

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ
ΤΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ (OIL MAJORS)**

—

SIRE VETTING INSPECTIONS BY OIL MAJORS

Κωνσταντίνος Λουκάς

Διπλωματική Εργασία

*που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του
Διπλώματος Μεταπτυχιακών Σπουδών
στην Ναυτιλία*

Πειραιάς

Νοέμβρης 2022

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (μη- εμπορικός, μη- κερδοσκοπικός, εκπαιδευτικός, ερευνητικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνέπειων της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστήμιου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής:

- κ. Χατζηνικολάου Στέφανος (Επιβλέπων)

- κ. Τζαννάτος Ερνέστος – Σπυρίδων

- καπτ. Ματθαίου Δημήτριος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστήμιου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα..

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματοποιήθηκε στο Πανεπιστήμιο Πειραιά, στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, κατά το έτος 2022.

Η ολοκλήρωση της μεταπτυχιακής αυτής εργασίας δεν θα ήταν δυνατή χωρίς την πολύτιμη υποστήριξη και βοήθεια του καπτ. Δημήτρη Ματθαίου, CEO της Arcadia Shipmanagement co. LTD και πρόεδρο του οργανισμού Green Award Foundation. Του εκφράζω εγκάρδια ένα μεγάλο ευχαριστώ για την όλη βοήθεια και καθοδήγηση που μου προσέφερε.

Ένα τεράστιο ευχαριστώ χρωστάω στους γονείς μου Θεόδωρο και Σωτηρία, όπως και στα αδέρφια μου Έλενα, Μιχάλη και Κατερίνα-Πηνελόπη. Η υποστήριξη και η συμπαράσταση αυτών, καθ' όλη την διάρκεια του μεταπτυχιακού και της σύνταξης της διπλωματικής μου εργασίας υπήρξε μεγάλο στήριγμα για εμένα και τους οφείλω όλη την διαδρομή των σπουδών μου, μέχρι σήμερα.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η «Επιθεώρηση» είναι η συνηθέστερη λέξη που χρησιμοποιείται για τη περιγραφή της διαδικασίας αξιολόγησης από τους πετρελαϊκούς κολοσσούς για την επιλογή πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων για την μεταφορά των φορτίων τους. Αφορά μια διαδικασία που τείνει να οικειοποιηθεί από τις ναυτιλιακές εταιρίες μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων χωρίς όμως να υπάρχει η κατάλληλη καταγραφή και περιγραφή στη βιβλιογραφία των εταιριών αυτών.

Ο τρόπος διεξαγωγής της επιθεώρησης έχει αλλάξει σε σύγκριση με τα προηγούμενα χρόνια καθώς ο OCIMF ο οργανισμός που αποτελείται από τους πετρελαϊκούς κολοσσούς και είναι παράλληλα η ηλεκτρονική βάση δεδομένων στην οποία εισάγονται τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων, ανανεώνει το πρόγραμμα της επιθεώρησης με απώτερο σκοπό να μείνει το πρόγραμμα αξιόπιστο και ανανεωμένο με τα δεδομένα της εποχής. Το 2023 μπαίνει σε εφαρμογή το ανανεωμένο πρόγραμμα SIRE 2.0 το οποίο αντικαθιστά τα προγενέστερα εισάγοντας σε αυτό δύο επιπλέον προγράμματα επιθεώρησης (BIRE, OVID) τα οποία ήταν ανεξάρτητα καθώς και ερωτηματολόγια και αποθετήρια τα οποία πρέπει να συμπληρωθούν πριν την κύρια επιθεώρηση, δίνοντας έτσι μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα του πλοίου στον επιθεωρητή και μειώνοντας τον χρόνο της διαδικασίας επιθεώρησης.

Η έκθεση της επιθεώρησης δεν αποδίδει αποτελέσματα επιτυχίας ή αποτυχίας αντιθέτως χρησιμοποιείται ως αναπόσπαστο μέρος της ευρύτερης επιθεώρησης ως διαδικασίας επιλογής. Οι επιδόσεις της διαχειρίστριας εταιρίας σε θέματα ασφαλείας οι οποίες εξετάζονται μέσω αυτό-αξιολογήσεων διαχείρισης λειτουργίας των δεξαμενοπλοίων TMSA από τους πετρελαϊκούς κολοσσούς, συμβάλουν σε μεγάλο βαθμό στην τελική απόφαση επιλογής.

Η επιθεώρηση του προγράμματος SIRE ως μέθοδο επιλογής πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων, κυριαρχεί στον κλάδο καθώς προσομοιάζεται με ένα πλέγμα ασφαλείας το οποίο μαζεύει και ελέγχει όλες τις καταχωρημένες πληροφορίες από τα υπόλοιπα πλέγματα ασφαλείας, όπως είναι επιθεωρήσεις από τη σημαία του κράτους, τον νηογνώμονα, τις λιμενικές αρχές των κρατών και άλλων. Κατά συνέπεια, η εισαγωγή και η αναθεώρηση της διαδικασίας επιθεωρήσεων αποτελεί μια πολύτιμη προσθήκη στα καθεστάτα πρόληψης ατυχημάτων συμβάλλοντας ταυτόχρονα στην αύξηση του επιπέδου ποιότητας και ασφάλειας των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φορτίου.

Στην παρακάτω διπλωματική εργασία θα γίνει μια ιστορική αναδρομή μέχρι το σήμερα, ποιος είναι ο οργανισμός OCIMF και τι στοχεύει, μια ανάλυση της διαδικασίας επιθεωρήσεων από τους πετρελαϊκούς κολοσσούς από τι αποτελείται και πως πως διεξάγεται καθώς και του

αναθεωρημένου προγράμματος επιθεώρησης πλοίων (SIRE 2.0) το οποίο μπαίνει σε ισχύ από το 2023. Θα αναπτυχθούν οι πτυχές του προγράμματος, οι νέες εισαγωγές σε αυτό καθώς και θα δοθούν παραδείγματα και από άλλους φορείς επιθεωρήσεων όπως τα Κράτη Σημαίας αλλά και κάποιες επιπλέον απαιτήσεις από μερικούς πετρελαϊκούς κολοσσούς οι οποίες διαφέρουν σε ορισμένα σημεία από αυτές του οργανισμού OCIMF.

ABSTRACT

"Inspection" is the most common word used to describe the evaluation process by oil majors for selecting liquefied carriers to carry their cargoes. It concerns a process that tends to be appropriated by shipping companies transporting liquefied cargoes, but without proper recording and description in the literature of these companies.

The way the inspection is conducted has changed compared to previous years as OCIMF (Oil Companies International Maritime Forum) consisting of the oil majors and which is also the electronic database in which inspection results are entered, refreshes the inspection program, so it can stay up-to-date with the today's data. In 2023, the renewed inspection program SIRE 2.0 comes into effect, which replaces the previous ones by introducing into it two additional inspection programs (OVID, BIRE) which were independent as well as questionnaires and repositories which must be completed before the main inspection, thus giving the inspector a more complete picture of the ship to the inspector and reducing the time of the inspection process.

The inspection report does not yield pass or fail results but is instead used as an integral part of the wider inspection as a selection process. The performance of the management company in safety matters which is examined through TMSA self-inspections by the oil giants contributes greatly to the final selection decision.

Inspection as a method of selecting vessels carrying liquefied cargoes dominates the industry as it is likened to a safety net which collects and checks all the registered information from other safety nets such as inspections by flag state, classification society, port state authorities and others. Consequently, the introduction and revision of the inspection process is a valuable addition to accident prevention regimes while helping to raise the level of quality and safety of liquefied cargo ships.

In the following thesis there will be a historical review to date, who the OCIMF organization is and what it aims for, an analysis of the inspection process by the oil majors, what it consists of and how it is carried out, as well as the revised ship inspection program (SIRE 2.0) in which comes into force from 2023. The aspects of the program will be developed, the new introductions to it as well as examples will be given from other inspection bodies such as Flag States as well as some additional requirements from some oil majors which differ from those of the OCIMF organization.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ (VETTING PROCESS) ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ SIRE	3
1.1 Ορισμός της διαδικασίας επιθεωρήσεων (Vetting Process)	3
1.2 Ιστορική αναδρομή.....	3
1.3 Ατυχήματα στην Ναυσιπλοΐα που δημιούργησαν την ανάγκη ύπαρξης επιθεωρήσεων.....	4
1.3.1 Το Ναυάγιο του AMOCO CADIZ (1978).....	5
1.3.2 Το Ναυάγιο του EXXON VALDEZ (1989).....	5
1.3.3 Το Ναυάγιο του Prestige (2002)	6
1.4 Ίδρυση του OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), στόχοι, στρατηγική και μέλη.....	7
1.5 OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) & TMSA (Tanker Management Self-Assessment)	9
1.6 Απαιτήσεις προγραμμάτων του OCIMF για τις Υποβάλλουσες Εταιρίες.....	11
1.7 Δημιουργία προγράμματος SIRE (Ship Inspection Report Programme) και οι αναθεωρήσεις αυτού έως σήμερα (SIRE 2.0).....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ SIRE 2.0	19
2.1 Προετοιμασία για την διεκπεραίωση της επιθεώρησης και απαιτούμενα έγγραφα που πρέπει να αποσταλούν	19
2.1.1 Συμπλήρωση του ερωτηματολογίου της προ-επιθεώρησης (Pre-Inspection Questionnaire).....	21
2.1.2 Αποθετήριο πιστοποιητικών του πλοίου (Vessel Certificate Repository)	23
2.1.3 Το Εναρμονισμένο ερωτηματολόγιο στοιχείων του πλοίου (Harmonized Vessel Particulars Questionnaire (HVPQ)).....	27
2.1.4 Αποθετήριο φωτογραφιών του πλοίου (Vessel Photography Repository)	27
2.2 Κύρια επιθεώρηση πάνω στο πλοίο.....	30
2.2.1 Έναρξη επιθεώρησης.....	33
2.2.2 Ερωτηματολόγιο επιθεώρησης πλοίου (Vessel Inspection Questionnaire (VIQ)).....	36

2.2.3 Διαδικασία επιθεώρησης.....	46
2.2.4 Λήξη επιθεώρησης.....	61
2.3 Αποτελέσματα της επιθεώρησης.....	63
2.3.1 Τι πρέπει να κάνει η διαχειρίστρια εταιρία του πλοίου	63
2.3.2 Διαδικασία ελέγχου και έγκρισης από τον OCIMF.....	64
2.4 Προγράμματα επιθεώρησης Φορτηγίδων και Offshore πλοίων	68
2.4.1 Πρόγραμμα επιθεώρησης Φορτηγίδων	68
2.4.2 Πρόγραμμα επιθεώρησης βάσης δεδομένων πλοίων Offshore.....	69
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΩΝ ΚΟΛΟΣΣΩΝ (OIL-MAJORS)	70
3.1 ExxonMobil.....	70
3.2 Total S.A	76
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΣΗΜΑΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	82
4.1 Ορισμός Κράτος Σημαίας	82
4.2 Ορισμός επιθεωρήσεων από τα Κράτη Σημαίας.....	83
4.3 Ταξινόμηση των Κρατών Σημαίας.....	84
4.4 Κράτη σημαίας και απαιτήσεις αυτών.....	87
Αποτελέσματα.....	90
Συμπεράσματα	91
Βιβλιογραφία.....	92

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα1: Trade Winds: Ο OCIMF δίνει απομακρυσμένες οδηγίες επιθεώρησης στους επιθεωρητές του προγράμματος SIRE.....	30
Σχήμα 2: Πρόγραμμα Επιθεωρήσεων Πλοίων (SIRE).....	37
Σχήμα 3: Πρόγραμμα Επιθεωρήσεων Πλοίων (SIRE) (VIQ7) (OCIMF, 2021).....	38
Σχήμα 4: Πίνακας Αξιωματικών από την Έκθεση του Aegean Power (OCIMF 2022).....	52
Σχήμα 5: Παράδειγμα Παρατήρησης από τον Επιθεωρητή και Απάντησης της Διαχειρίστριας Εταιρίας	62
Σχήμα 6: Φωτογραφικό Αντίγραφο το οποίο Αποδεικνύει την Συμμόρφωση της Διαχειρίστριας Εταιρίας με την Παρατήρηση του Επιθεωρητή βλ. Σχήμα 5.....	63
Σχήμα 7: Τα 10 Κορυφαία Κράτη Σημαίας – Ολικής Χωρητικότητας 2021 (Lloyds List Intelligence, 2022).....	84
Σχήμα 8: Λευκή Λίστα (Paris MoU, n.d)	85
Σχήμα 9: Γκρι Λίστα (Paris MoU, n.d)	86
Σχήμα 10: Μαύρη Λίστα (Paris MoU, n.d)	86

FIGURE LIST

Figure 1: Trade Winds: OCIMF give remote vetting guidelines to SIRE inspectors	30
Figure 2: Ship Inspection Report (SIRE) Programme.....	37
Figure 3: Ship Inspection Report (SIRE) Programme (VIQ7) (OCIMF, 2021)	38
Figure 4: Officer Matrix Report from Aegean Power (OCIMF 2022).....	52
Figure 5: Example of Observation by the Inspector and Response of the Management Company	62
Figure 6: Photographic Copy Evidencing the Management Company's Compliance with the Inspector's Observation (See Fig.5).....	63
Figure 7: Top 10 Flag States-Gross Tonnage 2021 (Lloyds List Intelligence, 2022).....	84
Figure 8: White List (Paris MoU, n.d).....	85
Figure 9: Grey List (Paris MoU, n.d)	86
Figure 10: Black List (Paris MoU, n.d)	86

TERMS AND ABBREVIATIONS

- ❖ **BIRE – Barge Inspection Report Programme:** Το πρόγραμμα επιθεωρήσεων φορηγίδων είναι ένα πρόγραμμα του OCIMF για τις φορηγίδες μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων. Το πρόγραμμα διεξάγεται από εκπαιδευμένους επιθεωρητές οι οποίοι επιθεωρούν τις φορηγίδες. Με το πέρας της επιθεώρησης εκδίδεται μια έκθεση η οποία είναι διαθέσιμη προς τους ενδιαφερομένους της βιομηχανίας όπως ναυλωτές και πετρελαϊκοί κολοσσοί.
- ❖ **BIQ – Barge Inspection Questionnaire:** Το ερωτηματολόγιο επιθεώρησης φορηγίδων συμπληρώνεται από τον επιθεωρητή κατά την διάρκεια της παρουσίας αυτού στην φορηγίδα. Μόλις συμπληρωθεί, χρησιμοποιείται για την δημιουργία της τελικής έκθεσης επιθεώρησης.
- ❖ **CDI – Chemical Distribution Institute:** Ο οργανισμός με ένα σχήμα επιθεωρήσεων και ελέγχων για την διεθνή μεταφορά και αποθήκευση των συσκευασμένων και χύδην χημικών φορτίων.
- ❖ **Classification Society:** Ο νηογνώμονας είναι οργανισμός ή εταιρία που εκτελεί επιθεωρήσεις σε πλοία κατά την ναυπήγηση τους καθώς και κατά τακτά χρονικά διαστήματα με το πέρας της ναυπήγησής τους, μέχρι το τέλος της ζωής τους.
- ❖ **EBIS – European Barge Inspection Scheme:** Το Ευρωπαϊκό Σχήμα Επιθεώρησης Φορηγίδων (European Barge Inspection Scheme) ήταν ένα ανεξάρτητο πρόγραμμα επιθεώρησης μόνο για φορηγίδες που έπλεαν στα ύδατα της Ευρώπης. Από την 1^η Ιανουαρίου του 2021 έχει ενσωματωθεί στο Πρόγραμμα Επιθεώρησης Φορηγίδων του OCIMF δημιουργώντας έτσι ένα ενιαίο Πρόγραμμα Επιθεώρησης Φορηγίδων.
- ❖ **Flag State:** Το κράτος σημαίας είναι αυτό στο οποίο το πλοίο είναι εγγεγραμμένο. Το κράτος σημαίας είναι επίσης αυτό που καθορίζει τους νόμους στους οποίους το πλοίο και το πλήρωμα πρέπει να υπακούν όταν λειτουργούν στην δικαιοδοσία αυτού καθώς και στα διεθνή ύδατα.
- ❖ **HVPQ – Harmonized Vessel Particulars Questionnaire:** Το εναρμονισμένο ερωτηματολόγιο στοιχείων του πλοίου αποτελείται από ερωτήσεις σχετικές με τα στοιχεία μόνιμης και ημι-μόνιμης φύσεως του πλοίου καθώς και τα πιστοποιητικά που φέρει. Η συμπλήρωση του γίνεται στην βάση δεδομένων του OCIMF με σκοπό την μείωση του χρόνου παραμονής του επιθεωρητή στο πλοίο.

- ❖ **IACS – International Association of Classification Societies:** Η Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων αποτελείται από 13 διεθνώς αναγνωρισμένους νηογνώμονες. Η έδρα της Ένωσης βρίσκεται στο Λονδίνο και ιδρύθηκε το 1968 στο Αμβούργο. Η Ένωση έχει δύο κύριους αντικειμενικούς σκοπούς οι οποίοι είναι η διατήρηση των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων, βάζοντας τα σε κατηγορίες κλάσεων καθώς και δημιουργία μέτρων για την διατήρηση των καθαρών θαλασσών από τους κινδύνους ρύπανσης αυτών από τα διερχόμενα πλοία.
- ❖ **IMO – International Maritime Organization:** Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας μπήκε σε ισχύ το 1958. Είναι υπό την αιγίδα των Ηνωμένων Εθνών και είναι υπεύθυνος για τα μέτρα βελτίωσης της διεθνούς ναυτιλίας καθώς και της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης από τα διερχόμενα πλοία.
- ❖ **Inspection Request:** Το αίτημα επιθεώρησης γίνεται από τις διαχειρίστριες εταιρίες των πλοίων με σκοπό την διεξαγωγή επιθεώρησης από μια υποβάλλουσα εταιρία.
- ❖ **INTERTANKO – International Association of Independent Tanker Owners:** Ο εμπορικός οργανισμός ο οποίος αντιπροσωπεύει τα συμφέροντα των ανεξάρτητων ιδιοκτητών δεξαμενοπλοίων στα βιομηχανικά φόρουμ. Ο οργανισμός στηρίζει επίσης φορείς του κλάδου σχετικά με την ανάπτυξη πολιτικών για την βιομηχανία των δεξαμενοπλοίων.
- ❖ **MARPOL – International Convention of the Prevention of Pollution from Ships:** είναι η διεθνής συνθήκη για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού και σχετίζεται με τα λειτουργικά και προληπτικά πρότυπα ρύπανσης για τα πλοία. Η συνθήκη θεωρείται μια από τις πιο σημαντικές διεθνής συνθήκες της θάλασσας.
- ❖ **Oil Majors:** Οι πετρελαϊκοί κολοσσοί είναι υπεύθυνοι για την εξόρυξη και την διύλιση του αργού πετρελαίου των προϊόντων αυτού καθώς και των αερίων όπως φυσικό αέριο και προπάνιο. Είναι αυτοί που δημιούργησαν τον οργανισμό OCIMF και αποτελούν τον κορμό αυτού.
- ❖ **OCIMF - Oil Companies International Marine Forum:** Ο οργανισμός ο οποίος αποτελείται από τους πετρελαϊκούς κολοσσούς και στην ουσία είναι η φωνή της πετρελαϊκής βιομηχανίας. Προσφέρει κατευθυντήριες γραμμές και γνώσεις όσο αφορά την ασφάλεια στην ναυτιλία και την προστασία του περιβάλλοντος.
- ❖ **Online Crew Matrix:** Ο πίνακας αξιωματικών καταγράφει πληροφορίες και ιστορικά των αξιωματικών του πλοίου όπως μήνες στην θάλασσα κτλπ.

