

Φ 701

Γ/ΝΤΑ

24

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ  
ΤΜΗΜΑ Γ/ΝΤΑ

Πειραιάς 4-12-1997

Αρ. πρωτ. 1428.2/1/97.

ΤΑΧ.Δ/ΝΣΗ : Κ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ 1  
ΤΑΧ.ΚΩΔ. : 185 35  
ΤΕΛΕΞ. :  
ΤΕΛΕΦΑΞ : 4137997  
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Αντιπ/ρχος ΛΣ ΡΑΖΟΣ Γ.  
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 4111214

ΠΡΟΣ. ΩΣ Π.Δ.

ΘΕΜΑ : Μέτρα ασφαλείας κατά τους χειρισμούς των σωσιβίων λέμβων των πλοίων.

1. Με αφορμή πρόσφατα περιστατικά πρόωρης απελευθέρωσης (αποκρίκωσης) σωσιβίων λέμβων Ε/Γ πλοίων από τη μία επωτίδα ανακρέμασής τους, με αποτέλεσμα να παραμείνουν αιωρούμενες από την άλλη επωτίδα, επισημαίνεται η ιδιαίτερη προσοχή που πρέπει να καταβάλλεται από το προσωπικό καταστρώματος κατά τους χειρισμούς και τη συντήρηση των σωσιβίων λέμβων και των συστημάτων καθαίρεσής τους, καθώς και από όλο το προσωπικό που μετέχει στις διαδικασίες χειρισμού τους, σύμφωνα με τον πίνακα συναγερμού και γυμνασίων. Για την αποφυγή παρομοίων ατυχημάτων στο μέλλον, που ενδέχεται να προκληθούν είτε από έλλειψη της προβλεπόμενης συντήρησης στις σωσίβιες λέμβους και τα συστήματα καθαίρεσής τους, είτε από άγνοια ή πλημμελή εκπαίδευση του επιφορτισμένου με τα καθήκοντα συντήρησης και χειρισμού τους προσωπικού, παρέχονται οι ακόλουθες οδηγίες:

#### 1.1 Καθαίρεση και ανάκτηση σωσιβίων λέμβων.

- 1.1.1 Πριν από την καθαίρεση, θα πρέπει να ελέγχεται ότι όλες οι διατάξεις για την αποτροπή τυχαίας ή πρόωρης απελευθέρωσης, δηλαδή οι πείροι ασφάλισης των χειριστηρίων των μηχανισμών απελευθέρωσης και εφόσον προβλέπονται, οι πείροι ή άλλου τύπου μέσα ασφάλισης των αγκιστρών, βρίσκονται στη θέση τους. Επίσης θα πρέπει να ελέγχεται η κανονική ευθέτηση των συρματοσχοίνων προαγωγής, ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος εμπλοκής τους στα άγκιστρα και να προκαλέσουν πρόβλημα στην καθαίρεση ή ακόμη και πρόωρη απελευθέρωση της λέμβου αν εμπλακούν στα αντίβαρα των αγκιστρών αυτού του τύπου. Κατά την αφαίρεση των συρματοσχοίνων ασφάλισης της λέμβου (φασκίες) θα πρέπει αυτά να διευθετώνται (να νετάρουν) ώστε να μην αιωρούνται γιατί ενδέχεται να εμπλακούν και να προκαλέσουν τα ανωτέρω προβλήματα. Γενικά, θα πρέπει να υπάρχει επαγρύπνηση και έλεγχος για αποτροπή εμπλοκής οποιουδήποτε εξαρτήματος (π.χ. υπορούλες, κομπόσκοινα) ή τυχόν άλλων εμποδίων.

- 1.1.2 Κατά την μετακίνηση των σωσιβίων λέμβων από τη θέση στοιβάσεως μέχρι τη θέση επιβίβασης και αντίστροφα, δεν θα πρέπει να επιβαίνει κανένα μέλος του πληρώματος, γιατί όπως έχει παρατηρηθεί, κυρίως σ αυτή τη φάση έχουν συμβεί τα περισσότερα ατυχήματα.

- 1.1.3 Κατά την καθαίρεση των σωσιβίων λέμβων από την θέση επιβίβασης μέχρι τη θάλασσα και αντίστροφα, εφόσον επιβαίνουν σ' αυτές μέλη του πληρώματος θα πρέπει να

.. // ..

κρατώνται από τα σωσίβια σχοινιά (κομπόσχοινα), όπου αυτά προβλέπονται.

