

DRŽANJE STRAŽE NA BRODU - I polugodište

1. BRIDGE TEAM MANAGEMENT - BTM
2. OBVEZE BRODARA (KOMPANIJE)
3. OBVEZE ZAPOVJEDNIKA BRODA
4. RADNO VRIJEME I VRIJEME ODMORA
5. ORGANIZACIJA NA ZAPOVJEDNIČKOM MOSTU
6. ODGOVORNOST I DUŽNOSTI
7. ORGANIZACIJA STRAŽE NA ZAPOVJEDNIČKOM MOSTU
8. PRIMOPREDAJA STRAŽE
9. DRŽANJE STRAŽE
10. BRODSKA SLUŽBA RADIO STRAŽE NA MORU - RADIO WATCH AT SEA
11. MEĐUNARODNA FONETSKA TABLICA ZA SRICANJE SLOVA I BROJEVA
12. SUSTAV ALARMA ZA NAVIGACIJSKU STRAŽU NA MOSTU (BNWAS)
13. DRŽANJE STRAŽE NA SIDRU (SIDRIŠTU)
14. DRŽANJE BRODSKE STRAŽE U LUCI
15. DRŽANJE STRAŽE PRILIKOM REMONTA BRODA U BRODOGRADILIŠTU
16. PELJAR
17. PELJARENJE
18. STANDARDNE NAREDBE ZA UPRAVLJANJE BRODSKIM STROJEM

1. BRIDGE TEAM MANAGEMENT - BTM

BTM se definira kao interakcija između članova tima (posade) na zapovjedničkom mostu, koji ispunjavaju određene dužnosti. BTM se fokusira na korištenje i koordinaciju svih resursa koji su dostupni zapovjedniku na komandnom mostu, kako bi se postigao optimum sigurnosti i efikasnosti.

BTM uključuje:

- planiranje, koje se kombinira sa svim aspektima sigurnosti
- predviđanje mogućih scenarija, koji mogu dovesti do nesreće
- efikasnu komunikaciju i interakciju svih članova tima na mostu
- uključuje pun angažman peljara (pilot), ako je na mostu

Efikasnost BTM ovisi o timskom radu u kojem je Zapovjednik broda - tim lider.

Važniji čimbenici koji utječu na uspješnost funkcioniranja BTM su:

- navigacijsko-tehničko obrazovanje tima
- iskustvo u plovidbi
- upravljanje ljudskim potencijalima
- komunikacijske vještine
- motiviranost (lidera i tima)

Važnu ulogu ima izvježbanost časnika (tima), odnosno dobro predznanje sa raznih treninga, vježbi i simulatora. BTM mora uzeti u obzir i trenutno stanje, odnosno stalne evaluacije situacija.

Pravilna procjena situacije i stanja BTM tima na nekom brodu, ovisi o:

- komunikaciji tima na različitim jezicima
- kulturološkoj pozadini sudionika tima
- atmosferi u timu
- postupcima i procedurama, koje se obavljaju na brodu
- zamoru posade/članova tima
- klimatskim i drugim uvjetima rada

Svi članovi tima moraju znati što se od njih očekuje tijekom operativnog vođenja navigacije.

Važna je uigranost tima, te pouzdan sustav provjeravanja i utvrđivanja relevantnih informacija, na osnovu čega se donose bitne odluke.

Od svakog BTM se traži maksimalna usredotočenost, mentalna i tjelesna sprema, te trezvenost u svakom prilici i pogledu.

Navigacijska straža se često percipira kao nisko zahtjevna dužnost u kojoj se samo prati i održava postojeća situacija, ali to se može dramatično promjeniti ovisno o okolnostima i situaciji koja može nastupiti.

Takva situacija može zahtijevati maksimalnu usredotočenost časnika, te brzo i ispravno donošenje odluka na temelju jasnih i provjerenih informacija.

Efikasan BTM tim je onaj u kojem postoji individualna svijest pojedinca o opasnostima koje mogu nastupiti, bez obzira na položaj ili čin tog pojedinca, na brodu.



2. OBVEZE BRODARA (KOMPANIJE)

U cilju osiguranja pravilnog i sigurnog obavljanja poslova i održavanja brodske straže, kompanija odnosno brodar je dužan:

- ukrcati na brod stručno i zdravstveno sposobnu posadu, čiji broj i ustroj mora biti u skladu s posebnim propisima vodeći računa o organizaciji radnog vremena, kako bi se osigurao dostatan odmor i spriječio umor članova posade
- za svaki brod, posebno odrediti obveze svakog člana posade, koji obavlja ili nadzire poslove u svezi sa sigurnošću plovidbe i zaštitom okoliša
- odrediti jednu ili više osoba na kopnu, osiguravajući joj potrebna sredstva i ovlasti, koja će biti posrednik između posade na brodu kompanije, odnosno brodara i koja će za svaki brod, nadzirati provođenje propisanih mjera sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša, a po potrebi pružati odgovarajuću stručnu i drugu pomoć
- ustrojiti sustav sigurnog upravljanja brodom, davanjem pisanih uputa sadržanih u Poslovniku sustava sigurnog upravljanja brodom i zaštite okoliša (SUS)
- dati uputstva u svezi s postupanjem na zapovjedničkom mostu, te osigurati primjenu obrazaca za provjeru (checklista), koji su prilagođeni svakom pojedinom brodu
- osigurati da je svaki pomorac koji je ukrcan na brod, upoznat sa svojim dužnostima, kao i svim karakteristikama broda, opreme i uređaja, te upoznat sa postupcima relevantnim za njegove redovne dužnosti, kao i za dužnosti u izvanrednim situacijama
- osigurati da posada može učinkovito koordinirati svoje aktivnosti u izvanrednim situacijama i u obavljanju dužnosti vezanih za sigurnost, sigurnosnu zaštitu i spriječavanje onečišćenja mora i morskog okoliša
- dati uputstva Zapovjedniku broda glede zlouporabe opojnih droga, alkoholnih pića ...
- osigurati pravilno vođenje i dostupnost svih podataka i informacija o pomorcima, koji su ukrcanim na brodovima kompanije, posebno dokumentaciju koja se odnosi na svjedodžbe o osposobljenosti, izobrazbi, plovidbeni staž i zdravstvenu sposobnost.

Posada broda se dijeli u tri organizacijske cjeline:

- služba palube - navigatori i posada palube
- služba stroja - strojari - održavanje i vođenje stroja
- bijelo osoblje - koje održava brodski stambeni dio čistim i brine se o kuhinji i usluzi

ZAPOVJEDNIK (eng. Master) je najviša dužnost na brodu, a odgovoran je za posadu, brod i teret prema Pomorskom zakonu i zakonima države u kojoj se brod nalazi.

SLUŽBA PALUBE :

1. Časnik palube	eng. 1 st Officer/Chief Mate
2. časnik palube	eng. 2 nd Officer/Second Mate
3. časnik palube	eng. 3 rd Officer/Third Mate
Vježbenik palube	eng. Cadet
Vođa palube	eng. Boatswain
Kormilar	eng. Able Seamen, AS
Mornar	eng. Ordinary Seamen, OS
Mali od palube	eng. Deck Boy (Peggy)

SLUŽBA STROJA :

Upravitelj stroja	eng. Chief Engineer
1. časnik stroja	eng. 2 nd engineer
2. časnik stroja	eng. 3 rd engineer
3. časnik stroja	eng. 4th engineer
1. časnik elektronike	eng. Chief electronics
Asistent stroja	eng. Assistant engineer
Asistenti elektroničari	eng. Assistant electronic
Mehaničar	eng. Mechanic
Mazač	eng. Oiler
Čistač	eng. Cleane

BIJELO OSOBLJE :

Kuhar	eng. Chief Cook
Konobar	eng. Steward
Pomoćnik	eng. Assistent cook/steward

3. OBVEZE ZAPOVJEDNIKA BRODA

U cilju pravilnog obavljanja poslova i održavanja straže zapovjednik broda je obavezan:

- poduzeti sve potrebne mjere koje proizlaze iz njegove odgovornosti za sigurnost broda, putnika, posade i tereta propisane Pomorskim zakonikom i međunarodnim ugovorima koji obvezuju Republiku Hrvatsku;
- zapovjedati i ustrojiti posadu u svezi s obavljanjem poslova na brodu, posebice organizirati postupke u slučajevima opasnosti;
- u slučajevima nastupanja neposredne opasnosti za život putnika i posade, te nastajanja materijalne štete (pomorske nezgode, pogibelji), osobno rukovoditi postupcima u cilju otklanjanja pogibelji, što uključuje prema okolnostima slučaja i obaviješćivanje tijela obalne države nadležnih za pružanje pomoći na moru, traganje i spašavanje, te intervencije u slučaju onečišćenja mora;
- provoditi upoznavanje i uvježbavanje posade sa sredstvima i opremom za sigurnost i spašavanje, te poduzimati mjere za održavanje tih sredstava i opreme;
- ustrojiti stražu kojom će se osigurati sigurna plovidba broda, siguran boravak broda na sidrištu i u luci;
- poduzeti sve potrebne mjere radi poštivanja zahtjeva u vezi sa satima rada i vremenom odmora članova posade;
- ustrojiti sustav komuniciranja i obaviješćivanja na brodu;
- brinuti se o administraciji i brodskom, radijskom i ostalim dnevnicima, te dati upute časnicima o ispisivanju bilježaka u straži, te osobno unositi bilješke o događajima koji ugrožavaju sigurnost putnika, posade, tereta, broda i okoliša;
- osigurati da priručnici, upute i zapisi o sigurnom upravljanju brodom i zaštiti okoliša budu dostupni inspekcijskim službama.

Ostali članovi posade, koji neposredno rukovode obavljanjem poslova i održavanjem straže su:

- upravitelj stroja,
- časnici odgovorni za stražu (palubnu stražu, stražu u strojarnici i časnik s dvojnim ovlastima za palubnu i stražu u strojarnici), te
- radio operater odgovoran za radijsku stražu i za radijske veze u pogibelji.

