

GYAKORI KÉRDÉSEK A BIZTONSÁGOT ILLETŐEN

Mi az a "biztonsági gyakorlat"?

A biztonsági gyakorlat kötelező fedélzeti gyakorlat, amelynek az a célja, hogy valamennyi vendég és a személyzet minden tagja megtanulja, melyik szinten, hol kell gyülekeznie abban a valószínűtlen esetben, ha vészhelyzet állna elő. A gyakorlat folyamán a biztonsággal kapcsolatos egyéb információkat is megosztanak az utasokkal (pl. megmutatják, hogyan kell fölvenni a mentőmellényt).

Mikor kerül sor az utasok részére szervezett biztonsági gyakorlatra?

A „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi (SOLAS) egyezmény irányelvei előírják, hogy a biztonsági gyakorlatra a hajó indulási kikötőből való kifutását követő 24 órán belül sort kell keríteni. Flottánk hajóin az indulás napján 30-60 perccel a hajó kifutása előtt, avagy beszálláskor kell megtartani a vendégek részére szervezett biztonsági gyakorlatot.

Milyen nyelveken tartják a biztonsági gyakorlatot?

A vendégek részére szervezett biztonsági gyakorlaton a hivatalos kommunikáció angol nyelven vagy a hajó hivatalos nyelvén folyik. Abban az esetben, ha valamely hajónk fedélzetén sok olyan vendég tartózkodik, aki nem beszél angolul, más fontos világnyelveken is elhangzanak a közlemények. Bizonyos útvonalakon az indulási ország nyelvén, majd angolul és további világnyelveken hangzanak el a közlemények.

Viselniük kell-e az utasoknak a mentőmellényt, amikor részt vesznek a biztonsági gyakorlaton?

A vendégeknek nem kell mentőmellényt hozniuk magukkal a biztonsági gyakorlatra. Abban a valószínűtlen esetben, ha vészhelyzet áll elő, és vendégeink meghallják a vészjelzést, útmutatóink nyomán egyenesen az evakuációs gyülekező pontra kell menniük. Ez csökkenti a tumultus kialakulásának esélyét, valamint rövidíti a biztonsági állomásokra való eljutás idejét, hiszen vendégeinknek nem kell visszamenniük a szobájukba, hogy magukhoz vegyék a mentőmellényt, ha éppenséggel a fedélzet más pontján tartózkodnak. Legénységünk tagjai a biztonsági állomásokon ellátják vendégeinket mentőmellényekkel. Abban a kevésbé valószínű esetben, ha vészhelyzet állna elő, az egyik legfontosabb dolog az lenne, hogy számot tudjunk adni a fedélzeten tartózkodó összes személyről, és az általunk alkalmazott eljárás megkönnyíti a vendégeink holléte felől való tájékozódást.

Miért nem viselik a vendégek a mentőmellényt a biztonsági gyakorlaton?

A vendégeknek nem kell mentőmellényt hozniuk magukkal a biztonsági gyakorlatra. Abban a valószínűtlen esetben, ha vészhelyzet áll elő, és vendégeink meghallják a vészjelzést, útmutatóink nyomán egyenesen az evakuációs gyülekező pontra kell menniük. Ez csökkenti a tumultus kialakulásának esélyét, valamint rövidíti a biztonsági állomásokra való eljutás idejét, hiszen vendégeinknek nem kell visszamenniük a szobájukba, hogy magukhoz vegyék a mentőmellényt, ha éppenséggel a fedélzet más pontján tartózkodnak. Legénységünk tagjai a biztonsági állomásokon ellátják vendégeinket mentőmellényekkel. Abban a kevésbé valószínű esetben, ha vészhelyzet állna elő, az egyik legfontosabb dolog az lenne, hogy számot tudjunk adni a fedélzeten tartózkodó összes személyről, és az általunk alkalmazott eljárás megkönnyíti a vendégeink holléte felől való tájékozódást.

Milyen képzést kap a hajó legénysége, hogy fölkészüljön a biztonsági gyakorlatra és a vészhelyzetekre?