1.1.4 Τα χειροκίνητα μέσα ανάκτησης (μανέλλες) πρέπει να απομακρύνονται αμέσως μετά τη χρήση τους και να τοποθετούνται στη θέση τους, γιατί διαφορετικά εγκυμονούν σοβαρό κίνδυνο για τους παρευρισκόμενους λόγω της ταχείας περιστροφικής κίνησής τους κατά την ανύψωση της πέδης (φρένο) για καθάριση της λέμβου.

1.1.5 Οι διατάξεις διακοπής ανάκτησης, των σωσιβίων λέμβων προ του τερματισμού τους, (οριοδιακόπτες) πρέπει να ελέγχονται ώστε εξασφαλίζεται η λειτουργία τους, και η αποτροπή, σε περίπτωση βλάβης τους, αποτόμων τάσεων στις επωτίδες, τροχίλους (μπαστέκες) και συρματόσχοινα με όλα τα δυσάρεστα επακόλουθα.

1.1.6 Κατά την ανάκτηση, πρέπει να ελέγχεται η ομαλή και κανονική στοιβάση των αγόμενων. Επίσης πρέπει να εξασφαλίζεται ότι δεν παρεμβάλλεται κανένα εμπόδιο (σύρμα ή σχοινί) μεταξύ των επωτίδων και των λέμβων στα σημεία επαφής τους, στην θέση στοιβάσεώς τους.

1.1.7 Η οποιαδήποτε μετακίνηση των σωσιβίων λέμβων από τη θέση στοιβάσεώς τους, στην πλευρά του πλοίου προς το κρηπίδωμα, πρέπει να αποφεύγεται εξ αιτίας των σοβαρών κινδύνων που εγκυμονούνται σε περίπτωση στυχήματος ακόμα και για άτομα που βρίσκονται στο κρηπίδωμα.

1.1.8 Επανειμην ενδέχεται ορισμένα Ε/Γ πλοία να τιςσθένουν πάντα σε θέσεις με την ίδια πλευρά τους προς το κρηπίδωμα. Θα πρέπει, σε συνεννόηση με τους αρμόδιους φορείς του λιμανιού να διατίθενται σ' αυτά εναλλακτικές θέσεις, ώστε να τους παρέχεται η δυνατότητα εκτέλεσης των προβλεπομένων γυμνασίων καθάρισης των σωσιβίων λέμβων και στις δύο πλευρές τους.

## 1.2 Τρόποι (μέσα) απελευθέρωσης σωσιβίων λέμβων.

1.2.1 Η απελευθέρωση στις ημίκλειστον, κλειστού καθώς και σε ορισμένες ανοικτού τύπου σωσίβιες λέμβους γίνεται όπως είναι γνωστό με μηχανισμό ταυτόχρονης αποκρίκωσης. Επισημαίνεται ότι στις ανοικτού τύπου σωσίβιες λέμβους απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή κατά τους χειρισμούς τους, γιατί συνήθως τα άγκιστρα τους δεν φέρουν ιδιαίτερες διατάξεις ασφάλισης και τυχόν εμπλοκή π.χ. συρματόσχοινου προσαγωγής (υπόστου) κάτω από το αντίβαρο κατά την καθάριση, θα προκαλέσει πρόωγη απελευθέρωση της λέμβου.

1.2.2 Η απελευθέρωση στις ανοικτού τύπου σωσίβιες λέμβους που δεν διαθέτουν μηχανισμούς ταυτόχρονης απελευθέρωσης, γίνεται όταν αυτές επιπλεύσουν με ενέργειες του πληρώματος και στα 2 σημεία ανακρέμασής τους. Αυτές οι λέμβοι φέρουν άγκιστρα :

1.2.2.1 Σταθερού τύπου (ακίνητα) τα οποία λόγω της ικανής προς τα κάτω κύρτωσής τους δεν εγκυμονούν κινδύνους τυχαίας ή πρόωξης απελευθέρωσης.

1.2.2.2 Σπαστού τύπου (αρθρωτά) τα οποία φέρουν ασφαλιστικές διατάξεις έναντι πρόωρης απελευθέρωσης. Μετά την αφαίρεση των ασφαλιστικών διατάξεων με κατάλληλο χειρισμό, τα άνω μέρη (σπαστά) των αγκιστρών μετακινούνται (ανοίγουν) και απελευθερώνεται η λέμβος.

1.2.2.3 Στρεπτά περί οριζόντιο άξονα, με αντίβαρο, τα οποία πρέπει να φέρουν ασφαλιστικές διατάξεις (συνήθως πείρους), έναντι τυχαίας ή πρόωρης απελευθέρωσης.

