



VR-ME

Virtual Reality for Maritime Emergencies

Πνευματικό Προϊόν 3:

**Πακέτο μαθημάτων επαγγελματικής
εκπαίδευσης και κατάρτισης VR-ME**

Πίνακας περιεχομένων

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	3
ΠΛΑΙΣΙΟ	4
ΣΤΟΧΟΙ	4
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ	5
ΕΤΑΙΡΟΙ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	6
ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΟΣ ΑΝΤΪΚΤΥΠΟΣ, ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΑ ΟΦΕΛΗ	6
ΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΑ ΜΕΣΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΔΙΚΤΥΩΣΗΣ	7
1.3.1.- ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ, ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	17
ΣΤΟΧΟΙ	17
1.3.2.- ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΪΑ	18
1.3.2.1.- ΕΙΣΑΓΩΓΪΗ	18
1.3.2.2.- ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	19
1.3.2.3.- ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	20
1.3.2.4.- ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ: ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ.....	22
ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	46
ΦΩΤΙΑ:.....	53
ΕΓΚΑΤΑΛΕΪΨΗ ΠΛΟΪΟΥ:	56
ΠΛΗΜΜΥΡΑ:	66
Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International (CC BY-NC-SA 4.0)	73
Απόδοση- Μη Εμπορική-Μοιραστείτε παρόμοια Διεθνής Άδεια 4.0(CC BY-NC-SA 4.0)	73

1.1 Εισαγωγική Ενότητα

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Τον Δεκέμβριο του 2019, έξι εμπειρογνώμονες πάροχοι επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης, καθώς και εκπρόσωποι του ευρωπαϊκού αλιευτικού κλάδου, ξεκίνησαν το έργο Erasmus+ με τίτλο «εικονική πραγματικότητα για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στη θάλασσα», με το ακρωνύμιο «VR-ME». Για 33 μήνες οι εταίροι του έργου εργάστηκαν για την ανάπτυξη ενός εκπαιδευτικού προγράμματος και ενός προσομοιωτή εικονικής πραγματικότητας για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στη θάλασσα όντας σε αλιευτικού σκάφος, όπως πυρκαγιά, εγκατάλειψη πλοίου, σύγκρουση, άνθρωπος στη θάλασσα, πλημμύρα, καθώς και αποτυχία ελιγμών. Τέτοιες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης είναι αγχωτικές καταστάσεις όπου το πλήρωμα πρέπει να ακολουθήσει συγκεκριμένες οδηγίες και διαδικασίες για να διασφαλίσει την ασφάλειά του. Ως εκ τούτου, αυτό το καινοτόμο έργο φέρνει ουσιαστική εκπαίδευση σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης σε υψηλότερο επίπεδο με αυτό το πρωτοποριακό εργαλείο στον αλιευτικό κλάδο.



VR-ME

Λογότυπο του έργου εικονικής πραγματικότητας για θαλάσσιες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης

ΠΛΑΙΣΙΟ

Οι καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στα πλοία είναι αγχωτικές καταστάσεις όπου τα πληρώματα πρέπει να ακολουθούν συγκεκριμένες οδηγίες και διαδικασίες για να διασφαλίσουν την ασφάλειά τους.

Τα περισσότερα θανατηφόρα ατυχήματα στον τομέα της αλιείας οφείλονταν στην έλλειψη γνώσεων σχετικά με τις συσκευές και / ή τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης ή στη μη ολοκλήρωση ασκήσεων και προσομοιώσεων περιοδικής κατάρτισης. Για να εξασφαλιστεί η σωστή αντίδραση του πληρώματος σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, απαιτούνται εκπαιδεύσεις και προσομοιώσεις, όπου τα μέλη του πληρώματος εκτίθενται σε μια σειρά σεναρίων για να αποδείξουν ότι γνωρίζουν τις διαδικασίες και πώς να τις εκτελέσουν.

Οι φορείς ΕΕΚ στον τομέα της ναυτιλίας δεν διαθέτουν σήμερα κανένα είδος εργαλείου που μπορεί να βοηθήσει τα πληρώματα να μάθουν τις διαδικασίες για το πώς να αντιδρούν σε αυτές τις καταστάσεις, εκτός από τις κατευθυντήριες γραμμές και τα εγχειρίδια, και οι εκπαιδεύσεις επί του σκάφους είναι δύσκολο να προγραμματιστούν, καθώς τα σκάφη λειτουργούν το μεγαλύτερο μέρος του χρόνου τους, είτε στη θάλασσα είτε στις διαδικασίες χρέωσης.

Τα περιβάλλοντα εικονικής πραγματικότητας (VR) γίνονται ένα πιο αποτελεσματικό εργαλείο μάθησης, όπου οι μαθητές μπορούν να βιώσουν αυτές τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης σε καθηλωτικά περιβάλλοντα, που κινούνται γύρω από ένα 3D σύμπαν και αλληλεπιδρούν με ανθρώπους και αντικείμενα.

ΣΤΟΧΟΙ

Ο απώτερος στόχος του VR-ME ήταν να αναπτύξει ένα 3D καθηλωτικό περιβάλλον βασισμένο σε ένα αλιευτικό σκάφος μηχανότρατας, προσβάσιμο μέσω ενός κιτ εικονικής πραγματικότητας Oculus.

Τι ακριβώς;

Ένα σύνολο καταστάσεων έκτακτης ανάγκης με βάση τις επίσημες απαιτήσεις εκπαίδευσης για το αλιευτικό πλήρωμα και τις πιο κοινές και επικίνδυνες περιπτώσεις. Ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα VR-ME για την αντιμετώπιση αυτών των καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, στο οποίο ο μαθητής μπορεί να δοκιμαστεί για να τις ολοκληρώσει σε ένα 3D περιβάλλον. Αυτό για να μάθουμε πώς να αντιδρούμε και ποιες διαδικασίες πρέπει να ακολουθούνται. Ένα εκπαιδευτικό μάθημα σε μορφή ανοικτής πρόσβασης, προσβάσιμο με τη λήψη αυτού του λογισμικού και τη χρήση ενός 3D κιτ.

Και για ποιον;

Πρώτιστα, αυτό το μάθημα απευθύνεται σε επαγγελματίες του τομέα της αλιείας, παρόχους επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης και ακαδημίες στον τομέα της αλιείας και της ασφάλειας της εργασίας, δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς που εργάζονται στην ασφάλεια της εργασίας, επαγγελματικές ενώσεις αλιέων, συνεταιρισμούς αλιέων και εκπαιδευτές ή δημόσια και ιδιωτικά κέντρα κατάρτισης σε αλιευτικές δραστηριότητες.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Για την επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων, το έργο έχει αναλάβει τις ακόλουθες δραστηριότητες στο πλαίσιο 3 κύριων αποτελεσμάτων:

Αποτέλεσμα 1- Θαλάσσιες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και διαδικασίες: Ανάλυση κινδύνου και προσαρμοστικότητα στον προσομοιωτή:

Το έργο ξεκίνησε με μια μελέτη των θαλάσσιων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης στα αλιευτικά σκάφη, οι εταίροι ανέφεραν ποιες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης θα πρέπει να επιλεγούν σύμφωνα με διάφορα κριτήρια, στη συνέχεια αναπτύχθηκαν οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν και τελικά αυτές οι διαδικασίες γράφτηκαν σε μια γλώσσα για να μετατραπούν σε προσομοιωτή VR. Ο κύριος στόχος αυτού του αποτελέσματος ήταν να προετοιμάσει τη βάση δεδομένων και τις βασικές πληροφορίες για τον προσομοιωτή και τα επόμενα σεμινάρια.

Αποτέλεσμα 2 - Ανάπτυξη προσομοιωτή θαλάσσιων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης: Αυτό το αποτέλεσμα συνίστατο στην ανάπτυξη του ίδιου του προσομοιωτή. Αυτή ήταν μια σαφής καινοτόμος προσέγγιση, χωρίς κάποια δυσκολία, επειδή αντιπροσωπεύει πραγματικές περιπτώσεις, αλληλεπιδρώντας με άλλα είδωλα, αναδημιουργώντας σενάρια άγχους που απαιτούν ταχεία δράση. Ο κεντρικός άξονας αυτής της Εξόδου ήταν η ανάπτυξη ενός περιβάλλοντος εικονικής πραγματικότητας όπου ο χρήστης κινείται μέσα σε ένα πλοίο και έχει να αντιμετωπίσει διάφορα σενάρια έκτακτης ανάγκης, οι ενέργειες αυτές βασίστηκαν στις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και τις διαδικασίες που επιλέχθηκαν προηγουμένως (ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ, ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ ΣΚΑΦΟΥΣ, ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ).

Αποτέλεσμα 3 Δοκιμή, μετάφραση και παραγωγή συμπληρωματικού υλικού:

Το αποτέλεσμα 3 έχει εξυπηρετήσει τους ακόλουθους στόχους:

- Δοκιμή του προσομοιωτή με τους τελικούς δικαιούχους-στόχους και λήψη των σχολίων τους
- Δημιουργία του εγχειριδίου για τη σωστή διαχείριση του λογισμικού
- Δημιουργία πακέτου μαθημάτων VR-ME VET για τη συμπλήρωση του προσομοιωτή, το οποίο περιλαμβάνει:

Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα αφορά τις περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης που μελετήθηκαν και τις οδηγίες διαδικασίας σχετικά με το περιστατικό έκτακτης ανάγκης, μια εισαγωγική ενότητα και τη διαδικασία που εξηγεί τις δυνατότητες επέκτασης του προσομοιωτή. Όλο το περιεχόμενο προσφέρεται στα αγγλικά, ισπανικά, γαλλικά, ολλανδικά και ελληνικά.

ΕΤΑΙΡΟΙ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Η κοινοπραξία αποτελείται από ένα σύνολο οντοτήτων που συνδυάζουν παρόχους ΕΕΚ και εκπροσώπους του αλιευτικού τομέα:

Οι εταίροι αποτελούνται από τον αιτούντα IMP, and SGS TECNOS, SQ LEARN, ARVI, Europêche, και PFA.

Οι εταίροι εδρεύουν στη Γαλλία, την Ισπανία, την Ολλανδία, το Βέλγιο και την Ελλάδα. Αυτό βοηθά στην αντιμετώπιση των καταστάσεων έκτακτης ανάγκης στα διάφορα κράτη μέλη της ΕΕ, στη σύγκριση και την εναρμόνιση των διαδικασιών, καθώς η πραγματικότητα του αλιευτικού τομέα ποικίλλει μεταξύ των χωρών.

IMP, Institut Maritime de Prévention (FR) – Ο κύριος φορέας κατάρτισης για την ασφάλεια της εργασίας στον γαλλικό ναυτιλιακό τομέα.

SGS TECNOS (SP) – Ο παγκόσμιος ηγέτης στην πιστοποίηση και τη ρύθμιση και μια φημισμένη εταιρεία κατάρτισης ειδικά εστιασμένη στην ασφάλεια της εργασίας;

SQ LEARN (GR) –Εξειδικευμένοι προγραμματιστές εργαλείων εικονικής πραγματικότητας για την επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση, γνωστοί για την τεχνογνωσία, το δημιουργικό πνεύμα και τον ευφάνταστο σχεδιασμό προϊόντων στην ηλεκτρονική μάθηση;

ARVI, Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (SP) – Μια κύρια ομάδα ιδιοκτητών πλοίων στην Ισπανία και μία από τις σημαντικότερες στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία προσφέρει υπηρεσίες κατάρτισης καθώς και μια υπηρεσία πρόληψης των επαγγελματικών κινδύνων;

Europêche, Association of National Organisation of Fishing Enterprises in the EU (BE) -Ο κύριος εκπρόσωπος του αλιευτικού κλάδου στην Ευρώπη και η εργοδοτική οργάνωση της επιτροπής κλαδικού κοινωνικού διαλόγου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη θαλάσσια αλιεία που ασχολείται με την επαγγελματική κατάρτιση, την κοινωνική εναρμόνιση και την απασχόληση, την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία και τη διεύρυνση της ΕΕ; και

PFA, Pelagic Freezer-trawler Association (NL) - Εκπροσώπηση του ενδιαφέροντος αρκετών ευρωπαϊκών εταιρειών μηχανότρατων-ψυγείων με εθνική, ευρωπαϊκή και παγκόσμια τεχνογνωσία όσον αφορά την ασφάλεια και την υγεία.

ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ, ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΑ ΟΦΕΛΗ

Μεταξύ των κύριων επιπτώσεων που αναμένει να επιτύχει η κοινοπραξία του έργου:

- Προετοιμασία των αλιέων για την καλύτερη αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης επί του σκάφους
- Μείωση του ποσοστού ατυχημάτων και θανάτων
- Φτάσαμε προς την εναρμόνιση των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης επί του σκάφους
- Αύξηση της γνώσης υπολογιστών των επαγγελματιών της αλιείας και της ψηφιοποίησης στον τομέα

ΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΑ ΜΕΣΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΔΙΚΤΥΩΣΗΣ

Δικτυακός τόπος του έργου: <https://vr-me.eu/>

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/64986249>

Twitter: https://twitter.com/VRME_EU

1.2 Καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στον ευρωπαϊκό αλιευτικό τομέα

Το ακόλουθο έγγραφο παρέχει μια επισκόπηση των συνηθέστερων περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης που συμβαίνουν στα αλιευτικά σκάφη μεταξύ 2011 και 2019.

Ο σκοπός αυτής της ανάλυσης είναι να συνοψίσει τις πιο κοινές καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, προκειμένου να κατανοήσουμε την επακόλουθη επιλογή καταστάσεων έκτακτης ανάγκης που έχουν συμπεριληφθεί στον προσομοιωτή.

Η ανάλυση αυτή βασίζεται σε δεδομένα που μεταφορτώθηκαν στην Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα Πληροφοριών Ναυτικών Ατυχημάτων (EMCIP) από τα στατιστικά από τους φορείς διερεύνησης των κρατών μελών της ΕΕ και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), με βάση τα εν λόγω δεδομένα που παρουσιάζονται στην έκθεσή με τίτλο «Ετήσια επισκόπηση των θαλάσσιων ατυχημάτων και συμβάντων για το 2019». Η τελευταία έκθεση αναλύει δεδομένα από το 2011 έως τις 05.08.2019, τα οποία για τα αλιευτικά σκάφη ανέρχονται κατά μέσο όρο σε **101 περιστατικά ανά έτος** (θαλάσσια ατυχήματα και συμβάντα).

Πρέπει να σημειωθεί ότι τα δεδομένα αφορούν μόνο θαλάσσια ατυχήματα και συμβάντα στα οποία εμπλέκονται αλιευτικά σκάφη στα οποία η Οδηγία 2009/18/EC εφαρμόζεται, το οποίο είναι σκάφη μήκους άνω των 15 μέτρων. Τα αλιευτικά σκάφη μήκους μικρότερου των 15 μέτρων εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής μόνον όταν εμπλέκονται σε περιστατικό μαζί με πλοίο που καλύπτεται από την οδηγία.

Η τυπολογία των ατυχημάτων που διερευνήθηκαν ήταν (περιστατικά με το πλοίο):

1. Απώλεια ελέγχου: 16%
2. Πλημμύρα/καθίζηση: 15%
3. Σύγκρουση: 13%
4. Γείωση/προσάραξη: 10%
5. Πυρκαγιά/έκρηξη: 7%
6. Ανατροπή/καταχώριση: 4%
7. Επικοινωνία: 2%
8. Ζημιά/απώλεια εξοπλισμού: 2%

Οι συνέπειες των ατυχημάτων για την υγεία των εργαζομένων ήταν οι εξής:

1. Τραυματίες: 301
2. Ζωές που χάθηκαν: 170

Αιτίες ατυχημάτων:

Οι παράγοντες που συμβάλλουν ομαδοποιούνται κάτω από τις λεγόμενες αποκλίσεις. Στο επιλεγμένο χρονοδιάγραμμα για αυτήν την ανάλυση (01.01.2011-05.08.2019), σε 718 περιστατικά επί αλιευτικών σκαφών, τα κύρια αίτια ήταν:

1. Απώλεια ελέγχου (ολική ή μερική) της μηχανής: 13%
2. Ολίσθηση, παραπάτημα και πτώση προσώπων: 11%

3. Κίνηση του σώματος χωρίς σωματική καταπόνηση (γενικά οδηγεί σε εξωτερικό τραυματισμό)¹: 9%
4. Κίνηση του σώματος κάτω/ με σωματική καταπόνηση (γενικά οδηγεί σε εσωτερικό τραυματισμό)²: 3%
5. Θραύση, διάρρηξη, διάσπαση, ολίσθηση, πτώση, κατάρρευση υλικού παράγοντα: 3%
6. Υπερχειλίση, διαρροή, ροή, εξάτμιση, εκπομπή: 2%
7. Ηλεκτρικά προβλήματα, έκρηξη, πυρκαγιά: 1% (5 Περιπτώσεις)

Ανάλυση ανά τύπο ατυχήματος:

Ανατροπή σκάφους

Υπήρξαν 28 περιπτώσεις, κυρίως σε συνδυασμό με μηχανότρατες. 15 από αυτές τις 28 περιπτώσεις οδήγησαν σε τραυματισμούς/θανάτους (54%). 22 άνθρωποι τραυματίστηκαν και 49 ζωές χάθηκαν.

Σύγκρουση

Υπήρξαν 96 περιπτώσεις, κυρίως μηχανότρατες. Τα 22 από τα 96 κρούσματα οδήγησαν σε τραυματισμούς ή/και θανάτους (23%). 13 άνθρωποι τραυματίστηκαν και 54 ζωές χάθηκαν.

Επαφή

Υπήρξαν 17 περιπτώσεις επαφής με ένα αντικείμενο, και πάλι ως επί το πλείστον σε συνδυασμό με μηχανότρατες. Μόνο 3 από τις 17 περιπτώσεις οδήγησαν σε τραυματισμούς (18%). Αυτές οι 3 περιπτώσεις ήταν όλες σοβαρές και οδήγησαν σε συνολικά 5 τραυματίες, αλλά όχι θανάτους.

Ζημιές, απώλεια εξοπλισμού

Υπήρξαν 16 περιπτώσεις, οι περισσότερες από τις οποίες αφορούσαν μηχανότρατες. Οι 8 από τους 16 οδήγησαν σε τραυματισμούς/θανάτους (50%). 5 άνθρωποι τραυματίστηκαν και 5 ζωές χάθηκαν.

Πυρκαγιά, έκρηξη

Υπήρξαν 53 περιπτώσεις, κυρίως σε μηχανότρατες. 11 από τους 53 είχαν ως αποτέλεσμα τραυματισμούς/θανάτους (21%). 14 άνθρωποι τραυματίστηκαν και 9 ζωές χάθηκαν.

Πλημμύρες, ναυάγια

Υπήρξαν 105 περιπτώσεις, κυρίως που αφορούσαν μηχανότρατες αλλά και ψαρότρατες και σκάφη της γραμμής. 21 από τα 105 κρούσματα οδήγησαν σε τραυματισμούς/θανάτους (20%). 20 άνθρωποι τραυματίστηκαν και 57 ζωές χάθηκαν.

Γείωση, προσάραξη

¹ Like being caught or carried away, by something or by momentum; kneeling on, sitting on, leaning against; other group 60 type deviations not listed above; uncoordinated movements, spurious or untimely actions; walking on a sharp object.

² Like lifting, carrying, standing up; other; pushing/pulling; putting down, bending down; treading badly, twisting leg or ankle, slipping without falling; twisting/turning.

Υπήρξαν 69 περιπτώσεις, κυρίως μηχανότρατες και απροσδιόριστα αλιευτικά σκάφη, σκάφη γραμμής και σκάφη πολλαπλών χρήσεων. 6 από τα 69 κρούσματα οδήγησαν σε τραυματισμούς/θανάτους (9%), όλα πολύ σοβαρά. 7 άνθρωποι τραυματίστηκαν και 13 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους.

Αποτυχία του κύτους

Μόλις 3 περιπτώσεις, ψαρότρατες και σκάφη της γραμμής. 1 κρούσμα είχε ως αποτέλεσμα να τραυματιστούν 2 άτομα.

Απώλεια ελέγχου

Υπήρξαν 111 περιπτώσεις, κυρίως μηχανότρατες, απροσδιόριστα αλιευτικά σκάφη και σκάφη πολλαπλών χρήσεων. 4 κρούσματα οδήγησαν σε τραυματισμούς/θανάτους (4%). 5 άνθρωποι τραυματίστηκαν και 1 άτομο έχασε τη ζωή του.

Αγνοούμενοι

1 κρούσμα με βυθοκόρο, χάθηκαν 2 ζωές. 1 κρούσμα με βυθοκόρο, χάθηκαν 2 ζωές.