- ❖ **OPA 90 – US-Oil Pollution Act 1990:** Η Νομοθεσία των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής για την ρύπανση από πετρέλαιο του 1990 λειτουργεί με απώτερο σκοπό την αποφυγή πετρελαιοκηλίδων που μπορεί να προκληθούν είτε από πλοία είτε από εγκαταστάσεις. Η νομοθεσία επιβάλλει στους υπαίτιους να απομακρύνουν το χυμένο πετρέλαιο καθώς και τους αναθέτει την ευθύνη για το κόστος καθαρισμού και των ζημιών που προκλήθηκαν. Επιπλέον, η νομοθεσία ορίζει τις διαδικασίες λειτουργίας, τα υπεύθυνα μέρη και την οικονομική ευθύνη που φέρουν αυτά.
- ❖ **OVID – Offshore Vessel Inspection Database:** Η επιθεώρηση της βάσης δεδομένων των παράκτιων σκαφών είναι ένα πρόγραμμα του OCIMF για τα παράκτια σκάφη της βιομηχανίας πετρελαίου και αερίου. Διεξάγεται από εκπαιδευμένους επιθεωρητές οι οποίοι επιθεωρούν τα σκάφη. Με το πέρας της επιθεώρησης εκδίδεται μια έκθεση η οποία είναι διαθέσιμη προς τους ενδιαφερομένους της βιομηχανίας όπως ναυλωτές και πετρελαϊκοί κολοσσοί.
- ❖ **Port State:** Το κράτος λιμένα είναι το κράτος στο οποίο εισέρχεται το πλοίο. Όταν το πλοίο βρίσκεται στα νερά αυτού, το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τους κανόνες του πρώτου.
- ❖ **Port State Control:** Ο έλεγχος ο οποίος διενεργείται από τις λιμενικές αρχές στα πλοία όταν αυτά βρίσκονται στο λιμάνι με σκοπό να διαπιστωθεί εάν και κατά το πόσον αυτά τηρούν και εφαρμόζουν τους κανόνες των διεθνών συμβάσεων. Εάν διαπιστωθεί οποιαδήποτε παράληψη, το πλοίο κρατείται στο λιμάνι μέχρι αυτή να αποκατασταθεί.
- ❖ **SIRE – Ship Inspection Report Programme:** Το πρόγραμμα επιθεωρήσεων πλοίων SIRE είναι ένα πρόγραμμα του OCIMF για πλοία μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων όπως πετρέλαιο, αέριο και επικίνδυνα χημικά. Το πρόγραμμα διεξάγεται από εκπαιδευμένους επιθεωρητές οι οποίοι επιθεωρούν αυτά τα δεξαμενόπλοια και τις φορτηγίδες. Μετά το πέρας της επιθεώρησης εκδίδεται μια έκθεση η οποία είναι διαθέσιμη προς τους ενδιαφερομένους της βιομηχανίας όπως ναυλωτές και πετρελαϊκοί κολοσσοί.
- ❖ **SIRE 2.0 – Ship Inspection Report Programme 2.0:** Το πρόγραμμα SIRE 2.0 είναι το αναθεωρημένο πρόγραμμα επιθεώρησης πλοίων το οποίο αντικαθιστά τις προγενέστερες εκδόσεις, συμπεριλαμβάνοντας και τα προγράμματα BIRE και OVID σε αυτό, φέρνοντας νέες καινοτομίες και διαδικασίες στον τρόπο διεξαγωγής της επιθεώρησης.

- ❖ **SOLAS – Safety of Life at Sea:** είναι η διεθνής συνθήκη προστασίας της ζωής στην θάλασσα και θέτει τα ελάχιστα πρότυπα ασφαλείας στην κατασκευή, τον εξοπλισμό και στις λειτουργίες του πλοίου προστατεύοντας την ζωή εν πλω.
- ❖ **Submitting Company:** Η Υποβάλλουσα Εταιρία είναι αυτή που έχει αδειοδοτηθεί από τον OCIMF για την διεξαγωγή επιθεωρήσεων και καταγραφή αυτών στην βάση δεδομένων του προγράμματος SIRE. Αυτές είναι κυρίως πετρελαϊκοί κολοσσοί.
- ❖ **TMSA – Tanker Management Self-Assessment:** Το πρόγραμμα αυτό-αξιολόγησης διαχείρισης δεξαμενοπλοίων του OCIMF υποστηρίζει τα υπόλοιπα προγράμματα SIRE, OVID, BIRE εφαρμόζοντας πρότυπα της βιομηχανίας και προμηθεύοντας τις εταιρίες με σκοπό να βοηθήσει στην βελτίωση και τον μετριασμό των δικών τους συστημάτων διαχείρισης ασφαλείας.
- ❖ **USCG – United States Coast Guard:** Το λιμενικό των ΗΠΑ εκτελεί καθήκοντα του κράτους λιμένα καθώς και άλλους ρόλους σε όλη την Αμερική.
- ❖ **VIQ – Vessel Inspection Questionnaire:** Το ερωτηματολόγιο επιθεώρησης πλοίων το οποίο συμπληρώνεται από τον επιθεωρητή κατά την διάρκεια της παρουσίας του στο υπό επιθεώρηση πλοίο. Μόλις συμπληρωθεί, χρησιμοποιείται για την δημιουργία της τελικής έκθεσης επιθεώρησης.
- ❖ **VPQ – Vessel Particulars Questionnaire:** Το ερωτηματολόγιο στοιχείων του πλοίου αποτελείται από ερωτήσεις σχετικές με τα στοιχεία του πλοίου και συμπληρώνεται από την διαχειρίστρια εταιρία πριν την φυσική επιθεώρηση.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εμπορική ναυτιλία μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων είναι ένας κλάδος ο οποίος εμπεριέχει πάρα πολλά ρίσκα. Αντικείμενο του είναι η μεταφορά του φορτίου από το σημείο Α στο σημείο Β με ασφάλεια και με χαμηλό κόστος ωστόσο επιτυγχάνεται πάντοτε αυτός ο στόχος. Ο μόνος τρόπος να μετριάσουμε το ρίσκο είναι να το αναγνωρίσουμε, να το υπολογίσουμε και να το διαχειριστούμε κατάλληλα.

Πλοιοκτήτες και διαχειρίστριες εταιρίες που είναι διατεθειμένοι να διαχειριστούν αυτά τα ρίσκα στις καθημερινές τους λειτουργίες, θα πρέπει να ορίσουν τους κινδύνους και χρησιμοποιώντας τα ανάλογα εργαλεία να διαχειριστούν τα ρίσκα, υπολογίζοντας πάντοτε το κόστος/όφελος. Εκτός των παραπάνω αναφερομένων, Πετρελαϊκοί κολοσσοί, Λιμεναρχεία, Νηογνώμονες, Κράτη Σημαίας καθώς και P&I Clubs ακολουθούν τις ίδιες ή παρόμοιες διαδικασίες με κοινό σκοπό τον ορισμό και την διαχείριση των κινδύνων.

Οι επιθεωρήσεις (Vetting) είναι ένα σύνολο διαχείρισης κινδύνων στην θάλασσα αξιοποιώντας διάφορα εργαλεία και διαδικασίες με σκοπό την προμήθεια πληροφοριών διαφορετικών πλοίων και εταιριών που λαμβάνονται υπόψιν για σύναψη συνεργασίας. Οι επιθεωρήσεις εξ ορισμού αναφέρονται στην φυσική επιθεώρηση (SIRE) αλλά και στην διαλογή του πλοίου. Οι προαναφερθέντες επιλογές και ορισμοί έχουν δημιουργηθεί από τον οργανισμό OCIMF. Κάθε πλοιοκτήτρια ή διαχειρίστρια εταιρία η οποία θέλει να ηγείται στον κλάδο θα πρέπει να ακολουθεί ένα σύστημα διαχείρισης ασφάλειας (Safety Management System SMS) που θα περιέχει διαδικασίες, κατευθυντήριες γραμμές και εργαλεία τα οποία θα διασφαλίζουν την συνολική συμμόρφωση αυτής με τους πετρελαϊκούς κολοσσούς τόσο πάνω στα πλοία όσο και στα γραφεία.

Σε έναν τόσο μεγάλο παγκόσμιο στόλο η διαδικασία επιθεώρησης προσφέρει στους ναυλωτές την δυνατότητα να επιλέξουν για την επιχείρησή τους πλοία και διαχειρίστριες εταιρίες που ταιριάζουν καλύτερα στα δικά τους πρότυπα ασφαλείας, έχοντας πάντα κατά νου το όσο δυνατόν χαμηλότερο κόστος. Ο OCIMF διατηρώντας και ανανεώνοντας το πρόγραμμα επιθεωρήσεων του (SIRE, (σήμερα SIRE 2.0)), διασφαλίζει στους χρήστες του ότι οι καλύτερες και πιο ενημερωμένες επιθεωρήσεις οδηγούν στην βελτίωση της ποιότητας των πλοίων επιταχύνοντας έτσι την συνεχιζόμενη πορεία προς ασφαλέστερα πλοία και καθαρότερες θάλασσες.

Ενώ αρχικά ο κύριος σκοπός των επιθεωρήσεων ήταν η ασφαλή άφιξη του φορτίου που μεταφέρονταν από το ένα σημείο στο άλλο, στην σήμερα έχουν προστεθεί πολλά ακόμα

στην διαδικασία αυτήν όπως για παράδειγμα η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, η αποφυγή θαλάσσιας ρύπανσης, η ασφάλεια της θαλάσσιας ζωής, η προστασία του περιβάλλοντος των περιουσιακών στοιχείων και της φήμης του ναυλωτή και πολλά ακόμη που θα δούμε παρακάτω.

Η παρούσα διπλωματική εργασία αποσκοπεί σε μια αναλυτική επεξήγηση των διαδικασιών και των πρωτοκόλλων, όσον αφορά τις επιθεωρήσεις των πλοίων κυρίως από τον οργανισμό αυτών OCIMF μέλη του οποίου είναι πετρελαϊκοί κολοσσοί καθώς και το πρόγραμμα επιθεωρήσεων αυτού SIRE. Η ανωτέρω ανάλυση επιδιώκει αφενός την ανάδειξη της σημασίας των επιθεωρήσεων αυτών και αφετέρου την προσέγγιση των προεκτάσεων τους σε νέες καινοτομίες, στις περιβαλλοντικές, εργασιακές αλλά και οικονομικές πτυχές της ναυτιλίας. Ειδικότερα, η εργασία εστιάζει στις επιπτώσεις των διαδικασιών επιθεώρησης στις ναυτιλιακές εταιρείες και στα πλοία αυτών που αναλαμβάνουν την μεταφορά υγροποιημένων φορτίων. Συνεπώς, ο αναγνώστης καλείται να διευρύνει τις γνώσεις του στις διαδικασίες επιθεώρησης από τις πετρελαϊκές εταιρίες (Oil Majors) και να αναγνωρίσει τη μέγιστη σημασία όλων των παραπάνω στην ομαλή λειτουργία πρωτίστως των πλοίων και σε συνέχεια των ναυτιλιακών εταιριών. Τέλος, επιχειρείται ο προβληματισμός του αναγνώστη καθώς ο ίδιος καλείται να εκτιμήσει τη μέγιστη σημασία των επιθεωρήσεων αυτών αλλά και τις αυστηρές απαιτήσεις του OCIMF μέσα από μια πολύπλευρη προσέγγιση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ (VETTING PROCESS) ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ SIRE

1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ (VETTING PROCESS)

Η διαδικασία επιθεώρησης (Vetting Process) είναι μια αξιολόγηση η οποία πραγματοποιείται από έναν εκπαιδευμένο επιθεωρητή σε πλοία μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων κατόπιν συνεννόησης της διαχειρίστριας εταιρίας αυτού με την υποβάλλουσα εταιρία του OCIMF, με κύριο σκοπό να επιβεβαιωθεί η αξιοπλοΐα του πλοίου. Ο εκπαιδευμένος επιθεωρητής ελέγχει διάφορα τμήματα του πλοίου και προσπαθεί να επιβεβαιώσει και να αναδείξει τις όποιες παραβάσεις στο υπό επιθεώρηση πλοίο. Μερικά από τα αντικείμενα που ελέγχει είναι εάν λειτουργεί σωστά, σύμφωνα με τον κατασκευαστή του το πλοίο, εάν τηρούνται οι διεθνείς προδιαγραφές ασφαλείας τόσο από το πλήρωμα όσο και από την διαχειρίστρια εταιρία όπως επίσης εάν γίνονται τακτικά γυμνάσια με σκοπό την προετοιμασία και την συνεχή αφύπνιση του πληρώματος απέναντι σε διάφορους κινδύνους και πολλά άλλα.

1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Ιστορικά οι παραδοσιακοί πλοιοκτήτες των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων ήταν μεγάλοι πετρελαϊκοί κολοσσοί (πχ BP, SHELL) και οι χρόνο-ναυλώσεις μακράς διάρκειας γινόταν ολοένα και περισσότερο σπάνιες με την αγορά άμεσης φόρτωσης (spot) να σημειώνει σημαντική άνοδο. Το 1979 περίπου η χρήση του πετρελαίου και των προϊόντων αυτού ξεκίνησαν να γίνονται ολοένα και πιο περιζήτητα σε παγκόσμιο επίπεδο διότι αντικαθιστούσε όλο και πιο πολύ την χρήση κάρβουνου και ξύλου στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας αλλά και στην χρήση καυσίμου. Αυτή η αλλαγή στον κλάδο της ενέργειας οδήγησε σε αύξηση στις θαλάσσιες μεταφορές υγροποιημένων φορτίων τα όποια γινόταν όλο και πιο δημοφιλές τόσο στις βιομηχανίες αυτοκινήτων αλλά και της ναυτιλίας. Με αυτή την παγκόσμιας κλίμακας αύξηση στην αγορά για προϊόντα πετρελαίου, παρατηρήθηκε επίσης ραγδαία αύξηση από πλοιοκτήτες που εισήλθαν στην πετρελαϊκή βιομηχανία που μέχρι τότε κυριαρχούνταν από πετρελαϊκές εταιρείες και μόνο. Το πρόβλημα που δημιουργήθηκε με αυτήν την απότομη αλλαγή ήταν ότι οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες οι οποίοι είχαν ως σκοπό την κερδοφορία από αυτήν την νέα οικονομική πραγματικότητα, δεν είχαν ούτε την ανάλογη εμπειρία στον κλάδο ούτε όμως και το ανάλογο ενδιαφέρον. Οι πλοιοκτήτες έχοντας ακόμα και μικρό σε αριθμό στόλο άρχισαν να επηρεάζουν το σύνολο. Η μεταμόρφωση αυτή έθεσε το ζήτημα της

ποιότητας στον ολοένα και αυξανόμενο στόλο πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων καθώς συνέβησαν πολυάριθμα ναυτικά ατυχήματα δημιουργώντας πετρελαιοκηλίδες από το 1970 και ύστερα. Τότε ήταν που δημιουργήθηκε και ο οργανισμός OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) ο οποίος ανέπτυξε ένα σχέδιο επιθεώρησης ξεχωριστό και μοναδικό για κάθε εταιρία. Ο OCIMF δημοσίευσε ερωτηματολόγια επιθεώρησης για πλοία μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων βασιζόμενα σε διεθνείς συνθήκες (βλ. MARPOL & SOLAS) του διεθνή ναυτιλιακού οργανισμού (IMO). Σύντομα ο OCIMF αντιλήφθηκε ότι χρειαζόταν αλλαγές και στα γραφεία των ναυτιλιακών εταιριών. Ορισμένες φορές ατυχήματα πετρελαιοκηλίδων μπορούν να δημιουργηθούν λόγω κακής συνεννόησης με τα γραφεία της διαχειρίστριας εταιρίας ή λόγω εσφαλμένων κατευθυντήριων γραμμών από τα γραφεία. Για τον λόγο αυτό ο OCIMF ξεκίνησε να εκτιμάει του διαχειριστές, τα ναυτικά πρακτορεία και τα σχέδια διαχείρισης των εταιριών. Συμπερασματικά λοιπόν ο στόχος των διαδικασιών της επιθεώρησης (Vetting Process) είναι η εκτίμηση για το αν οι διαχειρίστριες εταιρίες εφαρμόζουν διεθνείς κανονισμούς στα σχέδια λειτουργίας τους, εάν τα πλοία λειτουργούν και καλύπτουν τις απαιτήσεις των κατασκευαστών τους και ταυτοχρόνως πληρούν τα βιομηχανικά πρότυπα.

1.3 ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΝΑΥΣΠΛΟΪΑ ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΑΝ ΤΗΝ ΑΝΑΓΚΗ ΥΠΑΡΞΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

Τα ατυχήματα που συνέβησαν μετά το 1970 εκτός από οικονομικές ζημιές και δυσφήμιση τόσο των πετρελαϊκών κολοσσών όσο και των ανεξάρτητων πλοιοκτητών, προκάλεσαν μεγάλες οικολογικές καταστροφές. Τα σοβαρά αυτά ατυχήματα σήμαναν συναγερό με επίπτωση να δημιουργηθεί ο οργανισμός OCIMF ώστε να λάβει μέτρα για την μελλοντική αποφυγή παρομοίων ατυχημάτων. Παρακάτω θα αναλυθούν τρία (3) από τα πολυάριθμα ατυχήματα:

1.3.1 ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ AMOCO CADIZ (1978)

Στις 16 Μαρτίου του 1978, το VLCC (Μεγάλο δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αργού πετρελαίου) «AMOCO CADIZ» ταξίδευε από τον Περσικό κόλπο προς την Ευρώπη μεταφέροντας μια μεγάλη ποσότητα αργού πετρελαίου περίπου 220.000 τόνων. Λόγω ακραίων καιρικών συνθηκών στην περιοχή που ταξίδευε πολλαπλά κύματα χτύπαγαν το πλοίο κατευθύνοντας το προς την ακτή του Μπρέτον (Breton Coast) της βόρειας Γαλλίας. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα το πλοίο αυτό υπό την σημαία Λιβερίας, να χτυπήσει πάνω σε έναν βράχο ο οποίος βρισκόταν λίγο πιο έξω από το λιμάνι του Πόρτσαλλ (Βόρεια Γαλλία) και να σπάσει σε τρία κομμάτια. Το ατύχημα προκάλεσε την μεγαλύτερη πετρελαιοκηλίδα στην ιστορία της Ευρώπης. 220.000 τόνοι αργού πετρελαίου και 4.000 τόνοι καυσίμων απελευθερώθηκαν στην θάλασσα κοντά στην ακτή της Βρετάνης (Coast of Brittany) στην Γαλλία με επίπτωση την μεγαλύτερη απώλεια θαλάσσιας ζωής. Η πρόκληση του ατυχήματος κατά τον τότε Γάλλο Πρωθυπουργό ήταν η «βαριά αμέλεια» ο οποίος στην συνέχεια απαγόρευσε σε όλα τα πλοία μεταφοράς υδροποιημένων φορτίων να προσεγγίζουν τις Γαλλικές ακτές σε απόσταση 7 μιλίων με εξαίρεση των πλοίων που έχουν άδεια για να εισέλθουν σε γαλλικά λιμάνια. Από νομικής πλευράς το ναυάγιο οδήγησε στην Διεθνή Σύμβαση Διάσωσης (International Convention of Salvage) του Διεθνή Οργανισμού Ναυτιλίας. Πριν την σύμβαση ίσχυε ότι εάν δεν υπήρχε σωτηρία του πλοίου οι διασώστες δεν λάμβαναν αμοιβή (no cure no pay). Με την νέα Σύμβαση Διάσωσης του 1989 οι διασώστες θα λαμβάνουν αμοιβή σύμφωνα με τις δεξιότητες και τις προσπάθειες που κατέβαλλαν στην πρόληψη ή στην ελαχιστοποίηση της ζημιάς στο περιβάλλον. Επιπροσθέτως, εισήχθη η λεγόμενη «κειδική αποζημίωση» η οποία πρέπει να καταβάλλεται στους διασώστες εάν αυτοί δεν κατάφεραν να αξιώσουν αμοιβή με τον κανονικό τρόπο (διάσωση του πλοίου και του φορτίου).