Časnik s dvojnim ovlastima (za palubnu i stražu u strojarnici) ne smije istovremeno obavljati poslove ovih dviju ovlasti.

Zapovjednik, časnici i članovi posade ne smiju za vrijeme obavljanja poslova i održavanja straže na brodu, jahti ili brodici biti pod utjecajem alkohola i/ili opojnih droga i/ili drugih tvari koje mijenjaju stanje svijesti, odnosno ne smiju biti na straži bolesni ili premoreni.

4. RADNO VRIJEME I VRIJEME ODMORA

Odmor posade, Prevencija i posljedice zamora posade

Standard normalnih sati rada pomoraca, u principu se temelje na osmosatnom radnom danu s jednim danom odmora u tjednu i odmoru za državne blagdane.

Najveći dopušteni broj radnih sati zapovjednika, časnika i drugih članova posade, ne smije biti veći od 14 sati dnevno (u jednom danu).

Zapovjedniku, časniku i nekom drugom članu posade mora se osigurati najmanje 10 sati odmora u razdoblju od bilo kojih 24 sata, odnosno mora se osigurati najmanje 77 sati odmora u razdoblju od bilo kojih sedam dana (7 dana = 168 sati).

Svakodnevni odmor može se podijeliti u najviše dva dijela, od kojih jedan mora trajati najmanje 6 sati, a vrijeme između dva uzastopna perioda odmora ne smije biti duže od 14 sati. Iznimno u posebnim slučajevima i okolnostima, dopušteno je privremeno skraćivanje sati odmora do najmanje 6 neprekinutih sati u dva dana (48 sati), pri čemu odmori (slobodno vrijeme) u 7 dana (168 sati) ne smiju biti kraći od 77 sati, vodeći računa o umoru članova posade.

Raspored radnog vremena mora biti izložen na vidljivom mjestu na brodu i dostupan svim članovima posade.

Zapis o satima odmora pomorca, mora se nalaziti na brodu i biti dostupan inspekciji i pomorcu, a preslik **Zapisa o satima odmora pomorca** dostavlja se pomorcu u vremenskim razdobljima ne duljim od 30 dana, odnosno dostavlja se prilikom iskrcaja s broda, ovisno što je ranije.

Iznimno za brodove na redovnim linijama u nacionalnoj plovidbi; kompanija i sindikat pomoraca mogu registriranim kolektivnim ugovorom, uz suglasnost nadležne Lučke kapetanije, utvrditi drugačiju organizaciju radnog vremena i raspored sati odmora posade, uz osiguranje posebnog ustroja mjera sigurnosti.

U slučaju opasnosti za sigurnost ljudi, broda, tereta ili potrebe za pružanjem pomoći nekom drugom brodu u pogibelji, zapovjednik može **privremeno suspendirati raspored radnog vremena**, te zahtijevati od pomorca i rad izvan radnog vremena (prekovremeni rad).

Nakon prestanka izvanrednih ili kritičnih okolnosti zapovjednik je dužan osigurati odgovarajući odmor svakom pomorcu, koji je radio za vrijeme, koje je prema rasporedu radnog vremena bilo određeno kao vrijeme odmora.

5. ORGANIZACIJA NA ZAPOVJEDNIČKOM MOSTU

Organizacija i ustroj zapovjedničkog mosta mora biti u skladu sa IMO pravilima koja su primjerena za svaki brod. Uspješna organizacija mora upravljati sa svim potencijalima na komandnom mostu, te mora biti primjer uspješnog grupnog rada i kvalitetne komunikacije. Organizacija i ustroj zapovjedničkog mosta mora imati i kvalitetnu podršku kroz sustav upravljanja sigurnošću (SUS), te tehnološku opremljenost i osposobljenost, koja će im omogućiti uspješan rad.

Straža na brodu se obavlja s ciljem osiguranja sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša, a u svrhu uspješnog provođenja plovidbenog pothvata. Da bi brodska straža uspješno funkcionirala u pomorskom zakoniku su predviđene posebne obveze broдача, Zapovjednika, časnika u straži i drugih članova posade, koji imaju posebne ovlasti.

Profesionalno organizirana brodska straža na zapovjedničkom mostu, trebala bi sljediti postupke koji će:

- eliminirati rizik greške pojedinca ili dijela BTM, koji može rezultirati nesrećom
- provoditi pravilno vizualno opažanje i pridržavati se Pravila za izbjegavanje sudara na moru
- koristiti sva raspoloživa sredstva i uređaje, za određivanje pozicije broda ...
- upravljati navigacijom na način da se stalno vrši kontrola pozicije broda na više načina, pogotovo pri plovidbi u obalnim vodama
- pobrinuti se da su greške na svim navigacijskim (mjernim) instrumentima poznate, odnosno otklonjene ili minimalizirane, te da su s tim podacima upoznati svi članovi BTM
- prihvatiti savjete i upute peljara, kao iskusnog savjetnika (u BTM timu)

Vrlo je važno da je sva navigacijska i komunikacijska oprema propisno testirana i u dobrom stanju, što obavezno treba provjeriti prije „manovre“, odnosno odlaska broda iz luke.

Dužnost BTM je testirati svu komunikacijsku i navigacijsku opremu, kao i porivni sustav i kormilarski uređaj, prije „manovre“.

Mora se paziti na sve detalje, pa čak i da su svi brodski satovi namješteni na isto vrijeme, odnosno na vrijeme, koje pokazuje brodski sat na Zapovjedničkom mostu. To je posebno važno zbog ispunjavanja raznih kontrolnih lista (checklista), koje se obavezno i precizno moraju voditi, a koriste se i kao dokazi na sudu.

Vremenski nesklad u početku i završetku određenih radnji na brodu, može izazvati probleme po članove posade, ako se dogodi neka nesreća.

Samo profesionalno organiziran zapovjednički most može uspješno funkcionirati, odnosno samo ako svaki pojedinac bude maksimalno usredotočen na svoju ulogu i dužnosti u BTM-u, brod će uspješno i na vrijeme provesti plovidbeni pothvat.

Svaki član BTM treba znati da sigurnost broda i plovidbe ovisi i o njemu, te da mora svoje osobne obveze redovito i savjesno izvršavati, odnosno treba dati sve najbolje od sebe.

Svaki član BTM ne smije oklijevati provjeriti sumnjive ili nelogične informacije o nekom parametru (ili uređaju), koji je dužan pratiti i kontrolirati, odnosno mora svoja zapažanja o tome i o svakoj promjeni (bilo očekivanoj ili neočekivanoj) prenijeti Zapovjedniku ili dežurnom časniku.



6. ODGOVORNOST I DUŽNOSTI

Zapovjednik broda je odgovoran za sigurnu plovidbu broda i konačna odgovornost uvijek leži na njemu, a dužan je poduzeti sve potrebne mjere propisane pomorskim zakonikom i međunarodnim konvencijama koje se odnose na sigurnost posade, broda, tereta, okoliša ... Dio odgovornosti Zapovjednika prelazi na časnike i posadu broda, koji uvijek moraju biti spremni da spriječe nezgode/nesreće koje se mogu dogoditi osobama, brodu, teretu, okolišu ... Dužnost svakog člana posade (BTM) je da obrati posebnu pozornost na sve situacije koje mogu dovesti do opasnosti za ljude, brod, teret i okolinu, te da ih prijavi dežurnom Časniku ili Zapovjedniku, koji mora odmah ispitati cijelu situaciju i poduzeti odgovarajuće mjere. Sve dužnosti i postupci na brodu se moraju propisno provoditi i nijedna dužnost ili radnja ne smije biti zanemarena. Neprovođenje propisanih dužnosti i postupaka može dovesti do nezgode, smrti, oštećenja i gubitka broda i/ili tereta, te zagađenja okoliša.

Zapovjednik broda je odgovoran za sigurnu plovidbu broda, te mora utvrditi da su svi relevantni podaci uzeti u obzir kod određivanja kursa kojim će se ploviti, ta da brod prolazi sigurno i dovoljno daleko od svih opasnosti za plovidbu.

Zapovjednik broda mora organizirati stražu u plovidbi, te se uvjeriti da su sve osobe upoznate sa svojim dužnostima i odgovornosti za vrijeme trajanja straže.

Zapovjednik broda mora osigurati provjeravanje pozicije broda na više načina i toliko često, koliko to okolnosti u plovidbi zahtijevaju. Da bi se spriječila opasnost od nasukanja broda, moraju se koristiti različite metode određivanja pozicije broda (dvostruka provjera) pogotovo u području plitkih voda, u vodama koje ograničavaju manevriranje broda, u zatvorenim vodama ili gdje postoji opasnost za plovidbu, odnosno navigaciju.

Zapovjednik broda u navigaciji mora poštovati važeće Pomorske zakone i Međunarodne konvencije, Pravila o izbjegavanju sudara na moru, Sheme odvojene plovidbe (TSS)...

Kada Zapovjednik preuzima (ili predaje) upravljanje brodom od dežurnog Časnika u straži, on to mora jasno reći, a preuzimanje (ili predaju) straže treba zapisati u Brodski dnevnik sa točnim vremenom preuzimanja (ili predaje).

Časnik u straži je predstavnik Zapovjednika broda i njegova glavna dužnost je sigurno upravljanje brodom.

Časnik u straži se mora upoznati sa svim podacima potrebnim za sigurnu plovidbu, kao što su Oglasi za pomorce, navigacijska i vremenska upozorenja, naredbe Zapovjednika koje su upisane u Knjigu naređenja za dnevnu i noćnu stražu, planom putovanja (PP) ... i prema tome poduzimati potrebne radnje u svrhu sigurne plovidbe broda.

Časnik u straži mora uvijek znati gdje se nalazi Zapovjednik broda, kako bi mogao zatražiti pomoć ili savjet kada se nađe u opasnim situacijama ili situacijama kada nije potpuno siguran kako mora reagirati.