Κίνηση του σώματος κάτω ή με σωματική καταπόνηση

Υπήρξαν 23 περιπτώσεις, όλες εκ των οποίων ο τύπος του αλιευτικού σκάφους δεν έχει καθοριστεί. Οι 21 από τους 23 οδήγησαν σε τραυματισμούς/θανάτους (91%). 18 άνθρωποι τραυματίστηκαν και 3 ζωές χάθηκαν.

Κίνηση του σώματος χωρίς σωματική καταπόνηση

Υπήρξαν 63 περιπτώσεις, κυρίως μηχανότρατες και απροσδιόριστοι τύποι αλιευτικών σκαφών. Τα 61 από τα 63 κρούσματα οδήγησαν σε τραυματισμούς/θανάτους (97%). 53 άνθρωποι τραυματίστηκαν και 9 ζωές χάθηκαν.

Θραύση, διάρρηξη, ολίσθηση, πτώση, κατάρρευση υλικού παράγοντα

Υπήρξαν 23 περιπτώσεις, κυρίως μηχανότρατες και απροσδιόριστοι τύποι αλιευτικών σκαφών. Τα 21 από τα 23 κρούσματα οδήγησαν σε τραυματισμούς/θανάτους (91%). 18 άνθρωποι τραυματίστηκαν και 3 ζωές χάθηκαν.

Απόκλιση από υπερχείλιση, ανατροπή, διαρροή, εξάτμιση, εκπομπή

Υπήρξαν 11 περιπτώσεις, όλες εκ των οποίων ο τύπος του αλιευτικού σκάφους δεν έχει προδιοριστεί. Τα 10 από τα 11 κρούσματα οδήγησαν σε τραυματισμούς/θανάτους (91%). 11 άνθρωποι τραυματίστηκαν και 5 ζωές χάθηκαν.

Απόκλιση λόγω ηλεκτρικών προβλημάτων, έκρηξης, πυρκαγιάς

Υπήρξαν 6 περιπτώσεις, όλες εκ των οποίων ο τύπος του αλιευτικού σκάφους δεν έχει καθοριστεί. Τα 5 από τα 6 κρούσματα οδήγησαν σε τραυματισμούς/θανάτους (83%). 4 άνθρωποι τραυματίστηκαν και 1 ζωντανός χάθηκε.

Απώλεια ελέγχου (ολική ή μερική) μηχανής, μέσου μεταφοράς ή εξοπλισμού χειρισμού, εργαλείου χειρός, αντικειμένου, ζώου

Υπήρξαν 95 περιπτώσεις, ως επί το πλείστον απροσδιόριστοι τύποι αλιευτικών σκαφών, αλλά εκτός από αυτό πολλές περιπτώσεις μηχανότρατας. Τα 89 από τα 95 κρούσματα οδήγησαν σε τραυματισμούς/θανάτους (94%). 81 άνθρωποι τραυματίστηκαν και 9 ζωές χάθηκαν.

Ολίσθηση, παραπάτημα και πτώση, πτώση προσώπων

Υπήρξαν 82 περιπτώσεις, κυρίως μηχανότρατες επί του σκάφους και απροσδιόριστοι τύποι αλιευτικών σκαφών. Τα 76 από τα 82 κρούσματα οδήγησαν σε τραυματισμούς/θανάτους (93%). 48 άνθρωποι τραυματίστηκαν και 28 ζωές χάθηκαν.

Ανάλυση των ατυχημάτων που διερευνώνται ανάλογα με τον τύπο αλιείας:

Τύπος αλιευτικού	Ποσοστό
Βυθοκόρο	3.2
Gillnetter	6.4
Κρουαζιερόπλοιο	5.4
Πολυχρηστικό	6.4
ψαρότρατα	5
Potter	1
Τράτα	43.6
Άλλα	3.3

Βυθοκόρο

Υπήρξαν 23 περιπτώσεις με βυθοκόρους εκ των οποίων οι 6 αφορούσαν τραυματισμούς/θανάτους (26%). Συνολικά τραυματίστηκαν 5 άνθρωποι και χάθηκαν 6 ζωές. Σε 2 περιπτώσεις αυτό οφειλόταν σε απώλεια ελέγχου (2 τραυματίες), σε 1 περίπτωση ήταν κίνηση του σώματος χωρίς σωματική καταπόνηση (1 τραυματίας), σε 1 περίπτωση γλιστρήματος (1 θάνατος), 1 περίπτωση σύγκρουσης με άλλο πλοίο και πλημμύρας (απώλεια 3 ζώων), και 1 υπόθεση ανατροπής (χάθηκαν 2 ζωές). Οι υπόλοιπες περιπτώσεις χωρίς επιπτώσεις στο πλήρωμα είχαν κυρίως να κάνουν με πλημμύρες, συγκρούσεις, πυρκαγιά και επαφή με πλωτό αντικείμενο. Από τις 23 περιπτώσεις, οι 18 μπορούν να αποδοθούν σε περιστατικό με το πλοίο και οι 5 σε απόκλιση. Όσον αφορά τους τραυματισμούς και τους θανάτους, οι περισσότερες περιπτώσεις οφείλονταν σε απόκλιση (4 σε σύγκριση με 2 για περιστατικά με το πλοίο). Αν και ο μεγαλύτερος αριθμός τραυματισμών ή/και θανάτων σε μία περίπτωση συνέβη λόγω περιστατικού με το πλοίο.

Τι ξεχωρίζει: Τα κράτη που ερευνούν είναι όλα ευρωπαϊκά: Ηνωμένο Βασίλειο, Γερμανία και Γαλλία.

Gillnetter

Υπήρξαν 46 κρούσματα με gillnetters, εκ των οποίων οι 14 αφορούσαν τραυματισμούς/θανάτους (30%). Συνολικά τραυματίστηκαν 10 άνθρωποι και χάθηκαν 13 ζωές. Οι περισσότεροι άνθρωποι τραυματίστηκαν και χάθηκαν κατά τη διάρκεια 1 περίπτωσης έκρηξης πυρκαγιάς (9 συνολικά). Οι υπόλοιπες περιπτώσεις: 6 λόγω ολίσθησης, παραπατήματος και πτώσης. 1 λόγω θραύσης. 1 λόγω έκρηξης πυρκαγιάς. 2 λόγω απώλειας ελέγχου. 2 περιπτώσεις πλημμύρας. και 1 περίπτωση χωρίς πληροφορίες σχετικά με την αιτία.

Τα υπόλοιπα περιστατικά συνέβησαν κυρίως λόγω απώλειας ελέγχου (συνήθως ισχύος πρόωσης) και λόγω πλημμύρας.

Από τις 46 περιπτώσεις, οι 33 μπορούν να αποδοθούν σε περιστατικό με το πλοίο και οι 13 σε απόκλιση. Όσον αφορά τους τραυματισμούς και τους θανάτους, οι περισσότερες περιπτώσεις οφείλονταν σε απόκλιση (10 έναντι 4 για περιστατικά με το πλοίο). Αν και ο μεγαλύτερος αριθμός τραυματισμών ή/και θανάτων σε μία περίπτωση συνέβη λόγω περιστατικού με το πλοίο.

Τι ξεχωρίζει: Οι περισσότερες ζωές που χάθηκαν εκτός από αυτή την 1 περίπτωση έκρηξης πυρκαγιάς οφείλονταν σε ολίσθηση, παραπάτημα και πτώση. Πολλά περιστατικά συνέβησαν λόγω της απώλειας ισχύος πρόωσης και των πλημμυρών.

Κρουαζιερόπλοιο

Υπήρξαν 39 περιπτώσεις με 14 εκ των οποίων οι 14 αφορούσαν τραυματισμούς/θανάτους (36%). Συνολικά τραυματίστηκαν 14 άνθρωποι και χάθηκαν 7 ζωές. Οι περισσότεροι άνθρωποι χάθηκαν λόγω σύγκρουσης με άλλο πλοίο (5 συνολικά) και τραυματίστηκαν λόγω απώλειας ελέγχου, έκρηξης πυρκαγιάς ή κίνησης του σώματος χωρίς σωματική καταπόνηση. Τα υπόλοιπα περιστατικά συνέβησαν κυρίως λόγω απώλειας ελέγχου (ισχύος πρόωσης), γείωσης ή πλημμύρας. Από τις 39 περιπτώσεις, οι 28 μπορούν να αποδοθούν σε περιστατικό με το πλοίο και οι 11 σε απόκλιση.

Όσον αφορά τους τραυματισμούς και τους θανάτους, οι περισσότερες περιπτώσεις οφείλονταν σε απόκλιση (9 έναντι 5 για περιστατικά με το πλοίο). Αν και ο μεγαλύτερος αριθμός τραυματισμών ή/και θανάτων σε μία περίπτωση συνέβη λόγω περιστατικού με το πλοίο.

Τι ξεχωρίζει: Η διερεύνηση του κράτους κυρίως της Ισλανδίας ή της Ισπανίας και πολλών περιπτώσεων λόγω γείωσης / προσάραξης λόγω απώλειας ισχύος.

Πολυχηρηστικό

Υπήρξαν 46 περιπτώσεις με σκάφη πολλαπλών χρήσεων (γρι-γρι, μηχανότρατα-γρι-γρι, άλλα) εκ των οποίων τα 8 είχαν τραυματισμούς/θανάτους (17%). Συνολικά, 7 άνθρωποι τραυματίστηκαν και 1 ζωντανός χάθηκε (λόγω απόκλισης λόγω απώλειας ελέγχου). Οι άνθρωποι που τραυματίστηκαν οφείλονταν κυρίως σε ολίσθηση, παραπάτημα και πτώση.

Τα υπόλοιπα περιστατικά συνέβησαν κυρίως λόγω απώλειας ελέγχου (απώλεια πρόωσης ή ηλεκτρικής ισχύος), προσάραξης ή σύγκρουσης με άλλο πλοίο. Από τις 46 περιπτώσεις, οι 37 μπορούν να αποδοθούν σε περιστατικό με το πλοίο και οι 9 σε απόκλιση.

Όσον αφορά τους τραυματισμούς και τους θανάτους, όλες οι περιπτώσεις οφείλονταν σε απόκλιση.

Τι ξεχωρίζει: Η έρευνα της πολιτείας κυρίως της Ισλανδίας και όλες οι περιπτώσεις όπου άνθρωποι τραυματίστηκαν ή πέθαναν ήταν λόγω απόκλισης. Επίσης, σχετικά χαμηλό ποσοστό περιπτώσεων με τραυματισμούς/θανάτους σε σύγκριση με τον συνολικό αριθμό περιπτώσεων για αλιευτικά σκάφη πολλαπλών χρήσεων.

Ψαρότρατα

Υπήρξαν 36 περιπτώσεις με ψαρότρατες, εκ των οποίων οι 15 αφορούσαν τραυματισμούς/θανάτους (42%). Συνολικά τραυματίστηκαν 7 άνθρωποι και χάθηκαν 9 ζωές. Δεν υπήρχε συγκεκριμένος λόγος για τον οποίο σημειώθηκαν θάνατοι (6 διαφορετικές περιπτώσεις) και οι ίδιοι αριθμοί για τους τραυματισμούς (6 διαφορετικές περιπτώσεις).

Τα υπόλοιπα περιστατικά συνέβησαν κυρίως λόγω απώλειας ελέγχου (συνήθως ισχύος πρόωσης), εκτός από αυτό λόγω πλημμύρας, σύγκρουσης, πυρκαγιάς και γείωσης. Από τις 36 περιπτώσεις, οι 26 μπορούν να αποδοθούν σε περιστατικό με το πλοίο και οι 11 σε απόκλιση (1 περίπτωση είχε και τα δύο).

Όσον αφορά τους τραυματισμούς και τους θανάτους, οι περισσότερες περιπτώσεις οφείλονταν σε απόκλιση (10 σε σύγκριση με 6 για περιστατικά με το πλοίο). Αν και ο μεγαλύτερος αριθμός τραυματισμών ή/και θανάτων σε μία περίπτωση συνέβη λόγω περιστατικού με το πλοίο.

Τι ξεχωρίζει: Το κράτος έρευνας είναι κυρίως η Ισπανία, αν και επίσης ξεχωρίζουν η Γαλλία και η Ισλανδία. Υψηλό ποσοστό τραυματισμών/θανάτων σε σύγκριση με το σύνολο των κρουσμάτων με γρι-γρι. Σε σύγκριση με άλλους τύπους σκαφών, υψηλότερος αριθμός θανάτων από τραυματισμούς. Επίσης, μια ευρεία εξάπλωση αιτιών σχετικά με περιπτώσεις που οδήγησαν σε τραυματισμούς ή / και θανάτους.

Potter

Υπήρξαν 7 περιπτώσεις με αγγειοπλάστες εκ των οποίων οι 4 αφορούσαν τραυματισμούς/θανάτους (57%). Συνολικά τραυματίστηκαν 4 άνθρωποι και χάθηκε 1 ζωντανό (λόγω ολισθήσεως). Οι άνθρωποι που τραυματίστηκαν οφείλονταν στην κίνηση του σώματος χωρίς καμία σωματική καταπόνηση ή πλημμύρα. Τα υπόλοιπα περιστατικά συνέβησαν λόγω πλημμυρών και ολισθήσεων.

Από τις 7 περιπτώσεις, οι 3 μπορούν να αποδοθούν σε εμφάνιση με το πλοίο και οι 4 σε απόκλιση. Όσον αφορά τους τραυματισμούς και τους θανάτους, οι περισσότερες περιπτώσεις οφείλονταν σε απόκλιση (3 σε σύγκριση με 1 για περιστατικό με το πλοίο). Αν και ο μεγαλύτερος αριθμός τραυματισμών ή/και θανάτων σε μία περίπτωση συνέβη λόγω περιστατικού με το πλοίο.

Τι ξεχωρίζει: Όχι πολύ λαμβάνοντας υπόψη τον χαμηλό αριθμό περιπτώσεων για αγγειοπλάστες. Ωστόσο, από τα κρούσματα με αγγειοπλάστες ένα υψηλό ποσοστό συνεπάγεται τραυματισμούς ή/και θανάτους.

Τράτα

Υπήρξαν 313 περιπτώσεις με τράτες, εκ των οποίων οι 153 αφορούσαν τραυματισμούς/θανάτους (49%). Συνολικά τραυματίστηκαν 130 άνθρωποι και χάθηκαν 110 ζωές. Οι θάνατοι οφείλονταν κυρίως σε πλημμύρες και μετά από αυτή τη σύγκρουση, ανατροπή ή ολίσθηση. Οι τραυματισμοί οφείλονταν κυρίως σε απώλεια ελέγχου των μηχανών, μετά από αυτό λόγω της κίνησης του σώματος χωρίς σωματική καταπόνηση, ολίσθηση ή ανατροπή. Τα υπόλοιπα περιστατικά συνέβησαν κυρίως λόγω απώλειας ελέγχου (συνήθως ισχύος πρόωσης ή απώλειας ηλεκτρικής ισχύος), εκτός από το ότι επίσης η σύγκρουση, οι πλημμύρες, η γείωση και η πυρκαγιά / έκρηξη ήταν οι κύριες αιτίες. Από τις 313 περιπτώσεις, οι 190 μπορούν να αποδοθούν σε εμφάνιση με το πλοίο και οι 124 σε απόκλιση (1 περίπτωση είχε και τα δύο). Όσον αφορά τους τραυματισμούς και τους θανάτους, οι περισσότερες περιπτώσεις οφείλονταν σε απόκλιση (115 σε σύγκριση με 39 για περιστατικά με το πλοίο (1 περίπτωση είχε και τα δύο)). Αν και ο μεγαλύτερος αριθμός τραυματισμών ή/και θανάτων σε μία περίπτωση συνέβη λόγω περιστατικού με το πλοίο.

Τι ξεχωρίζει: Τόσο ο υψηλός αριθμός τραυματισμών όσο και οι θάνατοι. Ανεξάρτητα από όλους τους διαφορετικούς τύπους αλιευτικών σκαφών, οι περισσότεροι θάνατοι σημειώθηκαν στις μηχανότρατες (63,4%), και κυρίως στις μηχανότρατες πρύμνης (το ήμισυ του 63,4%).

Όσον αφορά τους τραυματισμούς, η απώλεια ελέγχου των μηχανών (απόκλιση) είναι μία από τις κύριες αιτίες τραυματισμών. Από τους συνολικούς τραυματισμούς επί του σκάφους όλων των τύπων αλιευτικών σκαφών, οι περισσότεροι σημειώθηκαν επί μηχανότρατας (59,1%). Επίσης, μεταξύ όλων των αλιευτικών σκαφών, λίγο περισσότερα από τα μισά από τα πολύ σοβαρά θύματα αφορούσαν μηχανότρατες. Εξάλλου, τα περισσότερα αλιευτικά σκάφη που χάνονται είναι μηχανότρατες, ιδίως μηχανότρατες πρυμναίας.

Άλλα

Υπήρξαν 24 περιπτώσεις με μη συγκεκριμένο τύπο αλιευτικού σκάφους, εκ των οποίων οι 8 αφορούσαν τραυματισμούς/θανάτους (33%). Συνολικά τραυματίστηκαν 5 άνθρωποι και χάθηκαν 10 ζωές. Οι περισσότερες ζωές χάθηκαν κατά τη διάρκεια μιας υπόθεσης ανατροπής και μιας υπόθεσης πλημμύρας (συνολικά 7 θάνατοι).

Δεν υπάρχει συγκεκριμένη αιτία που οδήγησε σε τραυματισμούς. Τα υπόλοιπα περιστατικά συνέβησαν κυρίως λόγω συγκρούσεων με άλλο πλοίο ή πλημμυρών. Από τις 24 περιπτώσεις, οι 18 μπορούν να αποδοθούν σε περιστατικό με το πλοίο και οι 6 σε απόκλιση. Όσον αφορά τους τραυματισμούς και τους θανάτους, οι περισσότερες περιπτώσεις οφείλονταν σε απόκλιση (6 έναντι 2 για εμφάνιση με το πλοίο). Αν και ο μεγαλύτερος αριθμός τραυματισμών ή/και θανάτων σε μία περίπτωση συνέβη λόγω περιστατικού με το πλοίο.

Τι ξεχωρίζει: Υψηλότερο ποσοστό θανάτων από τραυματισμούς.

Περιγραφή των συχνότερων ατυχημάτων που διερευνήθηκαν:

Μήκος μεγέθους πλοίου	Μέσο συνολικό μήκος 29,5μ. Τα περισσότερα αλιευτικά σκάφη εμπίπτουν σε τμήμα 15 -25 μέτρων που αντιστοιχεί στο 55,4% του συνόλου ³ .
Τύπος αλιευτικού	Αλιεία με τράτα (κυρίως πρύμνη μηχανότρατας)
Χρόνος λειτουργίας	Δεν προσδιορίζεται, αλλά η νεότερη κατηγορία πλοίων είναι τα πλοία της γραμμής (23,1 έτη) ενώ η παλαιότερη είναι οι βυθοκόροι (31,2 έτη).
Θαλάσσια ζώνη	Για μηχανότρατες και σκάφη της γραμμής ανοικτής θάλασσας. Για άλλα αλιευτικά σκάφη, στα χωρικά ύδατα
Τμήμα ταξιδιού	Κατά τη διάρκεια της φάσης στα μέσα ύδατα (σχεδόν 50%), όταν πραγματοποιούνται αλιευτικές δραστηριότητες
Είδος ατυχήματος	Περιστατικά με το πλοίο: Απώλεια ελέγχου με 37,7% (συγκεκριμένα απώλεια ισχύος πρόωσης με 29,7% του 37,7%) και σύγκρουση με 27%. Απόκλιση: πτώσεις, απώλεια ελέγχου της μηχανής και κίνηση του σώματος χωρίς καταπόνηση επί του σκάφους (συνολικά αντιπροσωπεύουν το 72,6% των αιτιών για όλα τα συμβάντα, στις μηχανότρατες το ποσοστό αυτό είναι 59,4%). Τα περισσότερα ατυχήματα μπορούν να αποδοθούν σε ανθρώπινη ενέργεια (62,4%) και σε αστοχία συστήματος/εξοπλισμού (23,2%).
Προέλευση	Κατάστρωμα πλοίων (68,5%)
Συνέπειες	Σοβαρή και θανατηφόρα
Συνεισφέροντες παράγοντες	Ανθρώπινη δράση (λειτουργία επί του πλοίου λόγω (έλλειψης) ευαισθητοποίησης σε θέματα ασφάλειας (58,9%)) Οι πλέον αναφερόμενοι παράγοντες που σχετίζονται με την ανθρώπινη δράση στο πλαίσιο των εργασιών του πλοίου: κοινωνικό περιβάλλον, ευαισθητοποίηση σχετικά με την ασφάλεια· προσωπικό και επάνδρωση, ανεπαρκείς μέθοδοι εργασίας · προσωπικό και επάνδρωση, έλλειψη γνώσεων
Ώρα του συμβάντος	Από την 1η Ιανουαρίου 2011 έως τις 5 Αυγούστου 2019

³ Note that for the value under the 20m category, the number of ships with the length overall from >15m to 20m is meant.

