίαρχος Φανή-Σωτηρία Προβατάρη μάς μιλά για τις προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι γυναίκες εν πλω και αποκαλύπτει ποια είναι κατά τη γνώμη της η μεγαλύτερη ανταμοιβή του επαγγέλματος.

Η ζωή πάνω στο κύμα της θάλασσας

Τι σου προκάλεσε το ενδιαφέρον να σταδιοδρομήσεις επαγγελματικά στη θάλασσα;

Αποφάσισα να κάνω αυτό το επάγγελμα γιατί πάντα μου άρεσε να ταξιδεύω. Ήθελα να καταφέρω να γνωρίσω όλο τον κόσμο, εφόσον το επιτρέπουν οι συνθήκες. Παρόλο που είναι ένα σκληρό επάγγελμα, σου δίνει αυτήν τη δυνατότητα.

Ποια ήταν η επαγγελματική πορεία σου για να καταλήξεις στη σημερινή θέση/ειδικότητα σου;

Ξεκίνησα ως δόκιμος σε επιβατικό πλοίο. Υπήρχε ένα ενδιαφέρον στη δουλειά μου, είχα επικοινωνία με τους επιβάτες. Υπήρχε σωστή συνεργασία με το πλήρωμα. Δεν είχα κανένα πρόβλημα ώστε να με σταματήσει από το να συνεχίσω σε αυτό που ξεκίνησα.

Πώς βλέπεις την εξέλιξη της καριέρας σου;

Άγνωστο! Ελπίδες έχω, πιθανότητες δεν ξέρω... Είναι δύσκολο να συνεχίσει μια γυναίκα καριέρα σε πλοίο, ειδικά στην Ελλάδα για διάφορους λόγους. Με κατάλληλη επιμόρφωση θα ήθελα να εργαστώ αργότερα σε κάποια εταιρεία στην κατάλληλη θέση στη στεριά ή στο Λιμενικό Σώμα.

Πως αισθάνεσαι όταν εκτελείς βάρδια στη γέφυρα ναυσιπλοΐας;

Υπάρχει πίεση λόγω της ευθύνης να είμαι σωστή στη δουλειά μου. Αισθάνομαι ικανοποίηση, ειδικά όταν οι ανώτεροι μου είναι και αυτοί ικανοποιημένοι από τη βάρδια μου.

Ποια θεωρείς ότι είναι η μεγαλύτερη ανταμοιβή σου εργαζόμενη πάνω στο πλοίο;

Όταν μου λένε ότι είμαι καλή στη δουλειά μου. Όταν αναγνωρίζουν την αξία μου. Και το να αποκτώ καινούργιες γνώσεις και εμπειρίες.

Ποιες νομίζεις ότι είναι οι μεγαλύτερες προκλήσεις για τους αξιωματικούς ναυσιπλοΐας στο μέλλον;

Υπάρχει μεγάλος ανταγωνισμός, ειδικά στις γυναίκες, γιατί είναι ένα ανδροκρατούμενο επάγγελμα και δύσκολα βρίσκουν εργασία. Όλοι οι αξιωματικοί όμως πρέπει καθημερινά να αποδεικνύουν τις γνώσεις τους.

**ΟΛΟΙ ΟΙ
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ
ΟΜΩ Ξ ΠΡΕΠΕΙ
ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΝΑ
ΑΠΟΔΕΙΚΝΟΥΝ
ΤΙΣ ΓΝΩ
ΞΕΞ ΤΟΥΞ**





WAYPOINT

Δρ. Andy Norris FRIN FNI

Παράλληλισμοί μεταξύ αεροναυτιλίας και ναυσιπλοΐας

Ο Δρ. Andy Norris, ενεργός εταίρος (Fellow) του The Nautical Institute και του Royal Institute of Navigation (RIN), εξετάζει τη ναυτιλία στη θάλασσα στο ευρύτερο πλαίσιο της πρακτικής και της τεχνολογίας της ναυσιπλοΐας.

Κάθε φορά που η ναυσιπλοΐα βρίσκεται κάτω από έλεγχο, συχνά γίνεται αναφορά και στον κλάδο των αεροπορικών εταιρειών. Είχα την τύχη να έχω μια μακρά και ουσιαστική συζήτηση με τον Paul Hickley, εταίρο του RIN και πρώην εκπαιδευτή πιλότων πολιτικής αεροπορίας. Αν και οι θεμελιώδεις αρχές της ναυτιλίας ισχύουν εξίσου και στους δύο κλάδους, είναι εξαιρετικά ενδιαφέρον το γεγονός ότι υπάρχουν σημαντικές διαφορές σε επίπεδο πρακτικής εφαρμογής. Το στοιχείο που ίσως εκπλήσσει, ωστόσο, είναι ότι όσο η τεχνολογία εξελίσσεται οι διαφορές αυτές ενδέχεται να αμβλυνθούν.