Ako Zapovjednik nije u blizini mosta (npr. pregledava skladište ili je u strojarnici), a dežurni Časnik u straži treba pomoć, tada Časnik mora pozvati (uobičajeno) nadređenog časnika ili bilo kojeg Časnika da mu pomogne u navigaciji.

Zapovjednik broda mora uzeti **Peljara** (Pilota) kada to propisi zahtijevaju (obvezno peljarenje) ili kada procjeni da je to potrebno radi sigurnosti plovidbe.

Prisutnost Peljara na brodu ne oslobađa Zapovjednika broda od njegove odgovornosti za sigurno upravljanje brodom.

Nazočnost Peljara na mostu je isključivo savjetodavnog karaktera i ni na koji način ne umanjuje odgovornost Zapovjednika broda ili Časnika u vođenju navigacije.

7. ORGANIZACIJA STRAŽE NA ZAPOVJEDNIČKOM MOSTU

Organizacija straže („gvardije“) na zapovjedničkom mostu broda se određuje prema području plovidbe, gustoći prometa, vremenskim (ne)prilikama, stupnju vidljivosti... odnosno prema dužnosti i odgovornosti svih članova BTM, koji su angažirani u plovidbi broda.

Straža na zapovjedničkom mostu je osnovna i najvažnija stvar na brodu, bez obzira da li se održava u plovidbi, na sidru ili u luci.

Dužnost Časnika u straži, obuhvaća odgovornost prema posadi broda, prema putnicima i njihovim obiteljima, prema samom brodu, teretu i prirodnom okolišu.

Straža na zapovjedničkom mostu je definirana konvencijom STCW 95 i aktima brodarske Tvrtke, koji se nalaze u SMS (Safety Management System).

Zapovjednik je odgovoran za cjelokupno upravljanje brodom, ali isto tako i svaki Časnik straže (OOW - Officer Of Watch) je osobno odgovoran za sigurnu plovidbu i poštivanje Pravila o izbjegavanju sudara na moru (COLREG) za vrijeme održavanja brodske straže na zapovjedničkom mostu.

Zapovjednik broda odredit će vrstu straže prema stvarnim ili očekivanim uvjetima plovidbe, odnosno prema :

- zoni plovidbe,
- plovidbenom redu,
- dodatnim dužnostima i obvezama dežurnog Časnika
- iskustvu Časnika u straži,
- prema meteorološkom stanju (prognozi vremena, stanju mora...),
- prema nautičkim opasnostima za vrijeme plovidbe,
- prema opremljenosti zapovjedničkog mosta.

U normalnim prilikama **vrijeme trajanja** i vrsta straže se odvija po uobičajenom rasporedu, a Zapovjednik to može promijeniti, ako smatra da je to potrebno za sigurnu plovidbu broda.

Uobičajeno je da:

- stražu u vremenu između **0000-0400** sati i **1200-1600** sati vodi **2 časnik** palube,
- stražu u vremenu između **0400-0800** sati i **1600-2000** sati vodi **1 časnik** palube,
- stražu u vremenu između **0800-1200** sati i **2000-2400** sati vodi **3 časnik** palube.

Zbog neiskustva 3 Časnika palube, uobičajeno je da sa njim bude i Zapovjednik broda.

Zapovjednik na osnovu svoje procjene može 3 Časnika ostaviti samog u straži, a može u bilo koje vrijeme i bilo kojem Časniku, doći na komandni most i oduzeti (preuzeti) vođenje straže.

Svako preuzimanje i predavanje straže (gvardije), kao i vrsta straže koja se provodi, mora biti zapisana u Brodskom dnevniku i Knjigi naređenja za dnevnu i noćnu stražu.

Vrste plovidbene straže, koje se odvijaju na komandnom mostu broda se mogu razlikovati ovisno o uvjetima plovidbe, pa tako postoje straže A, B i C.

Straža A

Ako propisi države upisa broda drukčije ne određuju, za dnevnog svjetla (po danu) u straži je samo dežurni Časnik, a za vrijeme noći mu se pridruži kormilar (ili mornar/kadet).

Ako uvjeti plovidbe to zahtjevaju, dežurni Časnik može i po danu zatražiti pomoć kormilara pri upravljanju brodom (zbog potrebe dodatnog osmatranja, zbog ručnog kormilarenja...).

Straža A se najčešće koristi u plovidbi otvorenim morem, pri dobroj vidljivosti i kad nema prometa ili je pomorski promet jako rijedak.

Poželjno je za vrijeme trajanja straže A, uključiti "Off course alarm" na radaru i/ili GPS-u.

Straža B

Straža B se primjenjuje kada je potrebno ručno kormilariti brodom, pa se tada na mostu nalaze Zapovjednik, dežurni Časnik i kormilar.

Straža B se primjenjuje:

- kod svakog ulaska u luku i izlaska iz luke
- za vrijeme peljarenja (pilotaže)
- pri prolasku kroz područja sa velikim pomorskim prometom (Dover strait, Mallaca/Singapore strait, Gibraltar strait...)
- na otvorenom moru, ali pri slaboj vidljivosti i za trajanja nevremena, bez obzira na gustoću prometa

Zapovjednik je odgovoran za sigurnu plovidbu broda, pa mora koordinirati i nadzirati cjelokupno obavljanje straže za vrijeme trajanja iste.

Časnik u straži pomaže Zapovjedniku, odnosno prati poziciju broda, radar, brzinomjer, dubinomjer i druge navigacijske uređaje, odnosno sve što mu Zapovjednik naredi, te redovito izvještava Zapovjednika o promjenama koje nastaju.

Kormilar mora biti koncentriran na ručno kormilarenje, te točno izvršavati zapovjedi koje dobije o promjenama kursa broda.

Zapovjednik broda može uzevši u obzir sve uvjete plovidbe, odabrati mogućnost prelaska s ručnog na automatsko kormilarenje, kod dužih perioda bez promjene kursa:

- ako je to jednako sigurno i ne predstavlja opasnost po plovidbu
- ako to lokalni propisi ili propisi države upisa broda ne zahtijevaju
- kada je moguće trenutno prebacivanje (povratak) na ručno kormilarenje, odnosno kormilar mora biti u blizini i spreman da preuzme ručno kormilarenje

Automatski način kormilarenja može se koristiti, prema slobodnoj odluci Zapovjednika broda, koja mora biti u skladu s uobičajenom dobrom praksom.

Za vrijeme automatskog kormilarenja mora biti uključen „Off course alarm“

Straža C

Ova straža zahtijeva ručno kormilarenje i dodatno osoblje za osmatranje, pa se u straži C nalaze Zapovjednik, dva Časnika, kormilar i osmatrač (motritelj).

Straža C (ili dupla straža) se primjenjuje u rizičnim i opasnim situacijama, gdje postoji velika opasnost od sudara, nasukanja, terorizma ...

Straža C se koristi:

- kod ulaska u luku i izlaska iz luke
- za vrijeme peljarenja (pilotiranja)
- pri slaboj vidljivosti i gustom pomorskom prometu
- za trajanja nevremena, bez obzira na gustoću prometa
- pri plovidbi kanalima (Panama, Suez, Kiel...) i rijekama, odnosno uskim plovnim putevima, koji ograničavaju manevriranje brodom
- pri prolasku kroz područja sa velikim pomorskim prometom (Dover strait, Mallaca/Singapore strait, Gibraltar...)
- pri prolasku kroz područja koja su opasna zbog terorizma (Somalija...)

Zapovjednik je glavni, sve nadgleda i odgovoran je za koordinaciju straže i sigurno upravljanje brodom.

Zapovjednik može pojedinačno podijeliti zadatke svakom članu straže. Na primjer, jedan Časnik prati poziciju na karti i brzinu broda, drugi Časnik prati dubinu i poziciju na radaru, osmatrač prati brojeve bovi (plutača...), kadet kontrolira kormilara koji ručno kormilari...

8. PRIMOPREDAJA STRAŽE

Časnik na straži na komandnom mostu broda **ne smije napustiti most** (stražu), sve dok ga ne zamjeni odgovarajuća kvalificirana osoba, odnosno neki drugi Časnik ili Zapovjednik broda.

Časnik na straži, ne smije predati stražu sve dok se ne uvjeri da je sljedeći časnik koji preuzima stražu, fizički i psihički spreman i sposoban za pravilno održavanje straže, odnosno sve dok se ne uvjeri da je sljedeći Časnik potpuno svjestan i da je razumio sve svoje dužnosti. Časnik koji preuzima stražu, mora pročitati i zapovjednikove instrukcije za obavljanje dužnosti (straže) koje su zapisane u Knjizi naređenja za dnevnu stražu (eng. Master's Standing Order Book) i za noćnu stražu (eng. Night Order Book), te u Planu plovidbe (PP - Passage Plan).

Straža na komandnom mostu se ne smije predati :

- ako se sljedeći Časnik doima nesposobnim da preuzme dužnost
- ako sljedeći Časnik nije temeljito pregledao navigacijske uređaje broda i informirao se o trenutnom stanju na brodu
- ako postoji sumnja u točnost pozicije broda, kursa ili brzine broda
- sve dok se ne završe prije započeti manevar (skretanje, okretanje ...) broda
- dok sljedeći Časnik nije preuzeo praćenje okolnih brodova

Časnik koji preuzima stražu, mora doći na komandni most dovoljno ranije, da na vrijeme preuzme svoju dužnost, što je u duhu dobre pomorske prakse i običaja.

Časnik ne smije preuzeti stražu sve dok nije potpuno spreman (npr. dok mu se oči ne prilagode na svjetlosne uvjete okoline ili dok se potpuno ne upozna sa trenutnom situacijom ...).

Ako **Časnik na straži** nije potpuno siguran da li predati stražu sljedećem Časniku, tada mora pozvati Zapovjednika i upoznati ga sa svim okolnostima.

Dužnost je **Zapovjednika** da **vrši stalan nadzor na časnicima** i prati njihov rad, te ako uoči nepravilnosti u njihovom radu, mora reagirati i odmah ih otkloniti.