Ανάλυση Διαχείρισης Έκτακτης Ανάγκης:

Τα περισσότερα θύματα σε αλιευτικά σκάφη της ΕΕ οφείλονταν σε ανθρώπινες ενέργειες, ιδίως κατά τη διάρκεια της επιχείρησης επί του πλοίου, όταν σημειώθηκε έλλειψη ευαισθητοποίησης σχετικά με την ασφάλεια. Επιπλέον, οι ανεπαρκείς μέθοδοι εργασίας και η έλλειψη γνώσεων μεταξύ του προσωπικού και η επάνδρωση συνέβαλαν σημαντικά στις απώλειες επί των αλιευτικών σκαφών.

Ξεχωρίζουν τα ακόλουθα γεγονότα αιτιότητας:

- Απώλεια ελέγχου (συνήθως πάνω από την ισχύ πρόωσης).
- Πλημμύρες;
- Σύγκρουση;

Οι ακόλουθοι παράγοντες που συμβάλλουν ξεχωρίζουν:

- Απώλεια ελέγχου της μηχανής επί του σκάφους.
- Γλίστρημα, παραπάτημα, πτώση. και
- Κίνηση του σώματος χωρίς άγχος (γενικά οδηγεί σε εξωτερικό τραυματισμό)

Τα είδη των συμβάντων που οδήγησαν κυρίως σε τραυματισμούς/θανάτους:

- Ανατροπή σκάφους;
- Εξοπλισμός ζημιάς/ απώλειας.
- Πτώση σώματος / με άγχος;
- Κίνηση του σώματος χωρίς άγχος.
- Σπασίμο; Υπερχείλιση; Ηλεκτρικά προβλήματα, έκρηξη, πυρκαγιά.
- Απώλεια ελέγχου της μηχανής.
- Γλίστρημα, παραπάτημα, πτώση

Τα είδη συμβάντων στα οποία σημειώθηκαν οι περισσότεροι τραυματισμοί/θάνατοι:

- Ανατροπή σκάφους;
- Σύγκρουση;
- Πλημμύρες;
- Κίνηση του σώματος χωρίς άγχος.
- Απώλεια ελέγχου της μηχανής.
- Ολίσθηση, παραπάτημα και πτώση

1.3 Καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που αναπτύχθηκαν στον προσομοιωτή

1.3.1.- ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ, ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

ΣΤΟΧΟΙ

Ο Νόμος για την Πρόληψη Κινδύνων «έχει ως κύριο στόχο του να προάγει την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων χρησιμοποιώντας μέτρα και αναπτύσσοντας τις απαραίτητες δραστηριότητες για την πρόληψη των εργασιακών κινδύνων».

Η Πρόληψη Κινδύνων θα πρέπει να ενσωματωθεί σε όλα τα επίπεδα της εταιρικής διαχείρισης. Ένα πολύ σημαντικό εργαλείο για την επίτευξη αυτού του στόχου είναι η αξιολόγηση των κινδύνων.

Η αξιολόγηση των κινδύνων είναι η διαδικασία που χρησιμοποιείται για την εκτίμηση της διάστασης εκείνων των κινδύνων που δεν μπόρεσαν να αποτραπούν, λαμβάνοντας τις απαραίτητες πληροφορίες ώστε ο επιχειρηματίας να λάβει αποφάσεις σε προληπτικά μέτρα.

Όταν από την αξιολόγηση αποφασίσουμε ότι πρέπει να ληφθούν τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα, θα πρέπει να είναι σαφείς οι καταστάσεις στις οποίες:

- α) Εξάλειψη ή μείωση του κινδύνου μέσω προληπτικών μέτρων στην πηγή, οργανωτικής, συλλογικής προστασίας, ατομικής προστασίας ή εκπαίδευσης και παροχής πληροφοριών στους εργαζόμενους.
- β) Ελέγχει περιοδικά τις συνθήκες, την οργάνωση και τις μεθόδους εργασίας και την κατάσταση της υγείας.

Κατά τον καθορισμό αυτών των προληπτικών μέτρων θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθες γενικές αρχές:

- 1) Αποφύγετε τους κινδύνους
- 2) Αξιολογήστε τους κινδύνους που δεν μπορούν να αποφευχθούν.
- 3) Εξαλείψτε τον κίνδυνο ή, εάν δεν είναι δυνατή η ολική εξάλειψη, μειώστε τον κίνδυνο στην πηγή, π.χ. απομονώνοντας τον κίνδυνο όπου ενδείκνυται
- 4) Μειώστε την έκθεση απομονώνοντας τον εργαζόμενο εάν το προηγούμενο μέτρο δεν είναι αρκετά επιτυχημένο.
- 5) Παρέχετε τα ΜΑΠ μετά την εξάλειψη της μείωσης του κινδύνου και τα μέτρα δεν επαρκούν.
- 6) Προσαρμόστε την εργασία στον εργαζόμενο.
- 7) Λάβετε υπόψη την κατάσταση της τέχνης.

- 1 Αντικαταστήστε το επικίνδυνο με τον μικρό ή καθόλου κίνδυνο.
- 2 Σχεδιασμός πρόληψης ενσωμάτωσης τεχνικής, οργάνωσης, συνθηκών εργασίας, εργασιακών σχέσεων και επίδρασης περιβαλλοντικών παραγόντων.
- 3 Να δοθεί προτεραιότητα στη συλλογική προστασία αντί της ατομικής προστασίας.

- 4 Δώστε τις σωστές οδηγίες στους εργαζόμενους.
- 5 Λάβετε υπόψη τις επαγγελματικές γνώσεις και την επάρκεια σε θέματα ασφάλειας και υγείας πριν από τον καθορισμό των καθηκόντων.
- 6 Εξασφάλιση επαρκούς και επαρκούς πληροφόρησης.
- 7 Προβλέψτε περισπασμούς ή όχι απερίσκεπτη αμέλεια.

1.3.2.- ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

1.3.2.1.- ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η μεθοδολογία της αξιολόγησης των κινδύνων βασίζεται στον εντοπισμό και την ποσοτικοποίηση, που αξιολογεί ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ που σχετίζονται, λαμβάνοντας υπόψη τις δύο πιθανές αιτίες ενός τέτοιου κινδύνου:

- Ο κίνδυνος που σχετίζεται με **ΠΕΡΙΟΧΕΣ**, να έχουν κατά νου τους χώρους, το περιβάλλον και τον φυσικό χώρο όπου πραγματοποιούνται οι λειτουργίες σε κάθε Χώρο Εργασίας.
- Οι καταστάσεις κινδύνου που αντιστοιχούν σε **ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ**, λαμβάνοντας υπόψη τα καθήκοντα και τις δραστηριότητες που εκτελούνται από κάθε χώρο εργασίας.

Ως εκ τούτου, η συστηματική μεθοδολογία που ακολουθείται στην εκτίμηση κινδύνου έχει ως εξής:

- ✓ Όλες οι θέσεις εργασίας θα ληφθούν υπόψη.
- ✓ Θα προσδιοριστούν όλες οι περιοχές της εταιρείας, επιδιώκοντας να καταλάβουν ολόκληρη την επιφάνεια. Θα προσπαθήσουμε ώστε οι περιοχές που επιλέγονται, να αποτελούν μονάδες οργάνωσης και δραστηριότητας όσο το δυνατόν πιο ομοιογενείς.
- ✓ Προσδιορίστε τις διάφορες **ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ** που πραγματοποιούνται στην εταιρεία. Κάθε μια μπορεί να περιλαμβάνει διαφορετικά καθήκοντα ή δραστηριότητες, αρκεί να τους έχει ανατεθεί η ίδια εργασία.
- ✓ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ (προσδιορισμός, προσδιορισμός και προσδιορισμός) όλων των ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ που σχετίζονται με κάθε ΠΕΡΙΟΧΗ και κάθε ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ.
- ✓ Όλοι οι ΤΟΜΕΙΣ και οι ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ θα ΣΥΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ με την κατάσταση κινδύνου τους, σε κάθε χώρο εργασίας της εταιρείας, προκειμένου να ληφθεί η αξιολόγηση κινδύνου καθενός από αυτούς, αναθέτοντας τους κινδύνους σχετικά με τις δραστηριότητες ή τα καθήκοντα και τους τομείς όπου εκτελούνται.

ΜΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ αποτελείται από τις ακόλουθες πτυχές:

- Προσδιορισμός των ΥΛΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ και των ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ που καθιστούν την πρόελευση του κινδύνου.
- Η εξαντλητική και λεπτομερής περιγραφή της ΑΙΤΙΑΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ, με άλλα λόγια, ο προσδιορισμός της ακριβούς κατάστασης που εντοπίστηκε κατά την αξιολόγηση.

- Ορισμός του εντοπισθέντος ΚΙΝΔΥΝΟΥ.
- Ο προσδιορισμός των ΜΕΤΡΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ που εφαρμόζονται στην εγκατάσταση.
- Ο καθορισμός και τα προτεινόμενα ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ή/και ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ που κρίνονται απαραίτητα.
- ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ κάθε κατάστασης κινδύνου.
- ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ.

Σε επόμενες ενότητες περιγράφονται λεπτομερέστερα αυτές οι πτυχές που αναφέρονται στο παρόν.

Συνοψίζοντας τα κύρια χαρακτηριστικά της μεθόδου για την εφαρμογή θα περιλαμβάνει τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- a) **Προσδιορίστε όλους τους υπάρχοντες κινδύνους.** Το πρώτο βήμα της αξιολόγησης θα έρθει να καθορίσει για κάθε εργαζόμενο τις καταστάσεις κινδύνου και τους κινδύνους της εταιρείας που μπορεί να εκτεθούν
- b) **Ποσοτικοποιήστε τους εντοπισμένους κινδύνους.** Καθορίζεται τιμή πιθανότητας εμφάνισης του κινδύνου και της σοβαρότητας των επιπτώσεων που ενδέχεται να προκύψουν.

1.3.2.2.- ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Με στόχο τη συστηματοποίηση της μελέτης και τη σύγκριση των αποτελεσμάτων της ταυτοποίησης μεταξύ διαφορετικών δραστηριοτήτων ή με άλλες μελέτες, χρησιμοποιείται η ταξινόμηση των καταστάσεων κινδύνου που εφαρμόζεται στην αναλυτική των ατυχημάτων/συμβάντων με την αντίστοιχη κωδικοποίησή της.

Λαμβάνοντας ως μοντέλο τη μέθοδο αξιολόγησης των Κινδύνων που αναπτύχθηκαν από το Εθνικό Ινστιτούτο Ασφάλειας και Υγιεινής της Εργασίας (INSHT).

ΚΙΝΔΥΝΟΙ
1. Άνθρωπος στη θάλασσα
2. Φωτιά
3. Βύθιση / Ανατροπή
4. Σύγκρουση/ Επιβίβαση
5. Γείωση
6. Βλάβη σε μηχανήματα
7. Πλημμύρα
8. Άλλοι

1.3.2.3.- ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

Μόλις εντοπιστεί και αναλυθεί ο κίνδυνος, αποτιμάται χρησιμοποιώντας την έννοια **Εκτίμησης Κινδύνου**, που προκύπτει με βάση την εκτίμηση της πιθανότητας επέλευσης της ζημίας και των συνεπειών της:

Συνέπειες βλάβης: για να προσδιορίσουμε τη συνέπεια της βλάβης πρέπει να εξετάσουμε το μέρος του σώματος που έχει υποστεί βλάβη και τη φύση του κινδύνου, ζώντας μια τάξη ελαφρώς επιβλαβούς, επιβλαβούς ή εξαιρετικά επιβλαβούς.

Αξιοποίηση σοβαρότητας	
Συνέπειες	Περιγραφή:
<i>Ελαφρώς επιβλαβείς (SH)</i>	Επιφανειακές ζημιές: κοψίματα και μικροί μώλωπες, ερεθισμός των ματιών που προκαλείται από τη σκόνη. Ελαφρύς πόνος ή ερεθισμός, για παράδειγμα: πονοκέφαλος, δυσφορία.
<i>Επιβλαβείς (H)</i>	Τραυματισμοί, εγκαύματα, αναταραχές, σημαντικά διαστρέμματα, ελαφρά κατάγματα. Δερματίτιδα, κώφωση, άσθμα, μυοσκελετική διαταραχή, ασθένεια που προκαλεί μικρή ανικανότητα.
<i>Εξαιρετικά επιβλαβείς (EH)</i>	Ακρωτηριασμοί, κατάγματα δημάρχων, δηλητηριάσεις, πολλαπλές ζημιές, θανατηφόρες ζημιές. Καρκίνος ο και άλλες χρόνιες ασθένειες που συντομεύουν ζουν.

- **Πιθανότητα** ότι η βλάβη συμβαίνει, μπορεί να βαθμολογηθεί από χαμηλή σε υψηλή, με το ακόλουθο κριτήριο:

Αξιοποίηση πιθανοτήτων	
Πιθανότητα	Περιγραφή
Χαμηλή (L)	Η ζημιά εμφανίζεται σπάνια
Μέτρια (M)	Η ζημιά θα συμβεί σε ορισμένες περιπτώσεις
Υψηλή (H)	Η ζημιά θα συμβαίνει πάντα ή σχεδόν πάντα

Κατά τον καθορισμό της πιθανότητας βλάβης, πρέπει να ληφθεί υπόψη εάν τα μέτρα ελέγχου που ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη είναι σωστά. Οι νομικές απαιτήσεις και οι καλές πρακτικές κώδικα για τον έλεγχο συγκεκριμένων μέτρων παίζουν επίσης σημαντικό ρόλο.

Το παρακάτω διάγραμμα δείχνει μια απλή μέθοδο εκτίμησης του επιπέδου κινδύνου σύμφωνα με την πιθανότητα και τις συνέπειες της βλάβης:

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ				
ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ.				
		Ελαφρώς επιβλαβείς	Επιβλαβείς	Εξαιρετικά επιβλαβείς
ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ.	Χαμηλή	Ασήμαντη (T)	Ανεκτή (TO)	ΜΕΤΡΙΑ (M)
	Μέτρια	Ανεκτή (TO)	ΜΕΤΡΙΑ (M)	Σημαντική (I)
	Υψηλή	ΜΕΤΡΙΑ (M)	Σημαντική (I)	Ανυπόφορη (IN)

Οι εκτιμήσεις κινδύνου που παρουσιάζονται στο παραπάνω διάγραμμα αποτελούν τη βάση για να αποφασιστεί εάν απαιτείται βελτίωση στους υφιστάμενους ελέγχους ή εάν απαιτούνται νέοι. Χρησιμοποιείται επίσης για τον προγραμματισμό ενεργειών εγκαίρως.

Στο ακόλουθο διάγραμμα παρουσιάζεται η έννοια κάθε επιπέδου κινδύνου, οι προσπάθειες που απαιτούνται για τον έλεγχό τους και ο επείγων χαρακτήρας με τον οποίο πρέπει να ληφθούν τα μέτρα ελέγχου.

ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΔΡΑΣΗ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΣ
Ασήμαντη	Δεν χρειάζεται συγκεκριμένη δράση
Ανεκτή	Δεν χρειάζεται βελτίωση της προληπτικής δράσης. Ωστόσο, θα πρέπει να εξεταστούν πιο αξιόλογες λύσεις ή βελτιώσεις μικρής οικονομικής προσπάθειας. Απαιτείται περιοδικός έλεγχος για τη διασφάλιση της αποτελεσματικότητας των μέτρων ελέγχου.
Μέτρια	Θα πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες για τη μείωση των κινδύνων, αποφασίζοντας τις απαιτούμενες επενδύσεις. Τα μέτρα για την ελαχιστοποίηση του κινδύνου θα πρέπει να προσδιορίζονται σε χρονοδιάγραμμα. Όταν ο μέτριος κίνδυνος συνδέεται με ακραίες επιβλαβείς συνέπειες, θα χρειαστεί περαιτέρω δράση, ακριβέστερα, η πιθανότητα βλάβης ως βάση για τη βελτίωση των μέτρων ελέγχου.

Σημαντική	Μέχρι να μειωθεί ο κίνδυνος, οι εργασίες δεν θα ξεκινήσουν. Ενδέχεται να διατεθούν σημαντικοί πόροι για τον έλεγχο του κινδύνου. Όταν ο κίνδυνος αντιστοιχεί σε μια εργασία που εκτελείται, το πρόβλημα θα πρέπει να επιδιορθωθεί σε λιγότερο χρόνο και στη συνέχεια να χρησιμοποιηθεί για τη διόρθωση μέτρων κινδύνων.
Ανυπόφορη	Μέχρι να μειωθεί ο κίνδυνος, η εργασία δεν θα ξεκινήσει ή θα συνεχιστεί. Εάν ο κίνδυνος δεν είναι δυνατόν να μειωθεί, ακόμη και με απεριόριστους πόρους, η εργασία θα πρέπει να απαγορεύεται.

1.3.2.4.- ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ: ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Αφού γίνει η αρχική αξιολόγηση κινδύνου, επεξεργαζόμαστε τον Σχεδιασμό Δραστηριοτήτων Πρόληψης Κινδύνων που λαμβάνει υπόψη τις διάφορες διορθωτικές ενέργειες με στόχο την εξάλειψη, τον έλεγχο και τη μείωση των κινδύνων που ανιχνεύονται.

Αυτός ο σχεδιασμός βασίζεται στους κινδύνους που εντοπίστηκαν στην επανεξέταση της αρχικής αξιολόγησης και στον αριθμό των εργαζομένων που εκτίθενται σε αυτούς.

Οι κύριοι στόχοι του προγραμματισμού προληπτικών δραστηριοτήτων είναι:

- Να δώσετε προτεραιότητα στα μέτρα που προτείνονται για την εξάλειψη, τον έλεγχο και/ή τον μετριασμό των κινδύνων που προσδιορίζονται στην Αξιολόγηση Κινδύνου, διότι καθορίζει προτεραιότητες όσον αφορά τον κίνδυνο που πρέπει να ληφθούν υπόψη, σε κλίμακα από το I έως το V, δίνοντας μεγαλύτερη προτεραιότητα στο Επίπεδο I και στο χαμηλότερο διαδοχικό II , III, IV, V.
- Θέσπιση χρονικού ορίου για την ολοκλήρωση των προτεινόμενων δράσεων.
- Δημιουργία υπεύθυνου για τη συμμόρφωση με τις προτεινόμενες ενέργειες.
- Να τηρείτε τις προληπτικές αρχές.

Καθεμία από τις ελλείψεις ή τις συμμορφώσεις. Θα πρέπει να μελετηθεί για να διαπιστωθεί εάν είναι δυνατή η εφαρμογή διορθωτικών μέτρων ή/και προληπτικών ενεργειών για την εξάλειψη του κινδύνου, επιδιώκοντας την εξάλειψη ή τουλάχιστον την ελαχιστοποίηση των συνεπειών και της πιθανότητας εμφάνισής του.

