

HƯỚNG DẪN QUY TRÌNH BUỒNG LÁI

PHẦN VI

Chương 4. Nhiệm vụ của sỹ quan trực ca (OOW)

4. Nhiệm vụ của sỹ quan trực ca

4.1 Tổng quan

OOW là đại diện của Thuyền trưởng và chịu trách nhiệm về an toàn hành hải của tàu, tuân thủ đầy đủ các quy định quốc tế.

Sự có mặt của Thuyền trưởng trên buồng lái không làm giảm trách nhiệm của OOW đối với an toàn hành hải của con tàu.

Quyết định của Thuyền trưởng chịu trách nhiệm về ca trực phải được thông báo rõ ràng cho OOW và các thành viên khác của tổ buồng lái và phải được họ hiểu đầy đủ.

OOW phải tuân thủ các yêu cầu của SMS và lệnh thường trực của Thuyền trưởng, cũng như các lệnh ban ngày và ban đêm. Việc tuân thủ như vậy sẽ đảm bảo rằng tổ buồng lái sẽ tuân theo các quy trình đã thống nhất nhằm tăng cường an toàn và giảm thiểu các rủi ro khi thực hiện và giám sát kế hoạch hành trình.

Nhiệm vụ chính của OOW là duy trì một ca trực hàng hải an toàn trên biển hoặc khi tàu đang neo. Điều này sẽ bao gồm:

- Tuân thủ các yêu cầu và chính sách hành hải của công ty;
- Bàn giao ca trực hiệu quả;
- Quản lý tổ buồng lái;
- Duy trì việc cảnh giới thích hợp;
- Quen thuộc với cách bố trí và thiết bị trên buồng lái;
- Quen thuộc và thực hiện đầy đủ các quy trình trên buồng lái;
- Duy trì tốt việc nhận thức tình huống;
- Theo dõi và giám sát tổng thể con tàu;
- Thực hiện kế hoạch hành trình;
- Hành hải và điều khiển con tàu;
- Tránh va chạm phù hợp với COLREGS;
- Trực canh Hệ thống cấp cứu và An toàn Hàng hải Toàn cầu (GMDSS);
- Tuân thủ các quy định về bảo vệ môi trường;
- Giám sát hoạt động của các thiết bị hàng hải;
- Ghi lại các hoạt động trên buồng lái;
- Quản lý các tình huống khẩn cấp; và
- Nhận thức an ninh.

4.2 Bàn giao hiệu quả ca trực

Cần phải thực hiện việc bàn giao hiệu quả ca trực để đảm bảo rằng tất cả các thông tin quan trọng đều được trao đổi giữa các thành viên của tổ buồng lái giao ca và nhận ca (xem danh sách kiểm tra C2.16).

Với tư cách là người đại diện của Thuyền trưởng, OOW có trách nhiệm phải hài lòng rằng:

- OOW tiếp nhận ca là thích hợp với nhiệm vụ (xem phần 2.2.9 và 2.2.11) và rằng trong thời gian tối trời, họ đã có đủ thời gian để điều chỉnh mắt theo môi trường ban đêm; và
- Sĩ quan nhận ca đã kiểm tra vị trí và tình trạng của tàu.

Trong bất kỳ quá trình bàn giao ca trực nào, các thông tin sau cần được trao đổi và kiểm tra:

- Vị trí hiện tại của tàu và mức độ gần với các mối nguy hiểm hàng hải;
- Đường đi dự kiến (gồm bất kỳ sửa đổi nào đối với kế hoạch hành trình), hướng và tốc độ, và các trạng thái điều khiển máy móc một cách thích hợp;
- Tình trạng của máy móc, đặc biệt quan tâm đến các khiếm khuyết có thể ảnh hưởng đến khả năng điều động của tàu;
- Chế độ lái và tình trạng của thiết bị, đặc biệt quan tâm đến các khiếm khuyết có thể ảnh hưởng đến khả năng điều động của tàu;
- Điều kiện hoạt động và tình trạng báo động của tất cả các thiết bị hàng hải và an toàn đang được sử dụng hoặc có khả năng được sử dụng trong suốt thời gian ca trực;
- Sai số la bàn từ bao gồm độ lệch địa từ và sai số mới nhất;
- Tình hình giao thông bao gồm các yêu cầu báo cáo tàu đã hoàn thành hoặc đến hạn;
- Điều kiện thời tiết, hàng hải và các nguy hiểm khác có thể gặp phải trong quá trình trực ca có tham chiếu đến thông tin an toàn hàng hải (MSI) nhận được;
- Tình trạng ổn định hiện tại bao gồm tình trạng về mớn nước, góc nghiêng / lệch và độ chúi;
- Bất kỳ tác động nào ở vùng nước nông, bao gồm cả squat;
- Công việc đang diễn ra xung quanh tàu có thể ảnh hưởng đến hàng hải, ví dụ: thủy thủ làm việc trên boong, bảo dưỡng buồng máy và các hoạt động hàng hóa, nước dẫn tàu hoặc vệ sinh các két;
- Các biện pháp phòng ngừa an toàn cho các hoạt động này, bao gồm cả hiệu lực của giấy phép làm việc; và
- Bất kỳ chỉ thị đặc biệt nào, nhất là các sửa đổi đối với các lệnh cho buồng lái.