### 1.3 Συντήρηση διατάξεων καθαίρεσης και μέσων απελευθέρωσης σωσιβίων λέμβων.

1.3.1 Οι διατάξεις καθαίρεσης των σωσ. λέμβων πρέπει να συντηρούνται περιοδικά σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή, με την προσήκουσα επιμέλεια και προσοχή, ώστε να εξασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία τους. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίδεται :

1.3.1.1 Στη συντήρηση και λίπανση των τροχίλων (ράσουλων) των κινητών μερών των επωτίδων, ώστε να περιστρέφονται ομαλά, για αποφυγή τριβών ή τυχόν εμπλοκής τους και των δυσάρεστων συνεπειών που μπορεί να προκληθούν σ αυτές τις περιπτώσεις.

1.3.1.2 Στοές τροχίλους (μπαστέκες) από τις οποίες διέρχονται τα αγόμενα. Τα μεταλλικά μέρη τους πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση, οι πείροι και τα κάρυα (ράσουλα) να μην παρουσιάζουν εθωρές από τις τριβές και να λιπαίνονται επαρκώς.

1.3.1.3 Στην καλή κατάσταση των δακτυλίων (κρίκων) ανάρτησης των αγκιστρών των σωσιβίων λέμβων, καθώς και των τροχίλων ανασκρέμασής τους, οι οποίοι ως γνωστόν καταπονούνται ιδιαίτερα, επειδή εθών, όταν "τερματίζουν" τα κινητά μέρη των επωτίδων.

1.3.2 Τα ευρυσκοίνα πρέπει να συντηρούνται και να αλλάζουν θέση, ώστε να αντιμετωπίζονται τα άκρα τους κατά διαστήματα όχι μεγαλύτερα από 30 μήνες και να αντικαθίστανται κατά διαστήματα όχι μεγαλύτερα από 5 έτη ή νωρίτερα εφόσον είναι αναγκαίο, λόγω εθωρές. Υπόψη ότι σύμφωνα με τον Κανονισμό 20.4.2 του Κεφαλαίου III της ΔΣ SOLAS 74/96 η αντικατάσταση των ευρυσκοίων μπορεί να γίνει σε 4 έτη αντί σε 5 έτη χωρίς αντιμετώπιση των άκρων τους στο ενδιάμεσο διάστημα, εφόσον τούτο (η αντικατάσταση) δεν επιβάλλεται να γίνει νωρίτερα λόγω εθωρές.

1.3.3 Τα αγκίστρα των σωσιβίων λέμβων πρέπει να συντηρούνται και να είναι σε καλή κατάσταση καθώς και το ολό σύστημα στερέωσης τους στη λέμβο.

1.3.4 Οι μηχανισμοί ταυτόχρονης απελευθέρωσης σε όλους τους τύπους των σωσιβίων λέμβων, θα συντηρούνται σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή. Τα χειριστήριά τους θα σημαίνονται εμφανώς με χρώμα που δημιουργεί αντίθεση στο χώρο. Οι διατάξεις ασφάλισής τους θα συντηρούνται ώστε να απομακρύνονται με ευχέρεια.

1.3.5 Για τον ίδιο λόγο, θα γίνεται προσεκτική συντήρηση και έλεγχος των διατάξεων ασφάλισης των αγκίστρων, όπου προβλέπονται, στις ανοικτού τύπου σωσιβίων λέμβων.

#### 1.4 Εκπαίδευση πληρωμάτων.

1.4.1 Όπως είναι φανερό, βασική προϋπόθεση για την ορθή εκτέλεση των καθηκόντων του σε κατάσταση ανάγκης (εγκατάλειψη πλοίου, αντιμετώπιση πυρκαϊάς, διαρροής ή άλλου περιστατικού) είναι το πλήρωμα να έχει πλήρη γνώση αυτών των καθηκόντων. Για το σκοπό αυτό, πρωταρχικής σημασίας συντελεστής είναι χωρίς αμφιβολία η εκπαίδευση, θεωρητική και πρακτική, του πληρώματος.

1.4.2 Συνεπώς πρέπει να γίνει συνείδηση στον καθένα ότι η συμμετοχή στην εκπαίδευση δεν πρέπει να θεωρείται σαν μια υποχρεωτική, αλλά σαν μία εθελοντική κίνηση για απόκτηση γνώσης και εμπειρίας με ζωτικής σημασίας επιπτώσεις για τη ζωή και την ασφάλεια του ίδιου του ναυτικού, των συναδέλφων του και των μεταφερομένων επιβατών.