Μέρος I

Κάρτα 1

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ



ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ:	ARVI			ΕΙΔΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	X	ΑΡΧΙΚΟΣ
ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	17/04/2020			ΕΛΕΓΧΟΣ ΛΟΓΩ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

№	ΕΝΟΤΗΤΑ	ΚΙΝΔΥΝΟΙ							
		1	2	3	4	5	6	7	8
01	ΠΛΟΙΟ	X	X	X	X	X	X	X	

ΚΩΔΙΚΟΣ ΤΡΟΠΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
1. Άνθρωπος στη θάλασσα
2. Φωτιά
3. Βύθιση / Ανατροπή
4. Σύγκρουση/ Επιβίβαση
5. Γείωση
6. Βλάβη σε μηχανήματα
7. Πλημμύρα
8. Άλλοι

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

ΑΣΗΜΑΝΤΟΣ	
ΥΠΟΦΕΡΤΟΣ	
ΜΕΤΡΙΟΣ	
ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΣ	
ΑΣΗΜΑΝΤΟΣ	

Κάρτα 2

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ :	ARVI			ΕΙΔΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	X	ΑΡΧΙΚΟΣ
ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	17/04/2020			ΕΛΕΓΧΟΣ ΛΟΓΩ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

N°	ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΑΝΩΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ Ή ΑΙΤΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	Πιθανότητα	Συνέπειες	Εκτίμηση
1	Άνθρωπος στη θάλασσα	Κατά τη διάρκεια αλιευτικών δραστηριοτήτων στο πάνω κατάστρωμα, απουσία συλλογικής ή ατομικής προστασίας, πρόσβαση ή παραμονή σε μέρη με κίνδυνο πτώσης στο νερό	L	ΕΗ	ΜΕΤΡΙΟΣ
2	Φωτιά	Κακή συντήρηση ηλεκτρικής εγκατάστασης, κινητήρα, υδροσυλλεκτών, αποθήκευση χημικών, έλλειψη εργασιών σηματοδότησης και καθαρισμού με εύφλεκτες ουσίες ή καύσιμα, κακή συντήρηση συστημάτων ανίχνευσης και συναγερμών πυρκαγιάς	L	ΕΗ	ΜΕΤΡΙΟΣ
3	Βύθιση / Ανατροπή	Απώλεια σταθερότητας, είσοδος νερού, καιρικές συνθήκες.	L	ΕΗ	ΜΕΤΡΙΟΣ
4	Σύγκρουση/ Επιβίβαση	Κόντρα στην ακτή, προβλήτα, άλλο σκάφος ή ημι-υποβρύχιο αντικείμενο παρασύρεται, κακή συντήρηση του ραντάρ	L	ΕΗ	ΜΕΤΡΙΟΣ
5	Γείωση	Σε χαμηλό ή/και βάθος για υπερβολική εγγύτητα με την ακτή ή την ακτή, κακή συντήρηση της γραμμής βυθίσματος	L	H	ΑΝΕΚΤΟΣ
6	Βλάβη σε μηχανήματα	Έλλειψη τακτικής συντήρησης, έλλειψη υλικού σεβασμού	L	H	ΑΝΕΚΤΟΣ

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ :	ARVI			ΕΙΔΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	X	ΑΡΧΙΚΟΣ
ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	17/04/2020			ΕΛΕΓΧΟΣ ΛΟΓΩ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

N°	ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΑΝΩΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ Ή ΑΙΤΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	Πιθανότητα	Συνέπειες	Εκτίμηση
7	Πλημμύρα	Έλλειψη συντήρησης και σήμανσης στοιχείων στεγανοποίησης, κατάστρωμα κλεισίματος	L	EH	ΜΕΤΡΙΟΣ

Μέρος II

Κάρτα 3

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ:	ARVI			ΕΙΔΟΣ	X	ΑΡΧΙΚΟΣ
ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	17/04/2020	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ

Νº του κινδύνου	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΡΑΣΗ	Υπεύθυνος	Ημερομηνία Έναρξης	Τελική Ημερομηνία	P
-----------------	--------------------	-----------	--------------------	-------------------	---

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ:	ARVI			ΕΙΔΟΣ	X	ΑΡΧΙΚΟΣ
ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	17/04/2020	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ

1	Για εργασία σε ύψη ή με κίνδυνο πτώσης στη θάλασσα, πρέπει να χρησιμοποιούνται ιμάντες ασφαλείας.	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
1	Για να εργαστείτε στο κατάστρωμα ή να μετακινηθείτε, θα πρέπει να χρησιμοποιείτε σωσίβιο, το οποίο συνιστάται να φουσκώνει μόνο του. Θα πρέπει να επισημαίνεται η χρήση με ένα σήμα.	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
1	Αποφύγετε να στέκεστε στις ράγες ή/και σε μέρη όπου είναι εύκολο να πέσετε στο νερό, ειδικά με κακές καιρικές συνθήκες.	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
1	Απαγορεύεται η κίνηση πάνω από τα αλιευτικά εργαλεία, εκτός εάν είναι απολύτως απαραίτητο, και λαμβάνετε προφυλάξεις .	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
1	Οποιοδήποτε μέρος μπορεί να έχει πρόσβαση το πλήρωμα, δεν πρέπει να είναι ολισθηρό και θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό κατά της πτώσης	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
1	Η πύλη της πρύμνης πρέπει να ανοίγει μόνο για τη ρίψη και το τράβηγμα του δικτυού	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
1	Οι πύλες στις πλευρές πρέπει να είναι απαλλαγμένες από εξοπλισμό και εξοπλισμό, εάν η κατάληψη της περιοχής είναι απαραίτητη, θα είναι κλειστή για διέλευση, ενημερώνοντας το πλήρωμα και σηματοδοτώντας την περιοχή και χρήση ιμάντων ασφαλείας	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ:	ARVI			ΕΙΔΟΣ	X	ΑΡΧΙΚΟΣ
ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	17/04/2020	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ

1	Πρέπει να επαληθευτεί ότι τα σωσίβια στοιβάζονται με τρόπο που να πετιούνται εύκολα στη θάλασσα, τουλάχιστον τα μισά σωσίβια πρέπει να είναι εξοπλισμένα με αυτοενεργοποιούμενο φως που αναβοσβήνει συνεχώς για τουλάχιστον δύο ώρες και, τουλάχιστον δύο από τα σωσίβια θα έχουν σήμα καπνού με έντονα ορατό χρώμα και διάρκεια τουλάχιστον 15 λεπτών.	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
1	Μην τρέχετε στο επάνω κατάστρωμα εκτός εάν είναι απολύτως απαραίτητο	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
1	Τα σωσίβια εργασίας πρέπει να διαθέτουν συσκευή εντοπισμού	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Οι σωλήνες και οι βαλβίδες εύφλεκτων αερίων αποτελούν αντικείμενο συντήρησης και περιοδικών ελέγχων	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Περιοδικός έλεγχος των βαλβίδων της φιάλης αερίου	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Ανάπτυξη διαδικασιών εργασίας για τη διεξαγωγή εργασιών σε δυνητικά εκρηκτικές ατμόσφαιρες αναπτύσσοντας οδηγίες ασφαλείας για εργασίες συγκόλλησης, οξυγόνου, βαφής	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ:	ARVI			ΕΙΔΟΣ	X	ΑΡΧΙΚΟΣ
ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	17/04/2020	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ

2	Περιοδικός έλεγχος των εξόδων αερίου σε όλες τις δεξαμενές	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Η αποθήκευση χρωμάτων και άλλων χημικών ουσιών θα γίνεται σε ντουλάπες που έχουν σχεδιαστεί αποκλειστικά για το σκοπό αυτό	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Θα ελεγχθεί η ατμόσφαιρα πριν από την πρόσβαση σε όλο τον περιορισμένο χώρο, καθώς και μετά την ολοκλήρωση όλων των εργασιών δημιουργίας εκρηκτικών ατμοσφαιρών	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	25/04/2020	συνεχής	III
2	Ο χώρος αποθήκευσης χημικών ουσιών και φιάλες εύφλεκτων αερίων πρέπει να διαθέτει επαρκή αερισμό για την αποφυγή συμπύκνωσης. Αυτή η αποθήκευση εύφλεκτων προϊόντων πρέπει να γίνεται σε αεριζόμενο ή/και ανοιχτό κατάστρωμα. Συνιστάται ο φυσικός διαχωρισμός καύσιμων και εύφλεκτων φιαλών.	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Μην χρησιμοποιείτε ποτέ οξυγόνο για αερισμό μιας περιοχής ή ζώνης ή για εργασίες καθαρισμού	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Μην αναμιγνύετε χημικά εάν οι φυσικές και χημικές ιδιότητες δεν είναι γνωστές με βεβαιότητα	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ:	ARVI			ΕΙΔΟΣ	X	ΑΡΧΙΚΟΣ
ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	17/04/2020	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ

2	Οποιαδήποτε εργασία με υψηλές θερμοκρασίες, δεν θα εκτελείται με την παρουσία καυσίμων ή/και εύφλεκτων αερίων χωρίς τη λήψη κατάλληλων μέτρων ασφαλείας	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Διατήρηση βέλτιστων συνθηκών σε εγκαταστάσεις και εξοπλισμό υπό πίεση. Αναθεωρήσεις προγραμματισμού.	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Τα καταλύματα, οι κλειστοί χώροι εργασίας, το μηχανοστάσιο και τα αμπάρια πρέπει να είναι εξοπλισμένα με πυροσβεστικές συσκευές	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Οι αντιπυρικές συσκευές πρέπει να είναι πάντα στη θέση τους, να διατηρούνται σε άριστη κατάσταση συντήρησης και να είναι έτοιμες για άμεση χρήση, ανεμπόδιστα	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Πριν από την αναχώρηση στη θάλασσα θα ελέγχεται όλος ο πυροσβεστικός εξοπλισμός	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Όλες οι συσκευές για την καταπολέμηση πυρκαγιών πρέπει να φέρουν σήμανση	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ:	ARVI			ΕΙΔΟΣ	X	ΑΡΧΙΚΟΣ
ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	17/04/2020	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ

2	Τα συστήματα ανίχνευσης και συναγερμού θα πρέπει να ελέγχονται τακτικά και να διατηρούνται σε καλή κατάσταση, ελέγχοντας τη σωστή λειτουργία υποδεικνύοντας την παρουσία πυρκαγιάς και το σημείο όπου εκδηλώθηκε. Επαλήθευση ότι όλες οι αντλίες, οι εύκαμπτοι σωλήνες, οι βαλβίδες, οι πυροσβεστήρες και ο πυροσβεστικός εξοπλισμός λειτουργούν σωστά	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Ασκήσεις πυρκαγιάς θα διεξάγονται τακτικά	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Η αποθήκευση εύφλεκτων υλικών ή προϊόντων θα γίνεται σε προστατευμένες ντουλάπες	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Οι πιθανές πηγές ανάφλεξης πρέπει να εντοπίζονται ανά πάσα στιγμή.	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Θα απαγορεύεται το κάπνισμα σε χώρους όπου αποθηκεύονται καύσιμα και εύφλεκτα προϊόντα καθώς και σε καμπίνες, σηματοδοτώντας την απαγόρευση στο χώρο	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Ελέγχετε περιοδικά τη σωστή λειτουργία του φωτισμού έκτακτης ανάγκης	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ:	ARVI			ΕΙΔΟΣ	X	ΑΡΧΙΚΟΣ
ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	17/04/2020	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ

2	Οι διαδρομές και οι έξοδοι κινδύνου πρέπει να είναι σαφείς, καλά φωτισμένες και σημειωμένες	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Η αποθήκευση εύφλεκτων αερίων θα γίνεται σε αεριζόμενους χώρους. Συνιστάται φυσικός διαχωρισμός καυσίμων και οξειδωτικών φιαλών	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Μην χρησιμοποιείτε πεπιεσμένο αέρα για αυτοκαθαρισμό ή για τον καθαρισμό εξαρτημάτων ή προϊόντων που περιέχουν καύσιμα	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Οποιαδήποτε διαρροή λαδιού ή καυσίμου πρέπει να επισκευαστεί και να καθαριστεί το συντομότερο δυνατό	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Τα χαλιά των καταλυμάτων πρέπει να είναι πυρίμαχα	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Η ηλεκτρική εγκατάσταση πρέπει να υπόκειται σε περιοδική συντήρηση	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Μην αποθηκεύετε εύφλεκτα προϊόντα στο μηχανοστάσιο ή κοντά σε ηλεκτρικά κουτιά	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ:	ARVI			ΕΙΔΟΣ	X	ΑΡΧΙΚΟΣ
ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	17/04/2020	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ

2	Διατηρήστε τους υδροσυλλέκτες καθαρούς και στραγγισμένους	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Ανάπτυξη οδηγιών ασφαλείας για εργασίες υψηλής θερμοκρασίας όπως συγκόλληση ή οξυγονοκοπή	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Πριν ξεκινήσετε οποιαδήποτε εργασία υψηλής θερμοκρασίας, επιβλέψτε το χώρο εργασίας, εξαλείφοντας έτσι οποιαδήποτε εύφλεκτη ουσία και ελέγχοντας εάν είναι απαραίτητο, την απουσία εύφλεκτων αερίων	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Πρέπει να διεξάγονται τακτικές επιθεωρήσεις στον εξοπλισμό πυρόσβεσης, έκτακτης ανάγκης, εγκατάλειψης	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Έχετε μεταλλικά δοχεία με καπάκια, για την εναπόθεση αντικειμένων που περιέχουν εύφλεκτες ουσίες όπως λάδια, καύσιμα	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Αναθεώρηση και βέλτιστη συντήρηση κυκλωμάτων καυσίμου και λαδιού. Επιθεώρηση και έλεγχος διαρροών	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ:	ARVI			ΕΙΔΟΣ	X	ΑΡΧΙΚΟΣ
ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	17/04/2020	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ

2	Ο χάρτης συγκέντρωσης πρέπει να είναι σε κοινό μέρος για όλο το πλήρωμα, καθώς και το σχέδιο πυρόσβεσης και ασφάλειας	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Τα κρεβάτια στις καμπίνες πρέπει να είναι αριθμημένα, τοποθετώντας τον αριθμό του διαγράμματος συγκέντρωσης που αντιστοιχεί	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Θα υπάρχει διαδικασία ασφαλείας για τον ανεφοδιασμό καυσίμων	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Ο εξοπλισμός συγκόλλησης και κοπής θα έχει περιοδική προληπτική συντήρηση	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
2	Η κουκούλα κουζίνας και η σόμπα θα καθαρίζονται τακτικά	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	Η σταθερότητα του σκάφους θα παραμείνει άθικτη υπό τις παρεχόμενες συνθήκες υπηρεσίας.	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	Το σκάφος πρέπει να έχει καταγράψει και να διαθέτει στο προσωπικό υπηρεσίας πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά ευστάθειας	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ:	ARVI			ΕΙΔΟΣ	X	ΑΡΧΙΚΟΣ
ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	17/04/2020	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ

3	Οι οδηγίες για τη σταθερότητα πρέπει να τηρούνται αυστηρά	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	Ελέγχετε τακτικά την κατάσταση του κύτους	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	Λήψη των αναγκαίων προφυλάξεων όσον αφορά τις αλιευτικές μεθόδους που μπορούν να επηρεάσουν τη σταθερότητα του σκάφους	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	Η έκθεση σταθερότητας να είναι έτοιμη για διαβούλευση	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	Ενώ η ιστιοπλοΐα ενεργοποιούσε πάντα τον εξοπλισμό VHF και πλοήγησης	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	Αποτρέψτε τη συσσώρευση νερού στο κατάστρωμα	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	Να επαληθεύεται η κατάστασή τακτικά και πάντα πριν από κάθε έξοδο προς τη θάλασσα για τα σωσίβια, σήματα καπνού, σωσίβιες σχεδίες, καθέλκυση σωστικών σκαφών	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ:	ARVI			ΕΙΔΟΣ	X	ΑΡΧΙΚΟΣ
ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	17/04/2020	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ

3	<p>Πρέπει να ελέγχουμε τακτικά την κατάσταση των σωστικών λέμβων και το πλήρωμα πρέπει να ενημερώνεται για τις εργασίες ανύψωσης και καθόδου του σκάφους· ο εξοπλισμός θα ελέγχεται επί των σωστικών λέμβων.</p> <p>Η λέμβος διάσωσης μπορεί να είναι οποιαδήποτε από τις σωσίβιες λέμβους και το πλήρωμα διάσωσης πρέπει να αποτελείται από τουλάχιστον δύο άτομα εξοπλισμένα με στολές και σωσίβια. Το σκάφος που θα χρησιμεύσει ως λέμβος διάσωσης πρέπει να διαθέτει πρόσθετο εξοπλισμό που πρέπει επίσης να ελέγχεται τακτικά</p>	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	<p>Πρέπει να επαληθευτεί ότι δεν υπάρχει τίποτα που να εμποδίζει τους ελιγμούς της απόσπασης και της εκτόξευσης σωσίβιων σχεδίων. Τα κορδόνια του δοχείου φουσκωτών σχεδίων πρέπει πάντα να είναι σταθερά δεμένα σε ένα σκάφος. Δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στις ημερομηνίες λήξης των σωσίβιων σχεδίων και στα συστήματα αυτόματης απελευθέρωσης</p>	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	<p>Αποφύγετε την ολίσθηση του φορτίου, τόσο στα αμπάρια όσο και στο κατάστρωμα</p>	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	<p>Πρέπει να υπάρχει πάντα προσωπικό σε υπηρεσία στη γέφυρα</p>	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ:	ARVI			ΕΙΔΟΣ	X	ΑΡΧΙΚΟΣ
ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	17/04/2020	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ

3	Περιοδική δοκιμή γενικών συστημάτων συναγερμού έκτακτης ανάγκης	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	Μην υπερφορτώνετε με βαριά βάρη τις υψηλές θέσεις στο σκάφος	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	Συνιστάται να έχετε στολές επιβίωσης για όλο το πλήρωμα	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	Πραγματοποιήστε τακτικές ασκήσεις και καταγράψτε τις στο ημερολόγιο	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	Ο χάρτης συγκέντρωσης θα πρέπει να εμφανίζεται σε ένα μέρος κοινό για όλο το πλήρωμα, καθώς και το σχέδιο πυρόσβεσης και ασφάλειας	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	Ελέγχετε τακτικά και πριν από κάθε ταξίδι τα σωσίβια που πρέπει να επισημαίνονται με το όνομα του σκάφους, το φως και την ανακλαστική ταινία	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	Τα άγκιστρα πελεκάνου στην περιοχή των σωσίβιων σχεδιών πρέπει να είναι απαλλαγμένα από σκουριά, βαφή ή άλλο υλικό που επιβραδύνει την αποκόλληση και τη ρίψη	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	Τακτική επανεξέταση του εξοπλισμού του υδροστατικού συστήματος απελευθέρωσης των σωσίβιων σχεδιών	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ:	ARVI			ΕΙΔΟΣ	X	ΑΡΧΙΚΟΣ
ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	17/04/2020	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ

3	Έλεγχος πριν από κάθε ταξίδι ότι κάθε καμπίνα διαθέτει σωσίβιο εξοπλισμένο με φως και μπαταρία και σφυρίχτρα για όλους στην καμπίνα	Πλοιοκτήτης /Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	Οι εγκαταστάσεις διάσωσης πρέπει να αναγνωρίζονται ανά πάσα στιγμή με σήμανση	Πλοιοκτήτης /Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	Περιοδικός έλεγχος αρπαγής στοιχείων φορτίου και αντικειμένων γενικά	Πλοιοκτήτης /Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	Χρήση ακραίων προφυλάξεων κατά τη ναυσιπλοΐα σε κακές καιρικές συνθήκες, εξασφαλίζοντας επαρκή κατάσταση βαρών μέσω του κατάλληλου έρματος του σκάφους	Πλοιοκτήτης /Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
3	Διατήρηση στη λειτουργία του VHF και του εξοπλισμού πλοήγησης, όπως το AIS, κατά τη διάρκεια αλιευτικών ταξιδιών	Πλοιοκτήτης /Πλήρωμα	25/04/2020	συνεχής	III
3	Επαρκής στοιβασία του φορτίου για την αποφυγή ολίσθησης ή υπερφόρτωσης μέρους του σκάφους τόσο στα αμπάρια όσο και στο κατάστρωμα	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	25/04/2020	συνεχής	III
3	Οι χάρτες εκκένωσης και σημείων συνάντησης θα πρέπει να εμφανίζονται σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους του πληρώματος καθώς και το σχέδιο πυρόσβεσης και ασφάλειας	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	25/04/2020	συνεχής	III
4	Ελίσσεται το σκάφος τηρώντας πάντα τους κανόνες σύγκρουσης ή επιβίβασης	Πλοιοκτήτης /Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ:	ARVI			ΕΙΔΟΣ	X	ΑΡΧΙΚΟΣ
ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	17/04/2020	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ

4	Έχετε VHF στο αεροσκάφος για να επικοινωνείτε τακτικά	Πλοιοκτήτης /Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
4	Ύπαρξη εξοπλισμού διάσωσης και επιβίωσης που απαιτεί ρύθμιση, η οποία πρέπει να υπόκειται σε περιοδικές αναθεωρήσεις	Πλοιοκτήτης /Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
4	Χρησιμοποιήστε ακραίες προφυλάξεις στη νυχτερινή πλοήγηση ή συνθήκες κακής ορατότητας	Πλοιοκτήτης /Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
4	Μην αφήνετε ποτέ τη γέφυρα χωρίς επίβλεψη	Πλοιοκτήτης /Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	IV
4	Φορέστε παπούτσια ή μπότες με αντιολισθητικές σόλες	Πλοιοκτήτης /Πλήρωμα	25/04/2020	συνεχής	III
4	Διατηρήστε τις προσβάσεις και τις διαμονές σε καλές συνθήκες. Τακτικοί έλεγχοι.	Πλοιοκτήτης /Πλήρωμα	25/04/2020	συνεχής	III
5	Χρησιμοποιώντας τους χάρτες πλοήγησης της περιοχής όπου πλεύουμε	Πλοιοκτήτης /Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	IV
5	Αποφύγετε να πλησιάσετε πολύ κοντά στην ακτή	Πλοιοκτήτης /Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	IV

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ:	ARVI			ΕΙΔΟΣ	X	ΑΡΧΙΚΟΣ
ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	17/04/2020	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ

5	Διατήρηση της βέλτιστης διακυβέρνησης του σκάφους	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	IV
5	Περιοδική αναθεώρηση των συστημάτων υποβοήθησης της ναυσιπλοΐας	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	IV
5	Μην αφήνετε ποτέ τη γέφυρα χωρίς επίβλεψη	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	IV
6	Εκτέλεση τακτικής προληπτικής συντήρησης των συστημάτων πρόωσης και της διακυβέρνησης του σκάφους	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	IV
6	Στρατολόγηση πληρώματος ειδικευμένου και εξουσιοδοτημένου να χειρίζεται το μηχανοστάσιο	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	IV
6	Μεταφορά εργαλείων και απαραίτητων ανταλλακτικών στο αεροσκάφος για τη διεξαγωγή επισκευών έκτακτης ανάγκης	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	IV
6	Ελέγχετε περιοδικά τα συστήματα επικοινωνίας μεταξύ γέφυρας, μηχανοστασίου και καμπίνας σερβομηχανισμού	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ:	ARVI			ΕΙΔΟΣ	X	ΑΡΧΙΚΟΣ
ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	17/04/2020	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΠΛΟΙΟ:	ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΤΡΑΤΑ

7	Το σκάφος θα διαθέτει προληπτική τεχνική συντήρηση σε σχέση με την υδατοστεγανότητα, την αντοχή και στεγανές πόρτες. κατάσταση κλεισίματος των καταπακτών, των προβολέων και του περιβλήματος· αναθεώρηση του κλεισίματος των αεραγωγών	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020	συνεχής	III
7	Ελέγχετε περιοδικά το γενικό σύστημα αντλίας υδροσυλλεκτών και το σύστημα αντλίας υδροσυλλεκτών έκτακτης ανάγκης	Πλοιοκτήτης / Πλήρωμα	17/04/2020		III
8	Απαγορεύεται το κάπνισμα σε χώρους όπου αποθηκεύονται καύσιμα και εύφλεκτα προϊόντα καθώς και σε καμπίνες, σηματοδοτώντας την απαγόρευση στο χώρο				
ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ					
Περιοδικά, το πλήρωμα θα διεξάγει ασκήσεις έκτακτης ανάγκης και θα τις καταγράφει στο ημερολόγιο					

8 Περιγραφή των διαδικασιών και της ισχύουσας νομοθεσίας

Αυτή η ενότητα περιλαμβάνει την περιγραφή των διαδικασιών των καταστάσεων έκτακτης ανάγκης που έχουν αναπτυχθεί στο προηγούμενο βήμα.