Ομοιότητες και διαφορές

Το σύστημα διαχείρισης πτήσης (FMS) ενός αεροσκάφους αυτοματοποιεί το μεγαλύτερο μέρος της αεροναυτιλίας. Επιπλέον, το σχέδιο πτήσης συχνά καθορίζεται από κάποιον εξωτερικό πάροχο, αν και οι πιλότοι είναι εκπαιδευμένοι για να το διαμορφώνουν και μόνοι τους.

Ειδικότερα, οι πιλότοι καταχωρούν πληροφορίες που αφορούν την εκάστοτε πτήση, όπως βάρη φορτίου — συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων — τα οποία μπορεί να μεταβάλλουν σημαντικά τα πτητικά χαρακτηριστικά του αεροσκάφους. Κατά τη διάρκεια της πτήσης, το FMS προσδιορίζει το στίγμα του αεροσκάφους και την ακρίβεια αυτού του στίγματος και ειδοποιεί τον πιλότο σε περίπτωση πιθανού προβλήματος.

Αν και η πιο προφανής διαφορά μεταξύ της αεροναυτιλίας και της θαλάσσιας ναυτιλίας είναι η σημασία που έχει για την αεροπλοΐα το ύψος, η τρισδιάστατη ναυτιλία παραμένει σημαντική για τα πλοία λόγω των (χαρτογραφημένων) υποθαλάσσιων κινδύνων και των κατασκευών χαμηλού ύψους, όπως οι γέφυρες. Ειδικότερα, το ύψος της παλίρροιας εξακολουθεί να αποτελεί σημαντική παράμετρο για την παράκτια ναυσιπλοΐα. Όπως και στην περίπτωση των αεροσκαφών, η φόρτωση του πλοίου πρέπει να είναι ελεγχόμενη ώστε το πλοίο να διατηρεί την ευστάθειά

ΣΤΟΝ ΑΕΡΑ



Η χρήση της τρίτης διάστασης – του ύψους – είναι η πιο προφανής διαφορά. Όπως είναι φυσικό, το στοιχείο αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη διαμόρφωση πρακτικών αεροναυτιλίας που καθιστούν δυνατή την αποτελεσματική χρήση του εναέριου χώρου με πλήρη ασφάλεια.

Όλο και περισσότερο, οι πιλότοι της πολιτικής αεροπορίας δεν αντιλαμβάνονται τους εαυτούς τους ως «ναυτίλους». Ως εργαλείο ναυτιλίας χρησιμοποιούν το FMS που είναι αξιόπιστο και πολύ ασφαλές. Σε περίπτωση κινδύνου και εφόσον δεν επρόκειτο για κάποια υπερωκεάνια πτήση, θα βασιζόνταν στους ελεγχτές εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίοι θα τους καθύθυναν με ασφάλεια. Ο ρόλος του πιλότου της πολιτικής αεροπορίας σε επίπεδο αεροναυτιλίας μπορεί να λογίζεται ως «εποπτικός».

Όταν ένα ναυτιλιακό λάθος γίνεται στον αέρα είναι πολύ πιο πιθανό να προκαλέσει πολλά θύματα. Οι πιλότοι οφείλουν να κινούνται εντός οριοθετημένων αεροδιαδρόμων, όπου το ύψος και η ταχύτητα ελέγχονται και παρακολουθούνται στενά. Δεν έχουν πολλά περιθώρια επιλογής ως προς τον τρόπο με τον οποίο θα φτάσουν από το αεροδρόμιο αναχώρησης στο αεροδρόμιο άφιξης.

του σε όλες τις συνθήκες και το ασφαλές ελεύθερο βάθος κάτω από την τροπίδα να είναι πάντοτε γνωστό.

Προς το παρόν, τα ποντοπόρα πλοία δεν έχουν υποχρέωση να φέρουν σταθερό ή οποιονδήποτε άλλο εξοπλισμό που να ανιχνεύει με αξιοπιστία τις μη χαρτογραφημένες πηγές κινδύνου στην επιφάνεια του νερού, όπως τα επιπλέοντα συντρίμια ή μεγάλα θαλάσσια είδη που απειλούνται με εξαφάνιση (π.χ. φάλαινες). Γι' αυτό λοιπόν πρέπει να υπάρχει συνεχής οπτική παρακολούθηση και να πραγματοποιούνται οι σωστές ενέργειες αποφυγής από τον αξιωματικό φυλακής στη γέφυρα.