1.3.2 ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ EXXON VALDEZ (1989)

Στις 24 Μαρτίου 1989 το δεξαμενόπλοιο «EXXON VALDEZ» μετέφερε περίπου 200.000 τόνους ακατέργαστου πετρελαίου και κατευθυνόταν για το Λονγκ Μπιτς της Καλιφόρνια ΗΠΑ (Long Beach California), όταν προσέκρουσε στον ύφαλο Μπλαιτ Ριφ (Blight Reef) του Πρίγκηπα Ουίλιαμ Σάουντ, δυτικά της πόλης Τάτιτλεκ (Alaska USA). Αποτέλεσμα της πρόσκρουσης ήταν να απελευθερωθούν περίπου 39.000 τόνοι αργού πετρελαίου στην θάλασσα και να δημιουργηθεί μια τεράστια πετρελαιοκηλίδα. Περισσότερα από 35.000 ζώα έχασαν την ζωή τους λόγω της ρύπανσης και 1300 μίλια ακτών ρυπάνθηκαν. Το συμβάν θεωρείται η

χειρότερη διαρροή αργού πετρελαίου σε παγκόσμιο επίπεδο λόγω της καταστροφής που είχε στο περιβάλλον. Οι παράγοντες που προκάλεσαν το ατύχημα ποικίλουν από το χαλασμένο ραντάρ RAYCAS μέχρι τον υπό την επήρεια αλκοόλ πλοίαρχο αλλά και το μονό τοίχωμα του πλοίου. Το δυστύχημα αυτό οδήγησε την κυβέρνηση των ΗΠΑ να δημιουργήσει νόμο για τη ρύπανση από πετρέλαιο (Oil Pollution Act-OPA 90). Ο νόμος αυτός λειτουργεί έτσι ώστε να αποφευχθούν τυχόν πετρελαιοκηλίδες από πλοία και εγκαταστάσεις. Επιπλέον, ορίζει τα υπεύθυνα μέρη και επιβάλλει την απομάκρυνση του χυμένου πετρελαίου από αυτά καθώς και επιβάλλει ευθύνες σε αυτούς αναθέτοντας τους το κόστος καθαρισμού και ζημιών που προκλήθηκαν. Επιπροσθέτως, ιδρύει ειδικό ταμείο για τις ζημιές, τα έξοδα καθαρισμού καθώς και της απομάκρυνσής. Η νομοθεσία αυτή έφερε σημαντικές αλλαγές στους κλάδους της παραγωγής διανομής και της μεταφοράς πετρελαίου. Επιπλέον οδήγησε τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) μέσω διαφόρων συμβάσεων που επικυρώθηκαν από τα κράτη μέλη να δημιουργήσει ολοκληρωμένους κανόνες πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης (MARPOL).

1.3.3 TO NAYAGIO TOY PRESTIGE (2002)

Τον Νοέμβριο του 2002 το δεξαμενόπλοιο «PRESTIGE» με σημαία Μπαχάμες, μετέφερε 77.000 τόνους πετρελαίου καυσίμου (Fuel Oil) από την Λιθουανία με τελικό προορισμό την Σιγκαπούρη. Λόγω των ακραίων καιρικών συνθηκών το πλοίο έχασε την ευστάθειά του με αποτέλεσμα να βυθιστεί στα ανοιχτά των βορειοδυτικών ακτών της Ισπανίας. Το συγκεκριμένο δεξαμενόπλοιο διέθετε μονά τοιχώματα και σύμφωνα με δημοσιεύματα των Ισπανικών αρχών δεν ανταποκρινόταν τα τελευταία χρόνια στις προδιαγραφές για ασφαλή ναυσιπλοΐα. Οι επιθεωρήσεις του νηογνώμονα (ABS) ήταν τυπικές και απέφυγε τον ελλιμενισμό και συνεπακόλουθο έλεγχο σε Ευρωπαϊκό λιμάνι διότι η φόρτωση του έγινε από άλλο πλοίο σε μεγάλη απόσταση από το λιμάνι και ο ανεφοδιασμός έγινε κατά την μεταφορά στο Γιβραλτάρ και στην Καλαμάτα. Λόγω των ελαττωμάτων του το πλοίο πριν κοπεί στην μέση και βυθιστεί είχε ήδη αρχίσει να χάνει 3-4.000 τόνους πετρελαιοειδών από τις δυο δεξαμενές του. Η οικολογική καταστροφή ήταν ανυπολόγιστη επηρεάζοντας την γύρω περιοχή καθώς και τα γειτονικά κράτη. Το ναύαγιο του PRESTIGE ήταν καθοριστικό για τα την Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς τα θεσμικά όργανα της Ένωσης προέταξαν στην ατζέντα τους μια σειρά από νομοθετικές ρυθμίσεις οι οποίες σχετίζονταν με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα ήταν η απόσυρση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους. Η Ένωση προχώρησε σε αυτό ανεξάρτητα από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), μη

υπολογίζοντας την ανάγκη να διαφυλαχτεί αρχικά η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο καθώς και η ίδια η διαθεσιμότητα πετρελαιοφόρων πλοίων για την μεταφορά πετρελαίου στην Ευρώπη. Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Ένωση υιοθέτησε το μέτρο της απαγόρευσης μεταφοράς βαρέων κλασμάτων πετρελαίου (όπως η πίσσα, το μαζούτ, το αργό πετρέλαιο κτλ.) από δεξαμενόπλοια μονού κύτους.

1.4 ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ OCIMF (OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM), **ΣΤΟΧΟΙ, ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΜΕΛΗ**



Το 1970 υπό τον παγκόσμιο φόβο οικολογικών καταστροφών ιδρύθηκε η διεθνής ναυτιλιακή συνέλευση επιχειρήσεων πετρελαιοειδών ή αλλιώς OCIMF από τους πετρελαϊκούς κολοσσούς. Πρόκειται για μια ανεξάρτητη αρχή η οποία ιδρύθηκε στο Λονδίνο στις 8 Απριλίου 1970 με αρχικό στόχο την βελτίωση της δημόσιας ενημέρωσης όσο αφορά την θαλάσσια μόλυνση και ειδικότερα την πετρελαϊκή μόλυνση (είχε προηγηθεί το ατύχημα του «TORREY CANYON»). Στην ουσία αντιπροσωπεύει τις πετρελαϊκές εταιρίες που ασχολούνται με την φορτοεκφόρτωση, την μεταφορά και διάθεση του πετρελαίου και των προϊόντων αυτού. Τα μέλη της οργάνωση στις αρχές του 1980 αποτελούνταν από περίπου 50 επιχειρήσεις πετρελαιοειδών οι οποίες είχαν υπό τον έλεγχο τους το 80% του συνόλου των θαλασσίων μεταφορών πετρελαίου. Ανάμεσα στα μέλη υπήρχαν και οι άλλοτε γνωστές ως «seven sisters» των οποίων ναι μεν η τεράστια επίδραση τους μειώθηκε την δεκαετία του 1970 αλλά συνέχισαν να ελέγχουν τις διανομές και τις πωλήσεις οι οποίες είναι οι δύο πιο σημαντικές πλευρές της αγοράς. Σε διασκέψεις του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) ο οργανισμός OCIMF συμμετέχει παρουσιάζοντας τεχνικές εκθέσεις με θέμα την πρόληψη της ρύπανσης και

μόλυνσης από τα πλοία με κύρια κατηγορία τα δεξαμενόπλοια. Σήμερα τα μέλη του αριθμούν 100 και άνω εταιρίες σε όλο τον κόσμο. Κάθε χρόνο γίνεται η Ετήσια Γενική Συνέλευση του οργανισμού στον οποίον εκλέγεται ο νέος πρόεδρος και 3 αντιπρόεδροι. Η γραμματεία του οργανισμού βρίσκεται εγκατεστημένη στο Λονδίνο και αποτελείται από υπαλλήλους και τεχνικό προσωπικό οι οποίοι έχουν αποσπαστεί από τις εταιρίες-μέλη.

Οι κύριοι στόχοι του οργανισμού είναι η τόνωση της ασφάλειας και της πρόληψης όσο αφορά την μόλυνση που μπορεί να προκληθεί από τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων. Αποστολή του είναι να οδηγήσει την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία στην προώθηση της ασφαλούς και περιβαλλοντικά υπεύθυνης μεταφοράς αργού πετρελαίου, προϊόντων πετρελαίου, πετροχημικών και φυσικού αερίου και να προωθήσει τις ίδιες αξίες στη διαχείριση των σχετικών υπεράκτιων θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Ο οργανισμός χρησιμοποιεί την τεχνογνωσία της εταιρείας που υποβλήθηκε από τα μέλη και των εξωτερικών συνεργατών του, προκειμένου να αναπτύξει διάφορες δημοσιεύσεις και προγράμματα για τη βελτίωση της ασφάλειας στις λειτουργίες και την προστασία του περιβάλλοντος. Μέχρι σήμερα έχουν εκδοθεί πάνω από 50 τέτοιες κατευθυντήριες γραμμές πολλές εκ των οποίων έχουν ήδη καθιερωθεί ως πρότυπα (standards) σε διάφορους τομείς.

Η στρατηγική του οργανισμού περιέχει την κατανόηση των κρίσιμων θεμάτων ασφαλείας και περιβάλλοντος που καλούνται να αντιμετωπίσουν τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων και η βιομηχανία τερματικών σταθμών καθώς και την δημιουργία και κυκλοφορία προτεινόμενων κατευθυντήριων γραμμών που θα αποτελέσουν σημείο αναφοράς για τον κλάδο. Ο οργανισμός ενθαρρύνει την αποδοχή αυτών των γραμμών και στηρίζει την παγκόσμια εφαρμογή και την επιβολή αυτών των διεθνών συμβάσεων.

Επιπλέον ο OCIMF προσφέρει μια πληθώρα από εργαλεία επιθεώρησης προς τους διαχειριστές πλοίων για την καλύτερη επίτευξη των μέτρων ασφαλείας. Αυτά τα εργαλεία είναι τα εξής:

- ❖ Πρόγραμμα Επιθεώρησης Πλοίων (SIRE)
- ❖ Πρόγραμμα Επιθεώρησης και Βάση Δεδομένων Πλοίων Offshore (OVID)
- ❖ Πρόγραμμα Αυτό-Αξιολόγησης Διαχείρισης Δεξαμενοπλοίων (TMSA)
- ❖ Σύστημα Πληροφοριών Θαλάσσιων Τερματικών Σταθμών (MTIS)
- ❖ Πρόγραμμα Επιθεώρησης Φορτηγίδων (BIRE)
- ❖ Πρόγραμμα SIRE 2.0

1.5 OCIMF (OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM) & TMSA (TANKER MANAGEMENT SELF-ASSESSMENT)

Το Πρόγραμμα Αυτό-Αξιολόγησης Διαχείρισης Δεξαμενόπλοιων (Tanker Management Self-Assessment) ή αλλιώς TMSA, προσφέρει στους διαχειριστές πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων έναν τρόπο για να μετρήσουν και να βελτιώσουν το δικό τους λειτουργικό σχέδιο (management system). Το πρόγραμμα ενθαρρύνει τους διαχειριστές να αξιολογήσουν το δικό τους λειτουργικό σύστημα συγκρίνοντας το με μια σειρά από δείκτες απόδοσης. Τα αποτελέσματα που προκύπτουν από αυτήν την αξιολόγηση μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την δημιουργία ενός σχεδίου βελτίωσης αξιοποιώντας τα στάδια επίτευξης όπως περιγράφονται στο πρόγραμμα ώστε να επιτευχθεί η ασφάλεια και περιβαλλοντική αριστεία.

Με την σύσταση του Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας (ISM CODE), επισημοποιήθηκε/τυποποιήθηκε η διαχείριση και λειτουργία των πλοίων μέσα από μια κουλτούρα ασφάλειας και περιβαλλοντικής αριστείας. Ο κώδικας απαιτεί από τις διαχειρίστριες εταιρίες να εφαρμόσουν ένα σύστημα διαχείρισης ασφαλείας το οποίο θα τους βοηθήσει να επιτύχουν λειτουργίες χωρίς ατυχήματα πάσης φύσεως. Υπάρχει όμως μια ξεκάθαρη διάκριση μεταξύ των προτύπων των διαχειριστών εκείνων που αποδέχονται τις αρχές του κώδικα ISM και εκείνων που αποσκοπούν μόνο στην επίτευξη των ελάχιστων απαιτήσεων του κώδικα. Η συγκεκριμένη διάκριση μπορεί να οδηγήσει τον ναυλωτή, ο οποίος διατηρεί ανησυχίες για το εάν ο διαχειριστής εφαρμόζει την κατάλληλη επιμέλεια στις λειτουργίες του, να χρειαστεί να αξιολογήσει ο ίδιος τα πρότυπα του κάθε διαχειριστή. Η πρώτη έκδοση του προγράμματος αυτό-αξιολόγησης διαχείρισης δεξαμενόπλοιων TMSA συστάθηκε από τον OCIMF το 2004 και σκοπός του είναι να αποτελέσει ένα εργαλείο το οποίο θα βοηθήσει τις διαχειρίστριες εταιρίες των πλοίων να αξιολογήσουν και να βελτιώσουν τα λειτουργικά τους σχέδια.

Το 2008 η δεύτερη έκδοση του προγράμματος TMSA (TMSA2) κυκλοφόρησε και αποτέλεσε μια αναβάθμιση η οποία βασίστηκε στην εμπειρία των διαχειριστών σε σύγκριση με την πρώτη έκδοση και την ανατροφοδότηση από τις πετρελαϊκές εταιρίες. Επιπλέον εξασφαλίζει την συσχέτιση της αναβάθμισης με τις παρούσες διεθνείς συμβάσεις και πρακτικές της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Από τις πιο σημαντικές αλλαγές που σημειώθηκαν είναι το πεδίο δράσης του προγράμματος, το οποίο επεκτείνεται με σκοπό να μπορεί να αξιοποιηθεί από όλους τους διαχειριστές πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων συμπεριλαμβανομένων και των φορτηγίδων (Barges) και των παράκτιων σκαφών (Coastal Vessels). Το ανανεωμένο

πρόγραμμα ωθεί τους διαχειριστές να αξιολογήσουν το σύστημα διαχείρισης ασφαλείας τους (Safety Management System (SMS)) σύμφωνα με συγκεκριμένους δείκτες επίδοσης και τους δίνει οδηγίες σχετικά με την εφαρμογή της βέλτιστης πρακτικής (Best Practice). Η βέλτιστη πρακτική είναι ένας αποτελεσματικός τρόπος μείωσης της πιθανότητας επανεμφάνισης μιας δυσλειτουργίας. Με την πρακτική αυτή δημιουργούνται ευκαιρίες και βελτιστοποιείται η απόδοση κρίσιμων θεμάτων τα οποία αφορούν θέματα ασφάλειας και περιβαλλοντικής αριστείας.

Το 2017 θα εκδοθεί η τρίτη έκδοση του TMSA και οι χρήστες του θα παρατηρήσουν δύο σημαντικές διαφοροποιήσεις. Η πρώτη είναι ότι τον Φλεβάρη του 2017 το πρόγραμμα θα ενσωματωθεί σε ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα το οποίο θα αποτελείται και από το πρόγραμμα SIRE και από το πρόγραμμα TMSA (SIRE/TMSA). Η δεύτερη αλλαγή είναι η ίδια η αλλαγή του TMSA2 σε TMSA3. Τόσο το πρόγραμμα όσο και η έκθεση του προγράμματος TMSA πλέον έχουν ενσωματωθεί στο πρόγραμμα επιθεώρησης SIRE του OCIMF. Έτσι παρέχουν μια ενιαία πλατφόρμα μέσα στην οποία υπάρχουν όλες οι πληροφορίες που αφορούν το τεχνικό κομμάτι ενός πλοίου συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρήσεων των πλοίων, των ερωτηματολογίων για τα στοιχεία του σκάφους, τις αναφορές των πληρωμάτων και των ατυχημάτων. Από την 1^η Φλεβάρη του 2017 και έπειτα, όλα τα μέλη θα πρέπει να μεταφέρουν τα στοιχεία και τις πληροφορίες τους στο νέο σύστημα καθώς το παλιό δεν θα ισχύει άλλο. Μόλις ολοκληρωθεί η μεταφορά, τόσο οι παρούσες όσο και οι προγενέστερες εκθέσεις (TMSA2) θα είναι αποθηκευμένες στην νέα πλατφόρμα και η μελλοντική διαχείριση του προγράμματος TMSA θα γίνεται μέσα από την νέα ενιαία πλατφόρμα του προγράμματος SIRE. Η νέα έκδοση όπως και η προγενέστερη της έχει ως σκοπό την συνεχή βελτίωση, την διευκόλυνση της διεξαγωγής των αυτό-αξιολογήσεων, να βελτιώνεται η συνοχή της γλώσσας καθώς και να παρέχει σαφήνεια στην διατύπωση των περιεχομένων. Η έναρξη του προγράμματος ξεκίνησε στις 10 Απριλίου 2017. Οι διαχειρίστριες εταιρίες είχαν την δυνατότητα να κοινοποιήσουν τις TMSA2 εκθέσεις τους μέχρι τις 31 Δεκέμβρη 2017, ύστερα μόνο εκθέσεις TMSA3 θα μπορούσαν να δημιουργηθούν ή να τροποποιηθούν.

1.6 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΤΟΥ OCIMF ΓΙΑ ΤΙΣ ΥΠΟΒΑΛΛΟΥΣΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ (OCIMF PROGRAMME REQUIREMENTS FOR SUBMITTING COMPANIES)

Ως Υποβάλλουσα Εταιρία θεωρείται μια εταιρία η οποία έχει εγκριθεί από τον OCIMF για την διεκπεραίωση επιθεωρήσεων καθώς και να μπορεί να καταχωρεί εκθέσεις επιθεωρήσεων με το όνομα και το λογότυπο τους στην βάση δεδομένων του OCIMF.

Όπως είδαμε παραπάνω τα προγράμματα του OCIMF είναι τα:

- ❖ Πρόγραμμα Επιθεώρησης Πλοίων SIRE
- ❖ Πρόγραμμα Επιθεώρησης Φορτηγίδων BIRE
- ❖ Βάση Δεδομένων Επιθεώρησης Πλοίων Offshore OVID

Ο OCIMF έχει θέσει ορισμένα ελάχιστα κριτήρια για μια εταιρία η οποία θεωρείται ως Υποβάλλουσα Εταιρία στα προγράμματα SIRE, BIRE και OVID. Αυτά τα κριτήρια είναι χωρισμένα σε τρεις κατηγορίες:

1. Κριτήρια καταλληλότητας (Eligibility Criteria).
2. Συμφωνία με τον κώδικα δεοντολογίας, τους όρους και τις προϋποθέσεις του OCIMF (Agreement with the OCIMF Code of Conduct and Terms & Conditions).
3. Δοκιμαστική περίοδος και απαιτήσεις για τη διατήρηση της ιδιότητας της ως Υποβάλλουσα Εταιρεία (Probationary Period and requirements for retaining Submitting Company Status).

Ορισμένες από τις απαραίτητες προϋποθέσεις για μια Υποβάλλουσα Εταιρία να είναι υποψήφια, πρέπει αυτή να είναι :

- ❖ SIRE: Εταιρεία που ναυλώνει δεξαμενόπλοια ή/και θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς αργού πετρελαίου, προϊόντα πετρελαίου, χημικά, πετροχημικά ή φυσικό αέριο - και κατέχει τον κίνδυνο και τον τίτλο του αργού πετρελαίου, των συμπυκνωμάτων, των προϊόντων διύλισης του πετρελαίου, των χημικών, των πετροχημικών προϊόντων και των υποπροϊόντων, των βιοκαυσίμων, του φυσικού αερίου ή των καυσίμων που μεταφέρονται σε πλοία ναυλωμένα ή εμπορικά διαχειριζόμενα από τον αιτούντα.

- ❖ BIRE: Μια εταιρεία που ναυλώνει φορτηγίδες, ρυμουλκά ή μονάδες ή/και θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς αργού πετρελαίου, προϊόντα πετρελαίου, πετροχημικά ή φυσικό αέριο.
- ❖ OVID: Εταιρεία που ναυλώνει σκάφη ανοικτής θαλάσσης (Offshore Vessels) και έχει οριστεί ή είναι εγγεγραμμένη ως Κάτοχος καθήκοντος παραχώρησης ανοικτής θαλάσσης (Offshore) ή υπεύθυνη να αναλάβει το ρόλο του κατόχου καθήκοντος μιας παραχώρησης ανοικτής θαλάσσης (Offshore).

Ένας από τους στόχους των επιθεωρήσεων των προγραμμάτων του OCIMF είναι να αποφευχθεί η πολλαπλή επανάληψη επιθεωρήσεων από την βιομηχανία. Για το λόγο αυτό, ο ρόλος της ομάδας διασφάλισης ποιότητας του OCIMF, είναι η παρακολούθηση και η αξιολόγηση της κάθε μίας Υποβάλλουσας Εταιρίας στο πρόγραμμα. Αυτό γίνεται για να διασφαλιστεί ότι οι επιθεωρήσεις που ανατίθενται από μια Υποβάλλουσα Εταιρία, ευθυγραμμίζονται με τις επιχειρηματικές ή με τις θαλάσσιες ανάγκες. Παρακάτω θα αναλυθούν τα τρία (3) κριτήρια για μια εταιρία να θεωρηθεί Υποβάλλουσα Εταιρία.