Περιγράφονται οι ακόλουθες έξι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης:

ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΒΛΑΒΗ ΜΗΧΑΝΩΝ Ή ΕΛΙΓΜΩΝ, ΚΙΝΔΥΝΟΣ (ΓΕΙΩΣΗ, ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ, ΟΜΙΧΛΗ, ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ, ΚΑΚΕΣ ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ Κ.ΛΠ.), ΠΥΡΚΑΓΙΑ, ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ, ΠΛΗΜΜΥΡΑ.

Για αυτές τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης περιγράφονται τα ακόλουθα στοιχεία:

1. ΠΛΗΡΩΜΑ: 10 μέλη πληρώματος (τα πρώτα 7 αποτελούν το ελάχιστο πλήρωμα / το μέγιστο πλήρωμα 12)
2. ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΘΑ ΑΛΛΗΛΕΠΙΔΡΑΣΕΤΕ
3. ΣΗΜΕΙΟ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ
4. ΣΗΜΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ
5. ΣΕΝΑΡΙΟ
6. ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΑΞΙΑΡΧΙΑΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ
7. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

1. ΠΛΗΡΩΜΑ: 10 μέλη πληρώματος (τα πρώτα 7 αποτελούν το ελάχιστο πλήρωμα / μέγιστο πλήρωμα: 12):

- α. Καπετάνιος
- β. Αξιωματικός καταστρώματος
- γ. Α' Μηχανικός
- δ. Δεύτερος Μηχανικός
- ε. Ναύτης 1
- ζ. Ναύτης 2
- στ. Ναύτης 3
- η. Ναύτης 4
- ι. Ναύτης 5
- ι. Ναύτης 6

2. ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΘΑ ΑΛΛΗΛΕΠΙΔΡΑΣΕΤΕ:

- α. Ένα σωσίβιο
- β. Σωσίβια με σήμα φωτός και καπνού
- γ. Σήμα καπνού
- δ. Σωσίβιο ραδιοφάρο και εξοπλισμός ανίχνευσης στη γέφυρα
- ε. Σκάλες επιβίβασης (μία για κάθε πλευρά του πλοίου)
- ζ. ΦΧΣ (2)
- στ. Σύστημα επικοινωνίας με κέντρο διάσωσης (GMDSS)
- η. Άλλα μέσα που πρέπει να ληφθούν υπόψη:
- θ. Ο άνθρωπος πάνω από τη σημαία
- ι. Λαμπτήρες φωτισμού (εάν είναι απαραίτητο λόγω έλλειψης φωτός)
- κ. Γερανός του πλοίου (σε περίπτωση που χρειαστεί να ανυψωθεί ο ναυαγός)
- λ. Ιμάντας ασφαλείας και σανίδα σωτηρίας (για τον διασώστη) , Στολή επιβίωσης

3. ΣΗΜΕΙΟ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ:

- α. Άνω όροφος

4. ΣΗΜΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΑΝΘΡΩΠΟΥ:

- α. Ήχος που σχηματίζεται από 3 μεγάλα χτυπήματα
- β. Δυνατά (οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος δει ένα μέλος του πληρώματος να πέφτει στη θάλασσα θα καλέσει "MAN OVERBOARD" στο λιμάνι ή στη δεξιά πλευρά και δεν θα σταματήσει να ουρλιάζει μέχρι να αντιληφθεί ο Καπετάνιος ή ο Αξιωματικός

5. ΣΕΝΑΡΙΟ:

α. Άνω κατάστρωμα (Κατάστρωμα -γέφυρα- θάλασσα)

6. ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΙΩΝ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ:

- α. Καπετάνιος: Αρχηγός Εκτάκτου Ανάγκης
- β. Πρώτος Αξιωματικός καταστρώματος (αρχηγός Ταξιαρχίας)
- γ. Ναύτες 1/2/3/4/5/6 (Ομάδα επέμβασης)

7. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ:

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ / ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ:

Κατευθύνει όλες τις λειτουργίες στην κυβέρνηση του πλοίου. Θα σηματοδοτήσει τη θέση του MOB. Θα σηματοδοτήσει τη θέση του πλοίου σε σχέση με το MOB. Θα ειδοποιήσει το πλήρωμα. Θα ενεργοποιήσει το σύστημα παρακολούθησης ραδιοφάρων του γιλέκου, ακολουθώντας το ίχνος σήματος. Ενημερώνει το μηχανοστάσιο για την κατάσταση και ότι θα χρειαστούν ελιγμοί. Ενεργοποιεί το χειροκίνητο τιμόνι. Θα πραγματοποιήσει έναν ελιγμό προσέγγισης στον ναυαγό (βλ. ελιγμούς) τοποθετώντας το σκάφος προς το μέρος του. Παρακολουθεί το ραντάρ / ARPA. Θα ειδοποιήσει τα πιθανά κοντινά πλοία και το κέντρο διάσωσης, μέσω μιας ψηφιακής επιλεκτικής κλήσης και στη συνέχεια θα στείλει ένα μήνυμα "PAN PAN PAN" στο κανάλι 16. Θα αναφέρει τα γεγονότα και το τέλος της εκδήλωσης. Θα φέρει VHF για να διατηρεί συνεχή επικοινωνία με το κατάστρωμα.

ΠΡΩΤΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Θα είναι υπό τη διοίκηση του Καπετάνιου, συντονίζοντας μαζί του τις εσωτερικές επικοινωνίες. Θα φέρει VHF με το οποίο θα διατηρεί επικοινωνία με τη γέφυρα. Πηγαίνει στην περιοχή της πτώσης του ναυαγού και κατευθύνει τον ελιγμό διάσωσης. Εντολή για:

- Την εκτόξευση των σωσίβιων που απαιτούνται.
- Το ξεδίπλωμα των σκαλοπατιών επιβίβασης
- Τη διάταξη των λαμπτήρων φωτισμού στη θάλασσα (εάν αυτό είναι ελλιπές)
- Την έπαρση της σημαίας
- Τη χρήση του γερανού, εάν είναι απαραίτητο.

Θα αξιολογήσει την κατάσταση της υγείας του ναυαγού μόλις διασωθεί, φροντίζοντάς τον ιατρικά.

ΠΡΩΤΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Κατόπιν εντολής του Υπεύθυνου Πλοιάρχου / Καπετάνιου

ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Με εντολή του αρχιμηχανικού.

ΝΑΥΤΗΣ 1

Με εντολή του πρώτου θα φωνάξει τον συναγερμό του MAN OVERBOARD υποδεικνύοντας την πλευρά του πλοίου. Θα ξεκινήσει ένα σωσίβιο εξοπλισμένο με φως (νύχτα) ή σήμα καπνού (ημέρα), προσπαθώντας να φτάσει όσο το δυνατόν πιο κοντά στον ναυαγό. Δεν θα χάσει από τα μάτια του τον ναυαγό. (χρησιμοποιεί κυάλια). Θα δείχνει ανά πάσα στιγμή με το χέρι τεντωμένο. Με εντολή του πρώτου συντρόφου ή αξιωματικού καταστρώματος.

ΝΑΥΤΗΣ 2

Το ίδιο με τον ναύτη 1

ΝΑΥΤΗΣ NO 3

Θα πάει στη ζώνη πτώσης με σωσίβια. Θα εκτοξεύσει ένα σωσίβιο τη στιγμή που ξεκινά ο ελιγμός προσέγγισης του ναυαγού. Με εντολή του πρώτου συντρόφου ή αξιωματικού καταστρώματος.

ΝΑΥΤΗΣ NO 4

Το ίδιο με τον ναύτη 3

ΝΑΥΤΗΣ 5

Θα ξεδιπλωθούν οι σκάλες επιβίβασης. Θα κατευθύνει τους λαμπτήρες προς τον ναυαγό. Θα είναι ντυμένος με κοστούμι εμβάπτισης και θα το δένει σε μια σανίδα σωτηρίας. Θα βοηθήσει τον ναυαγό να επιβιβαστεί εάν είναι απαραίτητο, χρησιμοποιώντας τον γερανό και μια σφεντόνα, που θα κρατηθεί από την πόρπη του σωσίβιου γιλέκου του ναυαγού. Με εντολή του πρώτου συντρόφου ή αξιωματικού καταστρώματος.

ΝΑΥΤΗΣ NO 6

Το ίδιο με τον ναύτη 5

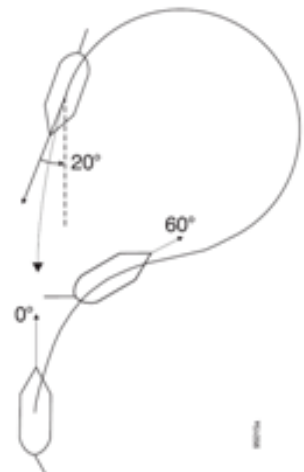
ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΠΛΗΡΩΜΑ

Θα πάει στο σημείο συνάντησης περιμένοντας οδηγίες

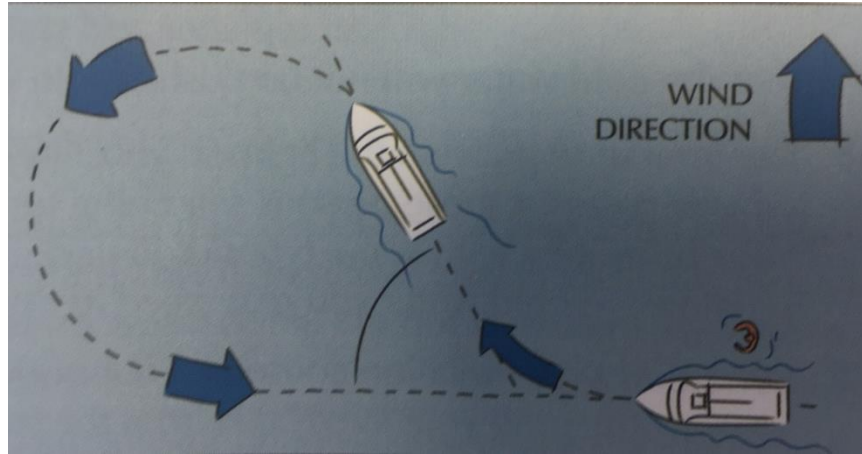
ΕΛΙΓΜΟΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΓΙΑ ΑΠΟΡΡΙΨΗ

Williamson turn

- Συνεχίστε στην αρχική γραμμή
- Αποτελεσματική με μειωμένη ορατότητα
- Απλή
- Απομακρύνει το πλοίο από τον τόπο του συμβάντος
- Στροφή Williamson: Πηδάλιο σκληρά, προς την πλευρά του τραυματία. Μετά από απόκλιση από το αρχικό κατά 60° ,



περάστε δυνατά το πηδάλιο προς την αντίθετη πλευρά. Όταν κατευθύνεστε 20° κοντά στο αντίθετο πηδάλιο προς τη μέση του πλοίου και το πλοίο πρέπει να είναι στραμμένο σε αντίθετο χοντρό πηδάλιο.



ΚΙΝΔΥΝΟΣ (ΓΕΙΩΣΗ, ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ, ΟΜΙΧΛΗ, ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ, ΚΑΚΕΣ ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ Κ.ΛΠ.)

1. ΠΛΗΡΩΜΑ: 10 μέλη πληρώματος (τα πρώτα 7 αποτελούν το ελάχιστο πλήρωμα / μέγιστο πλήρωμα: 12):

- α. Υπεύθυνος Πλοίαρχος / Καπετάνιος
- β Αξιωματικός καταστρώματος
- γ. Α' Μηχανικός
- δ. Δεύτερος Μηχανικός
- ε. Ναύτης 1
- ζ. Ναύτης 2
- ζ. Ναύτης 3
- η. Ναύτης 4
- ι. Ναύτης 5
- ι. Ναύτης 6

2. ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΘΑ ΑΛΛΗΛΕΠΙΔΡΑΣΕΤΕ:

- α. ΦΧΣ (3)

β. Σύστημα επικοινωνίας με κέντρο διάσωσης (GMDSS)

γ. Άλλα μέσα που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη: Διάφορες συσκευές διάσωσης για την πιθανή εγκατάλειψη του πλοίου, εάν είναι απαραίτητο (σύγκρουση, απώλεια ευστάθειας, προσάραξη)

3. ΣΗΜΕΙΟ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ:

δ. Άνω όροφος

4. ΣΗΜΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ:

ε. Ήχος που σχηματίζεται από μια διαδοχή περισσότερων από έξι σύντομων σφυριγμάτων που ακολουθούνται από ένα μακρύ σφύριγμα, που γίνεται με τη σφυρίχτρα ή τη σειρήνα του πλοίου.

ζ. Με φωνή ζωής

5. ΣΕΝΑΡΙΟ:

Κατάστρωμα (Κατάστρωμα- γέφυρα - μηχανοστάσιο)

6. ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΑΞΙΑΡΧΙΑΣ ΈΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ:

η. Υπεύθυνος Skipper / Λοχαγός: Αρχηγός Έκτακτης Ανάγκης

ι. Αξιωματικός καταστρώματος: Αρχηγός ταξιαρχίας

ι. Αρχιμηχανικός / Δεύτερος μηχανικός/ ναύτες 1/2/3/4/5/6 (Ομάδα παρέμβασης)

7. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ:

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ/ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ:

- Θα κατευθύνει όλες τις λειτουργίες.
- Θα ειδοποιήσει το πλήρωμα.
- Θα ειδοποιήσει πιθανά κοντινά πλοία.
- Θα ειδοποιήσει το κέντρο διάσωσης μέσω μιας ψηφιακής επιλεκτικής κλήσης και αργότερα θα στείλει ένα μήνυμα "PAN PAN PAN" στο κανάλι 16.
- Θα αναφέρει τα γεγονότα.
- Θα φέρει VHF για να διατηρεί συνεχή επικοινωνία με το κατάστρωμα

Η διαδικασία σύγκρουσης

- Να κλείσετε στεγανές πόρτες και αυτόματες πόρτες πυρκαγιάς.
- Συγκέντρωση πυρόσβεσης

- Συγκέντρωση σωσίβιας λέμβου. Δώστε τη θέση του σκάφους αξιωματικού GMDSS.
- Εκτίμηση ζημιών στο κύτος, τις κορυφές των δεξαμενών, το μηχανοστάσιο, τα αντλιοστάσια και το φορτίο
- Έλεγχος φορτίου, καυσίμου, ατμού, υδραυλικών αγωγών & βαλβίδων για θραύση / διαρροές.
- Έλεγχος για πετρελαιοκηλίδες και εσωτερική ή / και πλευρική ρύπανση (εάν ναι, τότε αντιμετωπίστε το SOPEP)
- Σημειώστε τη συσκευή εγγραφής μαθημάτων.
- Σημειώστε την ώρα επαφής.
- Η θέση των σκαφών πριν/ προς/ και κατά τη διάρκεια του συμβάντος.
- Σημειώστε όλους τους χρόνους του μηχανοστασίου.
- Σημειώστε την πορεία και την ταχύτητα κατά τη στιγμή της επαφής.
- Σημειώστε τη γωνία επαφής.
- Εάν δεν ανταλλάχθηκαν σήματα, εξηγήστε τους λόγους.
- Ελέγξτε εάν άλλο σκάφος χρειάζεται βοήθεια.
- Δώστε τη μέγιστη προσοχή όταν επιχειρείτε ανεφοδιασμό ή απόσπαση.
- Αποκτήστε από άλλο όνομα πλοίου λιμένα νηολόγησης τύπου φορτίου, από όπου δεσμεύεται, όπου είναι δεσμευμένο.
- Ελέγξτε εάν άλλο σκάφος απαιτεί να παραμείνετε σε ετοιμότητα.

ΠΡΩΤΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

- Θα είναι υπό την άμεση διοίκηση του Καπετάνιου.
- Θα διερευνήσει τον κίνδυνο και θα αναφέρει στη Γέφυρα.
- Θα επιβλέπει τις λειτουργίες επί τόπου.
- Θα είναι υπό τη διοίκηση του Καπετάνιου, συντονίζοντας μαζί του τις εσωτερικές επικοινωνίες.
- Θα μεταφέρει δύο VHF's, παραδίδοντας ένα από αυτά στον επικεφαλής μηχανικό.
- Θα διατηρήσει την επικοινωνία με τη γέφυρα και το μηχανοστάσιο.

Η διαδικασία σύγκρουσης διαφέρει από τη διαδικασία για το grounding

- Μεταβείτε στο χειροκίνητο τιμόνι.
- Ανάψτε τα φώτα καταστρώματος (τη νύχτα)
- Καλέστε τον Πλοίαρχο στη γέφυρα, αν δεν είναι ήδη στη γέφυρα
- Ενεργοποιήστε το VHF - Κανάλι

- Συμβουλευτείτε το μηχανοστάσιο
- Συγκέντρωση πυρόσβεσης
- Χρησιμοποιήστε τη σωσίβια λέμβο
- Έλεγχος για τραυματισμένους ή/και αγνοούμενους
- Μετάδοση μηνύματος ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ή ΚΙΝΔΥΝΟΥ, κατά περίπτωση.
- Ελέγξτε φορτίο, καύσιμο, ατμό, υδραυλικούς αγωγούς & βαλβίδες για θραύση / διαρροές.
- Ελέγξτε για πετρελαιοκηλίδες και εσωτερική ή/και πλευρική ρύπανση (εάν ναι, τότε αντιμετωπίστε το SOPEP).
- Σημειώστε τη συσκευή εγγραφής μαθημάτων.
- Σημειώστε την ώρα επαφής.
- Η θέση των σκαφών πριν/ προς/ και κατά τη διάρκεια του συμβάντος.
- Σημειώστε όλους τους χρόνους του μηχανοστασίου.
- Σημειώστε την πορεία και την ταχύτητα κατά τη στιγμή της επαφής.
- Σημειώστε τη γωνία επαφής.
- Εάν δεν ανταλλάχθηκαν σήματα, εξηγήστε τους λόγους.

ΠΡΩΤΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

- Θα βρίσκεται στο Μηχανοστάσιο.
- Θα συντονίζει τις λειτουργίες του τμήματός του, φροντίζοντας για τη λειτουργία του κινητήρα έλικα, βοηθητικών και ηλεκτρικών πινάκων.
- Θα αποφασίσει με τον Καπετάνιο τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν και θα ενεργήσει μαζί του.
- Είναι υπό εντολή του Α' Αξιωματικού Καταστρώματος.
- Θα φέρει VHF.
- Ήχος όλων των δεξαμενών, των φρεατίων και των υδροσυλλεκτών, συμπεριλαμβανομένου του μηχανοστασίου, των κενών χώρων και των ταμείων.
- Εκτιμά τις ζημιές, στις δεξαμενές, το μηχανοστάσιο και το φορτίο

ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Θα συνδράμει τον Αρχιμηχανικό στα καθήκοντά του

ΝΑΥΤΗΣ NO 1

Θα πάει στη Γέφυρα υπό τις διαταγές του Καπετάνιου. Με εντολή του Καπετάνιου / Πλοιάρχου υπεύθυνου.