A hajónkon dolgozó valamennyi tiszt speciális képzésen vesz részt és legénységünk minden tagjának is kötelező jelleggel részt kell vennie olyan kiképzésen, ahol fölkészítik őt arra, hogy gyorsan és hatékonyan tudjon reagálni abban a nem valószínűtlen esetben, ha vészhelyzet állna elő. Heti, havi, negyedéves és éves gyakorlatot is tartunk valamennyi hajónkon, hogy jól tudjunk reagálni a különféle lehetséges helyzetekre. Ezen kívül minden óceánjárónk fejlett tűzjelző és tűzoltó berendezésekkel van felszerelve, és minden hajó fedélzetén tartózkodnak olyan magasan képzett legénységi tagok, akik hatékonyan tudják kezelni ezeket a berendezéseket.

Mi módon biztosítják a biztonsági gyakorlatot a hajóúthoz a köztes kikötőkben csatlakozó vendégek számára? Mi módon biztosítják, hogy azok a vendégek, akik nem az indulási kikötőben szállnak fel a hajóra, fölkészüljenek egy esetleges vészhelyzetre?

Azok a vendégek, akik nem az indulási kikötőben szállnak fel a hajóra, kapnak egy „Később csatlakozó vendégek” című levelet az indulási kikötőből való kifutást megelőzően. Ezen kívül élőszóban is kapnak biztonsági eligazítást még azelőtt, hogy a hajó kifutna abból a kikötőből, ahol beszálltak. Nagyobb (a vendégek összlétszámának legalább 1 %-át kitevő) csoportok számára biztonsági gyakorlatot szervezünk és tartunk. A levélben és az élőszavas eligazítás során (minimum) az alábbiakról szó esik angol, illetve egyéb világnyelveken: • Világos instrukciók arra nézve, mit kell tenni vészhelyzet esetén • A vendég gyülekező pontjának megadása • Mik a legfontosabb teendők vészhelyzet esetén • Információ arról, hogyan kell felvenni egy mentőmellényt

Milyen sorakozót tartanak a gyermek-/ifjúsági programban részt vevő gyermekek számára?

Az Ifjúsági Evakuációs Program keretében a gyermekeket a megjelölt fedélzetre viszik, ahol átadják őket a szüleiknek/a velük tartózkodó felnőttnek. Az általános biztonsági gyakorlaton ezt is közlik a vendégekkel.

A biztonsági gyakorlaton mi a szokásos eljárás a fogyatékkal élő utasok esetében?

A sorakozó folyamán foszforeszkáló mellényt viselő képzett légénységi tagok állnak majd a hajó számos pontján, hogy segítséget tudjanak nyújtani a fogyatékkal élőknek. Rajtuk kívül speciálisan kiképzett légénységi csapatok állnak készenlétben és segítenek a fogyatékkal élő vendégeknek. Továbbá, arra az esetre, ha utasok bármilyen oknál fogva nem jelennének meg a kijelölt gyülekezőpontjukon, a hajós vészforgatókönyv előírja, hogy a légénységnek ellenőriznie kell minden kabint és minden fedélzeti helyiséget, s meg kell győződnie arról, hogy a vendégek eljutottak gyülekezőpontjukra, illetve gondoskodniuk kell arról, hogy ha valakinek segítségre van szüksége, az megkapja azt.

Mi történik akkor, ha nem érhető el a gyűjtőállomásom? Vannak pót-gyűjtőállomások a fedélzeten?

Minden hajón vannak helyettes- vagy pót-gyűjtőállomások, és a légénység minden tagja minden helyiségben részesült biztonsági kiképzésben.

ELEKTROMOSSÁG

Mi történik, ha a hajón elmege az áram?

Arra az esetre, ha elromlana vagy leállna a fő áramforrás, van vészforgatókönyvünk és azonnal üzembe helyeznénk a pótgenerátorokat. A pótgenerátorok jellemzően a felsőbb szinteken kaptak helyet, saját üzemanyagkészlettel működnek és teljesen függetlenek. A pótgenerátorok biztosítani tudják a kimaradt világítást, működtetni tudják a lifteket, sőt szükség esetén a motorok újraindításához szükséges áramot is biztosítani tudják. A kommunikációs csatornák – rádió, telefax, e-mail – áramellátásáról is gondoskodnak, így a hajó kapcsolatot tarthat fenn a parttal.

MENTŐCSÓNÁK

A hajón elhelyezett mentőcsónakok száma elegendő ahhoz, hogy valamennyi vendégét és teljes légénységét elbírja akkor is, ha a hajó telt házzal közlekedik?