Za vrijeme straže na komandnom mostu, ne smije postojati nikakva tolerancija na alkohol, opojne droge i slično, odnosno takve stvari Zapovjednik treba odmah sankcionirati.

Primopredaja straže se obavlja u skladu s checklist-om „Changing over the watch“, u kojoj je zapisano što sve treba pogledati i kontrolirati Časnik, koji preuzima stražu na mostu.

Prilikom svake primopredaje Časnik koji preuzima stražu, treba ispuniti i potpisati takvu checklist-u, koja je dio brodskog SMS (Safety Management System).



9. DRŽANJE STRAŽE

Brodsko straža na zapovjedničkom mostu je osnovna i najvažnija stvar na brodu, bez obzira da li se straža održava u plovidbi, na sidru ili u luci.

Dužnosti časnika na straži su:

- obavljanje dežurstva
- navigacija
- radio komunikacije

Časnik u brodskoj straži ne smije napustiti stražu na mostu, (na sidru ili u luci) sve dok ga propisno ne zamjeni neki drugi Časnik ili Zapovjednik broda.

Časnik koji preuzima stražu na mostu, dok je **brod u plovidbi**, mora se upoznati, odnosno osobno provjeriti:

- trenutnu poziciju broda
- kurs i brzinu broda
- relativni položaj drugih brodova (u odnosu na kurs i brzinu vlastitog broda)
- vidljivost
- radno stanje navigacijskih i komunikacijskih uređaja i sigurnosne opreme, koja se koristi ili bi se mogla koristiti tijekom straže
- pomagala za navigaciju u videokrugu (svjetionik...) i ona koja će se uskoro pojaviti
- mjesta na palubi na kojima je zaposlena posada, čiju sigurnost treba stalno imati na umu za vrijeme trajanja straže
- naredbe Zapovjednika koje se odnose na plovidbu, a zapisane su u Knjizi naređenja za dnevnu i noćnu stražu, ili u Planu putovanja (PP)
- promjene kursa broda za vrijeme svoje straže i još jedan sat nakon završetka svoje straže
- opasnosti za navigaciju ili moguće opasnosti na ruti, kojom će se brod kretati
- radio upozorenja i obavijesti za pomorce (MSI)
- meteorološko stanje i prognozu vremena
- kretanje broda u prethodnoj straži
- trenutno i predviđeno stanje morskih struja (morskih mijena), te njihov utjecaj na kurs i brzinu broda
- moguće učinke na manevriranje brodom, zbog utjecaja kormila, utjecaja gaza (trima) broda, utjecaja gustoće vode i dubine vode (na kursu broda)
- greške gyro i magnetskog kompasa
- po potrebi, u straži od 2400-0400 h, dežurni kormilar ili mornar (AB ili OS) može izvršiti sigurnosni pregled nastambi ili pregled sigurnosno sumnjivih lokacija na brodu
- ako brod plovi sa „nenadziranom strojarnicom“ kormilar ili mornar (ili netko drugi), koji dolazi u stražu u 2000 h, 0000 h i 0400 h mora pregledati prostor kormilarskog stroja i strojarnice, te o tome obavijestiti dežurnog Časnika u straži

Ako je **Časnik koji preuzima** stražu, upoznat i zadovoljan sa gore navedenim stanjem, može preuzeti stražu i tek tada Časnik koji je predao stražu, smije napustiti most.

Časnik na straži, ne smije predati stražu (napustiti dužnost), sve dok se ne uvjeri da je sljedeći Časnik potpuno razumio sve svoje dužnosti i trenutno stanje broda u plovidbi.

Postoji samo jedna sigurna stvar u vezi s korištenjem elektronskih informatičkih i računalnih sustava, a to je da će svaki od tih sustav prije ili kasnije zakazati !!

Zbog toga Časnik na straži treba svakodnevno provjeravati i kontrolirati opremu na mostu, odnosno sve elektroničke navigacijske sustave treba provjeravati, te međusobno uspoređivati podatke, sa podacima koje dobije od drugih uređaja i (klasičnih) metoda, koji se koriste u navigaciji. Poželjno je za vrijeme plovidbe uključiti "Off course alarm" na radaru i/ili GPS-u. Za vrijeme plovidbe Časnik na straži se mora pridržavati **Međunarodnih pravila za izbjegavanje sudara na moru**, kao i svih lokalnih propisa koji vrijede za područje u kojem brod plovi.

Svako **poduzimanje određenih radnji** kao što je promjena kursa ili brzine broda, mora se **izvesti odlučno i pravovremeno**, a pogotovo ako je naš brod prema pravilima dužan poduzeti takav manevar (izbjegavanja ...).

Časnik u straži svojim postupkom ne smije dovesti drugi brod u sumnju, da li je naš brod napravio (ili upravo provodi) određeni manevar (izbjegavanja...).

Pozicija broda se za vrijeme plovidbe mora često određivati (svako 60' ili 30', a po potrebi i manje, svako 10') korištenjem elektronskih navigacijskih pomagala (GPS).

Dobivenu poziciju u blizini obale, treba provjeravati pomoću objekata na kopnu (terestričkom navigacijom, a na otvorenom moru pomoću nebeskih tijela (astronomskom navigacijom).

Poziciju broda na sidru, također treba često provjeravati, a pogotovo prije, za vrijeme i nakon promjene morskih mijena (struja).

U toku straže na mostu, gyro kompas treba uspoređivati sa magnetskim kompasom, kao i sve ponavljajuće kompasa sa matičnim kompasom.

Pogreška gyro kompasa i devijacija magnetskog kompasa, moraju se kontrolirati kod svake veće promjene kursa i u svakoj straži, ako je to moguće.

Časnik u straži mora slijediti kurs i brzinu broda, koje je odredio Zapovjednik, ali ga to ne spriječava da poduzme najučinkovitiju radnju, kako bi izbjegao opasnost za brod, posadu, teret, okoliš...

Značajnija odstupanja od predviđenog kursa, koja su nastala usljed utjecaja morskih struja, vjetera ili nevremena, kao i odstupanja zbog izbjegavanja kritičnih situacija (izbjegavanje sudara, nasukanja, slaba vidljivost...) treba zapisati u brodski dnevnik.

Ako je potrebno, Časnik u straži može promijeniti način kormilarenja sa automatskog (autopilot) na ručno u sljedećim situacijama:

- u skladu s vrstama straže B i C
- u područjima gustog prometa (Dover strait, Gibraltar ...)
- u blizini obale
- u plitkim vodama, kada prijeti opasnost od nasukanja
- u magli ili drugim uvjetima smanjene vidljivosti
- u bilo kojoj kritičnoj situaciji, ako Časnik smatra da je to potrebno
- u svakoj drugoj prilici, kada Zapovjednik to naredi ili zahtjeva

Za vrijeme **plovidbe u magli** ili nekom drugom stanju smanjene vidljivosti, poželjno je koristiti dva radara, te poduzeti korake da brod vozi sigurnom brzinom u skladu s Međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru.

Kada nastupi stanje smanjene vidljivosti Časnik na straži mora odmah obavijestiti Zapovjednika i poduzeti sve potrebne mjere u takvim uvjetima, kao što su **davanje zvučnih signala u plovidbi ili na sidru**, povećanje broja osoba (osmatrača) u straži na mostu...

Za vrijeme plovidbe broda Časnik u straži, mora **predvidjeti moguće opasnosti** i na vrijeme poduzimati odgovarajuće radnje da se opasnost otkloni ili izbjegne. Časnik ne smije robovati

propisima i uređajima, već može prema svom mišljenju zahtijevati dodatnu pomoć (dodatnog osmatrača ili pomoć u navigaciji, dok kontrolira navigacijske uređaje...

Pretjerana pouzdanost u navigacijske uređaje nije poželjna, jer Časnik na straži postaje rob tehnologije i uređaja, te ne provodi kompletnu (i klasičnu) navigaciju na mostu.

Ni jedan uređaj za osmatranje i vođenje broda nije odgovarajuća zamjena Časniku, koji provodi stražu u duhu dobrih pomorskih običaja ili „po zanatu“ (što znači da ne sjedi na mostu, te kontrolira cjelokupnu situaciju na brodu i oko broda, na više načina ...)

Kada je **Časnik jedini osmatrač** na mostu, prvenstvenu pozornost mora posvetiti osmatranju, a ako je potrebno može pozvati dodatnog osmatrača (look-out kormilara) na most, ako postoje okolnosti koje Časnika ometaju u osmatranju.

Kormilara (ili mornara) koji je zadužen za osmatranje, se ne smije zadužiti za još neku radnju, koja ga ometa u osmatranju.

Kormilar koji ručno upravlja brodom, ne može biti osmatrač, a osmatraču se ne može dodjeliti nikakva druga radnja, osim osmatranja (look-out).

Smjene osmatrača se također upisuju u brodski dnevnik, kao i smjene straže.

Uobičajeno je da **kormilar bude dodatan osmatrač** na mostu, za vrijeme straže koja se odvija:

- od zalaska do izlaska Sunca,
- pri smanjenoj vidljivosti,
- kad to zahtjeva Časnik u straži,
- kad to naredi Zapovjednik broda.

Časnik u straži mora biti u stanju sam promijeniti način kormilarenja (automatsko u ručno i obratno), ali ne smije sam kormilariti brodom, osim u izvanrednim situacijama (izbjegavanje).