ΝΑΥΤΗΣ NO 2

Θα βοηθήσει τον Ναύτη 1 στα καθήκοντά του

ΝΑΥΤΗΣ NO 3

Σύμφωνα με τις εντολές του Πρώτου Καπετάνιου θα προχωρήσει στο κλείσιμο στεγανών θυρών, καταπακτών της υπερκατασκευής και του καταστρώματος.

ΝΑΥΤΗΣ NO 4

Θα βοηθήσει τον Ναύτη 3

ΝΑΥΤΗΣ NO 5

Θα βοηθήσει τον Ναύτη 3

ΝΑΥΤΗΣ NO 6

Θα βοηθήσει τον Ναύτη 3

ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΠΛΗΡΩΜΑ (αν ήταν απαραίτητο)

Θα πάει στο σημείο συνάντησης περιμένοντας οδηγίες

ΦΩΤΙΑ:

1. ΠΛΗΡΩΜΑ: 10 μέλη πλήρωματος (τα πρώτα 7 αποτελούν το ελάχιστο πλήρωμα / μέγιστο πλήρωμα: 12):

- α. Υπεύθυνος Πλοίαρχος / Καπετάνιος
- β. Πρώτος Αξιωματικός καταστρώματος
- γ. Α' Μηχανικός
- δ. Δεύτερος Μηχανικός
- ε. Ναύτης 1
- ζ. Ναύτης 2
- η. Ναύτης 3
- θ. Ναύτης 4
- ι. Ναύτης 5
- ι. Ναύτης 6

2. ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΗΣΗΣ (επισυνάπτεται σχέδιο πυρασφάλειας και ασφάλειας του πλοίου NOVO MORRIÑA) ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΘΑ ΑΛΛΗΛΕΠΙΔΡΑΣΕΙ:

- α. Φορητοί Πυροσβεστήρες Σε Σκόνη ABC
- β. Φορητοί πυροσβεστήρες CO2
- γ. Κινητός πυροσβεστήρας σκόνης

- δ. Σταθερό σύστημα CO₂
- ε. Πυροσβεστικοί κρουνοί αποτελούμενοι από εύκαμπτο σωλήνα, λόγχη και πυροσβεστική αντλία
- ζ. Ανιχνευτές καπνού και θερμότητας
- ζ. Πίνακας ανίχνευσης και συναγερμού
- η. Πλήρης στολή πυροσβέστη
- ι. ΦΧΣ
- ι. Σύστημα επικοινωνίας με κέντρο διάσωσης (GMDSS)
- κ. Βαλβίδες καυσίμου και απομακρυσμένες στάσεις έκτακτης ανάγκης
- λ. Άλλα μέσα που πρέπει να ληφθούν υπόψη:
- ι. Υδατοστεγείς πόρτες, Στάσεις έκτακτης ανάγκης ανεμιστήρα, Κλειδαριές ανεμιστήρων / πόρτες, Κλήσεις έκτακτης ανάγκης και συναγερμοί, Σημείο συναρμολόγησης

3. ΣΗΜΕΙΟ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ:

- α. Άνω Κατάστρωμα

4. ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΚΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ ΣΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ:

- α. Συνεχής ήχος καμπανιών γενικού συναγερμού έκτακτης ανάγκης διάρκειας άνω των δέκα (10) δευτερολέπτων

5. ΠΙΘΑΝΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ:

- α. Μηχανοστάσιο (γέφυρα-κατάστρωμα-μηχανοστάσιο)
- β. Καμπίνα (γέφυρα-κατάστρωμα-καμπίνα)
- γ. Κουζίνα (γέφυρα-κατάστρωμα-κουζίνα)

6. ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ:

- α. Υπεύθυνος Πλοίαρχος / Καπετάνιος: Αρχηγός Έκτακτης Ανάγκης
- β. Πρώτος Αξιωματικός καταστρώματος (αρχηγός ταξιαρχίας)
- γ. Πρώτος μηχανικός (Επικεφαλής επέμβασης)
- δ. Δεύτερος μηχανικός (Εξοπλισμός Interventin: πυρόσβεση)
- ε. Ναύτης 1 / (Βοηθός εξοπλισμού Interventin)

7. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ:

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ/ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ:

- Θα διευθύνει όλες τις λειτουργίες για τη σωστή πορεία και ταχύτητα των κινητήρων.
- Θα ενημερώσει για την πυρκαγιά το πλήρωμα
- Είναι υπεύθυνος τόσο για τις εσωτερικές όσο και για τις εξωτερικές ραδιοεπικοινωνίες.

- Εάν είναι απαραίτητο, θα ειδοποιήσει το κέντρο διάσωσης μέσω ψηφιακής επιλεκτικής κλήσης και στη συνέχεια θα στείλει το μήνυμα "PAN PAN PAN".
- Θα γνωρίζει ανά πάσα στιγμή την εξέλιξη της φωτιάς. Θα φέρει VHF.
- Θα τοποθετήσει το πλοίο σύμφωνα με την κατεύθυνση του ανέμου

ΠΡΩΤΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ (ΑΡΧΗΓΟΣ ΤΑΞΙΑΡΧΙΑΣ)

- Θα είναι υπό τη διοίκηση του καπετάνιου, θα επιβλέπει προσωπικά τους ελιγμούς εξαφάνισης "επί τόπου", συντονίζοντας την ταξιαρχία επέμβασης.
- Θα ενημερώσει τη γέφυρα για την πυρκαγιά και την ανάπτυξη των επιχειρήσεων. Θα διανείμει τα VHFs και θα φέρει ένα.

ΠΡΩΤΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Θα διευθύνει τις λειτουργίες του τμήματός του φροντίζοντας για τη λειτουργία των κύριων και βοηθητικών μηχανών. Θα διατάξει τα κλεισίματα των βαλβίδων καυσίμου, των πτερυγίων εξαερισμού και των απομακρυσμένων στάσεων που θεωρεί απαραίτητα. Θα ενεργοποιήσει την αντλία πυρκαγιάς και θα προσπαθήσει να διατηρήσει το νερό και την πίεση στον αγωγό πυρόσβεσης. Εάν η πυρκαγιά ήταν στο μηχανοστάσιο και ήταν αδύνατο να σβήσει με το φορητό ή κινητό μέσο επί του σκάφους, θα διατάξει την εκκένωση του προσωπικού. Θα κλείσει τις υδατοστεγείς πόρτες. Θα ενεργοποιήσει το σταθερό σύστημα πυρόσβεσης CO2 εάν είναι απαραίτητο. Θα επαληθεύσει τη σωστή χρήση του εξοπλισμού πυροσβεστών. Κόψτε τα απαραίτητα ηλεκτρικά κυκλώματα.

ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Θα πάρει τη μάνικα που βρίσκεται πιο κοντά στη φωτιά, θα την προετοιμάσει και θα ενεργήσει υπό τις διαταγές του του πρώτου μηχανικού. Εάν η πυρκαγιά εντοπίζεται στο μηχανοστάσιο ή στο ιατρείο, θα χρησιμοποιηθεί ο πυροσβέστης και αυτόνομος αναπνευστικός εξοπλισμός. Θα διερευνήσει τη θέση, τα αίτια και τα χαρακτηριστικά της πυρκαγιάς, προχωρώντας στον έλεγχο και την κατάσβεσή της. Θα φέρει VHF.

ΝΑΥΤΗΣ NO 1

Θα φροντίσει για τη χρήση πυροσβεστικών σωλήνων και κρουνών, θα συλλέξει και θα χειριστεί φορητούς πυροσβεστήρες και θα κλείσει τα καλύμματα ανεμιστήρων. Με εντολή του αρχιμηχανικού ή του πρώτου μηχανικού.

ΝΑΥΤΗΣ 2

Θα πάει στη γέφυρα υπό τις διαταγές του Πλοιάρχου/ Καπετάνιου.

ΝΑΥΤΗΣ NO 3

Θα βοηθήσει στην τοποθέτηση εύκαμπτων σωλήνων, στη μεταφορά πυροσβεστήρων και στο κλείσιμο των καλυμμάτων ανεμιστήρων. Θα βοηθήσει τον ναύτη 1. Θα βοηθήσει στην τοποθέτηση του εξοπλισμού του πυροσβέστη.

ΝΑΥΤΗΣ NO 4

Θα βοηθήσει στην τοποθέτηση εύκαμπτων σωλήνων, στη μεταφορά πυροσβεστήρων και στο κλείσιμο των καλυμμάτων ανεμιστήρων. Θα βοηθήσει τον ναύτη 1.

ΝΑΥΤΗΣ 5

Θα βοηθήσει στην τοποθέτηση του εύκαμπτου σωλήνα, στη μεταφορά πυροσβεστήρων και στο κλείσιμο των καλυμμάτων των ανεμιστήρων. Θα βοηθήσει τον ναυτικό 1 .

ΝΑΥΤΗΣ NO 6

Θα πάει στη Γέφυρα υπό τις διαταγές του Καπετάνιου/ Καπετάνιου.

ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΠΛΗΡΩΜΑ (Κατά περίπτωση)

Θα αναφέρει στο σημείο συνάντησης περιμένοντας οδηγίες

ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ ΠΛΟΙΟΥ:

1. ΠΛΗΡΩΜΑ: 10 μέλη πληρώματος (τα πρώτα 7 αποτελούν το ελάχιστο πλήρωμα / μέγιστο πλήρωμα: 12):

- α. Υπεύθυνος Πλοίαρχος / Καπετάνιος
- β. Πρώτος Αξιωματικός καταστρώματος
- γ. Α' Μηχανικός
- δ. Δεύτερος Μηχανικός
- ε. Ναύτης 1
- ζ. Ναύτης 2
- η. Ναύτης 3
- θ. Ναύτης 4
- ι. Ναύτης 5
- ι. Ναύτης 6

2. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (επισυνάπτεται σχέδιο πυρασφάλειας και ασφάλειας του πλοίου NOVO MORRIÑA) ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΘΑ ΑΛΛΗΛΕΠΙΔΡΑΣΕΙ:

- α. Σωσίβια γιλέκα (1 για κάθε μέλος του πληρώματος)
- β. Στολή εμβάπτισης (1 για κάθε μέλος του πληρώματος)
- γ. Σωσίβιες σχεδίες (1 για κάθε πλευρά του πλοίου χωρητικότητας 100 % του πληρώματος) και εξαρτήματα
- δ. Ραδιοφάρος Ε.Π.Ι.Ρ.Β
- ε. Αναμεταδότης ραντάρ (2)
- στ. Σκάλα επιβίβασης (μία σε κάθε πλευρά του πλοίου)
- ζ. Φορητό ραδιόφωνο VHFs (3)
- η. Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Ασφάλειας Κινδύνου (GMDSS)
- ι. Άλλα μέσα που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη:
- ι. Έγγραφα πλοίου
- ιι. Προμήθειες τροφίμων και κουβέρτες
- ιιι. Φάρμακα, Πυροτεχνικό σήμα

3. ΣΗΜΕΙΟ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ:

- α. Άνω όροφος

4. ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΚΛΗΣΣΕΩΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ:

- α. Ήχος αποτελούμενος από 7 μικρά χτυπήματα ακολουθούμενα από ένα μακρύ
- β. Χρήση δυνατής φωνής

5. ΣΕΝΑΡΙΟ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗΣ ΠΛΟΙΟΥ:

- α. Άνω κατάστρωμα (άνω κατάστρωμα -γέφυρα- θάλασσα)

6. ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΜΜΕΝΗΣ ΤΑΞΙΑΡΧΙΑΣ:

α. Περίπτωση α: εγκατάλειψη πλοίου από τη μία πλευρά με χρήση μόνο μίας σωσίβιας σχεδίας.

β. Περίπτωση β: εγκατάλειψη πλοίου και από τις δύο πλευρές και με τις δύο σωσίβιες σχεδίες. Στην περίπτωση αυτή:

1. Καπετάνιος / (Αρχηγός σωσίβιας σχεδίας)

2. Α' Μηχανικός
3. Ναύτης 1
4. Ναύτης 3
5. Ναύτης 5
6. Υπόλοιπο πλήρωμα

Σωσίβια σχέδια 2 δεξιά:

1. Πρώτος Αξιωματικός καταστρώματος (αρχηγός σωσίβιας σχεδίας)
2. Δεύτερος μηχανικός
3. Ναύτης 2
4. Ναύτης 4
5. Ναύτης 6
6. Υπόλοιπο πλήρωμα

7. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ:

α. ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ (ΑΡΧΗΓΟΣ 1) :

- Διοικήστε όλες τις επιχειρήσεις και βεβαιωθείτε ότι υπάρχει η δέουσα τάξη, τόσο στον ελιγμό όσο και στην επιβίβαση στις σωσίβιες σχεδίες. Οι σωσίβιες σχεδίες και ο λοιπός εξοπλισμός απελευθερώνονται μόνο κατόπιν εντολής του καπετάνιου. Θα μεταφέρει τα έγγραφα στη σχεδία 1, με τη βοήθεια του ναύτη 1.
- Στείλτε μια ειδοποίηση στο κέντρο διάσωσης μέσω ψηφιακής επιλεκτικής κλήσης και θα στείλετε ένα μήνυμα "MAY DAY". Αποστολή σήματος κινδύνου MAYDAY από V.L.U και V.H.F: αναφορά θέσης - ώρας - αριθμού ατόμων επί του σκάφους
- Μεταφέρετε ένα VHF, έναν αναμεταδότη και τον ραδιοδορυφορικό φάρο.
- Σήκωσε και φόρεσε τη στολή εμβάπτισης και το σωσίβιο.
- Καταγράψτε τη θέση του σκάφους, στείλτε μια "MAYDAY" και δώστε τη θέση
- Μεταβείτε στην περιοχή επιβίβασης.

Ξεκινήστε τη σωσίβια σχεδία:

Χειροκίνητη διαδικασία σωσίβιας σχεδίας

1. Ελέγξτε ότι το ένα άκρο της σχεδίας είναι καλά ασφαλισμένο σε ισχυρό σημείο στο κατάστρωμα ή τη δομή του πλοίου.

2. Αφαιρέστε την πρόσδεση από το δοχείο της σχεδίας και ανοίξτε το δρόμο προς τη φορητή σιδηροτροχιά, εάν υπάρχει.
3. Ελέγξτε την πλευρά του πλοίου όπου η σχεδία που πρόκειται να καθελκυστεί είναι καθαρή.
4. Δύο άτομα πρέπει να σηκώσουν το δοχείο και από τις δύο πλευρές οριζόντια και να πετάξουν το δοχείο.
5. Βεβαιωθείτε ότι η σχεδία δεν παρασύρεται από τα νερά.
6. Πυροδοτήσετε τη φιάλη αερίου για να φουσκώσετε τη σχεδία.
7. Η σωσίβια σχεδία χρειάζεται χρόνο για να φουσκώσει.
8. Πηδήξτε στο νερό
9. Γυρίστε τη σωσίβια σχεδία (Σε αυτό το σενάριο η σωσίβια σχεδία άνοιξε ανάποδα)
10. Επιβιβαστείτε στη σωσίβια σχεδία μία προς μία χρησιμοποιώντας σκάλα ή σχοινί.
11. Αποφύγετε αιχμηρά αντικείμενα όπως μαχαίρια, παπούτσια και άλλα αιχμηρά αντικείμενα κλπ που μπορεί να βλάψουν την επιφάνεια της σχεδίας.
12. Όταν όλοι επιβιβάζονται, μετά από μια καταμέτρηση, κόψτε το σχοινί με ένα κοφτερό μαχαίρι.

Davit Απελευθέρωση Liferaft Διαδικασία Εκτόξευσης

1. Ανοίξτε την πρόσδεση και αφαιρέστε το δοχείο σχεδίας από την HRU ανοίγοντας το χειροκίνητο άγκιστρο ολίσθησης ή τη διάταξη των βιδών της φιάλης.
2. Δέστε το ένα άκρο της σχεδίας σε ένα ισχυρό σημείο στο κατάστρωμα.
3. Κρατήστε το δοχείο ανοιχτό και συνδέστε το άγκιστρο davit στο δεδομένο δοχείο
4. Πάρτε το φορτίο της σχεδίας από το davit και κρατήστε το εμπορευματοκιβώτιο κρεμασμένο στο χώρο του καταστρώματος επιβίβασης.
5. Φουσκώστε τη σχεδία. Έχετε λεπτομερή έλεγχο στη φουσκωμένη σχεδία.
6. Ξεκινήστε την επιβίβαση στη σχεδία χωρίς τα παπούτσια και άλλο αιχμηρό αντικείμενο.
7. Αφού ολοκληρωθεί η επιβίβαση, ελέγξτε ότι ο πυθμένας είναι καθαρός και απελευθερώστε τις γραμμές ασφάλισης.
8. Κάποιος μέσα στη σχεδία θα αποσπάσει το άγκιστρο του davit από τη σχεδία όταν η σχεδία είναι ακριβώς πάνω από το νερό.
9. Ο χειριστής θα επιβιβαστεί στη σχεδία είτε πηδώντας στη θάλασσα, είτε με σχεδία είτε με άλλα μέσα επιβίβασης, εφόσον προβλέπεται.
10. Πετάξτε τη σχεδία από το πλοίο.

- Μόλις επιβιβαστούν, θα αποπλεύσουν μακριά από το πλοίο σε λογική απόσταση, για να αποφευχθούν πιθανές ατυχίες όταν το πλοίο βυθιστεί, παραμένοντας στην περιοχή μέχρι να διασωθούν ή να βρουν άλλο μέσο για να επιτύχουν εντός των δυνατοτήτων τους.

- Θα είναι υπεύθυνος για τη χρήση και την προμήθεια όλων των σκευών της σωσίβιας σχεδίας, όπως φάρμακα, τρόφιμα, σήματα κινδύνου, αναμεταδότη.

ΠΡΩΤΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ (ΑΡΧΗΓΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣ 2)

- Θα είναι υπό τις διαταγές του Καπετάνιου, συντονίζοντας τις εξωτερικές και εσωτερικές επικοινωνίες μαζί του.
- Υπεύθυνος για τη συλλογή υλικού (τεκμηρίωση, Ραδιοφάρος, VHF και Αναμεταδότες).
- Μεταφέρει έναν αναμεταδότη και έναν VHF.
- Φορά το κοστούμι και το σωσίβιο του.
- Συγκεντρώνει το πλήρωμα με τα σωσίβια τους στο σημείο συναρμολόγησης, ελέγχει το πλήρωμα στο σημείο συναρμολόγησης και τον εξοπλισμό
- Μεταβαίνει στην περιοχή επιβίβασης.

Ξεκινήστε τη σωσίβια σχεδία:

Χειροκίνητη διαδικασία σωσίβιας σχεδίας

1. Ελέγξτε ότι το ένα άκρο της σχεδίας είναι καλά ασφαλισμένο σε ισχυρό σημείο στο κατάστρωμα ή τη δομή του πλοίου.
2. Αφαιρέστε την πρόσδεση από το δοχείο της σχεδίας και ανοίξτε το δρόμο προς τη φορητή σιδηροτροχιά, εάν υπάρχει.
3. Ελέγξτε την πλευρά του πλοίου όπου η σχεδία που πρόκειται να καθελκυστεί είναι καθαρή.
4. Δύο άτομα πρέπει να σηκώσουν το δοχείο και από τις δύο πλευρές οριζόντια και να πετάξουν το δοχείο.
5. Βεβαιωθείτε είναι ακόμα στερεωμένος σε ένα δυνατό σημείο, έτσι ώστε η σχεδία να μην παρασύρεται από τα νερά.
6. Τραβήξτε με ένα σκληρό τράνταγμα για να πυροδοτήσετε τη φιάλη αερίου για να φουσκώσετε τη σχεδία.
7. Η σωσίβια σχεδία χρειάζεται χρόνο για να φουσκώσει.
8. Πηδήξτε στο νερό
9. Γυρίστε τη σωσίβια σχεδία (Σε αυτό το σενάριο η σωσίβια σχεδία άνοιξε ανάποδα)
10. Επιβιβαστείτε στη σωσίβια σχεδία μία προς μία χρησιμοποιώντας σκάλα ή σχοινί.
11. Αποφύγετε αιχμηρά αντικείμενα όπως μαχαίρια, παπούτσια και άλλα αιχμηρά αντικείμενα κλπ που μπορεί να βλάψουν την επιφάνεια της σχεδίας.
12. Όταν όλοι επιβιβάζονται, μετά από μια καταμέτρηση, κόψτε το με ένα κοφτερό μαχαίρι.