Ποιες εξελίξεις αναμένονται στο πεδίο της ναυτιλίας;

Μελλοντικά θα δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στη χρήση οριοθετημένων θαλάσσιων διαδρόμων και ακόμη οδηγίων από σταθμούς ξηράς για την τήρηση ενός

ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ



Στοιχειώδη τρισδιάστατη συλλογιστική απαιτούν και οι παράμετροι του βάθους και των ρευμάτων αέρα, με αρκετές ωστόσο διαφοροποιήσεις σε σχέση με την αεροναυτιλία.

Στη θάλασσα, οι αξιωματικοί γέφυρας ασχολούνται κατά τη διάρκεια της φυλακής τους κυρίως με ζητήματα ναυτιλίας. Ο αξιωματικός φυλακής πρέπει να εκτιμά διαρκώς την ακρίβεια του στίγματος του πλοίου, βασιζόμενος σε παγκόσμια δορυφορικά συστήματα πλοήγησης (GNSS) όπως το GPS, καθώς και σε πληροφορίες που συλλέγει μέσω οπτικής παρατήρησης, συσκευών ραντάρ και χαρτών.

Σε περίπτωση που το GNSS παρουσιάσει αστοχία ή καταστεί ανακριβές, ο αξιωματικός φυλακής οφείλει να συνεχίσει να υπολογίζει το στίγμα με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ακρίβεια, χρησιμοποιώντας μεταξύ άλλων τεχνικές στίγματος εξ αναμετρήσεως και κατ' εκτίμηση. Τα περισσότερα πλοία δεν διαθέτουν κάποιο σύστημα αντίστοιχο του FMS, αν και το INS (Integrated Navigation System) έχει κάποιες από τις λειτουργίες του.

πλοιο εντός του θαλάσσιου διαδρόμου, περίπου όπως συμβαίνει και με τους αεροδιαδρόμους. Αυτό μπορεί να είναι ένα από τα αποτελέσματα της εφαρμογής του προγράμματος eNavigation του IMO. Αποτελεί ειρωνεία πως στο επίπεδο της αεροναυτιλίας η σημασία των αεροδιαδρόμων θα υποβιβαστεί κάπως, κυρίως για να εξασφαλιστεί περισσότερος εναέριος χώρος, δεδομένου ότι αυξάνεται διαρκώς η συμφόρηση στους υφιστάμενους αεροδιαδρόμους. Ο κανονιστικός έλεγχος θα παραμείνει αυστηρός, θα υπάρξει ωστόσο και μεγάλος βαθμός αυτοματοποίησης.

Αναπόφευκτα, η αυτοματοποίηση θα επεκταθεί και στη ναυσιπλοΐα ως αποτέλεσμα και πάλι του eNavigation, αλλά θα περάσουν αρκετά χρόνια προτού ο ρόλος των αξιωματικών φυλακής πάψει να επικεντρώνεται στη ναυσιπλοΐα. Στο ορατό μέλλον αυτοί θα παραμείνουν αξιωματικοί ναυσιπλοΐας και δεν θα μετατραπούν σε «αξιωματικούς εποπτείας».

TAKE 10

Σε αυτό το πρώτο τεύχος του *The Navigator* εξετάσαμε αναλυτικά το ρόλο του αξιωματικού φυλακής στη γέφυρα, από τη σπουδαιότητα της μετάδοσης γνώσης (mentoring) και υποστήριξης έως τις επιπτώσεις του εφησυχασμού και της έλλειψης συγκέντρωσης στη γέφυρα. Ακολουθούν δέκα λόγοι για τους οποίους είναι σημαντικό να αναδεικνύουμε τον ρόλο των αξιωματικών φυλακής σε όλο τον κόσμο, αλλά και τρόποι με τους οποίους μπορούμε να τους παρέχουμε υποστήριξη ώστε να διατηρούν το κίνητρο και το κουράγιο τους στη θάλασσα.

1

Η σημασία του να είσαι άνθρωπος

Ο ναυτιλιακός εξοπλισμός γίνεται ολοένα και πιο αυτοματοποιημένος. Ωστόσο, οι κρίσιμες αποφάσεις εξακολουθούν να λαμβάνονται από τον άνθρωπο – τον ικανό αξιωματικό φυλακής

2

Όλος ο κόσμος του εμπορίου

Τα πλοία μεταφέρουν άνω του 90% του παγκόσμιου εμπορίου και ο κόσμος βασίζεται στους αξιωματικούς φυλακής αυτών των πλοίων για να είναι η μεταφορά ασφαλής και αποτελεσματική.