Μέρος 1^ο: Κριτήριο Καταλληλότητας (Eligibility Criteria).

1^ο Κριτήριο: Η υποψήφια εταιρία δεν μπορεί να είναι μια από τους παρακάτω οργανισμούς ή να ασκεί καθήκοντα συμβούλου μιας θυγατρικής εταιρίας ή εξωτερικού συνεργάτη:

- ❖ P&I club.
- ❖ Ασφαλιστική Εταιρία.
- ❖ Εξωτερικός Συνεργάτης Εταιρίας Επιθεωρήσεων.
- ❖ Ανεξάρτητος Σύμβουλος.
- ❖ Ακαδημαϊκό Ινστιτούτο ή Ινστιτούτο Έρευνας.
- ❖ Νηογνώμονας.
- ❖ Οργανισμός Μέσων Επικοινωνίας.
- ❖ Βιομηχανία Μη-Κρατικού Οργανισμού.
- ❖ Φορέας ο οποίος είναι αφοσιωμένος μόνο με εμπορική ναύλωση και εμπορική διαχείριση των πλοίων.

2^ο Κριτήριο: Η υποψήφια εταιρία πρέπει να αποδείξει ότι πληροί τα σχετικά κριτήρια για SIRE, BIRE ή OVID:

❖ SIRE

Η υποψήφια εταιρία πρέπει να είναι:

- Καθιερωμένος Παραλήπτης Προγράμματος SIRE για τουλάχιστον 12 μήνες κατά τη στιγμή της αίτησής τους.
- Εταιρία που ναυλώνει δεξαμενόπλοια και/ή ναυτιλιακούς τερματικούς σταθμούς αργού πετρελαίου, προϊόντα πετρελαίου, χημικά, πετροχημικά ή φυσικό αέριο.

❖ BIRE

Η υποψήφια εταιρία πρέπει να είναι:

- Καθιερωμένος παραλήπτης προγράμματος BIRE ή Συστήματος Επιθεώρησης Ευρωπαϊκών Φορτηγίδων για τουλάχιστον 6 μήνες.
- Εταιρεία που ναυλώνει φορτηγίδες, ρυμουλκά ή μονάδες ή/και θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς αργού πετρελαίου, προϊόντα πετρελαίου, χημικά, πετροχημικά, βίο-καύσιμα ή φυσικό αέριο.

❖ OVID

Η υποψήφια εταιρία πρέπει να είναι:

- Καθιερωμένος παραλήπτης προγράμματος OVID.
- Μια εταιρεία που ναυλώνει **πλοία ανοικτής θαλάσσης (Offshore Vessels)**.

Μέρος 2^ο Συμφωνία με τον κώδικα δεοντολογίας και τους όρους και τις προϋποθέσεις του OCIMF (Agreement with the OCIMF Code of Conduct and Terms & Conditions).

Η υποψήφια εταιρία πρέπει να πληροί τα κριτήρια του 1^{ου} Μέρους και να εγκριθεί από την επιτροπή του προγράμματος. Η υποψήφια εταιρία πρέπει να συμφωνεί με: τον κώδικα δεοντολογίας του OCIMF, την άδεια χρήσης τελικού χρήστη των προγραμμάτων καθώς και με τους όρους και τις προϋποθέσεις του OCIMF.

Μέρος 3^ο Δοκιμαστική περίοδος και απαιτήσεις για τη διατήρηση της ιδιότητας της Υποβάλλουσας Εταιρείας (Probationary Period and requirements for retaining Submitting Company Status).

Η νέα Υποβάλλουσα Εταιρία πρέπει να συμπληρώσει μια ελάχιστη δοκιμαστική περίοδος των 2 ετών. Ο OCIMF έχει το δικαίωμα να λάβει ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα μέτρα, εάν κατά την διάρκεια της δοκιμαστικής περιόδου υποπτευθεί μια μη-συμμόρφωση:

- ❖ Να κληθεί ένα έκτακτο συνέδριο επαλήθευσης του OCIMF.
- ❖ Εκκίνηση μιας επίσημης έρευνας και συναρμολόγηση ενός πλαισίου προβολής.
- ❖ Τερματισμός του δικαιώματα υποβολής της δοκιμαστικής περιόδου και όλα τα δικαιώματα υποβολής αναφορών.

Στο τέλος της 2ετούς δοκιμαστικής περιόδου ο OCIMF θα λάβει τις εξής αποφάσεις:

- ❖ Επιβεβαίωση του στάτους της Υποβάλλουσας Εταιρίας.
- ❖ Επέκταση της δοκιμαστικής περιόδου.
- ❖ Δεν επιβεβαιώνεται το στάτους της Υποβάλλουσας Εταιρίας και τερματίζονται όλα τα δικαιώματα υποβολής εκθέσεων.

1.7 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ SIRE (SHIP INSPECTION REPORT PROGRAMME) ΚΑΙ ΟΙ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΑΥΤΟΥ ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ (SIRE 2.0)

Το 1993 ο οργανισμός OCIMF δημιούργησε το πρόγραμμα επιθεώρησης πλοίων SIRE (Ship Inspection Report Programme) το οποίο επέτρεψε στα μέλη του οργανισμού να καταθέτουν τις εκθέσεις των επιθεωρήσεων τους στον OCIMF με σκοπό την διανομή αυτών στα μέλη και σε ορισμένα πληρούμεθα μη μέλη του οργανισμού. Τα αίτια που οδήγησαν στην δημιουργία του προγράμματος ήταν τα ελλειπείς μέτρα ασφαλείας και τα ατυχήματα που συνέβησαν στο παρελθόν με επίπτωση την οικολογική καταστροφή, την απώλεια ανθρώπινων ζώων και περιουσιακών στοιχείων. Συνέπεια των παραπάνω ήταν η ανάγκη ύπαρξης ενός προγράμματος επιθεώρησης μέσω του οποίου θα γινόταν εξονυχιστικός έλεγχος των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων για την σωστή τους λειτουργία ώστε να περιοριστούν και να αποφευχθούν κατά το δυνατόν νέα ατυχήματα. Η συμμετοχή στο πρόγραμμα είτε από τις διαχειρίστριες εταιρίες είτε από τους πετρελαϊκούς κολοσσούς ήταν αυστηρώς εθελοντική και κάθε μέρος-αποδέκτης του προγράμματος καθόριζε ανεξάρτητα τον τρόπο αξιολόγησης των πληροφοριών που περιέχονται στις εκθέσεις που λάμβανε από τον οργανισμό. Ο διαχειριστής

του πλοίου μετά το πέρας της επιθεώρησης λάμβανε ένα αντίγραφο της έκθεσης έχοντας την δυνατότητα να μπορέσει να αρθρώσει γραπτά σχόλια τα οποία μπορεί να καταθέσει στον οργανισμό αλλά και στο μέλος του οργανισμού το οποίο κάνει την επιθεώρηση. Οι παραλήπτες των εκθέσεων εισερχόταν μέσω υπολογιστή στο σύστημα του προγράμματος SIRE, έχοντας τόσο την δυνατότητα επισκόπησης όλων των επιθεωρήσεων όσο και την δυνατότητα αποθήκευσης των εκθέσεων αυτών. Το ερωτηματολόγιο του SIRE είναι ένα καταπληκτικό εργαλείο για να υπολογιστεί το ρίσκο των πλοίων μεταφοράς πετρελαίου, υγροποιημένου φυσικού αερίου και χημικών από τους ναυλωτές, τους διαχειριστές των πλοίων αυτών, τους χειριστές των λιμενικών τερματικών σταθμών καθώς και κρατικά όργανα τα οποία ασχολούνται με την ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα. Το ερωτηματολόγιο του προγράμματος SIRE περιλαμβάνει μια τεράστια βάση δεδομένων από επικαιροποιημένα στοιχεία πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων, φορηγίδων και παράκτια σκάφη. Το πρόγραμμα έχει μεγάλη απήχηση στην ναυτιλιακή βιομηχανία καθώς έχουν καταχωρηθεί πάνω από 180.000 επιθεωρήσεις στην βάση δεδομένων. Τους τελευταίους 12 μήνες έχουν εκδοθεί περίπου 22.500 εκθέσεις για πάνω από 8.000 πλοία. Επιπλέον, 8.000 εκθέσεις εισέρχονται στην βάση δεδομένων του προγράμματος στο περίπου κάθε μήνα. (OCIMF 2021).

Τα συμμετέχοντα μέρη στο πρόγραμμα επιθεώρησης SIRE πρέπει να συμπληρώσουν ένα ενιαίο πρωτόκολλο επιθεώρησης που καθορίζεται από τα ακόλουθα:

- ❖ Ερωτηματολόγιο επιθεώρησης πλοίου (VIQ Vessel Inspection Questionnaire)
- ❖ Ερωτηματολόγιο επιθεώρησης φορηγίδων (BIQ Barge Inspection Questionnaire)
- ❖ Ομοιόμορφη έκθεση επιθεώρησης (Uniform Sire Inspection Report)
- ❖ Ερωτηματολόγιο στοιχείων πλοίου (Uniform Sire Inspection Report)
- ❖ Ερωτηματολόγιο στοιχείων φορηγίδων (Uniform Sire Inspection Report)

Το πρόγραμμα επιθεώρησης SIRE αποτελεί σημαντική πηγή πληροφοριών για τους ναυλωτές, οι οποίοι μπορούν με ευκολία να δουν τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά ενός πλοίου για το οποίο ενδιαφέρονται να ναυλώσουν. Η αυξανόμενη χρήση του προγράμματος έρχεται σε συνάρτηση με την προσπάθεια της βιομηχανίας πετρελαίου να ελέγχει εάν τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων λειτουργούν και συντηρούνται σωστά. Με το πέρας της επιθεώρησης η έκθεση αυτή αποθηκεύεται για 12 μήνες από την έκδοση της και παραμένει στην πλατφόρμα του SIRE για 2 χρόνια. Οι εκθέσεις είναι διαθέσιμες στα μέλη του OCIMF αλλά και σε εξωτερικούς συνεργάτες όπως λιμενικοί τερματικοί σταθμοί, λιμεναρχεία, ναυλωτές και κρατικά όργανα.

Οι δια ζώσης επιθεωρήσεις του προγράμματος SIRE είναι ένα κομμάτι της διαδικασίας των επιθεωρήσεων (Vetting Process) και δεν θα πρέπει να παρερμηνευτούν ως αυτού καθ' αυτού επιθεωρήσεις. Προσφέρουν μια πραγματική και ζωντανή προβολή του πληρώματος αλλά και της όλης κατάστασης που επικρατεί πάνω στο υπό επιθεώρηση πλοίο χωρίς όμως παράλληλα να σημαίνει πως αυτή η κατάσταση θα επηρεάσει την επιλογή του ναυλωτή ως προς την επιλογή του κατάλληλου για συνεργασία πλοίου. Η δια ζώσης επιθεώρηση γίνεται κυρίως για να επιβεβαιωθεί η αξιοπλοΐα του πλοίου καθώς και να ελεγχθεί η οικειότητα του πληρώματος με τις διαδικασίες της ίδιας της διαχειριστικής εταιρίας αλλά και τα πρότυπα ασφαλείας της βιομηχανίας.

Ανάλογα της πετρελαϊκή εταιρία που κάνει την επιθεώρηση μπορούν να προστεθούν και απαιτήσεις ασφαλείας εκτός αυτών του OCIMF. Για να περιοριστεί αυτή η ποικιλομορφία που μπορεί να προκύψει από τις πολλές και διάφορες πετρελαϊκές εταιρίες, ο οργανισμός παρέχει στα μέλη του την αξιοπιστία ότι η πλειοψηφία των νεότερων και υψηλότερων προτύπων ασφαλείας θα ελεγχθεί από τον επιθεωρητή κατά την διάρκεια της επιθεώρησης. Έτσι, όλες οι πετρελαϊκές εταιρίες οι οποίες είναι μέλη του OCIMF, έχουν συμφωνήσει σε μία προκαθορισμένη λίστα ελέγχου πλοίου, ώστε ο επιθεωρητής να την ακολουθήσει κατά την διάρκεια της επιθεώρησης. Η λίστα αυτή είναι το ερωτηματολόγιο επιθεώρησης πλοίου (Vessel Inspection Questionnaire VIQ). Η παραπάνω λίστα/ερωτηματολόγιο έχει δομηθεί από ομάδες οι οποίες περιλαμβάνονται από διαχειριστές, πετρελαϊκές εταιρίες και έμπειρους επιθεωρητές με σκοπό να είναι τόσο συγκεκριμένη όσο χρειάζεται ώστε να καλύπτει όλους τους τομείς ενδιαφέροντος ενός πλοίου.

Με το πέρασμα των χρόνων το πρόγραμμα εξελίχθηκε και αναθεωρήθηκε 8 φορές με την πιο πρόσφατη να είναι αυτή του 2023. Οι λόγοι για αυτές τις αναθεωρήσεις ποικίλλουν, για παράδειγμα τα τελευταία 30 χρόνια έχουμε ραγδαία εξέλιξη της τεχνολογίας, ραγδαία αύξηση του παγκόσμιου στόλου και της ζήτησης για προϊόντα πετρελαίου και φυσικού αερίου. Επιπλέον, έχουμε νέες πολιτικές από τα κράτη, οι οποίες έφεραν αλλαγές στην διαχείριση των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων και πολλά άλλα. Οι εξελίξεις οδήγησαν τον OCIMF να προσαρμόσει το πρόγραμμα επιθεώρησης του με αυτές. Έτσι με αρχή το 1997, 4 χρόνια μετά την έναρξη του προγράμματος (1993) έχουμε την πρώτη ανανέωση στην οποία εισήχθησαν τα μέσα με τα οποία οι αποδέκτες του προγράμματος μπορούσαν να λαμβάνουν αναφορές και τα όποια σχόλια των διαχειριστών ηλεκτρονικά αλλά και με φαξ. Στην παραπάνω αναθεώρηση έχουμε δύο σημαντικές αλλαγές που εισήχθησαν και πρέπει να τονιστούν. Η πρώτη είναι η Ενιαία Διαδικασία Επιθεώρησης (A Uniform Vessel Inspection Procedure) και η δεύτερη είναι το Ερωτηματολόγιο των Στοιχείων του Πλοίου (Vessel Particular

Questionnaire). Το 2000 έχουμε την δεύτερη αναθεώρηση. Το 2004 ακολουθεί η τρίτη στην οποία συμπληρώθηκαν και άλλες σημαντικές αλλαγές στην διαδικασία της επιθεώρησης όπως και επίσης συμπληρώθηκαν και άλλοι τύποι πλοίων προς επιθεώρηση (συγκεκριμένα φορτηγίδες και τα ρυμουλκά τα όποια χειρίζονται τις πρώτες καθώς αυτές μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου). Η επόμενη αναθεώρηση έγινε το 2008 δημιουργώντας έναν νέο ρόλο διαχειριστή συμμόρφωσης καθώς και ενημερώθηκαν οι ερωτήσεις και οι οδηγίες του ερωτηματολογίου επιθεώρησης των πλοίων-VIQ , χωρίς όμως να προστεθούν άλλες. Η αναθεώρηση του 2011 άλλαξε ουσιαστικά την εστίαση του ερωτηματολογίου επιθεώρησης των πλοίων-VIQ ώστε να αυξήσει την έμφαση της επιθεώρησης στις διαδικασίες πλοήγησης και στις λειτουργίες χειρισμού του φορτίου και του έρματος. Για τον λόγο αυτόν στην συγκεκριμένη έκδοση σημειώνονται σημαντικές αλλαγές. Το 2013 πραγματοποιήθηκε μια περαιτέρω σημαντική αναθεώρηση του ερωτηματολογίου επιθεώρησης των πλοίων-VIQ. Η επόμενη επιθεώρηση σημειώθηκε τον Φλεβάρη του 2019 και η πιο πρόσφατη αναθεώρηση είναι αυτή του 2023 με το πρόγραμμα αντικαθιστά τα προγενέστερα, να μετονομάζεται σε SIRE 2.0 περιέχοντας σημαντικές αλλαγές και προσθήκες. (OCIMF 2021).

Το 2023 είναι μια χρονιά ορόσημο για το πρόγραμμα επιθεώρησης καθώς η αναθεώρηση του όχι μόνο περιλαμβάνει σημαντικές τροποποιήσεις και νέες διαδικασίες αλλά αντικαθιστά και το υπάρχον πρόγραμμα μετονομάζοντας το από SIRE σε SIRE 2.0. Το νέο καθεστώς θα παρέχει πιο λεπτομερείς πληροφορίες με σκοπό να επιτρέψει στα μέλη και στους αποδέκτες του OCIMF να κάνουν καλύτερες αξιολογήσεις για την ποιότητα και τις πιθανές μελλοντικές επιδόσεις ενός πλοίου. Το νέο πρόγραμμα θα περικλείει όλα τα προγράμματα επιθεώρησης του OCIMF τα οποία είναι το πρόγραμμα επιθεώρησης φορτηγίδων (Barge Inspection Report Programme (BIRE)) και την βάση δεδομένων επιθεώρησης πλοίων Offshore (Offshore Vessel Inspection Database (OVID)). Το επίκεντρο του προγράμματος θα επικεντρωθεί σε τέσσερις βασικούς τομείς εστίασης οι οποίοι είναι :

- ❖ Ακρίβεια (Accuracy)
- ❖ Ικανότητα (Capability)
- ❖ Αξιοπιστία (Reliability)
- ❖ Προσαρμοστικότητα (Adaptability)

Οι τύποι πλοίων που καλύπτονται χωρίζονται σε τρεις (3) κατηγορίες:

Στην 1^η και στην 2^η ανάλογα με το τονάζ βρίσκονται τα πλοία:

- ❖ Μεταφοράς Πετρελαίου (Oil Tankers)
- ❖ Μεταφοράς Χημικών (Chemical Tankers)
- ❖ Μεταφοράς Υγροποιημένου Αερίου Πετρελαίου (LPG Carriers)
- ❖ Μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού αερίου (LNG Carriers)
- ❖ Πολλαπλών Μεταφορών (Combination Carriers)

Στην 3^η κατηγορία βρίσκονται τα πλοία:

- ❖ Φορτηγίδες Ανοικτής Θάλασσας (Offshore Barges)
- ❖ Φορτηγίδες Εσωτερικών Υδάτων (Inland Barges)
- ❖ Φορτηγίδες οι οποίες Ενσωματώνονται σε Ρυμουλκά (Integrated Barges)

Συγκεκριμένα το νέο πρόγραμμα θα ενισχυθεί με ένα πιο ολοκληρωμένο καθεστώς επιθεώρησης αποτελούμενο από βελτιωμένα εργαλεία, ενισχυμένες διαδικασίες διακυβέρνησης και πιο εμπειριστατωμένα αποτελέσματα αναφοράς ακολουθώντας μια προσέγγιση η οποία είναι βασισμένη στον κίνδυνο. Επίσης θα υπάρξουν ενισχυμένα κριτήρια επιθεώρησης του εξοπλισμού, των διαδικασιών καθώς και των ανθρώπινων παραγόντων, για περαιτέρω βελτίωση του ελέγχου των συστημάτων και διαδικασιών ασφαλείας του πλοίου. Θα συμπεριληφθούν βελτιωμένες διαδικασίες προ-επιθεώρησης και πιο ισχυρά πρωτόκολλα παρακολούθησης της διαδικασίας επιθεώρησης. Η έναρξη χρήσης συσκευών τάμπλετ με δυνατότητα σύνδεσης στο διαδίκτυο είναι μια σημαντική καινοτομία του νέου προγράμματος καθώς θα βελτιωθεί η συνολική ποιότητα της έκθεσης της επιθεώρησης όπως και τα προκύπτοντα δεδομένα θαλάσσιας διασφάλισης. Επιπλέον θα παρέχεται φωτογραφική επαλήθευση με σκοπό την επιβεβαίωση των ευρημάτων αλλά και η χρήση GPS με σκοπό την αυτόματη καταγραφή από την έναρξη της επιθεώρησης μέχρι και την λήξη αυτής, την απόδειξη παρουσίας του επιθεωρητή πάνω στο πλοίο για μεγαλύτερη διαφάνεια και τέλος για την αυτόματη υποβολή των εκθέσεων των επιθεωρήσεων. Επιπλέον θα υπάρξει μια ενισχυμένη διαδικασία διακυβέρνησης με σκοπό την παροχή μεγαλύτερης διαφάνειας και ελέγχου για όλα τα μέρη που εμπλέκονται στο πρόγραμμα είτε άμεσα είτε έμμεσα καθώς και για την υιοθέτηση κανόνων που είναι εκτελεστοί και επαληθεύσιμοι από τον OCIMF. Τέλος το νέο πρόγραμμα θα φέρει σημαντικές βελτιώσεις στην εκπαίδευση και στην συνεχή βελτίωση των επιθεωρητών

ώστε να διασφαλιστεί ότι όχι μόνο διατηρείται αλλά και βελτιώνεται το υψηλότερο επίπεδο ποιότητας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ SIRE 2.0 (VESSEL INSPECTION PROCESS ACCORDING TO SIRE 2.0)

Το 2017 συντάχθηκε μια ομάδα από τον οργανισμό OCIMF με σκοπό να διασφαλιστεί ότι τα προγράμματα επιθεώρησης πλοίων συμβαδίζουν με τις αλλαγές του κλάδου. Αποτέλεσμα της εργασίας αυτής της ομάδας ήταν η παρουσίαση ενός νέου προγράμματος, το SIRE 2.0, το οποίο θα αντικαταστήσει το προγενέστερο. Το νέο αναθεωρημένο πρόγραμμα επιθεώρησης πλοίων SIRE 2.0 περιέχει νέες μεθόδους για την καλύτερη δυνατή επιθεώρηση με απώτερο σκοπό την εξασφάλιση της σωστής λειτουργίας του πλοίου, την τήρηση των διεθνών προτύπων ασφαλείας, την καλύτερη επικοινωνία μεταξύ διαχειρίστριας εταιρίας και πλοίου, την όσο το δυνατόν αποφυγή ατυχημάτων και την ύπαρξη μεγαλύτερης διαφάνειας μεταξύ των μερών.