Časnik u straži mora pozvati i obavijestiti Zapovjednika broda:

- ako se smanjila ili se očekuje smanjena vidljivosti
- ako Časnik ima problema zbog povećanog prometa i zbog kretanja drugih brodova
- ako ne može održavati predviđeni kurs
- ako u očekivano vrijeme ne ugleda kopno ili neka druga pomorska pomagala (svjetionik ...)
- ako utvrdi neki neobičan podatak (manja dubina na dubinomjeru, brzina na brzinomjeru ...)
- ako utvrdi kvar ili neispravnost nekog uređaja ili opreme na mostu, čija neispravnost može utjecati na sigurnost broda i plovidbe
- ako utvrdi neispravnost bilo čega što može utjecati na sigurnost posade, broda, tereta, okoliša ... (npr. kormilarskog uređaja, pogonskog stroja, gyro i magnetskog kompasa, radara, GPS, brodske sirene, pomicanje ili pad palubnog tereta u more, povećani bočni ili uzdužni nagib broda, požar ...)
- ako primjeti pirate

Zapovjednik broda dužan je odmah reagirati i poduzeti potrebne (moguće) mjere, za takve situacije.

Prilikom **prelaska broda preko pličina** ili područja koja su ograničena dubinom, potrebno je pratiti dubinu ispod kobilice broda, te smanjiti brzinu, kako bi smanjili utjecaj urona krme i održali dovoljnu dubinu ispod kobilice broda.

Prilikom dolaska u luku ili odlaska broda iz luke, prolaska kroz kanale i tjesnace, odnosno prije svake „manovre“ Časnici se trebaju upoznati s lokalnim propisima koji vrijede u tom području, a nalaze se u Plovidbenim uputama (Sailing Directions).

Časnik mora pregledati i ispuniti checkliste kao što su: Port Entry Checklist, Port Departure Checklist, Master/Pilot Information Exchange Card ...

Svaki dolazak Zapovjednik na most **ne znači da Zapovjednik preuzima upravljanje** brodom. Časnik u straži mora nastaviti obavljati svoje dužnosti kao da Zapovjednik nije na mostu. Ako Zapovjednik želi preuzeti upravljanje brodom, onda to **mora jasno naglasiti** dežurnom Časniku, a vrijeme promjene, kao i sama promjena straže, mora biti upisana u brodski dnevnik. Časnik ostaje na mostu i izvršava Zapovjednikove naredbe, osim ako Zapovjednik ne odluči drugačije.

Nazočnost Peljara (Pilota) na komandnom mostu je samo savjetodavnog karaktera, te ni na koji način ne oslobađa dežurnog Časnika i Zapovjednika od njihove odgovornosti za sigurnu plovidbu i upravljanje broda.

Zapovjednik ne mora uvijek poslušati svaki savjet Peljara (Pilota), ako smatra da je to bolja opcija za sigurnost broda. Zapovjednik bolje poznaje manevarske sposobnosti svog broda, nego pilot, koji se na tom brodu nalazi prvi put.

Korištenje radio telefona (VHF uređaja) za vrijeme straže, mora biti ograničeno samo za potrebe sigurnosti broda, za lučke operacije, eventualne službene razgovore ili nužne pozive (pogibelj MAYDAY, hitnost PANPAN, sigurnost SECURITE).

Osobe koje direktno ne sudjeluju u vođenju broda ne smiju se nalaziti na komandnom mostu za vrijeme plovidbe, bez dopuštenja Zapovjednika ili Časnika u straži.

Časnik palube u straži mora izvijestiti časnika stroja u straži, u sljedećim situacijama:

- najmanje 1 sat prije „manovre“, odnosno kada je potrebna promjena režima rada postrojenja (promjene brzine, pokretanje i manevriranje brodom)
- kada je potrebno promijeniti brzinu broda zbog vremenskih (ne)prilika ili stanja mora, zbog gustog prometa ili zbog neke druge kritične situacije
- kad ulaska u područje ili situacije, kod kojih to može biti potrebno
- kada povećana temperatura morske vode, količina leda, morske trave, morskih bića ili pličina može utjecati na usise strojarnice
- kod provjere sinhroniziranosti satova na mostu i strojarnici ili provjere nekih drugih brodskih parametara (bočni nagib broda ...)
- kada se brod približava ili napušta posebno zaštićena područja po MARPOL 73/78 konvenciji Annex I (Nacionalni parkovi ...)

Ovakvu **komunikaciju između dva Časnika**, odnosno obaviješćivanje dežurnog Časnika u stroju, također treba zapisati i u brodski dnevnik.

Ispitivanje brodskih sredstava i opreme za vrijeme trajanja straže na mostu, osim već gore navedenog obuhvaća :

- svakodnevno (u podne) i prije svakog ulaska u zatvorene vode ispitati rad brodske sirene ili zviždaljke, ali ne kad se nalazimo u blizini drugih brodova,
- ispitivanje brodskih VHF/MF uređaja, te drugih komunikacijskih uređaja,
- ispitivanje generalnog alarma i alarma u strojarnici
- ispitivanje brodskog telegrafa
- kontrolu brodskih satova na mostu i u stroju
- isključivanje automatskog kormilarenje (autopilota) i provjera ručnog kormilarenje brodom

Sva ispitivanja i izvršene provjere se zapisuju u podsjetnike, odnosno checkliste, kao što je Periodical Check of Instruments and Equipment.

10. BRODSKA SLUŽBA RADIO STRAŽE NA MORU - RADIO WATCH AT SEA

U svezi s obavljanjem poslova i održavanjem radio straže, Zapovjednik broda je obavezan :

- osigurati da se radio straža obavlja sukladno Konvenciji SOLAS, ako se radi o brodu na kojeg se ta Konvencija primjenjuje, te sukladno drugim važećim međunarodnim radio propisima (STCW B-VIII/2 dio 3-3 točka 13.)
- odrediti odgovornu osobu (radio operatera) za obavljanje radio straže,
- osigurati ispravnu radio opremu na brodu,
- osigurati apsolutni prioritet pozivima i porukama u radio prometu, koje se odnose na:

Pogibelj - MAYDAY

Hitnost - PANPAN

Sigurnost - SECURITE (sigurnost plovidbe, broda, osoba ...)

- te može, odrediti radio operatera odgovornog za radio komunikacije u slučajevima **pogibelji**.

Radio operater određen za radio komunikaciju, mora prije isplovljenja utvrditi i osigurati:

- obavljanje radijske straže na frekvencijama poziva i pogibelji, sukladno Međunarodnom pravilniku o radijskom prometu
- da su svi radio uređaji u ispravnom stanju na osnovu dnevnih ili tjednih provjera, koje se upisuju u radio dnevnik
- da su svi radio uređaji za sigurnost i pogibelj, kao i njihovi pričuvni izvori energije u ispravnom stanju, te da se to zabilježi u radio dnevnik
- provjeriti ispravnost antena (dobro postavljene, neoštećene, ispravno priključene...) i druge vanjske komunikacijske opreme broda
- provjeriti ispravnost unutarnje komunikacijske opreme (provjeriti sustave za prijem navigacijskih upozorenja i drugih obavijesti)
- da su sve isprave, publikacije i radio obavijesti za brodove dostupne i ispravljene (ažurirane) prema posljednjim saznanjima, te o eventualnim odstupanjima obavijesti Zapovjednika broda
- da je **radiosat** točno podešen prema mjerodavnom vremenskom signalu
- da su aktualna vremenska i navigacijska upozorenja za područje u kojem će brod ploviti dopunjena sukladno mogućnostima, te o tome obavijesti Zapovjednika broda
- da se dnevna vremenska izvješća i navigacijska upozorenja nalaze u kormilarnici broda na vidljivom mjestu
- te voditi radio dnevnik sukladno Međunarodnom pravilniku o radijskom prometu.

U slučaju pogibelji, radio operater odgovoran za komunikacije, mora odmah preuzeti odgovornost sukladno Međunarodnom pravilniku o radijskom prometu, te o tome obavijestiti Zapovjednika broda, a primljena i poslana izvješća zabilježiti u radio dnevnik.

Na moru, svi brodovi opremljeni po GMDSS standardu moraju držati stalnu radio stražu u skladu sa zahtjevima područja plovidbe u kojem brod plovi :

- Brodovi opremljeni **VHF** radio opremom moraju držati stalnu stražu na **VHF kanalu 16** (156,8 MHz) i na **VHF DSC kanalu 70** (156,525 MHz).
- Brodovi opremljeni **MF** radio opremom moraju držati stalnu stražu na **MF DSC** frekvenciji za pogibelj i sigurnost **2187,5 kHz**.
- Brodovi opremljeni **MF/HF** radio opremom moraju držati stalnu stražu na **DSC** frekvencijama za pogibelj i sigurnost **MF DSC 2187,5 kHz** i **HF DSC 8414,5 kHz**, i na barem još jednoj **HF DSC** frekvenciji: **4207,5 kHz**, **6312,0 kHz**, **12577,0 kHz**, **16804,5 kHz**.

- Brodske postaje bi također trebale držati stalnu stražu i pratiti **MSI poruke** na :
 - **NAVTEX** receiver, Rx 518 kHz
 - **EGC** receiver/Inmarsat - C za Safety Net poruke
 - **HF - MSI** telex
- Kad god je moguće brodovi bi trebali slušati i **VHF kanal 13** (156,650 MHz) na kojem se emitiraju poruke vezane za sigurnost plovidbe (MSI).

Za vrijeme obavljanja radio straže ne smije se ometati radio komunikacija, koja se odvija na za to propisanim frekvencijama (kanalima), odnosno frekvencije se mogu koristiti samo za propisane potrebe i svrhu.

Ako časnik primi poziv za pomoć od broda ili osobe u pogibelji (MAYDAY) mora usmjeriti svoj brod prema poziciji osoba u pogibelji i voziti punom brzinom.

Pomorska pokretna radio služba je stalna služba na obalnim i brodskim radiopostajama u sklopu globalnog pomorskog sustava pogibelji i sigurnosti (GMDSS).

Pomorska pokretna radio služba je regulirana konvencijom SOLAS i Međunarodnim pravilnikom o radio telekomunikacijama (Ženeva, 1979), a pod upravom i nadzorom je nacionalnih institucija dotične zemlje (za Republiku Hrvatsku PLOVPUT - Split).