Igen. Telt ház esetén mindösszesen a legnagyobb hajókon 8.460 személy lenne a fedélzeten (ebből 6.360 fő vendég). Minden vendéget besoroltak valamelyik mentőcsónakba, és minden mentőcsónakban helyet kapott 12 légénységi tag is, akik közreműködnek a csónak vízrebocsátásában, illetve segítenek a vendégeknek. Minden 12 fős légénységi egységben van egy mentőcsónak-parancsnok és egy parancsnok-helyettes, akiknek a kiképzése nemzetközi szabályzat (SCTW) előírásai szerint történik.

Hány mentőcsónak van a hajókon?

A mentőcsónakok száma hajóosztálytól/-mérettől függően változik. Valamennyi óceánjárónkon elég mentőjármű van a fedélzeten tartózkodó összes személy részére, és amint azt a rendszabályok előírják, tartalék gyanánt extra kapacitás is rendelkezésre áll.

Milyen gyakran tesztelik a mentőcsónakokat, hogy meggyőződjenek hibátlan funkcionálásukról?

A hajón található mentőcsónakokat havonta egy alkalommal tesztelik. Ez gyakoribb, mint ami követelményként le van fektetve, mely is háromhavonként ír elő egy tesztet. A teszt során a mentőcsónakokat leengedik a vízbe és eltávolítják a hajótól.

SZABÁLYOZÁS

Ki szabályozza a tengerhajózás ágazatát? Vannak-e kötelező érvényű szabályok a tengerhajózásra nézve?

A tengerhajózás szigorú szabályok szerint működő iparág, és vendégeink, illetve legénységünk biztonsága mindenkor elsődleges szempont.

- Minden tengerjáró hajót a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet szigorú követelményeivel összhangban építettek és üzemeltetnek. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) az ENSZ ügynöksége, amely az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi (SOLAS) egyezményben törvénybe iktatott megállapodások, rendszabályok és határozatok adoptálásával globális normákat foganatosít a tengerjáró hajók működtetése és biztonsága érdekében.
- A biztonsággal összefüggő rendszabályok és követelmények nagyon szigorúak – és mi gyakran az előírásoknál is lényegesen szigorúbb normákat léptetünk életbe, például mechanikai, navigációs és biztonsági pótrendelkezéseket is alkalmazunk, hogy duplán bebiztosítsuk magukat.
- Hajóink legénysége mindenre kiterjedő, komoly kiképzésen, tréningeken és különböző szimulációs gyakorlatokon, köztük evakuációs gyakorlatokon vesz részt, hogy fölkészüljön a vészhelyzetre, amelynek ugyanakkor nagyon kicsi az előfordulási esélye.
- Óceánjáróink, függetlenül attól, hogy a világnak épp mely pontján hajóznak, eleget tesznek az Egyesült Államok óceánjáró hajókra vonatkozó biztonsági szabályzatában foglalt előírásoknak (CVSSA), beleértve azokat a követelményeket is, amelyek megszabják a védőkorlát magasságát, a fedélzetre lépés ellenőrzésének módját, a zárt láncú televíziózást, az orvosi ellátottságot és készültséget, a bűntények jelentését, valamint a legénység képzését. Saját előírásaink általában még szigorúbbak, mint a CVSSA-ban lefektetettek. Szorosan együttműködünk a szabályozó hatóságokkal, hogy tökéletesítsük a biztonsági szabályokat, és rendszeresen részt veszünk egyeztetéseken, hogy tájékoztassuk a törvényhozókat a mindenkori gyakorlatról és tapasztalatainkkal hozzájáruljunk az érvényes rendszabályok és sztenderdek finomításához.
- A „zászlós” országok hatóságai és a tengeri biztonságot szabályozó egyéb testületek, például az Egyesült Államok Parti Őrsége és a hajóink által érintett országok hasonló szervezetei ugyancsak rendszeresen átvizsgálják óceánjáróinkat. Ezen vizsgálatok a mentőalkalmatlanságokra, biztonságra és környezetvédelemmel összefüggő problémákra fókuszálnak, és a vizsgálatot végző tisztnek hatalmukban áll megakadályozni hajóink kifutását, ha úgy találják, hogy nem teszünk eleget a követelményeknek. Ezekon az inspekciókon kívül belső és külső (független) szakértői revíziók folyamatosan működő rendszere segít bennünket abban, hogy éberek maradjunk, biztonságosan üzemeltessük hajóinkat és hatékony rendszereket tartunk fenn.