2.1 ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΠΟΣΤΑΛΟΥΝ (PREPARATION FOR VETTING PROCESS AND REQUIRED DOCUMENTS THAT MUST BE REGISTERED)

Με το νέο πρόγραμμα επιθεωρήσεων SIRE 2.0 εισέρχονται καινούργια δεδομένα και διαδικασίες που διαφέρουν ως προς την εκτέλεση της επιθεώρησης. Συγκεκριμένα, στο προηγούμενο πρόγραμμα το μέρος το οποίο ήθελε να πραγματοποιήσει μια επιθεώρηση, είτε ήταν ο διαχειριστής του πλοίου ο οποίος ήθελε να κάνει την επιθεώρηση ώστε να μπορέσει να ναυλώσει το πλοίο του, είτε ήταν ο ναυλωτής ο οποίος ήθελε να ελέγξει την αξιοπλοΐα και την τήρηση των κανόνων του πλοίου, έκανε μια αίτηση στον OCIMF με σκοπό να γίνει η επιθεώρηση στο συγκεκριμένο πλοίο και ένας εκπαιδευμένος επιθεωρητής αναλάμβανε να την διεκπεραιώσει. Ο εκπαιδευμένος επιθεωρητής είχε πρόσβαση στην πλατφόρμα του OCIMF στην οποία υπήρχαν όλα τα στοιχεία του πλοίου αλλά και τα ερωτηματολόγια για κάθε τύπο πλοίου προς επιθεώρηση. Η διαδικασία της επιθεώρησης ξεκινούσε αρχικά με μια επί του σκάφους επιθεώρηση σχετικά με τις διαδικασίες λειτουργίας αυτού. Ως τέτοια μπορεί να χαρακτηριστεί για παράδειγμα ο χειρισμός του φορτίου από το πλήρωμα καθώς και το σχέδιο

δράσης του πλοίου για την πρόληψη της ρύπανσης. Ο επιθεωρητής αφού έκανε τις ερωτήσεις και συμπλήρωνε όλο το ερωτηματολόγιο συζητούσε με τον πλοίαρχο και τον 1^ο Μηχανικό τις όποιες παραβάσεις τις οποίες βρήκε και αποχωρούσε. Αμέσως μετά την επί του πλοίου επιθεώρηση, ο επιθεωρητής ετοίμαζε την έκθεση της επιθεώρησης και την στέλνει στην εταιρία που την έκανε, η οποία με την σειρά της την καταχωρούσε στην πλατφόρμα ώστε να είναι διαθέσιμη για τους ενδιαφερομένους.

Με το νέο πρόγραμμα SIRE 2.0, η προαναφερόμενη σειρά αλλάζει σε έναν σημαντικό βαθμό. Πλέον η επιθεώρηση ξεκινάει πολύ πριν ανέβει ο επιθεωρητής στο υπό επιθεώρηση πλοίο. Μια νέα διαδικασία ξεκινάει η οποία απαιτεί από την εταιρία διαχείρισης του πλοίου να κάνει το αίτημα της επιθεώρησης στην ηλεκτρονική πύλη του OCIMF, όπου και θα ελεγχθεί εάν το αίτημα πληροί τις προϋποθέσεις και απαιτήσεις του OCIMF. Το πρότυπο επιθεώρησης θα συμπληρωθεί πριν από την επιθεώρηση με μια σειρά πληροφοριών που περιλαμβάνουν:

- ❖ Τα στοιχεία του πλοίου (Vessel Particulars)
- ❖ Πιστοποιητικά (Certificates)
- ❖ Ερωτηματολόγια προ-επιθεώρησης (Pre-Inspection Questionnaire)
- ❖ Παρατηρήσεις προηγούμενων επιθεωρήσεων (Past Inspection Observations)
- ❖ Αρχεία των Λιμενικών αρχών (PSC Data)
- ❖ Αρχεία ατυχημάτων (Incident Data)
- ❖ Σχετικά σχέδια και φωτογραφικό υλικό (Relevant Photographs and Plans)

Οι παραπάνω πληροφορίες θα είναι διατεθειμένες στον επιθεωρητή πριν επιβιβαστεί στο πλοίο και ξεκινήσει η επί του πλοίου επιθεώρηση. Για τον λόγο αυτόν οι διαχειρίστριες εταιρίες πρέπει να παρέχουν βασικά δεδομένα στην πλατφόρμα του SIRE 2.0 και είναι υποχρεωμένες να δηλώσουν ότι όλες οι καταχωρημένες πληροφορίες είναι ακριβείς και ενημερωμένες. Υπάρχουν τέσσερις νέες βάσεις εισαγωγής δεδομένων οι οποίες χαρακτηρίζονται ως «ζωντανά αποθετήρια». Σε αυτές, οι διαχειρίστριες εταιρίες εισάγουν πληροφορίες οι οποίες ανανεώνονται συνεχώς, πληροφορίες οι οποίες μέρος αυτών χρησιμοποιούνται στο σημείο που η διαχειρίστρια εταιρία συμπληρώνει τα έγγραφα της προ-επιθεώρησης.

Οι τέσσερις αυτές βάσεις δεδομένων είναι:

- ❖ Το Ερωτηματολόγιο προ-επιθεώρησης πλοίου (Vessel Pre-Inspection Questionnaire (PIQ))
- ❖ Το Αποθετήριο πιστοποιητικών του πλοίου (Vessel Certificate Repository)
- ❖ Το Αποθετήριο φωτογραφιών του πλοίου (Vessel Photograph Repository)
- ❖ Το Εναρμονισμένο ερωτηματολόγιο στοιχείων του πλοίου (Harmonized Vessel Particulars Questionnaire (HVPQ))

Οι τέσσερις νέες βάσεις δεδομένων θα αναλυθούν παρακάτω .

2.1.1 ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ ΠΡΟ-ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ (VESSEL PRE-INSPECTION QUESTIONNAIRE)

Το ερωτηματολόγιο προ-επιθεώρησης (Vessel Pre-Inspection Questionnaire (VIQ)) είναι μια καινοτομία του νέου προγράμματος SIRE 2.0 το οποίο αποτελείται από ένα σύνολο ερωτήσεων, οι απαντήσεις των οποίων έχουν σχεδιαστεί όχι μόνο για να παρέχουν πρόσθετες πληροφορίες στον επιθεωρητή του υπό επιθεώρηση πλοίου κατά την επιθεώρηση SIRE 2.0 αλλά και για να ενεργοποιήσουν την συμπερίληψη ορισμένων υπό όρους ερωτήσεων του SIRE 2.0. Οι απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο προ-επιθεώρησης καταχωρούνται ηλεκτρονικά στην πλατφόρμα του SIRE 2.0 και στην συνέχεια χρησιμοποιούνται ως εισροή στην συλλογή των πλοίων τα οποία θέλουν να περάσουν επιθεώρηση SIRE 2.0. Το ερωτηματολόγιο είναι ένα «ζωντανό αρχείο» όπως ακριβώς και το εναρμονισμένο ερωτηματολόγιο στοιχείων του πλοίου καθώς η διαχειρίστρια εταιρία μπορεί ανά πάσα στιγμή να ανανεώσει τα στοιχεία του ερωτηματολογίου.

Μετά την αποδοχή της αίτησης επιθεώρησης από μια υποβάλλουσα εταιρία, η διαχειρίστρια εταιρία του πλοίου πρέπει να παρουσιάσει το ερωτηματολόγιο προ-επιθεώρησης (Pre-Inspection Questionnaire) μαζί με τα υπόλοιπα έγγραφα, τα οποία είναι: το αποθετήριο πιστοποιητικών του πλοίου (Vessel Certificate Repository) και το αποθετήριο φωτογραφιών του πλοίου (Vessel Photograph Repository), διασφαλίζοντας έτσι ότι οι πληροφορίες είναι ακριβής και ενημερωμένες.

Με την υπογραφή της δήλωσης προ-επιθεώρησης (Pre-Inspection), λαμβάνεται ένα στιγμιότυπο (snapshot) των δεδομένων το οποίο στην συνέχεια θα συμπεριληφθεί μέσα στην επιθεώρηση SIRE 2.0.

Το ερωτηματολόγιο προ-επιθεώρησης εξυπηρετεί τρεις λειτουργίες μέσα στο νέο πρόγραμμα διαδικασίας επιθεωρήσεων SIRE 2.0 οι οποίες είναι:

- ❖ Η παροχή πληροφοριών στον συντάκτη των επιθεωρήσεων SIRE 2.0 για τον καθορισμό της διαλογής των ερωτήσεων στο πλαίσιο της επιθεώρησης.
- ❖ Η παροχή περιεχομένων τα οποία έχουν σχέση με την επιθεώρηση, έτσι ώστε να μπορούν να διατεθούν στον επιθεωρητή μέσω του επεξεργαστή επιθεώρησης SIRE 2.0.
- ❖ Η παροχή πρόσθετων πληροφοριών στους αγοραστές της έκθεσης SIRE 2.0.

Πρόσβαση στο ερωτηματολόγιο και συμπλήρωση αυτού (Accessing the questionnaire and completing it)

Το ερωτηματολόγιο προ-επιθεώρησης (Pre-Inspection Questionnaire) όπως προαναφέρθηκε είναι ένα «ζωντανό αρχείο» το οποίο είναι μοναδικό για κάθε πλοίο των διαχειριστριών εταιριών. Όλοι οι χρήστες εντός του λογαριασμού της διαχειρίστριας εταιρίας έχουν την δυνατότητα προβολής του ερωτηματολογίου του κάθε πλοίου. Για την πρόσθεση πληροφοριών, οι χρήστες πρέπει να κατέχουν την ιδιότητα χειριστή που διαχειρίζεται το ερωτηματολόγιο προ-επιθεώρησης SIRE 2.0.

Με την πρόσβαση στην πλατφόρμα ο χειριστής που είναι υπεύθυνος για την συμπλήρωση του ερωτηματολογίου, βρίσκεται μπροστά από μια ιστοσελίδα στην οποία υπάρχουν 10 κεφάλαια, καθένα από τα οποία έχει υπό-ενότητες, οι οποίες έχουν ερωτήσεις που απαντώνται είτε με μονές είτε με απαντήσεις πολλαπλών επιλογών. Το ερωτηματολόγιο αναφέρεται στην αγγλική ως «Pre-Inspection Questionnaire» και περιέχει το σύμπλεγμα των ερωτήσεων. Η δομή είναι παρόμοια με εκείνης της βιβλιοθήκης ερωτήσεων του SIRE 2.0 και είναι η εξής:

- I. Κεφάλαιο (Chapter)
- II. Ενότητα (Section)
- III. Ερώτηση (Pre-Inspection Questionnaire Question)

Τα κεφάλαια είναι συνολικά 10 και είναι τα ίδια με εκείνα του ερωτηματολογίου επιθεώρησης πλοίου της κύριας επιθεώρησης, με την μόνη διαφορά ότι τα κεφάλαια εκεί είναι 12 συνολικά (δεν συμπεριλαμβάνονται τα κεφάλαια 9 και 11).

Τα δέκα κεφάλαια είναι:

1. Γενικές πληροφορίες (General Information)
2. Πιστοποιητικά και έγγραφα (Certification and Documentation)
3. Διαχείριση προσωπικού (Crew Management)
4. Πλοήγηση και επικοινωνία (Navigation and Communication)
5. Διαχείριση ασφαλείας (Safety Management)
6. Αποφυγή ρύπανσης (Pollution Prevention)
7. Ασφάλεια στην θάλασσα (Maritime Security)
8. Συστήματα διαχείρισης φορτίου και έρματος (Cargo and Ballast Systems)
9. Χώροι μηχανοστασίου (κεφ.10) (Machinery Spaces)
10. Επιχειρήσεις στον πάγο (κεφ.12) (Ice Operations)

Ο χρήστης εφόσον επιλέξει τον τύπο πλοίου για τον οποίο θα γίνει η συμπλήρωση στοιχείων, θα μπορέσει να απαντήσει με τις ακόλουθες επιλογές οι οποίες είναι διαφορετικές ανάλογα την ερώτηση:

- ❖ Επιλογή ημερομηνίας (Date Picker)
- ❖ Μοναδική επιλογή (Single Select Dropdown)
- ❖ Πολλαπλή επιλογή (Multi-Select Dropdown)
- ❖ Επιλογή ημερομηνιών σε μορφή πλέγματος (Date Entry Grid)
- ❖ Ελεύθερο κείμενο (Free Text)

Εφόσον απαντηθούν οι ερωτήσεις οι χρήστες έχουν την δυνατότητα να αποθηκεύσουν την έκθεση ενώ παράλληλα υπάρχει στην ιστοσελίδα μια σελίδα με τον πίνακα περιεχομένων των καταχωρημένων πλοίων. Ο πίνακας αυτός παρέχει στους διαχειριστές των πλοίων μια σύνοψη των αριθμών των πλοίων, φωτογραφιών καθώς και των πιστοποιητικών των πλοίων που καταχωρήθηκαν. Επιπλέον αναγράφεται σε κάθε στήλη και η ημερομηνία στην οποία τροποποιήθηκαν τελευταία φορά οι παραπάνω πληροφορίες των πλοίων του στόλου.

2.1.2 ΑΠΟΘΕΤΗΡΙΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (VESSEL CERTIFICATE REPOSITORY)

Η επόμενη βάση δεδομένων που εισήχθη στο πρόγραμμα επιθεωρήσεων SIRE 2.0 είναι το αποθετήριο πιστοποιητικών του πλοίου (Vessel Certificate Repository). Το παραπάνω αποθετήριο απαιτεί από την διαχειρίστρια εταιρία του πλοίου να ανεβάσει πιστοποιητικά που

ισχύουν για την διαδικασία της επιθεώρησης. Μεταξύ αυτών συμπεριλαμβάνεται και η έκθεση έρευνας κατάστασης κλάσης (Class Survey Status Report (CSSR)) από μια καθορισμένη λίστα. Τα πιστοποιητικά διατίθενται στον επιθεωρητή του πλοίου δια της πλατφόρμας επιθεώρησης, πριν την επιβίβαση αυτού στο πλοίο ή κατά την διάρκεια της επιθεώρησης. Μπαίνοντας στην πλατφόρμα ο χρήστης έχει την δυνατότητα να ανεβάσει αρχείο/α, να διορθώσει/προσθέσει πληροφορίες, να αποθηκεύσει τα καταχωρημένα αρχεία και να δει το ιστορικό των αρχείων.

Ο επιθεωρητής του πλοίου απολαμβάνει τα πλεονεκτήματα της προσβασιμότητας στα πιστοποιητικά του αντίστοιχου πλοίου τα οποία είναι:

❖ Πριν την επιβίβαση:

- ❖ Η προβολή της έκθεσης ερευνάς κατάστασης κλάσης (CSSR) και ταυτοποίηση της κατάστασης της κλάσης ή/και σημαντικά υπομνήματα, αντιγράφοντας αυτές τις λεπτομέρειες στο εργαλείο παρατηρήσεων εκ των προτέρων.
- ❖ Την πιστοποίηση ότι οι ημερομηνίες και οι πληροφορίες που καταχωρήθηκαν στο ερωτηματολόγιο προ-επιθεώρησης (Pre-Inspection Questionnaire) και στο εναρμονισμένο ερωτηματολόγιο στοιχείων πλοίου (Harmonized Vessel Particulars Questionnaire) είναι σωστές.

❖ Κατά την διάρκεια της επιθεώρησης, επαληθεύεται ότι:

- ❖ Κάθε ελαττωματικό κατασκευάσμα, μηχανήμα ή εξοπλισμός το οποίο εντοπίστηκε είτε μέσω της έκδοσης μιας κατάστασης κλάσης, είτε μνημονίου, είτε από βραχυπρόθεσμο πιστοποιητικό, πρέπει να έχει καταχωρηθεί στο σύστημα αναφοράς ελαττωμάτων για να επιτραπεί η παρακολούθηση του συγκεκριμένου.
- ❖ Το ενσωματωμένο στο πλοίο σύστημα, για την παρακολούθηση των θεσμικών πιστοποιητικών και των πιστοποιητικών του νηογνώμονα, διατηρείται ενημερωμένο κατόπιν τυχαίας δειγματοληψίας και επανεξέτασης από όχι παραπάνω των πέντε πιστοποιητικών.
- ❖ Τα αποτελέσματα από πρόσφατες επιθεωρήσεις του νηογνώμονα έχουν καταχωρηθεί στην έκθεση έρευνας κατάστασης κλάσης.

Με τον τρόπο αυτόν, ο χρόνος ελέγχου των πιστοποιητικών κατά την επιθεώρηση πάνω στο πλοίο μειώνεται, επιτρέποντας τον επιθεωρητή να αφοσιωθεί στους εντοπισμένους κινδύνους.

Πιστοποιητικά Πλοίου

Πάνω στο πλοίο, καθ' όλη την υπηρεσία του, ανεξαρτήτως ιδιοκτησίας πρέπει πάντα να υπάρχουν ορισμένα πιστοποιητικά ώστε σε περίπτωση ελέγχου να λειτουργήσουν ως αποδεικτικά στοιχεία για τις όποιες ερωτήσεις των ελεγκτών, είτε αυτοί είναι λιμενικές αρχές είτε είναι επιθεωρητές. Παράλληλα τα έγγραφα αυτά υπάρχουν και στα γραφεία της διαχειρίστριας εταιρίας για τους αντίστοιχους λόγους.

Στο αναθεωρημένο πρόγραμμα SIRE 2.0 οι διαχειρίστριες εταιρίες είναι υποχρεωμένες να ανεβάσουν στο αποθετήριο πιστοποιητικών πλοίου της πλατφόρμας του προγράμματος, συγκεκριμένα πιστοποιητικά και έγγραφα για κάθε πλοίο του στόλου ξεχωριστά για να μπορέσουν να επιθεωρηθούν. Τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την διευκόλυνση των επιθεωρήσεων πλοίων του προγράμματος SIRE 2.0.