3

Κίνητρο, κίνητρο, κίνητρο

Οι επαγγελματίες αξιωματικοί γέφυρας πρέπει να έχουν κίνητρο για να είναι ικανοί. Η εκπαίδευση από μόνη της δεν αρκεί για να εξασφαλίσει πως οι άνθρωποι διατηρούν υψηλό φρόνημα και εμπιστοσύνη στις ικανότητές τους.

4

Μεταβαλλόμενες συνθήκες

Ζούμε σε μια εποχή πρωτόγνωρων και ραγδαίων αλλαγών στον κλάδο της ναυτιλίας. Για να διατηρούν την επαφή τους με τις αλλαγές στην τεχνολογία, στις νομοθεσίες, στον δημόσιο έλεγχο και στη ζήτηση για ωκεάνιο χώρο, οι αξιωματικοί φυλακής γέφυρας οφείλουν να επιμορφώνονται και να ενημερώνονται διαρκώς, να μεριμνούν δηλαδή για τη συνεχή επαγγελματική ανάπτυξή τους.

5

Ο ανθρώπινος παράγοντας

Οι δεξιότητες της ναυτικής τέχνης και η εμπειρική γνώση είναι απαραίτητες. Ο ναυτιλιακός εξοπλισμός δεν «αισθάνεται» και έτσι βασιζόμαστε σε ανθρώπους αξιωματικούς φυλακής στη γέφυρα για να ερμηνεύουν τις πληροφορίες που λαμβάνουν, στηριζόμενοι στο ένστικτο, τις γνώσεις και την πείρα τους.

6

Διαρκής μετάδοση γνώσης

Ενώ οι βασικές αρχές της ναυτικής τέχνης μπορούν να διδάσκονται στις σχολές, για να γίνει η τέχνη αυτή κτήμα του κάθε ναυτικού απαιτούνται πολλά χρόνια πείρας στη θάλασσα. Η μετάδοση γνώσης (mentoring) ή ανταλλαγή γνώσεων από τον έναν στον άλλον πάνω στο πλοίο είναι καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη δεξιοτήτων ναυτιλίας, καθώς και για τη δημιουργία ενός κλίματος όπου ο άνθρωπος «μετράει».

7

Πάντρεμα παλιού και νέου

Για να είναι η ναυσιπλοΐα ασφαλής και αποτελεσματική, είναι απαραίτητες και οι παραδοσιακές δεξιότητες και οι νέες τεχνικές. Είναι σημαντικό να τις κατέχει κανείς αμφότερες και να τις εφαρμόζει ισορροπημένα.

8

Κοινή λογική

Το να έχει κανείς διαρκώς πλήρη αντίληψη της κατάστασης είναι η πεμπτουσία της ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Αυτό δεν γίνεται μόνο μέσω της όρασης, αλλά και των υπόλοιπων αισθήσεων: νιώθοντας την κίνηση ενός πλοίου και έχοντας εξοικείωση με τους ήχους και τις οσμές του. Ουσιαστικά, το πιο σημαντικό είναι να βλέπει κανείς την κατάσταση σφαιρικά, βασιζόμενος στην κρίση του και στην κοινή λογική.

9

Διαρκής εγρήγορση

Πολλά ατυχήματα εν πλω οφείλονται στον εφησυχασμό. Σύμφωνα με μια μελέτη, το 60% των συγκρούσεων έλαβαν χώρα όταν ένα από τα δύο ή και τα δύο πλοία δεν αντιλήφθηκαν την παρουσία του άλλου προτού να είναι πολύ αργά. Σε μια γέφυρα μπορεί να υπάρχουν πολλοί περισπασμοί και μπορεί να είναι πολύ δελεαστικό να αφήσει κανείς τον έλεγχο στα αυτόματα συστήματα. Βρείτε τρόπο να παραμένετε σε εγρήγορση: «μια σύγκρουση εν πλω μπορεί να σου χαλάσει τη μέρα»!

10

Μπαίνοντας στη θέση του άλλου

Όταν προσπαθείτε να αποφύγετε συγκρούσεις και εφαρμόζετε τους διεθνείς κανονισμούς αποφυγής συγκρούσεων (ΔΚΑΣ) στη θάλασσα, είναι πάντοτε χρήσιμο να φαντάζεστε συνεχώς τις κινήσεις σας από τη σκοπιά των άλλων πλοίων. Τι βλέπουν τώρα εκείνα;

