

Mechanik statkowy żeglugi śródlądowej

315101

Inna nazwa zawodu: kierownik maszyn obiektu pływającego, główny mechanik obiektu pływającego pasażerskiego, technicznego i specjalnego

Zadania i czynności

Oficer mechanik na statku żeglugi śródlądowej (kierownik maszyn) bezpośrednio nadzoruje pracę maszynowni - odpowiada za utrzymywanie w gotowości technicznej urządzeń znajdujących się w maszynowni oraz utrzymywanie w należyтым stanie mechanizmów zasadniczych i pomocniczych, nadzoruje również załogę maszynowni.

Kierownik maszyn pracuje na różnych obiektach pływających, między innymi na statkach pasażerskich, statkach towarowych lub zestawach pchanych, statkach technicznych (np. pogłębiarki), statkach specjalnych (lodołamacze) i holownikach.

Oficer mechanik jest po kierowniku obiektu pływającego najważniejszym oficerem na statku. Od jego pracy zależy sprawne poruszanie się obiektu pływającego po akwenie wodnym. Stanowisko to zajmują fachowcy mający najwyższy stopień oficerski w żegludze śródlądowej w zakresie mechaniki (tj. mechanik I lub II klasy żeglugi śródlądowej), a także najwyższe umiejętności zawodowe.

Do podstawowych obowiązków służbowych oficera mechanika należy w szczególności:

utrzymywanie siłowni (silniki główne, wały napędowe, urządzenia pędnikowe, mechanizmy pomocnicze, armatura i rurociągi) w pełnej gotowości technicznej;

utrzymywanie w należyтым stanie instalacji elektrycznej (siłowej i oświetleniowej) na całym statku;

utrzymywanie w dobrym stanie technicznym energetycznych urządzeń rozdzielczych i przekaźnikowych (tablice rozdzielcze, rozruszniki, przełączniki).

Oficer ma także obowiązek utrzymania w gotowości eksploatacyjnej (gotowość do natychmiastowego wykonania zadania) wszystkich mechanizmów pokładowych, a mianowicie wind pokładowych, przekładni sterowych itd.

Dla bezpieczeństwa statku, pasażerów, a także ładunków oficer ma obowiązek utrzymania w pełnej sprawności urządzeń sygnalizacyjnych oraz łączności wewnętrznej (dzwonki alarmowe, tuba głosowa, sygnał powietrzny, syrena).

Oficer mechanik ma także obowiązek osobiście nadzorować bunkrowanie (tzn. tankowanie) i kontrole jakości materiałów pędnych i smarowniczych.

Innym jego zadaniem jest wyposażenie maszynowni w narzędzia oraz części zamienne niezbędne do wykonania awaryjnego remontu w czasie rejsu po rzece lub jeziorze. Narzędzia i części zamienne musi zgromadzić w pomieszczeniach magazynowych maszynowni i odpowiada za ich użytkowanie.

Oficer mechanik ma obowiązek przestrzegania właściwych oznaczeń poszczególnych

systemów znajdujących się w maszynowni, co gwarantuje właściwe zarządzanie poszczególnymi urządzeniami.

Do jego obowiązków należy również kontrolowanie przestrzegania przez załogę przepisów o ochronie środowiska i zasad bhp. Jest to istotne zadanie z powodu odpowiedzialność, którą ponosi w razie alarmu pożarowego lub tzw. alarmu wodnego statku, a w szczególności w przedziale maszynowym.

Serce statku, jakim jest maszynownia, podlega stałej kontroli ze strony armatora (przedsiębiorstwa, którego własnością jest statek) i instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo żeglugi na rzece bądź jeziorze. Za sprawne działanie wszystkich urządzeń odpowiada właśnie oficer mechanik.

W okresie ponawigacyjnym ma on również obowiązek sporządzać dokumenty przeznaczone dla warsztatów remontowych, a mianowicie opisy remontowe obiektu w części dotyczącej maszynowni statku. Oficer wspólnie z kierownikiem statku sporządza zestawienia robót remontowych, zgodnie z wytycznymi macierzystego przedsiębiorstwa, które muszą być wykonane w okresie zimowym. Często oficer mechanik jest delegowany do nadzoru i udziału w pracach remontowych i przygotowania maszyn statku do prób eksploatacyjnych. Oficer jako fachowiec wysokiej klasy często decyduje o sposobie wykonywania napraw, remontów głównych lub też awaryjnych, oczywiście na podstawie upoważnienia swojego zakładu pracy.

Bardzo istotną rolę odgrywa mechanik na obiektach pływających przewożących towary (tzw. zestawy pchane - pchacz z barkami) lub też na skomplikowanych obiektach technicznych (pogłębiarki, kafary pływające) i specjalnych (lodołamacze z silnikami o wspomaganiu elektronicznym). W wypadku przewozów towarowych kierownik maszyn ponosi odpowiedzialność za sprawność techniczną barek pchanych przez holownik - pchacz. Sprawdza prawidłowość załadunku i wyładunku, rozmieszczenia ładunku na barkach, zachowania norm ładowności barki itp. W razie awarii kierownik maszyn ma obowiązek ustalić rozmiary uszkodzeń, a w wypadkach uzasadniających konieczność prowadzenia skomplikowanego remontu zgłosić takie zdarzenie kierownikowi portu śródlądowego. Podobną odpowiedzialność ponosi oficer mechanik na obiektach technicznych, jak pogłębiarki czy kafary pływające. Natomiast na obiektach specjalnych oficer ponosi pełną odpowiedzialność za prawidłową pracę skomplikowanej siłowni wraz z urządzeniami elektronicznymi na lodołamaczach.

W ramach swojego zakresu obowiązków i odpowiedzialności oficer mechanik wspólnie ze służbami eksploatacji przedsiębiorstwa ustala stan etatowy maszynowni danego obiektu pływającego ze szczególnym uwzględnieniem przydatności pracowników w poszczególnych zakresach maszynowni. Przyjęto, że sprawne działanie maszynowni obiektu pływającego gwarantuje następujący skład załogi maszynowni:

kierownik maszyn - oficer mechanik statku żeglugi śródlądowej,

zastępca kierownika maszyn - również oficer mechanik (I lub II klasy w zależności od rodzaju obiektu pływającego),

asystent kierownika maszyn - mechanik III klasy żeglugi śródlądowej,

motorzysta,

elektryk,

palacz lub starszy palacz (na obiektach starszego typu).