Τα παρακάτω πιστοποιητικά και έγγραφα πρέπει να καταχωρηθούν στο αποθετήριο πιστοποιητικών πλοίου του SIRE 2.0:

- ❖ Πιστοποιητικό Εξοπλισμού Ασφαλείας (Safety Equipment Certificate)
- ❖ Πιστοποιητικό Εξοπλισμού Ασφαλείας, Ιστορικό Αρχείο του Εξοπλισμού (Φόρμα E) (Safety Equipment Certificate Record of Equipment Form E)
- ❖ Πιστοποιητικό Ραδιοφώνου Ασφαλείας (Safety Radio Certificate)
- ❖ Πιστοποιητικό Ραδιοφώνου Ασφαλείας, ιστορικό Αρχείο του Εξοπλισμού (Φόρμα R) (Safety Radio Certificate Record of Equipment (Form R)
- ❖ Πιστοποιητικό Κατασκευής Ασφαλείας (Safety Construction Certificate)
- ❖ Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης (Load Line Certificate)
- ❖ Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο (ΔΠΠΡΠ) (International Oil Pollution Prevention Certificate IOPPC)
- ❖ ΔΠΠΡΠ Ιστορικό των Κατασκευών και Εξοπλισμού (Φόρμα A ή B) (IOPPC Record of Construction and Equipment (Form A or B))
- ❖ Διεθνές Πιστοποιητικό Διαχείρισης Έρματος (ΔΠΔΕ) (International Ballast Water Management Certificate (IBWMC))

- ❖ ΔΠΔΕ Ανακοίνωση της Εθελούσιας Προσαρμογής (IBWMC Statement of Voluntary Compliance)
- ❖ Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης της Ατμόσφαιρας (ΔΠΠΡΑ) (International Air Pollution Prevention Certificate (IAPPC))
- ❖ ΔΠΠΡΑ Ιστορικό των Κατασκευών και Εξοπλισμών (IAPPC Record of Construction and Equipment)
- ❖ Πιστοποιητικό Διαχείρισης Ασφαλείας (Safety Management Certificate SMC)
- ❖ Έγγραφο Συμμόρφωσης (Document of Compliance DOC)
- ❖ Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (International Ship Security Certificate ISSC)
- ❖ Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης της Λιμενικής Αρχής ΗΠΑ (USCG Certificate of Compliance COC)
- ❖ Έγγραφο Ελάχιστης Ασφαλούς Επάνδρωσης (Minimum Safe Manning Document)
- ❖ Σύμβαση Αστικής Ευθύνης 1992 Πιστοποιητικό-Πετρέλαιο (Civil Liability Convention 1992 CLC Certificate-Oil)
- ❖ Σύμβαση Αστικής Ευθύνης 2001 Πιστοποιητικό-Καύσιμα (Civil Liability Convention 2001 CLC Certificate-Bunker)
- ❖ Πιστοποιητικό Οικονομικής Ευθύνης Λιμενικής Αρχής (USCG Certificate of Financial Responsibility COFR)
- ❖ Πιστοποιητικό Καταλληλότητας (Χημικά) (Certificate of Fitness (Chemicals))
- ❖ Πιστοποιητικό Καταλληλότητας (Αέρια) (Certificate of Fitness (Gas))
- ❖ Πιστοποιητικό Επιβλαβών Υγρών Ουσιών (Noxious Liquid Substances NLS Certificate)
- ❖ Πιστοποιητικό Καταχώρησης στο Νηολόγιο (Certificate of Registry)
- ❖ Ιστορικό Συνεχούς Σύνοψης (Continuous Synopsis Record (CSR))
- ❖ Πιστοποιητικό Εγγραφής σε P&I Club (P&I Club Certificate of Entry)
- ❖ Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labour Certificate (MLC))
- ❖ Έκθεση Έρευνας Κατάστασης Κλάσης Class Survey Status Report (CSSR))
- ❖ Πιστοποιητικό Προγράμματος Αξιολόγησης Κατάστασης (Condition Assessment Programme CAP Certificate)

- ❖ Επιστολή Έγκρισης της Λιμενικής Αρχής ΗΠΑ του Σχεδίου Ανταπόκρισης Πλοίου (USCG Vessel Response Plan VRP Approval Letter)

Τα πιστοποιητικά και έγγραφα που ετοιμάζονται για να καταχωρηθούν στο Αποθετήριο Πιστοποιητικών του Πλοίου (Vessel Certificate Repository) πρέπει να τηρούν ορισμένα κριτήρια τα οποία είναι:

- ❖ Ο αποδεκτός τύπος αρχείων είναι: pdf, docx, jpeg, png και xlsx
- ❖ Το αποδεκτό μέγεθος αρχείων είναι: το ανώτερο 10mb
- ❖ Αποκρυπτογραφημένα: τα αρχεία τα οποία έχουν οποιαδήποτε μορφή κρυπτογράφησης δεν θα γίνονται αποδεκτά

2.1.3 ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΜΕΝΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (HARMONIZED VESSEL PARTICULARS QUESTIONNAIRE (HVPQ))

Ο οργανισμός OCIMF μαζί με το Ινστιτούτο Διανομής Χημικών CDI συμφώνησαν σε ένα κοινό έγγραφο για τα στοιχεία του πλοίου και αυτό φέρει την ονομασία του Εναρμονισμένου Ερωτηματολογίου Στοιχείων Πλοίου. Το Εναρμονισμένο Ερωτηματολόγιο Στοιχείων Πλοίου για τα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου/χημικών όπως και για τα πλοία μεταφοράς αερίου προσφέρει τα μέσα μέσω των οποίων οι διαχειρίστριες εταιρίες των πλοίων συντάσσουν πληροφορίες στοιχείων των πλοίων χρησιμοποιώντας το λογισμικό του OCIMF για την ηλεκτρονική καταγραφή τους στο SIRE, ή απευθείας διαδικτυακά μέσω της ιστοσελίδας του SIRE. Η καταχώρηση των πληροφοριών του ερωτηματολογίου είναι απαραίτητες εάν είναι να κατατεθεί ένα ερωτηματολόγιο επιθεώρησης πλοίου SIRE. Το Εναρμονισμένο Ερωτηματολόγιο Στοιχείων Πλοίου περιλαμβάνει πολλές και διαφορετικές ερωτήσεις που έχουν να κάνουν με συνηθισμένα έγγραφα που βρίσκονται πάνω στο πλοίο καθώς και τα στοιχεία του πλοίου μόνιμης ή ημι-μόνιμης φύσης, οι οποίες θα μειώσουν το χρόνο του επιθεωρητή στο πλοίο. Αυτές οι πληροφορίες θα βοηθήσουν επίσης ένα τμήμα επιθεωρήσεων κατά την διάρκεια αξιολόγησης ενός πλοίου και θα μειώσει την ανάγκη ολοκλήρωσης ενός ξεχωριστού τεχνικού ερωτηματολογίου από τους ναυλωτές ξεχωριστά.

2.1.4 ΑΠΟΘΕΤΗΡΙΟ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (VESSEL PHOTOGRAPHY REPOSITORY)

Η επόμενη βάση δεδομένων η οποία προστέθηκε στο νέο πρόγραμμα SIRE 2.0 είναι το Αποθετήριο Φωτογραφιών του Πλοίου (Vessel Photography Repository). Εδώ οι διαχειρίστριες εταιρίες είναι υποχρεωμένες να καταχωρήσουν συγκεκριμένες φωτογραφίες τραβηγμένες από τμήματα του πλοίου οι οποίες θα χρησιμοποιηθούν στην κύρια διαδικασία επιθεώρησης. Οι φωτογραφίες διατίθενται στον επιθεωρητή πριν την επιβίβαση αυτού στο πλοίο, μέσω της πλατφόρμας του SIRE 2.0.

Τα πλεονεκτήματα αυτής της βάσης δεδομένων είναι πολλά. Οι τραβηγμένες φωτογραφίες χρησιμοποιούνται κυρίως για την επαλήθευση της κατάστασης πάνω στο πλοίο και εισάγονται στην τελική έκθεση του επιθεωρητή για την ενημέρωση του παραλήπτη αυτής. Οι φωτογραφίες αυτές επιτρέπουν στον αναγνώστη της τελικής έκθεσης να αξιολογήσει την φυσική και αισθητική κατάσταση του υπό επιθεώρηση πλοίου, σε αντίθεση με το προηγούμενο πρόγραμμα στο οποίο ο επιθεωρητής έκανε μια γενική υποκειμενική αξιολόγηση κατά την διάρκεια της επιθεώρησης.

Οι φωτογραφίες οι οποίες πρέπει να καταχωρηθούν στο αποθετήριο φωτογραφιών πλοίου του προγράμματος SIRE 2.0, είναι τυποποιημένες και θα να αριθμούν τις 36 με 42. Αυτές οι φωτογραφίες θα πιστοποιηθούν από τον επιθεωρητή κατά την διάρκεια της κύριας επιθεώρησης πάνω στο πλοίο. Οι φωτογραφίες θα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικές της γενικής κατάστασης όλων των παρόμοιων περιοχών. Αυτό σημαίνει ότι, εάν η περιοχή που διακρίνεται στην φωτογραφία έχει αναβαθμιστεί ενώ οι υπόλοιπες όχι, τότε η φωτογραφία δεν θα μπορεί να θεωρηθεί αντιπροσωπευτική της γενικής κατάστασης. Οι διαχειρίστριες εταιρίες αλλά και τα πληρώματα δεν θα πρέπει να αναβαθμίζουν επιλεκτικά τις περιοχές ενός σκάφους ώστε να επιτρέπουν την λήψη και την καταχώρηση μη αντιπροσωπευτικών φωτογραφιών. Σε περιπτώσεις πλοίων τα οποία έχουν «δίδυμα» χαρακτηριστικά, όπως διπλές μηχανές, γεννήτριες ή γεραμούς αρκεί να τραβηχτεί μία λήψη του συγκεκριμένου εξοπλισμού. Εάν δεν υπάρχει πάνω στο υπό επιθεώρηση πλοίο συγκεκριμένος εξοπλισμός ο οποίος θεωρείται τυποποιημένος στο αποθετήριο και στο ερωτηματολόγιο, ο διαχειριστής αυτού θα πρέπει να επιλέξει στην συγκεκριμένη ερώτηση το πεδίο: «δεν ισχύει – ο εξοπλισμός δεν υπάρχει».

Η διαχειρίστρια εταιρία θα πρέπει να ανανεώνει το φωτογραφικό αρχείο στην πλατφόρμα του OCIMF περίπου κάθε 6 μήνες. Η διαχειρίστρια εταιρία μπορεί να επιλέξει να επεκτείνει το μεσοδιάστημα της υποχρέωσης να ανανεώσει το αρχείο στην πλατφόρμα για όσο διάστημα θεωρεί ότι αυτό την αντιπροσωπεύει. Προτείνεται να γίνεται ανανέωση του αρχείου πριν από κάθε επιθεώρηση, με σκοπό να διασφαλιστεί η αντιπροσωπευτική κατάσταση των φωτογραφιών κατά την διάρκεια της κύριας επιθεώρησης.

Για να διασφαλιστεί η σταθερότητα σε όλους τους τύπους πλοίων, το σετ των τυποποιημένων φωτογραφιών είναι αποτέλεσμα από μια εκπόνηση ενός σετ-πυρήνα φωτογραφιών, όπου η πλειοψηφία αυτών θα εφαρμοστούν σε όλους τους τύπους πλοίων ακολουθούμενη από μια μικρή επιλογή τύπων πλοίων με συγκεκριμένες τοποθεσίες φωτογραφιών.

Πριν καταχωρηθούν οι φωτογραφίες στο αποθετήριο, το πλοίο θα πρέπει να έχει ένα καθορισμένο πρότυπο φωτογραφιών. Αυτό γίνεται με απώτερο σκοπό να γνωρίζει η διαχειρίστρια εταιρία ποιες φωτογραφίες αντιστοιχούν στο πλοίο ανάλογα με τον τύπο του. Για πλοία που εντάσσονται πρώτη φορά στην πλατφόρμα, το πρότυπο φωτογραφιών πρέπει να καθοριστεί πριν το πλοίο ενταχθεί στο πρόγραμμα SIRE 2.0. Ενώ για πλοία που υπήρχαν ήδη στην πλατφόρμα του SIRE πριν την ανανέωση αυτού σε SIRE 2.0, η επιλογή για τον καθορισμό προτύπου φωτογραφιών θα παρουσιαστεί στους χρήστες την πρώτη φορά που θα λανσαριστεί το αποθετήριο φωτογραφιών. Οι χρήστες έχουν την δυνατότητα να αλλάξουν το πρότυπο του πλοίου εάν έχει γίνει λάθος. Οι φωτογραφίες που έχουν σχέση με το πλοίο θα διατηρηθούν, ενώ όσες δεν έχουν σχέση με τον τύπο πλοίου θα αφαιρεθούν αυτόματα.

Όταν οι χρήστες είναι στην διαδικασία κατοχύρωσης των φωτογραφιών στο αποθετήριο φωτογραφιών του πλοίου SIRE 2.0, πρέπει να λάβουν υπόψιν ορισμένα κριτήρια για να είναι αποδεκτές οι φωτογραφίες. Τα κριτήρια αυτά είναι τα εξής:

❖ Κριτήριο απεικόνισης:

- Οι φωτογραφίες πρέπει να είναι έγχρωμες.
- Οι φωτογραφίες πρέπει να είναι καθαρές και εστιασμένες.
- Οι φωτογραφίες πρέπει να τραβηχτούν με προσανατολισμό τοπίου.
- Αν είναι εφικτό οι φωτογραφίες να αναγράφουν πάνω ημερομηνία και ώρα που τραβήχτηκαν.
- Οι φωτογραφίες δεν θα πρέπει να περιέχουν ανθρώπους.
- Οι φωτογραφίες να είναι υψηλής ανάλυσης.

❖ Αποδεκτοί τύποι αρχείων: JPEG ή PNG μόνο.

❖ Αποδεκτό μέγεθος αρχείων: ένα μέγιστο των 10 Megabyte.

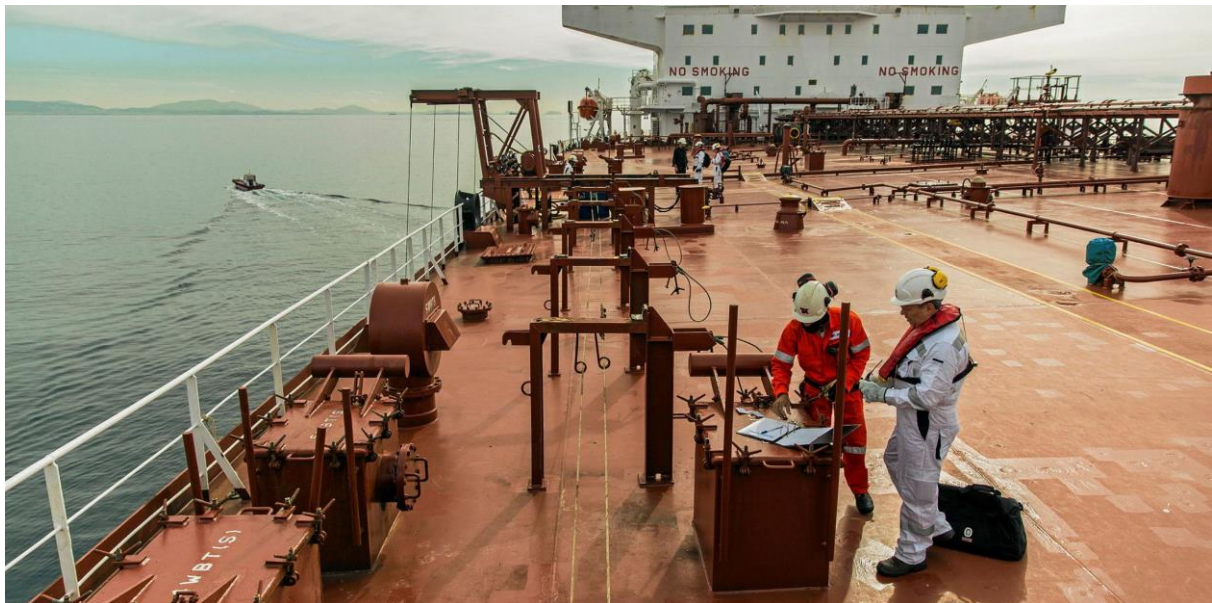
Οι χρήστες που εισέρχονται στο αποθετήριο φωτογραφιών πλοίου του προγράμματος SIRE 2.0, έχουν την δυνατότητα να επιλέξουν το αρχείου του πλοίου που τους ενδιαφέρει. Στο αποθετήριο είναι κατοχυρωμένα όλα τα πλοία του στόλου των διαχειριστριών εταιρών που είναι μέλη του OCIMF. Στην σελίδα που εμφανίζονται οι φωτογραφίες απεικονίζεται και η λίστα με τις τοποθεσίες των φωτογραφιών που αναλογούν στο πλοίο σύμφωνα με το τύπο του.

Οι χρήστες μπορούν να φιλτράρουν αυτήν την σελίδα, επιλέγοντας να εμφανίσει μόνο ποιες τοποθεσίες είναι εκκρεμείς προς προσθήκη. Για κάθε τοποθεσία φωτογραφίας από το πλέγμα των φωτογραφιών του πλοίου, εμφανίζονται οι ακόλουθες πληροφορίες:

- ❖ Τοποθεσία φωτογραφίας: αναγνωριστικό για την τοποθεσία της φωτογραφίας μέσα στην λίστα φωτογραφιών του πλοίου.
- ❖ Περιγραφή φωτογραφίας: γραπτή περιγραφή της τοποθεσίας της φωτογραφίας.
- ❖ Κατοχύρωση: Ναι/Όχι
- ❖ Τελευταία κατοχύρωση: ημερομηνία που κατοχυρώθηκε η φωτογραφία στο SIRE 2.0.
- ❖ Τελευταία επικύρωση: ημερομηνία που η φωτογραφία ελέγχθηκε και επικυρώθηκε από την διαχειρίστρια εταιρία τελευταία φορά.

Εάν δεν είναι διαθέσιμη μια φωτογραφία για κάποια τοποθεσία, πρέπει να δοθεί ο εξήγηση.

2.2 ΚΥΡΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΠΑΝΩ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ (SIRE PHYSICAL INSPECTION)



Σχήμα1: Trade Winds: Ο OCIMF δίνει απομακρυσμένες οδηγίες επιθεώρησης στους επιθεωρητές του προγράμματος SIRE

Όπως είδαμε στην προηγούμενη ενότητα με το νέο πρόγραμμα SIRE 2.0 η επιθεώρηση ξεκινάει πολύ πιο πριν από την επιβίβαση του επιθεωρητή στο πλοίο, με τις διαχειρίστριες εταιρίες να συμπληρώνουν και να ανεβάζουν διάφορα αρχεία στην πλατφόρμα του SIRE 2.0 με σκοπό την διευκόλυνση του επιθεωρητή καθώς και την όσο το δυνατόν καλύτερη διεκπεραίωση της διαδικασίας επιθεώρησης. Οι νέες καινοτομίες του προγράμματος φέρνουν

μεγαλύτερη αξιοπιστία και διαφάνεια όσο αφορά την διαδικασία επιθεώρησης και την τελική έκθεση βοηθώντας έτσι να εκπληρωθούν οι στόχοι του οργανισμού. Πριν δούμε την διαδικασία της κύριας επιθεώρησης αξίζει να αναφερθούμε στους εκπαιδευμένους επιθεωρητές αλλά και σε ένα νέο εργαλείο που αυτοί θα χρησιμοποιούν καθ' όλη την διάρκεια της επιθεώρησης, το τάμπλετ.

Στο νέο αναθεωρημένο πρόγραμμα SIRE 2.0 ένας από τους κύριους στόχους είναι η παροχή επιθεωρητών ανώτερης ποιότητας, συνέπειας και ακεραιότητας. Αυτό θα επιτευχθεί με την επιλογή των καλύτερων επιθεωρητών σύμφωνα με το βιογραφικό, την εμπειρία, την γνώση των αγγλικών καθώς και με την φυσική τους κατάσταση. Τα προγράμματα εκπαίδευσης για τους επιθεωρητές και ελεγκτές αναθεωρούνται και επαυξάνονται τακτικά με σκοπό την παροχή επίκαιρων γνώσεων σε τομείς όπως χρήση υπολογιστών, προσομοιώσεις, αναστοχαστική μάθηση και εικονική πραγματικότητα, που θα συμπληρώσουν τις κατ' ιδίαν εκπαιδευτικές συνεδρίες για μαθήματα τόσο γενικών όσο ειδικών τύπων πλοίων. Επίσης στο νέο πρόγραμμα συμπεριλαμβάνονται μαθήματα μαλακών δεξιοτήτων (soft skills) όπως και μαθήματα επίγνωσης της ανθρώπινης απόδοσης. Οι απαιτήσεις για τις συνοδευόμενες επιθεωρήσεις θα επεκταθούν στους νέους επιθεωρητές (και σε εκείνους που επιθεωρούν νέο τύπο σκάφους) και θα απαιτείται επανεκπαίδευση για όλους τους επιθεωρητές κάθε πέντε χρόνια ή συχνότερα ανάλογα με την απόδοση.