Lučka radio služba - radio telefonska služba u luci (na sidrištu) ili blizu neke luke je komunikacija između obalnih i brodskih radio postaja, a za potrebe lučkih operacija. Zadaća joj je prijenos poruka o kretanju i sigurnosti brodova, hitnih poruka i poruka o traganju i spašavanju (koje su u nadležnosti lučkih službi).

Lučka služba redovito koristi VHF frekvencije (ch 13, ch 16).



Komunikacijska oprema na komandnom mostu (unutarnja oprema)

RADIOSAT sa periodima tišine - to su prve tri minute svakih pola sata, tijekom kojih je zabranjena sva komunikacija, osim naravno komunikacije o pogibelji i hitnosti.

Periodi tišine služe da se poveća sigurnost na moru, odnosno da osobe u radioslužbi bdjenja slušaju međunarodne frekvencije za pogibelj.

Na brodskom satu su **zelenom** bojom označeni periodi tišine na frekvenciji 2182 kHz (od 00 minuta do 03 minute i od 30 minuta do 33 minute), a **crvenom** bojom su označeni na frekvenciji 500 kHz (od 15 do 18 minuta i od 45 do 48 minuta). Periodi tišine u današnje vrijeme modernih komunikacija više nemaju takvu važnost, kakvu su imali u prošlosti.



11. MEĐUNARODNA FONETSKA TABLICA ZA SRICANJE SLOVA I BROJEVA

Međunarodna fonetska tablica za sricanje slova i brojeva se koristi da olakša komunikaciju, da premosti jezične barijere ili kad su prisutne smetnje u prijemu veze (nerazumijevanje) zbog atmosferskih ili drugih uzroka.

Slovo	Kodeksna riječ	Izgovor
A	Alfa	al fa
B	Bravo	bra vo
C	Charlie	čar li
D	Delta	del ta
E	Echo	ek o
F	Foxtrot	foks trot
G	Golf	golf
H	Hotel	ho tel
I	India	in dia
J	Juliet	đu li et
K	Kilo	ki lo
L	Lima	li ma
M	Mike	majk
N	November	no vem ber
O	Oskar	os kar
P	Papa	pa pa
Q	Quebec	ke bek
R	Romeo	ro mio
S	Sierra	si er ra
T	Tango	tan go
U	Uniform	ju ni form
V	Victor	vik tor
W	Whisky	uis ki
X	X-ray	eks rej
Y	Yankee	jang ki
Z	Zulu	zu lu

Deblje tiskana slova se u izgovoru naglašavaju.

SRICANJE BROJEVA

Nekoliko brojeva izgovara se nešto **drugačije** u odnosu na opći engleski :

Broj		Kodeksna riječ	Izgovor	Sricanje broja	Izgovor
0	Zero	Nada zero	na-da-ze-ro	ZEERO	zi:ro
1	One	Una one	una-uan	WUN	van
2	Two	Bissoto two	bis-so-tu	TOO	tu:
3	Three	Terra three	te-ra-tri	TREE	tri:
4	Four	Karte four	kat-te-for	FOWER	fo:r
5	Five	Panta five	pan-ta-fajf	FIFE	fajf
6	Six	Soxi six	so-ki-siks	SIX	siks
7	Seven	Sette seven	se-te-sevn	SEVEN	seven
8	Eight	Okto eight	ok-to-eit	AIT	eit
9	Nine	Nove nine	no-ve-naj-ne	NINER	najner

12. SUSTAV ALARMA ZA NAVIGACIJSKU STRAŽU NA MOSTU (BNWAS)

Mora udovoljavati IMO Rezoluciji MSC.128(75).

Sustav alarma nebudnosti na mostu (BNWAS) nadzire aktivnosti dežurnog oficira palube na straži tijekom navigacije.

Za slučaj neaktivnosti ili neraspoloživosti dežurnog oficira na mostu, sustav automatski upozorava Zapovjednika ili nekog drugog Časnika (oficira) palube.

To se postiže na način da se najprije upozori dežurni Časnik na straži sa **serijom svjetlosnih i zvučnih upozorenja**, a tek nakon toga, ako Časnik to ne prihvati, upozorenje ide dalje prema Zapovjedniku ili drugim Časnicima.

Sustav (BNWAS) mora raditi u sljedećim režimima rada: automatski, ručno uključen i isključen. Režimi rada i trajanje vremenskih perioda moraju biti zaštićeni i dostupni samo Zapovjedniku.

Kada se sustav uključi, sustav upozorenja ostaje pasivan za period od 3 do 12 minuta (Td).

Na kraju ovog perioda, aktivira se najprije isprekidano svjetlosno upozorenje vidljivo sa svih pozicija na mostu, gdje bi se mogao nalaziti dežurni Časnik.

Ukoliko se sustav upozorenja u roku od 15 sekundi ne poništi (resetira), doći će do **prvog stupnja upozorenja** posebnih zvučnih karakteristika, koje se razlikuju od ostalih upozorenja (alarma) na mostu.

Ukoliko se to prvo zvučno upozorenje ne poništi u roku od 15 sekundi, doći će do **drugog stupnja** daljinskog zvučnog upozorenja, na lokaciji pričuvnog Časnika palube ili Zapovjednika.

Ukoliko se drugo zvučno upozorenje ne poništi u roku od 90 sekundi, doći će do **trećeg stupnja** daljinskog zvučnog upozorenja, na lokacijama boravka ostatka posade.

Na velikim brodovima vrijeme za uključivanje zvučnog upozorenja između drugog i trećeg stupnja može se produžiti na maksimalno 3 minute.

Na svim brodovima koji nisu putnički, drugi i treći stupanj zvučnog upozorenja, može se uključiti (aktivirati) na sve prethodno navedene lokacije istovremeno (komandni most, Zapovjednik, drugi Časnici, prostorije posade).

Mogućnost **poništenja (resetiranja) zvučnog upozorenja** smije se napraviti samo s uređaja, sustava i naprava, koje su smještene na komandnom mostu.

Poništenje svjetlosnog ili zvučnog upozorenja dovodi nadzorni sustav u početno stanje, te nastupa novi pasivni period od 3 do 12 minuta.

Svako poništenje prije isteka pasivnog perioda dovodi nadzorni sustav na početno stanje.

Poništenje sustava alarma nebudnosti na komandnom mostu može se izvesti i s ostalih naprava, koje čine integralni sustav BNWAS-a, na primjer posebna tipkala s osvjetljenjem ili kontakt s drugih uređaja na mostu, koji registriraju fizičku i mentalnu aktivnost dežurnog Časnika na mostu (npr. rad s nekim navigacijskim uređajem, radarima, GPS ...).

Sustav BNWAS-a mora imati sredstvo (tipkalo) za trenutnu aktivaciju drugog, odnosno trećeg stupnja zvučnog upozorenja, za slučaj nužnosti (hitnosti).

Sustav BNWAS se napaja energijom iz osnovnog izvora napajanja (brodska mreža), te sa sustava baterija, a svaka neispravnost uređaja se prijavljuje na samom uređaju i evidentira (memorira) na centralnom alarmnom sustavu broda.

13. DRŽANJE STRAŽE NA SIDRU (SIDRIŠTU)

Za vrijeme boravka na sidrištu, također se mora provoditi redovita brodska straža. Dežurni Časnik se mora nalaziti na komandnom mostu, a za vrijeme mraka ili smanjene vidljivosti ako okolnosti to zahtijevaju, može mu se pridružiti i kormilar ili mornar.

Zapovjednik broda u Knjizi naređenja za dnevnu i noćnu stražu može napisati **upute za održavanje straže**, koje mogu sadržavati:

- učestalost određivanja pozicije broda,
- učestalost brodskih ophodnji,
- stupanj spremnosti stroja (za manevar),
- ponašanje drugih brodova na sidru,
- promjene morskih mijena (struja)...

Zapovjednik posebnu pažnju mora obratiti na mogućnosti da vjetar okrene brod bočno od smjera morske struje, na oranje sidra po morskom dnu, na ponašanje sidrenog lanca...

Sastav i ustroj palubne straže dok je brod na sidrištu mora biti jednak sastavu i ustroju palubne straže u plovidbi.

Za vrijeme boravka broda na sidrištu dežurni Časnik odgovoran za palubnu stražu mora:

- što je prije moguće utvrditi i ucrtati položaj broda na odgovarajuću kartu
- ucrtati kružnicu okretanja broda oko sidra
- iskoristiti najbolje vidljive fiksne (terestričke) objekte i plovidbene oznake za snimanje i provjeravanje pozicije broda, kako bi utvrdio da li brod stoji ili se okreće na sidrištu
- osigurati primjerenom osmatranje broda i okoline, te kontrolu pozicije broda
- osigurati periodične ophodnje na brodu (protiv pljačkaša ili pirata, u sumnjivim područjima)
- pratiti meteorološke uvjete, morske mijene (plima i oseka) i stanje mora (valovi i smjer)
- ako sidro ore, odmah dojaviti Zapovjedniku, te poduzeti sve potrebne radnje
- osigurati pripravnost glavnog stroja i drugih uređaja, sukladno naredbama Zapovjednika broda
- osigurati da brod istakne odgovarajuća svjetla i znakove, te po potrebi uključiti davanje zvučnih signala sukladno važećim Pravilima za izbjegavanje sudara na moru
- u slučaju kada se vidljivost smanjuje, obavijestiti Zapovjednika broda, te pripremiti za korištenje zvučne signale
- poduzimati mjere za zaštitu okoliša, te postupati u skladu s Propisima za spriječavanje onečišćenja mora s broda

Sve potrebne radnje koje Časnik i posada broda trebaju raditi i obavljati na sidrištu, može se pronaći u brodskoj checklist-i Sidrenje, odnosno „Anchoring“.



14. DRŽANJE BRODSKE STRAŽE U LUCI

Sastav i ustroj brodske palubne straže u luci utvrđuje Zapovjednik.

Brodsko straža u luci se može sagledati iz nekoliko aspekata kao što su sigurnosni, komercijalni, tehnički, te zaštite okoliša.