KAPITÁNYOK

Hogyan nevezik ki a kapitányokat? Mielőtt kapitánnyá neveznék ki őket, végig kell járniuk a társaságnál a ranglétrát?

Kapitányainkat általában flottánk legénységéből választjuk és nevezzük ki. Rendelkezniük kell („Master” szintű, korlátlan tonnasúlyú hajó vezetésére jogosító) tengeri hajóvezetői jogosítvánnyal, és kapitányaink többsége kb. 15 éves tapasztalattal a háta mögött kapja meg kinevezését. Ezenkívül tisztí pályafutásuk folyamán előírás szerint számos különböző tengerészeti tanfolyamot kötelesek elvégezni, képzéseken kell részt venniük és vizsgákat kell letenniük. Minden kapitányunk Master szintű – Korlátlan hajóvezetői jogosítvánnyal rendelkezik. Hajóinkon megköveteljük, hogy a hajókapitány és a legénységi kapitány Master szintű – Korlátlan hajóvezetői jogosítvánnyal rendelkezzen. Mindig van néhány tisztünk, aki eleget tesz az összes követelménynek és gyakorlatilag készen áll a hajókapitányi kinevezésre, de legénységi kapitányként kell dolgozniuk mindaddig, amíg egy hajókapitányi poszt meg nem üresedik. A hajókapitányi kinevezéshez vezető „létra” utolsó foka egy interjú parti vezetőinkkel. Jelenlegi hajókapitányaink átlagosan 25 éves tengerhajózási tapasztalattal rendelkeznek.

Hány kapitány van egy hajón? Vannak hajók, ahol egynél több kapitány van?

Minden hajónak két dedikált hajókapitánya van. A kapitányok felváltva ügyelnek a kormány mellett. Ha előfordulna olyan eset, hogy a hajókapitányt elhívják a hajóról, akkor a feladathoz szükséges minden képesítéssel és jogosultsággal rendelkező legénységi kapitány venné át a helyét és járna el hajókapitányként. Továbbá, mindig van néhány tisztünk, aki eleget tesz az összes követelménynek és gyakorlatilag készen áll a hajókapitányi kinevezésre, de legénységi kapitányként dolgozik mindaddig, amíg egy hajókapitányi poszt meg nem üresedik.

Milyen típusú jogosítványokkal rendelkeznek a társaság hajókapitányai? Milyen képesítés szükséges ahhoz, hogy valaki hajókapitány legyen?

Tisztjeink többsége valamilyen akkreditált intézményben szerez képesítést, pl. a Tengerészeti Akadémián vagy Egyetemen, a képzés időtartama rendszerint 4-5 év. Ez az időszak részben osztálytermi oktatásból, részben a tengeren eltöltött időből áll. A tisztok jogosítványát a hazájuk bocsátja ki, és minden országnak megvannak a maga sajátos követelményei és vizsgái, azonban a jogosítványoknak meg kell felelniük az STCV néven ismert nemzetközi (képzésre, tanúsítványra és felügyeletre vonatkozó) sztenderdeknek. A jogosítványok megszerzése mellett minden tisztnek érvényesítenie kell a jogosítványt abban a zászlós országban, ahol a hajóját regisztrálták. Az érvényesítés azt jelenti, hogy a tiszt nemzeti jogosítványa elfogadható a zászlós állam számára és eleget tesz az STCV sztenderdeknek. A kötelező képzésen kívül mi elküldjük tisztjeinket a társaságunk által szervezett kötelező képzésre is. Például a következő kurzusokra: navigáció a kapitányi hídon; navigációs szimulátor használata; navigációs rendszer használata; eszközhasználati kurzus. Rendszerint 2-3 szint elvégzése után szerezhető meg a Master – Korlátlan (a „korlátlan” azt jelenti: „bármilyen méretű lehet a hajó) jogosítvány. A jogosítvány szintjének emeléséhez egyes országok különböző időtartamú tartózkodást írnak elő meghatározott méretű hajókon. Bizonyos országok formális vizsgát is előírhatnak minden szinten.

A hajókapitány szava megfellebbezhetetlen a fedélzeten?

A hajó a kapitányra van bízva, azonban nálunk ún. hídmenedzsment működik, ami kifejezetten ösztönzi a hajóhídon dolgozó legénységet arra, hogy kérdezzen a kapitánytól, sőt szükség esetén megkérdőjelezze a döntését.