Việc bàn giao ca trực cần được hoãn lại cho đến sau khi hoàn thành bất kỳ hành động nào bắt đầu xảy ra vào trước khi bàn giao ca trực.

4.3 Quản lý ca trực trên buồng lái

OOW phụ trách tổ buồng lái phù hợp với SMS và các lệnh thường trực của Thuyền trưởng cho đến khi hết trách nhiệm trực ca một cách hợp thức. Trách nhiệm này được mở rộng tới việc đảm

bảo rằng việc định biên cho ca trực luôn được giữ ở mức an toàn trong các hoàn cảnh và điều kiện hiện có (xem chương 2 và danh sách kiểm tra C2.2).

OOW phải luôn có mặt để trực ca trên buồng lái khi tàu đang hành trình ở trên biển hoặc đang neo.

Tất cả các thành viên của tổ buồng lái bao gồm cả những người cảnh giới và bất kỳ thủy thủ lái nào đều phải thích hợp để làm nhiệm vụ (fit for duty - xem phần 2.2.9 và 2.2.11).

4.4 Duy trì việc cảnh giới thích hợp

Duy trì việc cảnh giới hiệu quả là điều quan trọng để hành hải an toàn cho con tàu. OOW phải đảm bảo luôn duy trì việc cảnh giới thích hợp bằng thị giác và thính giác cũng như bằng tất cả các phương tiện sẵn có khác. Không có hoạt động hoặc nhiệm vụ nào khác được phép can thiệp vào việc cảnh giới này. Không được coi một người đang lái tàu là người cảnh giới, ngoại trừ trên những tàu nhỏ có tầm nhìn bao quát được tất cả các hướng từ vị trí lái mà không bị cản trở.

OOW, được hỗ trợ bởi các thành viên khác của tổ buồng lái, cần:

- Đánh giá đầy đủ về rủi ro va chạm với các tàu khác;
- Nhận biết được các nguy hiểm hàng hải, ví dụ: xác tàu đắm, vật thể trôi nổi, băng và các nguy hiểm không được ghi trên hải đồ;
- Xác định rủi ro bị mắc cạn;
- Phát hiện ra và phản ứng một cách thích hợp với bất kỳ thay đổi đáng kể nào về thời tiết, tầm nhìn hoặc trạng thái biển;
- Nhận biết (identify) được các phương tiện bảo đảm hàng hải, gồm các phao và đèn;
- Ứng phó với người, tàu hoặc máy bay gặp nạn; và
- Nhận biết được các mối đe dọa đối với an ninh, đặc biệt là ở những khu vực có nguy cơ xảy ra cướp biển hoặc trộm cắp có vũ trang.

Trên các tàu có buồng lái kín toàn phần, thiết bị thu âm thanh phải được hoạt động liên tục và được điều chỉnh chính xác để đảm bảo rằng thiết bị này hoạt động hiệu quả. SMS, lệnh thường trực của thuyền trưởng và các quy trình trên tàu cần chỉ ra nhu cầu phải duy trì được nhận thức tình huống, nhất là khi mà đặc điểm riêng của buồng lái của tàu có thể cách ly tổ buồng lái với môi trường bên ngoài.

Các thiết bị hỗ trợ dẫn đường điện tử bao gồm ECDIS, radar, tự động đồ giải radar (ARPA) và AIS không thay thế cho việc duy trì việc cảnh giới thích hợp. Các công cụ hỗ trợ và việc cảnh giới phải được sử dụng kết hợp để đánh giá được đầy đủ tình huống.

4.4.1 Kiểm soát khả năng nhìn vào ban đêm

Vào những giờ tối trời, điều quan trọng là tổ buồng lái phải có đủ khả năng nhìn trong ban đêm để duy trì việc cảnh giới thích hợp và môi trường phải hỗ trợ cho điều này. Các quy trình trên tàu phải giúp những người mới nhận ca có đủ thời gian để điều chỉnh mắt theo điều kiện ánh sáng xung quanh trước khi tiếp quản ca trực.

Việc chiếu sáng được dùng trong buồng lái và các khu vực lân cận phải có cường độ thấp và có màu đỏ. Ánh sáng từ thiết bị trong buồng lái có thể làm giảm khả năng nhìn trong ban đêm và cần được điều chỉnh bằng cách sử dụng các thiết lập hiển thị thích hợp. Việc sử dụng rèm cản sáng sẽ giúp kiểm soát cường độ ánh sáng khi không thể loại trừ được nó.