Απελευθέρωση Liferaft Διαδικασία Εκτόξευσης

1. Ανοίξτε την πρόσδεση και αφαιρέστε το δοχείο σχεδίας από την HRU ανοίγοντας το χειροκίνητο άγκιστρο ολίσθησης ή τη διάταξη των βιδών της φιάλης.
2. Δέστε το ένα άκρο της σχεδίας σε ένα ισχυρό σημείο στο κατάστρωμα.
3. Κρατήστε το δοχείο ανοιχτό και συνδέστε το άγκιστρο davit στο δεδομένο μάτι στο δοχείο / δοχείο
4. Πάρτε το φορτίο της σχεδίας από το davit και κρατήστε το εμπορευματοκιβώτιο κρεμασμένο στο χώρο του καταστρώματος επιβίβασης.
5. Τραβήξτε το και φουσκώστε τη σχεδία. Έχετε έναν λεπτομερή έλεγχο στη φουσκωμένη σχεδία.
6. Ξεκινήστε την επιβίβαση στη σχεδία χωρίς τα παπούτσια και άλλο αιχμηρό αντικείμενο.
7. Αφού ολοκληρωθεί η επιβίβαση, ελέγξτε ότι ο πυθμένας είναι καθαρός και απελευθερώστε τις γραμμές ασφάλισης.
8. Κάποιος μέσα στη σχεδία θα αποσπάσει το άγκιστρο του davit από τη σχεδία όταν η σχεδία είναι ακριβώς πάνω από το νερό.
9. Ο χειριστής davit θα επιβιβαστεί στη σχεδία είτε πηδώντας στη θάλασσα, σχεδία ή με άλλα μέσα επιβίβασης, εφόσον προβλέπεται.
10. Κόψτε τον ζωγράφο και πετάξτε τη σχεδία από το πλοίο.

- Μόλις επιβιβαστούν, θα αποπλεύσουν μακριά από το πλοίο σε λογική απόσταση, για να αποφευχθούν πιθανές ατυχίες όταν το πλοίο βυθιστεί, παραμένοντας στην περιοχή μέχρι να διασωθούν ή να βρουν άλλο μέσο για να το επιτύχουν εντός των δυνατοτήτων τους.

- Θα είναι υπεύθυνος για τη χρήση και την προμήθεια όλων των σκευών της σωσίβιας σχεδίας, όπως φάρμακα, τρόφιμα, σήματα κινδύνου, ραδιοφάρος, αναμεταδότης.

ΠΡΩΤΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

- Προετοιμάζει το μηχανοστάσιο για εγκατάλειψη.
- Παίρνει το σωσίβιο, πηγαίνει στο σημείο συνάντησης και το φοράει εκεί.
- Παίρνει ένα VHF.
- Επικοινωνεί μέσω VHF με τον καπετάνιο
- Μεταβαίνει στην περιοχή επιβίβασης
- Είναι υπεύθυνος για την οργάνωση της κατέλκυσης της σωσίβιας σχεδίας 1 από την πλευρά του λιμανιού και επίσης των σωσίβιων, εάν είναι απαραίτητο.
- Ξετυλίγει όλο το υλικό που μπορεί να επιπλέει (σημαδούρες κ.λπ.).

Ξεκινήστε τη σωσίβια σχεδία:

Χειροκίνητη διαδικασία σωσίβιας σχεδίας

1. Ελέγξτε ότι το ένα άκρο της σχεδίας είναι καλά ασφαλισμένο σε ισχυρό σημείο στο κατάστρωμα ή τη δομή του πλοίου.
2. Αφαιρέστε την πρόσδεση από το δοχείο της σχεδίας και ανοίξτε το δρόμο προς τη φορητή σιδηροτροχιά, εάν υπάρχει.
3. Ελέγξτε την πλευρά του πλοίου όπου η σχεδία που πρόκειται να καθελκυστεί είναι καθαρή.
4. Δύο άτομα πρέπει να σηκώσουν το δοχείο και από τις δύο πλευρές οριζόντια και να πετάξουν το δοχείο.
5. Βεβαιωθείτε είναι ακόμα στερεωμένος σε ένα δυνατό σημείο, έτσι ώστε η σχεδία να μην παρασύρεται από τα νερά.
6. Τραβήξτε το με ένα σκληρό τράνταγμα για να πυροδοτήσετε τη φιάλη αερίου για να φουσκώσετε τη σχεδία.
7. Η σωσίβια σχεδία χρειάζεται χρόνο για να φουσκώσει.
8. Πηδήξτε στο νερό
9. Γυρίστε τη σωσίβια σχεδία (Σε αυτό το σενάριο η σωσίβια σχεδία άνοιξε ανάποδα)
10. Επιβιβαστείτε στη σωσίβια σχεδία μία προς μία χρησιμοποιώντας σκάλα ή σχοινί.
11. Αποφύγετε αιχμηρά αντικείμενα όπως μαχαίρια, παπούτσια και άλλα αιχμηρά αντικείμενα κλπ που μπορεί να βλάψουν την επιφάνεια της σχεδίας.
12. Όταν όλοι επιβιβάζονται, μετά από μια καταμέτρηση, κόψτε το με ένα κοφτερό μαχαίρι.

Απελευθέρωση Liferaft Διαδικασία Εκτόξευσης

1. Ανοίξτε την πρόσδεση και αφαιρέστε το δοχείο σχεδίας από την HRU ανοίγοντας το χειροκίνητο άγκιστρο ολίσθησης ή τη διάταξη των βιδών της φιάλης.
2. Δέστε το ένα άκρο της σχεδίας σε ένα ισχυρό σημείο στο κατάστρωμα.
3. Κρατήστε το δοχείο ανοιχτό και συνδέστε το άγκιστρο davit στο δεδομένο δοχείο
4. Πάρτε το φορτίο της σχεδίας από το davit και κρατήστε το εμπορευματοκιβώτιο κρεμασμένο στο χώρο του καταστρώματος επιβίβασης.
5. Τραβήξτε τον ζωγράφο και φουσκώστε τη σχεδία. Έχετε έναν λεπτομερή έλεγχο στη φουσκωμένη σχεδία.
6. Ξεκινήστε την επιβίβαση στη σχεδία χωρίς τα παπούτσια και άλλο αιχμηρό αντικείμενο.
7. Αφού ολοκληρωθεί η επιβίβαση, ελέγξτε ότι ο πυθμένας είναι καθαρός και απελευθερώστε τις γραμμές ασφάλισης.
8. Κάποιος μέσα στη σχεδία θα αποσπάσει το άγκιστρο του davit από τη σχεδία όταν η σχεδία είναι ακριβώς πάνω από το νερό.
9. Ο χειριστής davit θα επιβιβαστεί στη σχεδία είτε πηδώντας στη θάλασσα, είτε με σχεδία είτε με άλλα μέσα επιβίβασης, εφόσον προβλέπεται.
10. Κόψτε τον ζωγράφο και πετάξτε τη σχεδία από το πλοίο.

ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

- Παίρνει το κοστούμι εμβάπτισης και το σωσίβιο, πηγαίνει στο σημείο συνάντησης και το φοράει εκεί.
- Μεταβαίνει στην περιοχή επιβίβασης
- Είναιεύθυνος για την οργάνωση της εκτόξευσης της σωσίβιας σχεδίας 2 στη δεξιά πλευρά και επίσης των σωσίβιων σωσιβίων εάν είναι απαραίτητο. Ξετυλίγει όλο το υλικό που μπορεί να επιπλέει (σημαδούρες κ.λπ.).

Ξεκινήστε τη σωσίβια σχεδία:
Χειροκίνητη διαδικασία σωσίβιας σχεδίας

1. Ελέγξτε ότι το ένα άκρο του ζωγράφου της σχεδίας είναι καλά ασφαλισμένο σε ισχυρό σημείο στο κατάστρωμα ή τη δομή του πλοίου.
2. Αφαιρέστε την πρόσδεση από το δοχείο της σχεδίας και ανοίξτε το δρόμο προς τη φορητή σιδηροτροχιά, εάν υπάρχει.
3. Ελέγξτε την πλευρά του πλοίου όπου η σχεδία που πρόκειται να καθελκυστεί είναι καθαρή.
4. Δύο άτομα πρέπει να σηκώσουν το δοχείο και από τις δύο πλευρές οριζόντια και να πετάξουν το δοχείο.
5. Βεβαιωθείτε ότι ο ζωγράφος είναι ακόμα στερεωμένος σε ένα δυνατό σημείο, έτσι ώστε η σχεδία να μην παρασύρεται από τα νερά.
6. Τραβήξτε τον ζωγράφο με ένα σκληρό τράνταγμα για να πυροδοτήσετε τη φιάλη αερίου για να φουσκώσετε τη σχεδία.
7. Η σωσίβια σχεδία χρειάζεται χρόνο για να φουσκώσει.
8. Πηδήξτε στο νερό
9. Γυρίστε τη σωσίβια σχεδία (Σε αυτό το σενάριο η σωσίβια σχεδία άνοιξε ανάποδα)
10. Επιβιβαστείτε στη σωσίβια σχεδία μία προς μία χρησιμοποιώντας σκάλα ή σχοινί.
11. Αποφύγετε αιχμηρά αντικείμενα όπως μαχαίρια, παπούτσια και άλλα αιχμηρά αντικείμενα κλπ που μπορεί να βλάψουν την επιφάνεια της σχεδίας.
12. Όταν όλοι επιβιβάζονται, μετά από μια καταμέτρηση, κόψτε τον ζωγράφο με ένα κοφτερό μαχαίρι.

Απελευθέρωση Liferaft Διαδικασία Εκτόξευσης

1. Ανοίξτε την πρόσδεση και αφαιρέστε το δοχείο σχεδίας από την HRU ανοίγοντας το χειροκίνητο άγκιστρο ολίσθησης ή τη διάταξη των βιδών της φιάλης.
2. Δέστε το ένα άκρο του ζωγράφου της σχεδίας σε ένα ισχυρό σημείο στο κατάστρωμα.
3. Κρατήστε το δοχείο ανοιχτό και συνδέστε το άγκιστρο davit στο δεδομένο μάτι στο δοχείο / δοχείο
4. Πάρτε το φορτίο της σχεδίας από το davit και κρατήστε το εμπορευματοκιβώτιο κρεμασμένο στο χώρο του καταστρώματος επιβίβασης.

5. Τραβήξτε τον ζωγράφο και φουσκώστε τη σχεδία. Έχετε έναν λεπτομερή έλεγχο στη φουσκωμένη σχεδία.
6. Ξεκινήστε την επιβίβαση στη σχεδία χωρίς τα παπούτσια και άλλο αιχμηρό αντικείμενο.
7. Αφού ολοκληρωθεί η επιβίβαση, ελέγξτε ότι ο πυθμένας είναι καθαρός και απελευθερώστε τις γραμμές ασφάλισης.
8. Κάποιος μέσα στη σχεδία θα αποσπάσει το άγκιστρο του davit από τη σχεδία όταν η σχεδία είναι ακριβώς πάνω από το νερό.
9. Ο χειριστής davit θα επιβιβαστεί στη σχεδία είτε πηδώντας στη θάλασσα, είτε με σχεδία είτε με άλλα μέσα επιβίβασης, εφόσον προβλέπεται.
10. Κόψτε τον ζωγράφο και πετάξτε τη σχεδία από το πλοίο.

ΝΑΥΤΗΣ 1

- Πηγαίνει στη Γέφυρα υπό τις διαταγές του Καπετάνιου / Καπετάνιου.
- Παίρνει το κοστούμι και το σωσίβιο του, πηγαίνει στο σημείο συνάντησης και το φοράει εκεί.
- Παραδίδει το VHF στον επικεφαλής μηχανικό.
- Μεταβαίνει στην περιοχή επιβίβασης.
- Επιβίβαση στη σωσίβια σχεδία 1.

ΝΑΥΤΗΣ 2

- Πηγαίνει στη Γέφυρα υπό τις διαταγές του Καπετάνιου.
- Παίρνει το κοστούμι και το σωσίβιο του, πηγαίνετε στο σημείο συνάντησης και το φοράει εκεί.
- Υπεύθυνος για την επανακαταμέτρηση στο σημείο συνάντησης της σωσίβιας σχεδίας 2 και την κοινοποίηση του αποτελέσματος στον αρχιμηχανικό.
- Βοηθάει τον λιποσυλλέκτη στις λειτουργίες του, μεταξύ άλλων στην εκτόξευση της σωσίβιας σχεδίας.
- Μεταβαίνει στην περιοχή επιβίβασης.
- Επιβίβαση στη σωσίβια σχεδία 2.

ΝΑΥΤΗΣ NO 3

- Παίρνει το κοστούμι και το σωσίβιο του, πηγαίνετε στο σημείο συνάντησης και φορέστε το εκεί.
- Υπεύθυνος για την καταμέτρηση στο σημείο συνάντησης της σχεδίας ζωής 1 και την κοινοποίηση του αποτελέσματος στον αρχιμηχανικό.
- Βοηθά τον αρχιμηχανικό στις λειτουργίες του, μεταξύ άλλων την έναρξη της σωσίβιας σχεδίας.

- Μεταβαίνει στην περιοχή επιβίβασης.
- Σωσίβια σχέδια 1.

ΝΑΥΤΗΣ 4

- Συλλέγει τις προμήθειες τροφίμων σε συντονισμό με τον ναυτικό 5.
- Παίρνει τη στολή και το σωσίβιο του/της, πηγαίνει στο σημείο συνάντησης και το φοράει εκεί.
- Πηγαίνει στον χώρο επιβίβασης.
- Επιβιβάζεται στη σωσίβια σχέδια 2.

ΝΑΥΤΗΣ 5

- Θα συγκεντρώσει προμήθειες τροφίμων σε συντονισμό με τον ναύτη 4
- Παίρνει τη στολή και το σωσίβιο του/της, πηγαίνετε στο σημείο συνάντησης και το φοράει εκεί.
- Πηγαίνει στον χώρο επιβίβασης.
- Επιβίβαση στη σωσίβια σχέδια 1.

ΝΑΥΤΗΣ 6

- Θα πάει στη Γέφυρα και θα βοηθήσει τον ναύτη 1.
- Παίρνει τη στολή και το σωσίβιο του/της, πηγαίνετε στο σημείο συνάντησης και το φοράει εκεί.
- Πηγαίνει στον χώρο επιβίβασης.
- Επιβίβαση στη σωσίβια σχέδια 2.

ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΠΛΗΡΩΜΑ (Εάν υπάρχει)

- Παίρνει τη στολή και το σωσίβιο του/της, πηγαίνετε στο σημείο συνάντησης και φορέστε το εκεί.
- Πηγαίνετε στον χώρο επιβίβασης.
- Επιβίβαση σε καθορισμένη σωσίβια σχέδια.

ΠΛΗΜΜΥΡΑ:

1. ΠΛΗΡΩΜΑ: 10 μέλη πληρώματος (τα πρώτα 7 αποτελούν το ελάχιστο πλήρωμα / μέγιστο πλήρωμα: 12):

- α. Καπετάνιος
- β. Πρώτος Αξιωματικός καταστρώματος
- γ. Α' Μηχανικός
- δ. Δεύτερος Μηχανικός
- ε. Ναύτης 1
- ζ. Ναύτης 2
- η. Ναύτης 3
- θ. Ναύτης 4
- ι. Ναύτης 5
- ι. Ναύτης 6

2. ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΘΑ ΑΛΛΗΛΕΠΙΔΡΑΣΕΤΕ:

- α. Αυτόματη αντλία υδροσυλλεκτών
- β. Χειροκίνητη αντλία υδροσυλλεκτών
- γ. Τηλέφωνο εσωτερικής επικοινωνίας (μηχανοστάσιο με γέφυρα)
- δ. Κέντρο ανίχνευσης συναγερμών
- ε. Συναγερμοί πλημμύρας: στο εργοστάσιο και στο μηχανοστάσιο με μονάδα ελέγχου στη γέφυρα και ηχητικές συσκευές στο μηχανοστάσιο
- στ. Φ.Ε.Φ.
- ζ. Κωνικοί όγκοι διαφόρων διαμέτρων
- η. Πάστα επισκευής
- ι. Ξύλινες σανίδες διαφόρων μεγεθών ή άλλο κάπως πιο εύκαμπτο υλικό και στηρίγματα τύπου κατασκευής
- ι. ΦΧΣ
- κ. Σύστημα επικοινωνίας με κέντρο διάσωσης (GMDSS)
- λ. Άλλα μέσα που πρέπει να ληφθούν υπόψη:
 - ι. Υδατοστεγείς πόρτες
 - ιι. Στάσεις έκτακτης ανάγκης σε μηχανήματα στο μηχανοστάσιο
 - ιιι. Κλήσεις έκτακτης ανάγκης
- δολ. Βαλβίδες και βρύσες πυθμένα
- ν. Στολές εσωστρέφειας και λίφες

3. ΣΗΜΕΙΟ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ:

- α. Άνω όροφος

ΣΗΜΑ ΚΑΙ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΠΛΗΜΜΥΡΑΣ ΣΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ:

- γ. 1 μακρύ και 2 σύντομα μπιπ επαναλαμβανόμενα για 15 δευτερόλεπτα που εκτελούνται με την κόρνα ή με τα γενικά κουδούνια συναγερμού.

4. ΠΙΘΑΝΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΤΗΣ ΕΝΑΡΞΗΣ ΤΗΣ ΠΛΗΜΜΥΡΑΣ:

- α. Μηχανοστάσιο (γέφυρα-άνω κατάστρωμα-μηχανοστάσιο)
- β. Εργοστάσιο (γέφυρα-άνω κατάστρωμα-εργοστάσιο)
- γ. Αμπάρι (συγκράτηση άνω ορόφου γέφυρας)

5. ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΑΞΙΑΡΧΙΑΣ ΈΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ:

- α. Πλοίαρχος / Καπετάνιος: Αρχηγός Έκτακτης Ανάγκης
- β. Πρώτος Αξιωματικός καταστρώματος (αρχηγός ταξιαρχίας)
- γ. Πρώτος μηχανικός (Επικεφαλής επέμβασης)
- δ. Δεύτερος μηχανικός (Εξοπλισμός επέμβασης)
- ε. Ναύτης 1 (Βοηθός εξοπλισμού επέμβασης)

6. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ:

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ/ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ:

Θα κάνει την κλήση έκτακτης ανάγκης ενημερώνοντας το πλήρωμα. Υπεύθυνος τόσο για τις εσωτερικές όσο και για τις εξωτερικές ραδιοεπικοινωνίες. Ο μέγιστος υπεύθυνος για το πλοίο, θα παραμείνει στη γέφυρα. Υπεύθυνος ραδιοεπικοινωνιών. Συντονισμός με τον πρώτο αξιωματικό καταστρώματος και τον αρχιμηχανικό για τις ενέργειες που πρέπει να πραγματοποιηθούν.

Κύρια(-ες) μηχανή(-ες) σε κατάσταση αναμονής, ταχύτητα πλοίου μειωμένη σε στροφές ελιγμών.

Ελιγμοί πλοίου όπως απαιτείται για:

- Προστασία προσωπικού.
- Μείωση της επίδρασης των πλημμυρών (εάν η αιτία είναι γνωστή).

Θα ειδοποιήσει το κέντρο διάσωσης με επιλεκτική ψηφιακή κλήση και στη συνέχεια θα στείλει μήνυμα έκτακτης ανάγκης. Ενημερώνει τις αρμόδιες αρχές ξηράς/κράτους λιμένα ή VTS ανάλογα με τη σοβαρότητα της κατάστασης, αλλά ενημερώνοντας την εταιρεία σε κάθε περίπτωση. Για προληπτικούς λόγους, προκειμένου να προετοιμαστούν σωστικά σκάφη & άλλα σωστικά μέσα (EPIRBs's κλπ), σε αυτή την περίπτωση το πλοίο να σταματήσει στο νερό. Τήρηση αρχείου καταγραφής συμβάντων και αποφάσεων.

Εάν είναι απαραίτητο, θα ειδοποιήσει το κέντρο διάσωσης με επιλεκτική ψηφιακή κλήση και στη συνέχεια θα στείλει ένα μήνυμα έκτακτης ανάγκης.

Θα ενημερώνεται ανά πάσα στιγμή για την εξέλιξη της πλημμύρας.

Θα φέρει VHF.

Σε περίπτωση που η πλωτή οδός υπερβαίνει την ικανότητα αποστράγγισης των αντλιών, πριν προχωρήσει στην εγκατάλειψη, θα αξιολογήσει τη δυνατότητα να διατάξει το άνοιγμα μιας πόρτας ή καταπακτής που εκκενώνει το νερό σε μία από τις χαμηλότερες περιοχές του πλοίου, για να βελτιώσει προσωρινά την ευστάθεια του και να αποτρέψει την ανατροπή του πλοίου κατά τη διάρκεια των εργασιών εγκατάλειψης.