Η απόδοση όλων των επιθεωρητών θα αξιολογείται συχνά καθώς και η αποτελεσματικότητα της εκπαίδευσης που παρέχεται. Θα παρέχεται επανεκπαίδευση στο πλαίσιο της προώθησης προτύπων και της εξασφάλισης συνεχούς ευθυγράμμισης με το πρόγραμμα. Ο ποιοτικός έλεγχος θα βελτιωθεί σημαντικά έτσι ώστε να περιλαμβάνει λεπτομερή ανάλυση των εκθέσεων επιθεωρήσεων, για την αξιολόγηση των τάσεων και την αντιμετώπιση τυχόν συστημικών αδυναμιών ή ανησυχιών. Επίσης θα αξιολογηθεί και η απόδοση μεμονωμένων επιθεωρητών σε συγκεκριμένους τύπους πλοίων.

Οι επιθεωρητές στο προηγούμενο πρόγραμμα SIRE, συμπλήρωναν το ερωτηματολόγιο το οποίο αποτελούταν από χαρτί, σημειώνοντας τα όποια σχόλια πάνω σε αυτό και κατόπιν δημοσιεύαν την έκθεση. Με αυτήν την πρακτική όμως υπήρχαν προβλήματα στην διαφάνεια της διαδικασίας επιθεώρησης. Για παράδειγμα ο επιθεωρητής μπορεί να είχε σχέσεις με την διαχειρίστρια εταιρία και να παραέβλεπε κάποια ελαττώματα του πλοίου όπως επίσης μπορεί, ακριβώς λόγω της γνωριμίας να μην επιβιβάζοταν καν στο πλοίο και να την συμπλήρωνε από το γραφείο του. Με το νέο πρόγραμμα SIRE 2.0 οι επιθεωρητές που θα φέρνουν εις πέρας την διαδικασία επιθεώρησης θα διαφέρουν από επιθεώρηση σε επιθεώρηση, με απώτερο σκοπό την μεγαλύτερη διαφάνεια.

Οι επιθεωρητές πλέον εκπαιδεύονται στην χρήση των τάμπλετ τα οποία μπαίνουν σε λειτουργία με το νέο πρόγραμμα SIRE 2.0. Το ερωτηματολόγιο δεν θα είναι σε μορφή χαρτιού, αλλά θα φέρουν μαζί τους τάμπλετ το οποίο θα έχει ποικιλομορφία ρόλων. Οι ερωτήσεις καθώς και τα όποια σχόλια θα απαντώνται σε αυτό. Η χρήση τάμπλετ από τους επιθεωρητές θα επιτρέπει την ανίχνευση μέσω GPS της τοποθεσίας που βρίσκεται ο επιθεωρητής, πιστοποιώντας έτσι την παρουσία του πάνω στο πλοίο. Η ύπαρξη του GPS θα μπορεί επίσης να πιστοποιεί σε πιο τμήμα του πλοίου είναι ο επιθεωρητής και αν γίνονται οι αντίστοιχες ερωτήσεις με αυτό. Παράλληλα ο επιθεωρητής έχει την δυνατότητα πρόσβασης σε βιομηχανική καθοδήγηση καθώς και σε πληροφορίες του χειρίστη του πλοίου. Το τάμπλετ θα είναι εξοπλισμένο με φωτογραφική κάμερα έτσι ώστε να επιτρέπεται η συμπερίληψη φωτογραφικών στοιχείων, όπου επιτρέπεται από λιμάνι ή τερματικό σταθμό, για την υποστήριξη των παρατηρήσεων του επιθεωρητή. Ο επιθεωρητής εφόσον θα έχει πρόσβαση στην εφαρμογή του SIRE 2.0 θα μπορεί να επαληθεύσει τις φωτογραφίες που παρέχονται από την διαχειρίστρια εταιρία του πλοίου, που δείχνουν τη φυσική και αισθητική κατάσταση αυτού.

Για λόγους ασφαλείας η συσκευή τάμπλετ θα μπορεί να χρησιμοποιεί μόνο το προεγκατεστημένο λογισμικό του προγράμματος SIRE 2.0 καθώς επίσης δεν θα μπορεί να υπάρξει δυνατότητα αλλαγής ρύθμισης αυτού. Οι λειτουργίες του τάμπλετ είναι περιορισμένες, μόνο το πρόγραμμα SIRE 2.0 θα είναι εγκατεστημένο μη έχοντας την δυνατότητα για εγκατάσταση άλλου προγράμματος/εφαρμογής. Παρόλο που είναι εξοπλισμένο με κάμερα, αυτή θα λειτουργεί μόνο μέσω του προγράμματος SIRE 2.0 εφόσον το επιτρέψουν οι συνθήκες (δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί εάν απαγορευτεί η λήψη φωτογραφιών σε συγκεκριμένα σημεία του πλοίου καθώς και του τερματικού σταθμού). Οι φωτογραφίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο για την επιθεώρηση δεν θα υπάρχει η δυνατότητα να σταλούν αλλού. Το τάμπλετ θα υποστηρίζει σύνδεση στο διαδίκτυο η οποία όμως θα είναι περιορισμένη για τις ανάγκες λειτουργίας του προγράμματος και της βάσης δεδομένων. Το τάμπλετ δεν θα χρησιμοποιείται εάν αυτό είναι χαλασμένο, εάν υπάρχει αμφιβολία σε σχέση με την ακεραιότητα αυτού καθώς και με την συνεχόμενη συμμόρφωση με πρώην πρότυπα και τέλος εάν το λογισμικό του είναι ελαττωματικό.

2.2.1 ΕΝΑΡΞΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ (OPENING MEETING)

Πριν την έναρξη της κυρίας επιθεώρησης, ο επιθεωρητής συμπληρώνει μια λίστα ελέγχου της εναρκτήριας συνάντησης (Opening Meeting-Checklist) η οποία αποτελείται από έντεκα (11) ενότητες τις οποίες θα δούμε ακριβώς αμέσως:

1. Εισαγωγή (Introductions)

Ο επιθεωρητής εφόσον επιβιβαστεί στο πλοίο συστήνεται απέναντι στο πλήρωμα και παρουσιάζει αν του ζητηθεί την ταυτότητα διαπίστευσης του από τον OCIMF. Το πλήρωμα και ειδικότερα ο Πλοίαρχος και το ανώτερο πλήρωμα θα πρέπει και αυτοί με την σειρά τους να συστηθούν. Θα πρέπει να συμφωνηθεί σε αυτήν την φάση ότι μόνο ο επιθεωρητής θα φέρει εις πέρας την επιθεώρηση καθώς και μόνο το πλήρωμα θα προμηθεύσει τον επιθεωρητή με απαντήσεις και αποδεικτικά στοιχεία. Άλλοι παρόντες μπορούν να παραβρίσκονται χωρίς όμως να λάβουν μέρος στην έναρξη, λήξη και κατά την διάρκεια της επιθεώρησης.

2. Σκοπός και Μορφή της Επιθεώρησης (Scope and Format of Inspection)

Ο επιθεωρητής θα πρέπει να περιγράψει τον σκοπό της παρούσας επιθεώρησης στο πλήρωμα, όπως και να εξηγήσει ότι το πλήρωμα θα πρέπει να είναι έτοιμο να συζητήσει και να απαντήσει στις οποίες ερωτήσεις αυτού. Επίσης, ο επιθεωρητής θα πρέπει να ενημερώσει τον πλοίαρχο για το αν η επιθεώρηση θα γίνει με την χρήση τάμπλετ, με την μερική χρήση χαρτιού ή με την ολοκληρωτική χρήση έντυπης μορφής.

3. Η Χρήση Τάμπλετ και Κάμερας (The SIRE 2.0 Tablet and Camera)

Ένα η επιθεώρηση γίνει με την χρήση τάμπλετ ο επιθεωρητής θα πρέπει να δώσει την δυνατότητα στον πλοίαρχο να ελέγξει αυτό, θα πρέπει να ενημερώσει τον πλοίαρχο για τυχόν περιορισμούς στην χρήση του τάμπλετ ή της κάμερας αυτού που επιβάλλονται από τους κανονισμούς του λιμένα ή του τερματικού σταθμού. Επίσης ο επιθεωρητής θα πρέπει να ενημερώσει τον πλοίαρχο όταν η κάμερα είναι ενεργοποιημένη ή απενεργοποιημένη κατά την διάρκεια της επιθεώρησης. Από την μεριά του ο πλοίαρχος θα πρέπει να ενημερώσει τον επιθεωρητή για τους όποιους τεκμηριωμένους περιορισμούς που υπάρχουν στο σύστημα διαχείρισης ασφαλείας του πλοίου όσο αφορά την χρήση του τάμπλετ εκτός των χώρων διαμονής καθώς και την χρήση της κάμερας καθ' όλη την διάρκεια της επιθεώρησης. Κάθε περιορισμός της χρήσης του τάμπλετ και της κάμερας τους θα πρέπει να σημειώνονται.

4. Προσωπικός Εξοπλισμός Προστασίας (Personal Protective Equipment (PPE))

Ο επιθεωρητής θα πρέπει να ενημερώσει τον Πλοίαρχο για την χρήση προσωπικού εξοπλισμού προστασίας ο οποίος θα φορεθεί σε όλους τους χώρους εκτός των καμπινών. Ο Πλοίαρχος από την μεριά του θα πρέπει να ενημερώσει τον επιθεωρητή, για την χρήση επιπλέον εξοπλισμού προστασίας ο οποίος απαιτείται σε ορισμένες διαδικασίες του πλοίου. Το πλοίο θα πρέπει να παρέχει αυτόν τον επιπλέον εξοπλισμό εάν ο επιθεωρητής δεν τον έχει μαζί του. Η χρήση επιπλέον εξοπλισμού προσωπικής προστασίας θα πρέπει να σημειώνεται. Ο επιθεωρητής θα πρέπει να φοράει τον αντίστοιχο για κάθε κατάσταση εξοπλισμό καθ' όλη την διάρκεια της επιθεώρησης. (Ο OCIMF προτείνει σαν ελάχιστο την χρήση κράνους, ρουχισμό ο οποίος είναι επιβραδυντικός στην φωτιά, παπούτσια ασφαλείας, γάντια, ωτοασπίδες, γυαλιά ασφαλείας και έναν προσωπικό μετρητή αερίου).

5. Σειρά της Επιθεώρησης (Order of Inspection)

Ο επιθεωρητής θα πρέπει να προτείνει την σειρά της επιθεώρησης καθώς και να προσδιορίσει τους αναμενόμενους αξιωματικούς και τις βαθμίδες που σχετίζονται με τις ερωτήσεις που ανατίθενται στο καταρτισμένο ερωτηματολόγιο επιθεώρησης πλοίου. Ο Πλοίαρχος από μεριά του πρέπει να ενημερώσει τον επιθεωρητή για τυχόν κανονισμένες δραστηριότητες του πλοίου οι οποίες πρέπει να ληφθούν υπόψιν όπως και τυχόν αναμενόμενες ανάγκες διακοπής της επιθεώρησης. Επίσης ο Πλοίαρχος ενημερώνει τον επιθεωρητή για την ταυτότητα του συνοδού αξιωματικού για κάθε περιοχή της επιθεώρησης αλλά και για τυχόν επιπλέον αξιωματικούς ή πλήρωμα που θα χρειαστούν για την υποστήριξη του συνοδού αξιωματικού. Η σειρά της επιθεώρησης καθώς και τα εμπλεκόμενα πληρώματα που θα συμμετάσχουν θα πρέπει να συμφωνηθούν, για να καλυφθούν οι ανάγκες και του πλοίου αλλά και του επιθεωρητή.

6. Εξοπλισμός προς Δοκιμή ή Επίδειξη (Equipment to be Tested or Demonstrated)

Ο επιθεωρητής θα πρέπει να ενημερώσει τον Πλοίαρχο για τα αντικείμενα του εξοπλισμού ή των μηχανημάτων που θα χρειαστούν να δοκιμαστούν ή να παρουσιαστούν κατά την επιθεώρηση. Οι οποίοι περιορισμοί του λιμένα ή του τερματικού σταθμού ως προς τις απαιτούμενες δοκιμές θα πρέπει να αναφερθούν από τον Πλοίαρχο στον επιθεωρητή καθώς και να κανονιστούν οι οποίες απαραίτητες άδειες από τον πρώτο. Πλοίαρχος και επιθεωρητής θα πρέπει να συμφωνήσουν στο πλήρωμα του πλοίου που έχει οριστεί για να πραγματοποιήσει αυτές τις δοκιμές και επιδείξεις. Κατά την διάρκεια της προ-επιθεώρησης, ο επιθεωρητής θα πρέπει να έχει αναγνωρίσει αυτά τα αντικείμενα εξοπλισμού ή μηχανημάτων που χρειάζεται να δοκιμαστούν ή να παρουσιαστούν κατά την διάρκεια της κύριας επιθεώρησης όπως ορίζεται

στο καταρτισμένο ερωτηματολόγιο επιθεώρησης πλοίου. Αυτά τα αντικείμενα θα πρέπει να σημειωθούν πριν την έναρξη της επιθεώρησης.

7. Απαιτούμενες Άδειες για την Επιθεώρηση (Permits Required for the Inspection)

Ο επιθεωρητής πρέπει να ενημερώσει τον Πλοίαρχο για όλους τους πιθανών κλειστούς ή επικίνδυνους χώρους που ενδέχεται να εισέλθουν κατά την διάρκεια της επιθεώρησης. Ο Πλοίαρχος θα πρέπει να παρουσιάσει στον επιθεωρητή τα τμήματα του συστήματος διαχείρισης ασφαλείας που αναγνωρίζονται ως κλειστοί ή επικίνδυνοι χώροι του πλοίου όπως και τις διαδικασίες για την είσοδο σε αυτούς. Επίσης πρέπει να διασφαλίσει ότι οι απαιτούμενες άδειες εισόδου σε αυτούς τους κλειστούς χώρους έχουν ετοιμαστεί όπως προβλέπεται για την επιθεώρηση συμφωνά με τις διαδικασίες της διαχειρίστριας εταιρίας. Κατά την διάρκεια της προ-επιθεώρησης, ο επιθεωρητής θα πρέπει να αναγνωρίσει όλους τους πιθανών κλειστούς και επικινδύνους χώρους στους οποίους θα εισέλθει κατά την διάρκεια της επιθεώρησης σύμφωνα με το καταρτισμένο ερωτηματολόγιο επιθεώρησης πλοίου. Αυτοί οι χώροι θα πρέπει να σημειωθούν πριν την έναρξη της επιθεώρησης.

8. Λίστα Ελαττωμάτων (Defect List)

Ο Πλοίαρχος θα πρέπει να παράσχει στον επιθεωρητή μια λίστα με όλα τα ανοικτά ελαττώματα τα οποία έχουν κατοχυρωθεί στο σύστημα αναφοράς ελαττωμάτων του πλοίου. Όλα τα υπάρχοντα ελαττώματα πάνω στο πλοίο την στιγμή της επιθεώρησης, εκτός ξαφνικών ελαττωμάτων κατά την διάρκεια της επιθεώρησης, θα πρέπει να είναι καταχωρημένα μέσα σε αυτήν την λίστα.

9. Αρχή Διακοπής Εργασίας (Stop Working Authority(SWA))

Πλοίαρχος και επιθεωρητής πρέπει να συμφωνήσουν ότι και το πλήρωμα του πλοίου αλλά και ο επιθεωρητής θα έχουν και θα σεβαστούν την Αρχή Διακοπής Εργασίας (Work-Rest Periods) για δραστηριότητες σχετικές με την επιθεώρηση.

10. Καταγραφή Αρνητικών Παρατηρήσεων (Recording Negative Observations)

Ο επιθεωρητής θα πρέπει να ενημερώσει τον πλοίαρχο ότι κάθε αρνητική παρατήρηση θα επισημανθεί στον συνοδό αξιωματικό και θα καταγραφεί την στιγμή που έγινε. Κάθε διορθωτική πράξη που έγινε για την διόρθωση αρνητικής παρατήρησης θα σημειώνεται ως μια επιπλέον παρατήρηση στο υποστηρικτικό αρνητικό σχόλιο. Τέλος η προσθήκη ή η αφαίρεση

αρνητικών παρατηρήσεων ιχνηλατείτε στον συντάκτη επιθεώρησης. Τα λάθη θα διορθώνονται όπου δικαιολογούνται και δεν θα γίνεται καμία διαπραγμάτευση.

11. Σχεδιασμός της Λήξης της Επιθεώρησης (Planning the Closing Meeting)

Ο επιθεωρητής θα πρέπει να ενημερώσει τον Πλοίαρχο ότι θα χρειαστεί η χρήση ασύρματου εκτυπωτή για την εκτύπωση της δήλωσης παρατηρήσεων πριν την λήξη της επιθεώρησης. Εάν δεν υπάρχει ασύρματος εκτυπωτής, το περιεχόμενο της δήλωσης παρατηρήσεων θα υπαγορευτεί στον Πλοίαρχο καθώς δεν επιτρέπεται να τραβηχτεί στιγμιότυπο οθόνης του τάμπλετ. Ο Πλοίαρχος με την σειρά του πρέπει να ενημερώσει τον επιθεωρητή εάν υπάρχει διαθέσιμος και έτοιμος προς χρήση ασύρματος εκτυπωτής όπως και ποια μέλη του πληρώματος θα παρευρεθούν εκ μέρους του πλοίου και της διαχειρίστριας εταιρίας, στην σύσκεψη λήξης της επιθεώρησης. Η χρήση αυτής της λίστας ελέγχου της εναρκτήριας συνάντησης, παρέχεται ως βοήθημα τόσο στον επιθεωρητή όσο και στο πλήρωμα του πλοίου για να τους βοηθήσει να αποκτήσουν μια κοινή κατανόηση των προσδοκιών για μια εναρκτήρια συνάντηση επιθεώρησης SIRE 2.0. Ο επιθεωρητής δεν είναι υποχρεωμένος να χρησιμοποιήσει την λίστα ελέγχου και εάν το κάνει, δεν είναι υποχρεωμένος να την διατηρήσει για σκοπούς ελέγχου.

2.2.2 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ (VESSEL INSPECTION QUESTIONNAIRE (VIQ))

Όπως προαναφέρθηκε η χρήση του ερωτηματολογίου επιθεώρησης πλοίου έχει ως απώτερο σκοπό να εκτιμήσει το σχέδιο διαχείρισης ασφαλείας του πλοίου καθώς και τα μέτρα αποφυγής θαλάσσιας ρύπανσης. Οι ερωτήσεις του ερωτηματολογίου είναι μοναδικές για κάθε τύπο πλοίου που επιθεωρείτε. Το ερωτηματολόγιο είναι χωρισμένο σε 12 κεφάλαια. Κάθε κεφάλαιο αποτελείται από υπό-ενότητες και αυτές αποτελούνται από διάφορες ερωτήσεις. Το κάθε κεφάλαιο επιθεωρεί τις διαφορετικές περιοχές του σχεδίου διαχείρισης ασφαλείας του πλοίου καθώς και τις πρακτικές πρόληψης θαλάσσιας ρύπανσης, χρησιμοποιώντας διαφορετικές ερωτήσεις. Ο επιθεωρητής μένει πάνω στο πλοίο για περίπου 9 με 10 ώρες για να επιθεωρηθούν όλα τα κεφάλαια σωστά. Οι απαντήσεις που δίνονται στις ερωτήσεις, σημειώνονται από τον επιθεωρητή με τις εξής επιλογές:

- ❖ Ναι (Yes)
- ❖ Όχι (No)
- ❖ Δεν έχει Βρεθεί (Not Seen)

- ❖ Δεν Εφαρμόζεται (Not Applicable)
- ❖ Παρατηρήσεις και Σχόλια (Observations and Comments)
- ❖ Πρόσθετα Σχόλια (Additional Comments)

The above listed requirements are summarised below.