Sigurnosni aspekt dolazi do izražaja kada se brod nalazi u slabo zaštićenim lukama, gdje može doći do naglih i iznenadnih promjena vremena.

Sigurnosni aspekt je važan u lukama gdje su velike oscilacije morskih mijena (plima i oseka) i gdje postoji velik utjecaj mrtvog mora ili drugih nepogoda.

Od brodske straže se očekuje da u takvim situacijama hitno reagira i ne dozvoli pucanje konopa kojima je brod vezan, odnosno da spriječi eventualno oštećenje broda, oštećenje drugog broda, obalne infrastrukture i onečišćenje okoliša.

Brodsko straža treba spriječiti osobe koje nemaju valjani razlog za boravak na brodu, da nedozvoljeno ulaze ili obavljaju radnje na brodu, koje ugrožavaju sigurnost broda i posade. Brigu o brodskom teretu (rukovanje teretom) u luci preuzima i nadzire prvi Časnik broda, sa svojim pomoćnicima.

Za vrijeme boravka broda u luci Časnik odgovaran za brodsku palubnu stražu mora obavljati povremene ophodnje broda, u cilju nadzora i provjere obavljanja poslova članova straže, pri čemu posebnu pozornost treba obratiti :

- stanju i učvršćenju brodskog veza i siza, posebice tijekom morskih mijena ili nevremena, te po potrebi poduzeti dodatne mjere osiguranja
- gazu ili dubini ispod kobilice
- općem stanju broda pri rukovanju i slaganju tereta ili pri balastiranju
- vremenskim prilikama i stanju mora
- primjeni propisa o sigurnosti na radu i protupožarnoj zaštiti
- razini vode u kaljužama i tankovima
- osobama na brodu i mjestu njihova boravka, posebice onima na udaljenim mjestima ili u zatvorenim prostorima broda
- paljenju palubne rasvjete i isticanju znakova za opasnost na brodu (od struje, vode, ulja ...)
- svim radovima, koji se na brodu moraju obaviti (ukrcajem ili iskrcajem tereta i/ili putnika, razni drugi popravci ...)

Časnik odgovoran za palubnu stražu, obvezan je za vrijeme boravka broda u luci:

- u slučaju loših vremenskih prilika ili po primitku najave nevremena poduzeti mjere potrebne za zaštitu broda, osoba na brodu i tereta
- poduzimati sve mjere opreza radi zaštite mora i morskog okoliša
- u slučaju neposredne opasnosti za sigurnost broda dati uzbunu, obavijestiti Zapovjednika broda, te poduzeti sve raspoložive mjere da se izbjegne opasna situacija, pogibelj i oštećenje broda i tereta, a ako okolnosti to zahtijevaju zatražiti pomoć lučkih vlasti ili drugih brodova
- voditi računa o stanju brodskog stabiliteta (u slučaju požara mora obavijestiti vatrogasce o približnoj količini vode kojom se brod može bez opasnosti naplaviti)
- ponuditi pomoć brodovima ili osobama, koje se zateknu u opasnosti
- u slučaju pokretanja brodskog porivnog vijaka, poduzeti mjere za spriječavanje nezgode ili štetnih posljedica
- zabilježiti u brodski dnevnik, sve za brod značajne događaje

Časnik odgovoran za palubnu stražu, mora prigodom **predaje straže** za vrijeme boravka broda u luci, obavijestiti Časnika koji preuzima stražu o:

- dubini na vezu, gazu broda, razini i vremenu nastupanja plime i oseke, pouzdanosti veza i njegovim svojstvima važnim za sigurnost broda, nategnutosti sidrenog lanca, ako je sidro u moru, o stanju porivnih strojeva i mogućnosti njihove uporabe u slučaju nužde
- svim radovima koji se na brodu moraju obaviti, vrsti, količini i razmještau tereta, koji se ukrcava/iskrcava ili je preostao, te o ostatku tereta na brodu tijekom iskrcaja
- razini vode u kaljužama i balastnim tankovima
- signalima koji se ističu (zastavice ...) ili znakovima koji se daju zvukom
- broju članova palubne straže i posade, koji se moraju nalaziti na brodu i o nazočnosti drugih (stranih) osoba na brodu
- posebnim lučkim propisima i naredbama Zapovjednika broda
- sredstvima komunikacije između broda i lučkih vlasti u slučaju pogibelji i potrebe za pomoć
- postupku za dojavu lučkim vlastima svakog onečišćenja, koje je posljedica poslova na brodu
- ostalim posebnim okolnostima važnim za sigurnost broda, posade, tereta, zaštite okoliša...

Časnik odgovoran za palubnu stražu, mora prilikom preuzimanja straže, za vrijeme boravka broda u luci, provjeriti sljedeće:

- da li su osigurani vez i sidreni lanac
- ističu li se odgovarajuća svjetla i daju li se odgovarajući signali
- postupa li se sukladno mjerama sigurnosti, posebice glede spriječavanja požara
- da li su svi upoznati sa svojstvima tereta, koji se ukrcava ili iskrcaava i s mjerama koje treba poduzeti glede toga
- da li je brod ugrožen od raznih vanjskih utjecaja
- da li brod i postupci (radovi) na brodu, ugrožavaju druge brodove
- da li su svi članovi palubne straže (i lučki zaposlenici) sposobni obavljati svoje dužnosti
- razmještaj i uporabu opreme za sigurnost ljudi (u opasnom okruženju ili djelatnostima)
- gdje je pribor za hitnu zdravstvenu pomoć i da li je ispravan (potpun)

Časnik odgovoran za palubnu stražu mora završiti započetu radnju, koja je važna za sigurnost broda; iako je tijekom obavljanja te radnje nastupilo vrijeme za predaju straže i tek tada može predati stražu.

Lučka kapetanija može na prijedlog vlasnika broda ili kompanije, iznimno odobriti i drugačiji ustroj straže i način osiguranja sigurnosti broda, vodeći računa o pomorskim osobinama i sigurnosti luke, karakteristikama broda i drugim uvjetima bitnim za sigurnost broda, tereta i osoba.

15. DRŽANJE STRAŽE PRILIKOM REMONTA BRODA U BRODOGRADILIŠTU

Kada se brod nalazi u remontnom brodogradilištu (doku ...) također se trebaju poštivati i provoditi sigurnosni propisi, kao i kod boravka broda u luci.

Zapovjednik broda je dužan od predstavnika i radnika remontnog brodogradilišta zatražiti da poštuju sve važeće propise i sigurnosne procedure, koje mora poštivati i posada broda.

Ponekad zbog velikog obima posla, možda nije moguć potpuni nadzor nad svim radnicima i djelatnicima brodogradilišta, ali svakako treba uskladiti sigurnosne standarde i striktno zatražiti da se oni provode.

16. PELJAR

Pomorski peljar ili pomorski pilot je kvalificirana osoba za upravljanje brodovima u vodama, gdje je plovidba komplicirana, opasna ili pogibeljna.

Peljari ili piloti pružaju uslugu obalne ili lučke pilotaže (peljarenja) brodova, te neposredno ili posredno (pomoću posade) upravljaju plovilima, kada uplovljavaju i isplovljavaju iz luke ili usidre na sidrište razna plovila, kao što su veliki putnički brodovi, teretni brodovi, jahte ...

Peljarenje u lukama je obavezno za trgovačke brodove veće nosivosti (iznad 500 BRT), kao i za brodove koji prevoze opasne kemikalije ili ukapljene plinove.

Zapovjednici takvih brodova dužni su zatražiti usluge pomorskog peljara, i to od granice peljarenja do mjesta priveza ili sidrenja broda.

Peljarenje je obavezno i za vrijeme plovidbe od sidrišta do mjesta priveza broda, odnosno prilikom isplovljavanja broda (od mjesta veza broda, do granice peljarenja).

Peljari su dobro upoznati s dubinom mora, duljinom obala, morskim strujama, snagom vjetra, lučkim propisima i općenito uvjetima plovidbe unutar zone obaveznog peljarenja.

Zbog toga upravljaju plovilima ili pružaju stručne savjete zapovjednicima plovila, kako bi brod na siguran način izveo uplovljavanje, isplovljavanje, privez i odvez broda, sidrenje ili neko drugo pomicanje broda u luci ili na sidru.

Prilikom dolaska na brod **peljar (pilot) mora utvrditi bitne navigacijske (manevarske) elemente** tog broda, kao što veličina, brzina, gaz broda na pramcu i krmi... te ih uspoređuje s veličinom i dubinom plovnog puta i obale, određene za privez broda.

Ukoliko je to potrebno, peljari upravljaju tegljenjem i određuje broj tegljača (remorkera) za pojedini brod. Za cijelo vrijeme peljarenja ne smiju napuštati zapovjednički most, te izdaju zapovjedi za manevriranje brodom, a zapovjedaju i tegljačima, koje brod koristi pri „manovri“.

17. PELJARENJE

Zapovjednik broda mora koristiti usluge peljarenja kada to zahtijevaju propisi (obvezno peljarenje) ili kada Zapovjednik smatra da je to potrebno radi sigurnosti plovidbe.

Nazočnost peljara (pilota) na mostu je isključivo savjetodavnog karaktera i ni na koji način ne umanjuje odgovornost Zapovjednika broda ili Časnika u vođenju navigacije, odnosno upravljanja brodom.

Zapovjednik broda mora peljaru (pilotu), nakon njegovog ukrcaja na brod dati sve relevantne podatke o brodu, koji su bitni za navigaciju.

Zapovjednik mora s peljarom prilikom dolaska i prilikom odlaska peljara s broda, dogovoriti i usuglasiti sve radnje i manevre, koje peljar preporuča za sigurnu navigaciju broda.

Časnik u straži je odgovoran za kontrolu plovidbe broda i pružanje potrebnih informacija Zapovjedniku i/ili peljaru o brodu, području plovidbe, posebnim uvjetima ili situacijama koje mogu utjecati na siguran privez broda.