Việc sử dụng đèn chiếu sáng mặt boong trong những giờ trời tối cần được xem xét cẩn thận để tránh ảnh hưởng xấu đến khả năng nhìn ban đêm, ngay cả khi ánh sáng này chỉ ảnh hưởng đến một cung hạn chế của đường chân trời.

Cửa sổ khu vực sinh hoạt hướng ra bên ngoài phải có rèm che ánh sáng thích hợp hoặc cửa sập che bên ngoài (deadlight) cần được đóng vào những giờ tối trời, cùng với tất cả các cửa ra vào bên ngoài của khu vực buồng ở, để tránh ảnh hưởng xấu đến khả năng nhìn ban đêm.

Cần lưu ý rằng ngay cả việc tiếp xúc với ánh sáng chói trong một giây lát cũng có thể tạm thời làm suy giảm khả năng nhìn ban đêm và trong khoảng thời gian điều chỉnh sau đó, khả năng duy trì ca trực hiệu quả sẽ bị ảnh hưởng. Cần xem xét lắp các công tắc tắt đèn vào cửa dẫn vào buồng lái để các nguồn sáng lân cận tạm thời bị ngắt khi cửa được mở ra.

4.4.2 Chỉ một người cảnh giới

Theo Bộ luật STCW, trong một số trường hợp nhất định, OOW có thể là người cảnh giới duy nhất vào ban ngày khi Thuyền trưởng quyết định rằng việc này là an toàn.

Khi đưa ra quyết định này, Thuyền trưởng cần xem xét một số yếu tố, gồm:

- Các điều kiện thời tiết;
- Tầm nhìn xa;
- Mật độ giao thông;
- Việc ở gần các nguy hiểm hàng hải;
- Những chú ý cần có khi hành hải ở trong hoặc gần sơ đồ phân cách giao thông (TSS); và
- Các khiếm khuyết ảnh hưởng đến các thiết bị hành hải, thiết bị đẩy hoặc hệ thống lái.

Thuyền trưởng cũng cần được hài lòng rằng:

- OOW thích hợp với nhiệm vụ (xem phần 2.2.9 và 2.2.11);
- Khả năng vận hành tàu an toàn của OOW không bị ảnh hưởng bởi khối lượng công việc dự kiến sẽ phải làm;
- OOW biết ai là người sẽ cung cấp sự hỗ trợ dự phòng, trong trường hợp nào cần gọi hỗ trợ và cách để gọi hỗ trợ được nhanh chóng; và
- Người hỗ trợ nhận thức được thời gian phản hồi cần có và bất kỳ hạn chế nào trong việc di chuyển của họ, đồng thời họ có thể nghe và phản hồi các báo động hoặc cuộc gọi liên lạc từ buồng lái.

OOW không nên là người cảnh giới duy nhất trong những giờ trời tối.

4.5 Hệ thống báo động trực ca hàng hải trên buồng lái (BNWAS)

BNWAS phải hoạt động bất cứ khi nào tàu ở trên biển, kể cả khi hệ thống kiểm soát hướng đi hoặc đường đi của con tàu (autopilot và autotrack) được sử dụng. OOW phải đảm bảo rằng BNWAS đang hoạt động và được thiết lập đúng, phù hợp với SMS và lệnh thường trực của Thuyền trưởng (xem phần 5.6).

Hoạt động của BNWAS nên nằm trong danh sách kiểm tra cho lúc tàu khởi hành và nếu có một chìa khóa, thì phải do Thuyền trưởng giữ khi nó được bật.

4.6 Gọi Thuyền trưởng

Nếu có bất kỳ nghi ngờ nào về sự an toàn của con tàu hoặc bất cứ khi nào có sự không chắc chắn thì OOW phải gọi ngay cho Thuyền trưởng. Các tình huống chuẩn cần gọi Thuyền trưởng được liệt kê trong danh sách kiểm tra C2.17.

Sự hiện diện của Thuyền trưởng trên buồng lái không làm giảm trách nhiệm của OOW đối với ca trực, trừ khi Thuyền trưởng giành quyền điều khiển một cách rõ ràng. Bất kỳ sự chuyển giao trách nhiệm nào cũng phải được hiểu và được thông báo đầy đủ. OOW cần ở lại buồng lái, tiếp tục quản lý tổ buồng lái và hỗ trợ Thuyền trưởng, trừ khi có chỉ thị khác đi.

Cần gọi Thuyền trưởng ngay lập tức nếu OOW có bất kỳ nghi ngờ nào về sự an toàn của con tàu hoặc về cách giải quyết tình huống một cách hiệu quả.