Διαβάστε τους ανιχνευτές και:

- Υπολογίστε τις επιπτώσεις της πλωτής οδού στην ευστάθεια και τους περιορισμούς
- Υπολογίστε τις επιπτώσεις στη σταθερότητα και τις καταπονήσεις όλων των διορθωτικών ενεργειών που μπορούν να ληφθούν
- Ελέγξτε εάν το πλοίο έχει την ικανότητα άντλησης για να σταματήσει την άνοδο του νερού
- Εάν το πλοίο δεν μπορεί να διαδώσει την πλωτή οδό, υπολογίστε την τελική επίδραση στην ευστάθεια και τους περιορισμούς

Καταγραφή στο ημερολόγιο όλων των ενεργειών ή αποφάσεων που έχουν ληφθεί

β. ΠΡΩΤΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ (ΑΡΧΗΓΟΣ ΤΑΞΙΑΡΧΙΑΣ)

- Θα είναι υπό τις διαταγές του Καπετάνιου. Θα επιβλέπει προσωπικά την ανάπτυξη της έκτακτης ανάγκης επί τόπου, συντονίζοντας τις ταξιαρχίες επέμβασης.
- Θα ενημερώσει τη γέφυρα διοίκησης για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων.
- Θα πάει στο σημείο συνάντησης.
- Διανομή VHF και θα φέρει ένα.

Πλωτή οδός κάτω από το κατάστρωμα εξάλων:

- Μαζί με τον ναύτη 1, θα διερευνήσει την ύπαρξη νερού στο σκάφος, όπως αμπάρια και άλλα διαμερίσματα κάτω από το κατάστρωμα ελεύθερης σανίδας (μηχανοστάσιο).
- Μόλις εντοπιστεί η πλωτή οδός, θα ενημερώσει τον Καπετάνιο και με τη βοήθεια του ναύτη 1, ο αρχιμηχανικός θα διαχωρίσουν το χώρο για να αποτρέψουν την εξάπλωση της πλημμύρας σε παρακείμενους χώρους.
- Θα διατάξει τη χρήση αντλιών υδροσυλλεκτών και μόλις εντοπιστεί η πλωτή οδός, θα προσπαθήσουν να την εμποδίσουν.

Πλωτή οδός άνωθεν:

- Μαζί με τον ναυτικό 1, θα διερευνήσει την προέλευση της πλωτής οδού, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στα ανοίγματα στο κατάστρωμα (στεγανές πόρτες).
- Μόλις εντοπιστεί η πλωτή οδός, θα ενημερώσει τον Καπετάνιο και με τη βοήθεια του ναύτη 1, αρχιμηχανικού θα προχωρήσει στη συγκράτηση του νερού στον επηρεαζόμενο χώρο.
- Θα απαιτήσει από τον επικεφαλής μηχανικό να ξεκινήσει τις αντλίες και να ευθυγραμμίσει τις βαλβίδες που είναι απαραίτητες.
- Θα αξιολογήσει τη δυνατότητα αποκλεισμού της πλωτής οδού.

ΠΡΩΤΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

- Θα μεταβεί στο σημείο συνάντησης και θα λάβει VHF.
- Όπου υπάρχει η δυνατότητα, κάνει προετοιμασία για την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο (βλ. εγχειρίδιο SOPEP).
- Τήρηση αρχείου καταγραφής συμβάντων και αποφάσεων.

Πλωτή οδός κάτω από το κατάστρωμα εξάλων:

- Σε περίπτωση που ο δρόμος του νερού βρίσκεται στο μηχανοστάσιο, θα θέσει σε λειτουργία τις αντλίες υδροσυλλεκτών και θα διερευνήσει την προέλευση της εισαγωγής νερού. Εάν είναι δυνατόν, μαζί με το β' μηχανικό, ο ναύτης 1 και ο αξιωματικός θα προσπαθήσουν να εμποδίσουν την πλωτή οδό.
- Εάν δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί η προέλευση και η ικανότητα αποστράγγισης των αντλιών δεν αρκεί για την εκκένωση του εισερχόμενου νερού, θα αξιολογήσει τη δυνατότητα κλεισίματος όλων των βρυσών και εκφόρτισης για να ελέγξει εάν αυτό το μέτρο εξαλείφει την είσοδο νερού.
- Σε περίπτωση εγκατάλειψης, θα διασφαλιστεί ότι όλες οι υδατοστεγείς πόρτες είναι κλειστές και το μηχανοστάσιο είναι τέλεια διαχωρισμένο.

Πλωτή οδός άνωθεν του εξάλων:

- Θα πάει στο μηχανοστάσιο και θα παρακολουθήσει τη λειτουργία των κύριων και βοηθητικών κινητήρων.
- Θα παραγγείλει το γράσο για να ξεκινήσει τις αντλίες υδροσυλλεκτών.
- Θα πάει στο εργοστάσιο και θα ελέγξει τις γραμμές και τις βαλβίδες των πλυντηρίων, των εκκενώσεων κλπ. Κατόπιν αιτήματος του πρώτου αξιωματικού ή του αξιωματικού καταστρώματος, θα αποστραγγίσει το νερό από την πληγείσα περιοχή.
- Θα λαμβάνει υπόψη το επίπεδο των απορρίψεων σε σχέση με την επίπλευση ανάλογα με τη βύθιση που αποκτά το πλοίο με την πλημμύρα
- Θα φέρει VHF

ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

- Θα πάει στο σημείο συνάντησης
- Θα βοηθήσει τον αρχιμηχανικό στα καθήκοντά του.

ΝΑΥΤΗΣ 1

- Θα πάει στο σημείο συνάντησης
- Θα είναι υπό τη διοίκηση του πρώτου αξιωματικού, θα είναι μέρος της ταξιαρχίας έκτακτης ανάγκης. Θα προχωρήσει στο κλείσιμο όλων των υδατοστεγών θυρών προκειμένου να διαχωριστούν όλοι οι χώροι και να αποτραπεί/καθυστερήσει η εξέλιξη της πλημμύρας, και στην περίπτωση της, η βύθιση του πλοίου.

- Για προληπτικούς λόγους, θα ετοιμάσει τα σωστικά σκάφη και άλλα σωστικά μέσα (EPIRBS's κλπ).

ΝΑΥΤΗΣ 2

- Θα πάει στο σημείο συνάντησης
- Θα είναι ο ναύτης νο 1 στα καθήκοντά του
- Για προληπτικούς λόγους, θα ετοιμάσει τα σωστικά σκάφη και άλλα σωστικά μέσα (EPIRBS's κλπ).

ΝΑΥΤΗΣ 3

- Θα πάει στο σημείο συνάντησης
- Θα συγκεντρώσει κοστούμια εμβάπτισης / σωσίβια και θα τα μεταφέρει στο σταθμό συνάντησης, εάν χρειαστούν. Στη συνέχεια θα πάει στη γέφυρα υπό την εντολή του Καπετάνιου.

ΝΑΥΤΗΣ 4

- Θα πάει στο σημείο συνάντησης
- Θα βοηθήσει το ναύτη 3 στα καθήκοντά του

ΝΑΥΤΗΣ 5

- Θα πάει στο σημείο συνάντησης
- Θα βοηθήσει το ναύτη 3 στα καθήκοντά του

ΝΑΥΤΗΣ 6

- Θα πάει στο σημείο συνάντησης
- Θα πάει στη Γέφυρα υπό τις διαταγές του Καπετάνιου

ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΠΛΗΡΩΜΑ (Κατά περίπτωση)

- Θα αναφέρει στο σημείο συνάντησης περιμένοντας οδηγίες
- Θα διατηρήσει τον εξοπλισμό ελέγχου της ρύπανσης, έτοιμο για χρήση

Εάν είναι δυνατόν, τα μέλη του πληρώματος που έρχονται στο σημείο συνάντησης θα το κάνουν κρατώντας (χωρίς να φορούν) τη στολή εμβάπτισης και το σωσίβιο.

Αν και αργότερα ορισμένοι ναυτικοί θα είναι υπεύθυνοι για τη μεταφορά του προαναφερθέντος εξοπλισμού στο σημείο συνάντησης.

9 Δυνατότητες επέκτασης του προσομοιωτή

1.- ΣΤΟΧΟΙ

Στόχος αυτής της έκθεσης είναι να εντοπίσει τις δυνατότητες επέκτασης του προσομοιωτή όσον αφορά το μέγεθος και τη χρήση.

2.- ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ

Τρία σενάρια έκτακτης ανάγκης στα αλιευτικά σκάφη είναι στρεσογόνες καταστάσεις στις οποίες το πλήρωμα πρέπει να ακολουθεί συγκεκριμένες οδηγίες και διαδικασίες για να διασφαλίσει την ασφάλειά τους.

ΦΩΤΙΑ ΣΤΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟ



ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ ΠΛΟΙΟΥ

ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ



Καθώς πρόκειται για **ανοιχτούς εκπαιδευτικούς πόρους** - OER, κάθε οντότητα ΕΕΚ θα έχει τη δυνατότητα να προσθέσει νέες περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης ή δυνατότητες στον προσομοιωτή, π.χ.

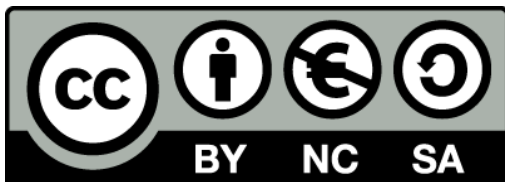
- ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ.
- ΑΚΟΥΣΙΑ ΓΕΙΩΣΗ.
- ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ.
- ΠΛΗΜΜΥΡΕΣ.

Η διαδικασία αποτελείται από:

Η ενδιαφερόμενη οντότητα του τύπου: ΕΕΚ, κέντρο ναυτιλιακής εκπαίδευσης κ.λπ. κατά την ανάπτυξη νέων σεναρίων που θα προστεθούν στον προσομοιωτή του έργου VR-ME θα πρέπει να επικοινωνήσει με την κοινοπραξία και να υποβάλει επίσημο αίτημα να λάβει τον προσομοιωτή σε πηγαίο κώδικα για να τον επεξεργαστεί.

Η κοινοπραξία θα αποδεχθεί την αίτηση εάν η αιτούσα οντότητα δεσμευτεί μέσω συμφωνίας να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις χρήσης του Προγράμματος ERASMUS+.

Για παράδειγμα:



Αυτή η εργασία αδειοδοτείται με το [Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)

Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0

International (CC BY-NC-SA 4.0)

Απόδοση- Μη Εμπορική-Μοιραστείτε παρόμοια

Διεθνής Άδεια 4.0(CC BY-NC-SA 4.0)

Είστε ελεύθεροι να:

- **Μοιραστείτε** — αντιγράψτε και αναδιανείμετε το υλικό σε οποιοδήποτε μέσο ή μορφή
- **Προσαρμόσετε**— αναμίξετε, μεταμορφώστε και να βασιστείτε υλικό

The licensor cannot revoke these freedoms as long as you follow the license terms.

Υπό τους ακόλουθους όρους:

- **Απόδοση** — Πρέπει να δώσετε [την απαραίτητη απόδοση\appropriate credit](#), να παρέχετε έναν σύνδεσμο προς την άδεια και να καθορίσετε εφόσον έγιναν αλλαγές/[indicate if changes were made](#). Μπορείτε να το κάνετε με οποιοδήποτε εύλογο τρόπο, αλλά όχι με οποιονδήποτε τρόπο που υποδηλώνει ότι ο δικαιοπάροχος εγκρίνει εσάς ή τη χρήση σας.
- **Μη Εμπορική**— You may not use the material for Δεν μπορείτε να χρησιμοποιήσετε το υλικό για εμπορικούς σκοπούς/[commercial purposes](#).
- **Μοιραστείτε παρόμοια** Εάν αναμιγνύετε, μεταμορφώνετε ή χτίζετε πάνω στο υλικό, πρέπει να διανείμετε τις συνεισφορές σας κάτω από την ίδια άδεια/[same license](#) όπως η πρωτότυπη.
- **Χωρίς πρόσθετους περιορισμούς** — Δεν μπορείτε να εφαρμόσετε νομικούς όρους ή τεχνολογικά μέτρα/ [technological measures](#) που νομικά περιορίζουν άλλους από το να κάνουν οτιδήποτε επιτρέπει η άδεια.

Από την άλλη πλευρά, η κοινοπραξία θεωρεί ότι ο καλύτερος τρόπος για την περαιτέρω βελτίωση του προσομοιωτή θα ήταν ένα άλλο έργο, για τον λόγο ότι τα ινστιτούτα ναυτιλιακής εκπαίδευσης συχνά δεν ενδιαφέρονται τόσο για τον αλιευτικό κλάδο και επομένως μπορεί να μην περιμένουμε τεράστιες επενδύσεις για τη βελτίωση του προσομοιωτή από την πλευρά τους.

Επιπλέον, εάν είχαμε την ευκαιρία να βελτιώσουμε τον προσομοιωτή με νέο έργο, το εκπαιδευτικό εργαλείο θα ήταν το ίδιο για κάθε χρήστη. Η διαφορά στην εκπαίδευση των προσομοιωτών θα καταστήσει δύσκολη και μερικές φορές αδύνατη την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών ικανότητας, στα οποία περιλαμβάνεται η βασική εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας.

3- ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΤΗ

Σχεδιάστηκε ένα συγκεκριμένο Πακέτο Εργασίας (WP5 – Διάδοση και Εκμετάλλευση) με σκοπό τη διάδοση του έργου και των αποτελεσμάτων του και τη διασφάλιση της εκμετάλλευσης και της βιωσιμότητάς τους μετά το τέλος του έργου. Στόχος του ήταν να ενημερώσει το ευρύτερο κοινό σχετικά με τα προϊόντα του έργου προκειμένου να διασφαλιστεί η χρήση τους.

Ενώ οι δράσεις διάδοσης που προβλέπονται από το έργο VR-ME αφορούσαν κυρίως την κύρια ομάδα-στόχο, οι δράσεις πευθυνόταν επίσης στις δευτερεύουσες ομάδες-στόχους. Οι δράσεις ενσωμάτωσης εγγυώνται τη βιωσιμότητα του έργου και την εκμετάλλευση των προϊόντων του μετά το τέλος του.

- Άμεσες δράσεις ενσωμάτωσης:

Οι συνεργάτες στην καθημερινή τους εργασία, οργάνωσαν εκπαιδευτικές δραστηριότητες και εργαστήρια με επαγγελματίες της αλιείας. Για παράδειγμα, οι ARVI, EUROPECHE και PFA είναι οι κύριοι εκπρόσωποι των αλιέων στις περιοχές τους και σε επίπεδο ΕΕ. Οι SGS, IMP και SQLearn παρέχουν ΕΕΚ στις καθημερινές τους δραστηριότητες που επικεντρώνονται στη βελτίωση της ασφάλειας στην εργασία. Οι περισσότεροι από αυτούς βρίσκονται σε άμεση επαφή με επαγγελματίες της ναυτιλίας στην καθημερινή τους εργασία για τη βελτίωση της ασφάλειας εργασίας. Αυτοί οι συνεργάτες έχουν συμπεριλάβει την εκπαίδευση του VR-ME στις υπηρεσίες που παρέχονται από το προσωπικό τους. Αυτό εγγυάται την άμεση εκμετάλλευση των προϊόντων του έργου από τους εταίρους στην καθημερινή τους δραστηριότητα που θα διαρκέσει μεγάλο χρονικό διάστημα μετά το τέλος του έργου.

- Κάθετες δράσεις ενσωμάτωσης:

Αυτές οι δράσεις απευθύνονται κυρίως σε φορείς χάραξης πολιτικής και δημόσιους φορείς σε ευρωπαϊκό, εθνικό και τοπικό επίπεδο, προκειμένου να ευαισθητοποιηθούν σχετικά με τη σημασία της κατάλληλης εκπαίδευσης για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την ανάγκη ενσωμάτωσης των αποτελεσμάτων του έργου VR-ME σε ευρύτερες πρακτικές και προγράμματα και να τα επαναλάβουν σε άλλο πλαίσιο. Οι εταίροι είχαν και θα έχουν συναντήσεις με φορείς χάραξης πολιτικής/δημόσιους φορείς προκειμένου να τους ενημερώσουν για την ύπαρξη των εκπαιδευτικών εργαλείων που αναπτύχθηκαν στο έργο VR-ME. Χάρη στη συνεργασία της EUROPECHE, τα αποτελέσματα του έργου έχουν φτάσει στους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής σε επίπεδο ΕΕ.

Η τελική εκδήλωση του έργου VR-ME πραγματοποιήθηκε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (Βρυξέλλες), που διοργάνωσε η EUROPACHE και συμμετείχαν οι άλλοι εταίροι. Εκτός από τους εκπροσώπους του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, όπως οι: Cor Blomk, Πρόεδρος της Επιτροπής Κοινωνικού Διαλόγου της ΕΕ για τη Θάλασσα Αλιεία και ο Gabriel Mato ευρωβουλευτής, οι οποίοι συμμετείχαν ως ομιλητές και αμφότεροι επαινέσαν το καινοτόμο εργαλείο και τόνισαν τη συμβολή του όσον αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα για την κατάρτιση του ευρωπαϊκού αλιευτικού τομέα., βουλευτές του ΕΚ από διαφορετικές χώρες και πολιτικές οργανώσεις ήταν επίσης παρόντες, όπως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή dg Mare, το Γνωμοδοτικό Συμβούλιο της Βόρειας Θάλασσας, το ENI CBC MED Programme, το Ευρωπαϊκό Γραφείο για τη Διατήρηση και την Ανάπτυξη | EBCD.



Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καλωσορίζει τον προσομοιωτή εικονικής πραγματικότητας για θαλάσσιες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης ημερομηνία: 12 Ιουλίου 2022

Η SGS συμμετέχει σε πολλά δίκτυα στις Βρυξέλλες (π.χ. Συμβούλιο TIC) που βρίσκονται σε επαφή με τα θεσμικά όργανα της ΕΕ. Στο συνέδριο διάδοσης του έργου προσκλήθηκαν επίσης εκπρόσωποι φορέων χάραξης πολιτικής σε τοπικό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

- Οριζόντιες δράσεις ενσωμάτωσης:

Αυτές οι ενέργειες απευθύνονται στην κύρια και δευτερεύουσα ομάδα-στόχο, με στόχο τη χρήση των προϊόντων του VR-ME. Ο στόχος αυτών των δράσεων είναι η χρήση των εκπαιδεύσεων VR-ME για την παροχή ειδικών, υψηλού επιπέδου τεχνικών δεξιοτήτων στους εργαζομένους του αλιευτικού τομέα και την αντιμετώπιση των κατευθυντήριων γραμμών για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

Ο κύριος στόχος αυτών των δράσεων είναι οργανισμοί/οντότητες που έχουν άμεση επαφή με τις πρωτεύουσες και δευτερεύουσες ομάδες-στόχους του έργου, για να τους προσφέρουν το εκπαιδευτικό υλικό που έχει αναπτυχθεί. Οι εταίροι θα επισκεφθούν και θα προσφέρουν τη δυνατότητα υπογραφής συμφωνιών έως και 3 οργανισμών του ακόλουθου τύπου ανά χώρα: επαγγελματικές ενώσεις αλιείας, πάροχοι ΕΕΚ και Λιμενικές/Περιφερειακές Αρχές, καθώς και άλλοι οργανισμοί/φορείς.

Ο Προσομοιωτής θα παραμείνει φιλοξενούμενος στον ιστότοπο του έργου με μη σημαντικό κόστος. Θα παραμείνει συνδεδεμένος από τον ιστότοπο της SQLearn καθιστώντας το διαθέσιμο για δωρεάν χρήση. Αυτό θα επιτρέψει σε έναν τεράστιο αριθμό πιθανών χρηστών να επωφεληθούν από το VR-ME και θα εγγυηθεί ότι το περιεχόμενο θα διατηρηθεί στο διαδίκτυο λόγω του χαμηλού κόστους συντήρησης. Θα αρκεί απλώς η πρόσβαση μέσω του προγράμματος περιήγησης ιστού και η λήψη του πακέτου λογισμικού για να αρχίσετε να το χρησιμοποιείτε σε υπολογιστή με τη συσκευή VR Oculus.

Το Υλικό Διάδοσης είναι επίσης ελεύθερα προσβάσιμο και με δυνατότητα λήψης, ώστε να μπορούν να κοινοποιηθούν είτε σε ηλεκτρονική μορφή είτε σε έντυπα φυλλάδια.

Σύνδεσμος για δωρεάν λήψη από το κοινό και όλους τους ενδιαφερόμενους:

https://sidequestvr.com/search/apps/vrme?filter=%7B%7D&sortOn=query_rank&descending=true&limit=36&skip=0