Zapovjednik broda mora:

- upoznati lokalnog peljara s karakteristikama broda, opremom i drugim posebnostima, čim se peljar ukrca na brod, odnosno predati mu ispunjeni obrazac (checklist-u) Master/Pilot Information Exchange Card
- zajedno s peljarom razmotriti moguće probleme na ruti plovidbe, te usuglasiti i utvrditi radnje koje peljar preporuča
- kada se na mostu nalaze **dva peljara**, utvrditi koji je od njih glavni, odnosno koji peljar je

odgovoran za davanje naređenja u plovidbi

- pratiti i razumjeti sva peljarova naređenja (za kormilarenje, za stroj, tegljače...) i namjere, te na osnovu svog iskustva i poznavanja vlastitog broda, brzo procijeniti da li su ti postupci i naredbe ispravni
- biti spreman brzo izraziti svoje sumnje u provođenje peljarovih namjera i radnji
- u zatvorenom području, na vrijeme smanjiti brzinu broda, da spriječi štetu od valova na obali, malim plovilima, teglenicama... odnosno uskladiti brzinu s važećim propisima
- prilagoditi brzinu vlastitog broda, da smanji uron krme i ostavi dovoljno dubine ispod kobilice pri prolasku plitkim vodama
- biti siguran da su njegovi časnici u straži sposobni djelovati u njegovo ime, ako nastupi potreba da Zapovjednik napusti komandni most
- prilikom napuštanja mosta, Zapovjednik mora obavijestiti peljara i informirati ga koji je Časnik odgovoran za vrijeme Zapovjednikovog odsustva s mosta

Dužnost je Zapovjednika broda da opozove odluke peljara ili da provede korektivne radnje, ako smatra da provođenje peljarovih naredbi ili nedostatak odgovarajućih uputa dovodi u opasnost sigurnost broda, tereta, posade...

Zapovjednik broda mora osigurati da peljar za vrijeme plovidbe, poštuje Pravila o izbjegavanju sudara na moru, kao i sve ostale važeće propise za područje, u kojem brod plovi.

Kada je brod u području peljarenja ili je peljar na mostu, i dalje vrijede sve plovidbene zapovjedi za sigurnu navigaciju, osim ako Zapovjednik ne odluči drugačije.

Prilikom komunikacije s peljarom, drugim brodovima i obalnim stanicama, a za vrijeme plovidbe (manevriranja) brodom, Zapovjednik i Časnici se moraju koristiti standardnim izrazima iz IMO Standardnog pomorsko-navigacijskom rječnika.

Dežurni Časnik na mostu za vrijeme plovidbe s peljarom, a ovisno o vrsti straže mora:

- upravljati telegrafom i vezom most-strojarnica
- pratiti okretaje glavnog motora (full, half, slow, dead slow - ahead/astern) i stroja za bočni poriv na pramcu (i krmi) broda (Bow thruster/Stern thruster)
- ponavljati naredbe kormilaru i provjeravati njihovo izvršavanje
- koristiti dva radara
- kontrolirati poziciju i kurs broda, kad god je to moguće i na više načina
- pratiti dubinu i brzinu broda
- mora surađivati s peljarom, te zatražiti objašnjenje peljarevih postupaka, ako postoji sumnja u ispravnost peljarevih odluka, te o tome odmah obavijestiti Zapovjednika

Jedan Časnik palube uvijek mora biti nazočan na mjestu ukrcaja, odnosno iskrcaja peljara (pilota) s broda.

Ako se peljar ukrcava ili iskrcava koristeći čamac ili helikopter, na mjestu ukrcaja/iskrcaja mora biti pripremljena sva potrebna oprema za tu operaciju: kolut za spašavanje sa konopom, te zvučnim i svjetlosnim signalima, pilotske ljestve... i druga odgovarajuća oprema (vidi „Guide to Helicopter/Ship Operations“).



18. NAREDBE ZA KORMILARENJE BRODOM I UPRAVLJANJE STROJEM

STANDARDNE NAREDBE ZA KORMILARENJE (MANEVRIRANJE) BRODOM:

Meet her	- ispitajte, provjerite (osjetljivost) kormila		
Midships	- sredina kormilo u uzdužnicu broda	Steady	- ravno
Nothing to port	- ništa lijevo	Nothing to starboard	- ništa desno
Port five	- lijevo 5°	Starboard five	- desno 5°
Port ten	- lijevo 10°	Starboard ten	- desno 10°
Port fifteen	- lijevo 15°	Starboard fifteen	- desno 15°
Port twenty	- lijevo 20°	Starboard twenty	- desno 20°
Port twenty five	- lijevo 25°	Starboard twenty five	- lijevo 25°
Hard a port	- sve lijevo	Hard a starboard	- sve desno
Easy to five	- smanjite kut kormila prema 5°		
Easy to ten	- smanjite kut kormila prema 10°		
Course one two ziro	- kurs broda 120 stupnjeva (120°)		
Course ziro five five	- kurs 055 stupnjeva		
Steady as she goes	- ravno tako, zadržite brod u trenutnom kursu		
Keep the buoy/mark/beacon... on port/starboard side	- ostavite plutaču/oznaku/radiofar... s lijeve/desne strane		
Report, if she does not answer the wheel	- obavijestite, ako brod ne 'sluša' kormilo		
Finished with wheel, no more steering	- završeno s ručnim kormilarenjem		

STANDARDNE NAREDBE ZA UPRAVLJANJE BRODSKIM STROJEM:

Stand by engine	- spremno u stroju
Full ahead	- svom snagom naprijed
Half ahead	- pola snage naprijed
Slow ahead	- polagano naprijed
Dead slow ahead	- sasvim polagano naprijed
Stop engine	- zaustavite strojeve
Dead slow astern	- sasvim polagano krmom
Slow astern	- polagano krmom
Half astern	- pola snage krmom
Full astern	- svom snagom krmom
Finished with engines - No more manoeuvring	- svršeno u stroju - završeno s manevriranjem

NAREDBE ZA BRODOVE SA DVA POGONSKA STROJA:

Port/Starboard engines, Full ahead/astern	- lijevi/desni stroj, svom snagom naprijed/krmom
Stop (port/starboard) engines	- zaustavite (lijevi/desni) stroj
Emergency full ahead/astern	- hitno punom snagom naprijed/krmom
Finished with engine	- završeno s strojem

Na brodovima s dva stroja (vijka, propelera) naredbama treba dodati riječ „oba“, npr. "Svom snagom oba!", odnosno naredba se može odnositi samo na jedan motor (vijak), npr. "Svom snagom naprijed desnim (vijkom)" ili "Pola snage naprijed lijevim (vijkom)" ...

NAREDBE ZA BRODOVE SA PRAMČANIM/KRMENIM PORIVNICIMA:

Bow thrusters full to port/starboard	- pramčani porivnik svom snagom lijevo/desno
Stern thrusters half to port/starboard	- krmeni porivnik sa pola snage lijevo/desno
Bow/stern thrusters stop	- zaustaviti pramčani/krmeni porivnik

Sve izdane naredbe treba ponoviti kormilar (osoba) koja rukuje kormilom ili telegrafom / telegrafima na mostu, a dežurni Časnik se mora uvjeriti da su naredbe pravilno i odmah izvršene. Svake se naredbe za kormilarenje valja pridržavati do izdavanja nove.

Kormilar treba odmah izvijestiti ako brod ne "sluša" kormilo.

Kada postoji sumnja da kormilar nije potpuno priseban, treba ga provjeravati pitanjem: "Koji je vaš kurs ?", a on treba odgovoriti: "Moj kurs je ... stupnjeva."

Primjer 1: Naredba - Kurs koji treba držati

"Kormilo lijevo, kurs: jedan, nula, pet." (105°)

Nakon što kormilar primi naredbu za postavljanje broda u kurs, na primjer 105°, treba naredbu ponoviti, te brod postupno (što prije) dovesti u taj kurs.

Kad je brod postavljen i zadržan u kursu 105°, kormilar treba glasno izvjestiti: "Kurs je jedan, nula, dva."

Osoba koja je izdala naredbu (pilot ili časnik), treba potvrditi da je čula kormilarov odgovor.

Primjer 2: Ako se želi ploviti prema odabranoj ...plutači/oznaci/svjetioniku, kormilaru treba izdati naredbu: "Smjer, ravno prema ...plutači/...oznaci/...svjetioniku".

Nakon što kormilar primi naredbu za postavljanje broda u "Smjer, ravno prema ...plutači/...oznaci/...svjetioniku", kormilar treba glasno i jasno ponoviti naredbu, te brod dovesti u taj smjer (kurs).

Kada je brod postavljen u taj smjer (kurs), kormilar treba glasno izvjestiti: "Smjer ravno prema ...plutači/...oznaci/...svjetioniku"

Osoba koja izdaje naredbu (pilot ili časnik), treba potvrditi da je čula kormilarov odgovor.



Pod uređajem za kormilarenje podrazumjevamo kormilarski stroj, upravljački stup, pokazivač zakreta kormila, te prijenosni uređaj od zapovjedničkog mosta do krme i pomoćni uređaj za kormilarenje.

Pokazivači rada kormila, broskog vijka, uspona vijka, pogonskog uređaja i moda rada, sile i smjera poriva, smjera bočnog poriva, te druga sredstva za određivanje i prikaz stanja moraju se moći očitati s upravljačkog mjesta na brodu.

Informacije o kutu odklona (zakreta) kormila, moraju dolaziti s dijela koji je neposredno mehanički vezan uz kormilo, a točnost pokazivanja ne smije odstupati više od 1°.

Pokazivač odklona kormila mora biti smješten u blizini mjesta za kormilarenje i mora biti jasan i lako čitljiv, čak i sa krila mosta. Ako pokazivač nije čitljiv sa krila mosta, onda treba ugraditi pokazivače zakreta kormila i na krila mosta.

Za veće brodove, klasifikacijski zavodi propisuju da moraju imati dva nezavisna kormilarska uređaja, od kojih jedan uređaj mora biti na mehanički pogon.