1.4.3 Μέσα στα παραπάνω πλαίσια, η εκπαίδευση του πληρώματος στο χειρισμό των σωσιβίων λέμβων και των διατάξεων καθάιστά τους, πρέπει να είναι επαρκής και ουσιαστική. Για το σκοπό αυτό, οι Πλοίαρχοι σε συνεργασία με τους επιφορτισμένους με τα καθήκοντα εκπαίδευσης του πληρώματος Αξιωματικούς θα πρέπει:

1.4.3.1 Να ενημερώνουν επαρκώς τα πληρώματα:

1.4.3.1.1 Για το σωστό χειρισμό των σωσιβίων λέμβων, των διατάξεων καθάιστά τους και των διατάξεων ασφάλισης των μηχανισμών ταυτόχρονης απελευθέρωσης, καθώς και των διατάξεων ασφάλισης των αγκίστρων τους, όπου αυτές προβλέπονται.

1.4.3.1.2 Για τις διαδικασίες λειτουργίας και συντήρησης των αναφερομένων στο προηγούμενο εδάφιο σωστικών μέσων και διατάξεων, καθώς και για τους κινδύνους που εγκυμονούνται και τις συνέπειές τους, από λανθασμένες ενέργειες ή παραλείψεις.

1.4.3.2 Να ελέγχουν ότι οι διαδικασίες για το χειρισμό και τη συντήρηση των αναφερομένων στο 1.4.3.1.1 εδάφιο σωστικών μέσων και διατάξεων έχουν πλήρως κατανοηθεί από το επιφορτισμένο μ' αυτά τα καθήκοντα προσωπικό.

2. Οι Λιμενικές Αρχές προς τις οποίες κοινοποιείται η παρούσα :

2.1 Να μεριμνήσουν για την επίδοσή της στους πλοίαρχους των Ε/Γ πλοίων τα οποία έχουν ως αφετηρία το λιμάνι τους για εφορολογιακούς ή περιηγητικούς πλόες και διαθέτουν σωσίβιας λέμβους. Εξυπακούεται ότι η ανωτέρω ενέργεια θα γίνεται και στις περιπτώσεις πλοίων που μελλοντικά θα αρχίσουν την εκτέλεση πλόων με αφετηρία την περιοχή αρμοδιότητάς τους.

2.2 Να την μελετήσουν για εφαρμογή κατά τις επιθεωρήσεις των πλοίων σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

2.3 Να την εντάξουν στο φάκελλο Γ ΤΟΜΕΑ, Τμήμα ΝΤΛ επιθεωρήσεων, Πίνακας V, με α.α 24, της αριθ. 1421 ΑΣΠ/91/97/21-3-97 εγκυκλίου ΥΕΝ/ΔΕΕΠ.

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ

Αρχ/ρχος ΔΣ ΔΟΥΜΑΝΗΣ Δ.

I. ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΓΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

1. Πλοίαρχοι των Ε/Γ πλοίων  
(μέσω των αφετηρίων Λιμενικών Αρχών)
2. Πρ. Δ/Χ - Κ. Δ/Χ - Δ/Χ - Υ/Χ

II. ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΓΙΑ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

1. Ε.Ε. ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ.
2. Ε.Ε. Ε/Γ ΠΛΟΙΩΝ.
3. ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ε.Ν.
4. ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΝΑΥΤΩΝ Ε.Ν.

III. ΕΣΩΤ. ΔΙΑΝΟΜΗ

1. ΥΕΝ / Γραφ. κ.Υ.Ε.Ν (υ.τ.α)
2. ΥΕΝ / Γραφ. κ. Γ.Γ. (υ.τ.α)
3. ΥΕΝ / Γραφ. κ. ΑΔΣ. (υ.τ.α)
4. ΥΕΝ / Γραφ. κ. Β' ΥΔΣ. (υ.τ.α)
5. ΥΕΝ / ΔΑΝ.
6. ΥΕΝ / ΔΕΚΝ.
7. ΥΕΝ / ΔΝΕΡ.
8. ΥΕΝ / ΤΥΔΗΣ
9. ΥΕΝ / ΔΕΕΠ / Γρ. κ. Δ/ντού.
10. ΥΕΝ / ΔΕΕΠ / Γρ. κ. Υ/Δ.
11. ΥΕΝ / ΔΕΕΠ / ΤΟΜΕΙΣ - ΤΜΗΜΑΤΑ.

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ



ΠΑΡΑΒΑ Ζαχαρούλα  
Επικελευστής Α.Σ.