Box	Option	Response
Y	Yes	Tick "Yes" if, in the inspector's professional judgement assisted by the guidance (if provided), a positive response can be made to the question. If, in the inspector's judgement the Yes response requires to be amplified with further positive comments, the inspector may record such comments in the Comments box. Inspectors should keep in mind, that unless an unusual situation needs to be positively described, then a "Yes" response without comment is adequate.
N	No	Tick "No" if, in the inspector's professional judgement assisted by the guidance (if provided), a negative response should be made to the question.
NS	Not Seen	Tick "Not Seen" if the issue addressed by a question has not been seen or checked by the inspector. The reason why the topic or issue was not seen must be recorded in the Observations box.
NA	Not Applicable	Tick "Not Applicable" if the subject matter covered by the question is not applicable to the vessel being inspected. In some cases, the "Not Applicable" response is made automatically within the software and is subject to the type of vessel being inspected. In other cases, a "Not Applicable" response is not provided to the question and only the "Yes" , "No" or "Not Seen" response options are available. If, in the inspector's judgement the "Not Applicable" response requires to be amplified with further comments, the inspector may record such comments in the Comments box. If, in the inspector's judgment an explanatory comment is necessary, the inspector may make such comment in the "Comments" section accompanying the question provided such comment makes amplification to assist the understanding of a report recipient as to an issue associated with a specific question.
	Observations and Comments	An Observation by the inspector is required for a "No" or "Not Seen" response. Where the question specifically calls for inspector comment irrespective of how the response box is checked, such comments are required to be recorded in the "Comments" section that accompanies the question. Inspectors are free to record comments even where a box is checked "Yes" provided such comment makes amplification to assist the understanding of a report recipient as to an issue associated with a specific question.
	Additional Comments	The Additional Comments section at the end of each chapter may be used to record comments in respect of the chapter that are additional to those which the inspector may make when responding to the specific questions.

Σχήμα 2: Πρόγραμμα Επιθεωρήσεων Πλοίων (SIRE)

Οι ερωτήσεις είναι αριθμημένες και ομαδοποιημένες ξεχωριστά σε κάθε υπό-ενότητα. Κάθε κεφάλαιο εμπεριέχει μια σειρά ερωτήσεων που πρέπει να απαντηθούν από τον επιθεωρητή. Παρακάτω θα δούμε πια είναι αυτά τα 12 κεφάλαια, τι περιέχουν καθώς και παραδείγματα των ερωτήσεων.

INDEX

Section 1.	5
Section 2.	7
Section 3.	8
Section 4.	10
Section 5.	13
Chapter 1. General Information	14
Chapter 2. Certification and Documentation	17
Chapter 3. Crew Management	24
Chapter 4. Navigation and Communications	28
Chapter 5. Safety Management	44
Chapter 6. Pollution Prevention	66
Chapter 7. Maritime Security	72
Chapter 8. Cargo and Ballast Systems - Petroleum	76
Chapter 8. Cargo and Ballast Systems - Chemicals	95
Chapter 8. Cargo and Ballast Systems - LPG	112
Chapter 8. Cargo and Ballast Systems - LNG	132
Chapter 9. Mooring	151
Chapter 10. Engine and Steering Compartments	158
Chapter 11. General Appearance and Condition	172
Chapter 12. Ice Operations	175

Σχήμα 3: Πρόγραμμα Επιθεωρήσεων Πλοίων (SIRE) (VIQ7) (OCIMF, 2021)

Κεφάλαιο 1: Γενικές πληροφορίες (General Information)

Το 1^ο κεφάλαιο περιέχει γενικές πληροφορίες σχετικά με το υπό επιθεώρηση πλοίο καθώς και αναφορές στην ταυτότητα αυτού. Το υπεύθυνο άτομο είναι ο Πλοίαρχος. Στις γενικές πληροφορίες περιέχονται μεταξύ άλλων:

- ❖ Το όνομα του πλοίου (Vessel's Name)
- ❖ Ο αριθμός IMO του πλοίου (Vessel IMO Number)
- ❖ Ημερομηνία στην οποία ολοκληρώθηκε η επιθεώρηση (Date the Inspection was Completed)
- ❖ Το όνομα του Λιμένα που πραγματοποιείται η επιθεώρηση (Name of the Inspected Port)
- ❖ Σημαία εθνικότητας του πλοίου (Vessel Flag/Nationality)
- ❖ Τύπος πλοίου (Vessel Type)
- ❖ Τύπος γάστρας (Hull Type)
- ❖ Όνομα του Νηογνώμονα του πλοίου (Name of Classification Society)

Κεφάλαιο 2: Πιστοποιήσεις και Αρχαιοθήτηση (Certification and Documentation)

Στο 2^ο κεφάλαιο επιθεωρούνται τα πιστοποιητικά και έγγραφα τα οποία το πλοίο πρέπει να φέρει μαζί του, όπως πιστοποιητικά σχετικά με μέτρα ασφαλείας, εγχειρίδια διαδικασιών λειτουργίας, μέτρα αποφυγής ρύπανσης και έγγραφα σχετικά με διαρθρωτικές ανησυχίες. Το υπεύθυνο άτομο είναι ο Πλοίαρχος. Μερικά από τα πιστοποιητικά και έγγραφα που επιθεωρούνται είναι τα εξής:

- ❖ Πιστοποιητικό διεθνούς συνεργασίας (International Compliance Certificate)
- ❖ Πιστοποιητικά που αποδεικνύουν ότι το πλοίο διαθέτει σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (Certificates Proving the Ship has a Safety Management Scheme)
- ❖ Πιστοποιητικό που αποδεικνύει ότι το πλοίο χρησιμοποιεί εξοπλισμό ασφαλείας (A Certificate Proving the Ship uses Safe Equipment)
- ❖ Πιστοποιητικό διαχείρισης έρματος (Ballast Water Management Certificate)
- ❖ Σύμβαση ναυτικής εργασίας (2006) (Maritime Labour Convention (2006))
- ❖ Πιστοποιητικό σύμβασης αστικής ευθύνης (Civil Liability Convention Certificate)
- ❖ Έγγραφο ελάχιστης ασφαλούς επάνδρωσης (Minimum Safe Manning Document)
- ❖ Πιστοποιητικό ασφαλής κατασκευής (Safety Construction Certificate)
- ❖ Πιστοποιητικό εγγραφής (Certificate of Registry)

Κεφάλαιο 3: Διαχείριση Πληρώματος (Crew Management)

Στο 3^ο κεφάλαιο του ερωτηματολογίου γίνεται αναφορά σε ότι αφορά το πλήρωμα του υπό επιθεώρηση πλοίου. Ο επιθεωρητής πρέπει να απαντήσει τις ερωτήσεις σχετικά με την διαχείριση πληρώματος, τα προσόντα του πληρώματος καθώς και τα μέτρα που λαμβάνονται σχετικά με την πολιτική της διαχειρίστριας εταιρίας για τα ναρκωτικά και το αλκοόλ. Οι αξιωματικοί πληρώματος θα πρέπει να μπορούν να επικοινωνούν στην ίδια γλώσσα. Οι αξιωματικοί πληρώματος θα πρέπει επίσης να φέρουν πιστοποιητικά τα οποία αποδεικνύουν ότι είναι εκπαιδευμένοι σχετικά με το φορτίο που μεταφέρει το πλοίο. Το υπεύθυνο άτομο είναι ο Πλοίαρχος.

Κεφάλαιο 4: Πλοήγηση και Επικοινωνία (Navigation and Communication)

Στο 4^ο κεφάλαιο του ερωτηματολογίου γίνεται αναφορά σε ότι αφορά τις διαδικασίες και δραστηριότητες πλοήγησης. Προκειμένου να αποφευχθούν θαλάσσια ατυχήματα και να διασφαλιστεί η ασφάλεια του φορτίου, σε αυτήν την ενότητα είναι απαραίτητο για τον επιθεωρητή να υπολογίσει την βέλτιστη απόδοση του εξοπλισμού πλοήγησης. Ο εξοπλισμός πλοήγησης όπως τα ραντάρ, ηλεκτρονικά διαγράμματα και GPS θα πρέπει να συντηρείτε σε άψογη κατάσταση. Σε αυτό το κεφάλαιο του ερωτηματολογίου επιθεωρείται επίσης εάν οι απαιτούμενες διαδικασίες σχετικά με την πλοήγηση και τις επικοινωνίες ακολουθούνται, όπως για παράδειγμα η τήρηση αρχείου κατά την διάρκεια επιβίβασης και αποβίβασης στο λιμάνι, τους χρόνους και τη θέση κατά τη διέλευση των σημείων διαδρομής όπως και τις καιρικές και τις θαλάσσιες συνθήκες που επικρατούν. Επιπλέον, ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για την πλοήγηση θα πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση. Το υπεύθυνο άτομο είναι ο Πλοίαρχος και ο αξιωματικός πλοήγησης.

Κεφάλαιο 5: Διαχείριση Ασφαλείας (Safety Management)

Στο 5^ο κεφάλαιο ο επιθεωρητής εκτιμάει κατά το πόσο είναι γνώριμοι οι αξιωματικοί με την διαδικασία διεξαγωγής σχεδίων αξιολόγησης κινδύνων και διαχείρισης ασφαλείας. Ελέγχεται επίσης εάν οι αξιωματικοί πληρώματος είναι γνώριμοι με τον εξοπλισμό που χρησιμοποιείται σε καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης. Στο κεφάλαιο αυτό επίσης επιθεωρείται η διαδικασία καταγραφής όλων των περιστατικών, ατυχημάτων καθώς και συμπεριφορών μη συμμόρφωσης που δημιουργούνται πάνω στο πλοίο και που αναφέρονται σωστά στα γραφεία της

διαχειρίστριας εταιρίας. Τα μέλη του πληρώματος θα πρέπει να φοράνε πάντοτε ρουχισμό προστασίας όπως στολή και μπότες καθ' όλη την διάρκεια της επιθεώρησης. Το 5^ο κεφάλαιο εμπεριέχει:

- ❖ Εκτίμηση κινδύνου: υπεύθυνο άτομο: όλοι πάνω στο πλοίο
- ❖ Άσκηση και εξοικείωση: υπεύθυνο άτομο: αξιωματικός ασφαλείας
- ❖ Ασφάλεια πλοίου: υπεύθυνο άτομο: αξιωματικός ασφαλείας
- ❖ Διαδικασίες εισόδου σε κλειστούς χώρους και αντλιοστάσια: υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Άδειες εργασίας: θερμές/κρύες εργασίες (hot/cold works), εργασίες σε κλειστούς χώρους, εργασίες στον εξωτερικό χώρο, εργασίες σε ύψη κ.ά.: υπεύθυνο άτομο: Αρχιμηχανικός/Υποπλοίαρχος/Αξιωματικός Ασφαλείας
- ❖ Παρακολούθηση χώρων μη-φορτίου: υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Εξοπλισμός ανάλυσης αερίου: υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Διαδικασίες θερμών εργασιών (Hot Work): υπεύθυνο άτομο: Αρχιμηχανικός
- ❖ Εξοπλισμός διάσωσης: υπεύθυνο άτομο: αξιωματικός ασφαλείας
- ❖ Εξοπλισμός πυρόσβεσης: υπεύθυνο άτομο: Αρχιμηχανικός/Αξιωματικός ασφαλείας
- ❖ Δελτία Δεδομένων Ασφαλείας Υλικού: υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Πρόσβαση πλοίου: υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος

Κεφάλαιο 6: Πρόληψη Ρύπανσης (Pollution Prevention)

Το 6^ο κεφάλαιο του ερωτηματολογίου σχετίζεται με τον σχεδιασμό πρόληψης ρύπανσης και τις πρακτικές τις οποίες το πλήρωμα πρέπει να γνωρίζει. Συγκεκριμένα το 6^ο κεφάλαιο περιέχει οδηγίες σχετικά με τον χειρισμό φορτίου κατά την διάρκεια φόρτωσης και εκφόρτωσης, πως να αποφευχθεί η ρύπανση πάνω στο πλοίο καθώς και πως πρέπει να χειρίζεται το έρμα. Το 6^ο κεφάλαιο περιέχει:

- ❖ Βιβλίο καταγραφής πετρελαίου (Oil Record Books): υπεύθυνο άτομο: Αρχιμηχανικός/Υποπλοίαρχος
- ❖ Βιβλίο καταγραφής φορτίου (Cargo Record Books): υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Όλα τα σχέδια έκτακτης ανάγκης για πετρέλαιο και θαλάσσια ρύπανση του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου του σχεδίου αντίδρασης πλοίου εάν απαιτηθεί (All Shipboard Oil and Marine Pollution Emergency Plans Including Vessel Response Plan OPA 90 if Required): υπεύθυνο άτομο: Πλοίαρχος

- ❖ Εργασίες φορτίου και πρόληψης της ρύπανσης στην περιοχή του καταστρώματος (Cargo Operations and Deck Area Pollution Prevention): υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Αντλιοστάσια και οθόνες εκκένωσης πετρελαίου: υπεύθυνο άτομο (Pump Rooms and Oil Discharge Monitors): Υποπλοίαρχος
- ❖ Διαχείριση έρματος (Ballast Water Management): υπεύθυνο άτομο: 1^{ος} και 2^{ος} Μηχανικός
- ❖ Διαχείριση απορριμμάτων (Garbage Management): υπεύθυνο άτομο: Πλοίαρχος/Υποπλοίαρχος
- ❖ Πλοίο και γενικές άδειες (Vessel and General Permit): υπεύθυνο άτομο: Πλοίαρχος/Υποπλοίαρχος
- ❖ Σχέδιο διαχείρισης απόδοσης ενέργειας (Energy Efficiency Management Plan): υπεύθυνο άτομο: Πλοίαρχος/Υποπλοίαρχος

Κεφάλαιο 7: Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας (Maritime Security)

Το 7^ο κεφάλαιο του ερωτηματολογίου επιθεώρησης πλοίου σχετίζεται με το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου και τις ευθύνες των αξιωματικών ασφαλείας. Στο παραπάνω κεφάλαιο ο επιθεωρητής εκτιμάει την λειτουργία του εξοπλισμού επικοινωνίας ασφαλείας, το σχέδιο διέλευσης, το σχέδιο εκτίμησης ασφαλείας ταξιδιού καθώς και τα σχέδια κυβερνοεπιθέσεων του πλοίου. Το υπεύθυνο άτομο είναι: ο Πλοίαρχος/Υποπλοίαρχος

Κεφάλαιο 8: Διαχείριση Φορτίου και Έρματος (Cargo and Ballast Management)

Στο 8^ο κεφάλαιο του ερωτηματολογίου εμπεριέχεται το σύστημα έρματος φορτίου όσον αφορά τα προϊόντα πετρελαίου, τα χημικά προϊόντα, το υγροποιημένο φυσικό αέριο καθώς και το υγροποιημένο αέριο πετρελαίου. Στο κεφάλαιο αυτό βλέπουμε επίσης ερωτήσεις σχετικές με τις πρακτικές για ασφαλή μεταφορά και διαχείριση των προϊόντων πετρελαίου σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας. Σύμφωνα με αυτό το κεφαλαίο ο επιθεωρητής είναι υπεύθυνος να παρακολουθήσει εργασίες, σχετικές με το φορτίο, παίρνοντας παράλληλα συνέντευξη στους υπεύθυνους αξιωματικούς. Οι επιθεωρητές θα εξετάσουν τους περιορισμούς σταθερότητας και φόρτωσης φορτίου, τις διαδικασίες χειρισμού φορτίου κατά την διάρκεια φόρτωσής και εκφόρτωσης των προϊόντων πετρελαίου, την διαχείριση ασφαλείας, τις ρυθμίσεις ελέγχου, μεθόδους που χρησιμοποιούνται για το ξέπλυμα αργού πετρελαίου, τα μέτρα ασφαλείας για

στατικό ηλεκτρισμό καθώς και τις διαδικασίες πρόληψης ρύπανσης στις παράκτιες εγκαταστάσεις. Το 8^ο κεφάλαιο περιέχει μεταξύ άλλων:

- ❖ Πολιτικές, διαδικασίες και αρχειοθέτηση (Policies, Procedures and Documentation): υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Περιορισμούς σταθερότητας και φόρτωσης φορτίου (Stability and Cargo Loading limitations): υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Διαχείριση φορτίου και σχετικών μέτρων ασφαλείας (Cargo Operations and Related Safety Management): υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Χειρισμός εξαερισμού (Venting Operations): υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Σύστημα διαχείρισης εκπομπών πλοίου (Vessel Emission Control System): υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Σύστημα αδρανούς αερίου (Inert Gas System): υπεύθυνο άτομο: Αρχιμηχανικός/Υποπλοίαρχος
- ❖ Ξέπλυμα αργού πετρελαίου (Crude Oil Washing): υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Προφυλάξεις για στατικό ηλεκτρισμό (Static Electricity Precautions): υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Πολλαπλές ρυθμίσεις (Manifold Arrangements): υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Αντλιοστάσια (Pump Rooms): υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Δοκιμή πίεσης των εύκαμπτων σωλήνων φορτίου (εάν υπάρχουν) (Pressure Testing of Cargo Hoses (if applicable)): υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Εξοπλισμός ανύψωσης φορτίου (Cargo Lifting Equipment): υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Διαδικασίες μεταφοράς πετρελαίου από πλοίο σε πλοίο (Ship to Ship Transfer Operations-Petroleum): υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος

Κεφάλαιο 9: Πρόσδεση (Ρεμετζάρισμα) (Mooring)

Το 9^ο κεφάλαιο περιέχει ερωτήσεις σχετικά με τον εξοπλισμό, την διαχείριση και την αρχειοθέτηση της διαδικασίας πρόσδεσης του πλοίου. Ο επιθεωρητής εδώ ελέγχει εάν το πλοίο έχει αναπτύξει σχέδιο διαχείρισης του συστήματος πρόσδεσης και ένα αυτό είναι εξοπλισμένο σωστά για την διαδικασία πρόσδεσης. Ένα συνηθισμένο αίτιο πρόκλησης ατυχημάτων στα λιμάνια είναι η ελλιπής γνώση της διαδικασίας πρόσδεσης. Αυτό σημαίνει ότι κακής ποιότητας εξοπλισμός, κάβοι πρόσδεσης χωρίς επίβλεψη ή και κακή/ελλιπής προσοχή στις καιρικές

συνθήκες της περιοχής μπορούν εύκολα να οδηγήσουν σε σοβαρά ατυχήματα. Το 9^ο κεφάλαιο περιέχει μεταξύ άλλων:

- ❖ Αρχαιοθέτηση εξοπλισμού πρόσδεσης (Mooring Equipment Documentation): υπεύθυνο άτομο: Πλοίαρχος
- ❖ Διαδικασίες πρόσδεσης (Mooring Procedures): υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Εξοπλισμός πρόσδεσης (Mooring Equipment): υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Εξοπλισμός άγκυρας (Anchoring Equipment): υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Πρόσδεση ενός σημείου (Single Point Mooring): υπεύθυνο άτομο: Πλοίαρχος
- ❖ Ρυθμίσεις ρυμούλκησης έκτακτης ανάγκης (Emergency Towing Arrangements): υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος

Κεφάλαιο 10: Χώροι Μηχανής και Πηδαλίου (Engine and Steering Compartments)

Στο 10^ο κεφάλαιο του ερωτηματολογίου επιθεώρησης πλοίου, εξετάζεται εάν οι μηχανικοί είναι γνώριμοι με την ασφαλή λειτουργία της εγκατάστασης μηχανημάτων. Το πλήρωμα μηχανικών θα πρέπει να έχουν πλήρη γνώση του απαραίτητου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, επιπλέον στο μηχανοστάσιο θα πρέπει να υπάρχει ένας λεπτομερής χάρτης σχεδιασμένος για το συγκεκριμένο πλοίο. Επιπροσθέτως, το συγκεκριμένο κεφάλαιο εξετάζει τις διαδικασίες εκείνες που έχουν σχέση με τις διαδικασίες πετρέλευσης και δίνει συγκεκριμένες οδηγίες: το προσωπικό το οποίο είναι υπεύθυνο για την διαδικασία πετρέλευσης η οποία πραγματοποιείτε στο πλοίο, πρέπει κατά την διάρκεια αυτήν να μην έχουν άλλα καθήκοντα όπως επίσης πρέπει να παραμείνουν στις θέσεις εργασίας τους καθ' όλη την διάρκεια της διαδικασίας πετρέλευσης. Το 10^ο κεφάλαιο περιέχει μεταξύ άλλων:

- ❖ Διαδικασίες πολιτικής και αρχαιοθέτησης (Policies, Procedures and Documentation): υπεύθυνο άτομο: Αρχιμηχανικός
- ❖ Προσδιορισμένες συντηρήσεις (Planned Maintenance): υπεύθυνο άτομο: Αρχιμηχανικός
- ❖ Διαχείριση ασφαλείας (Safety Management): υπεύθυνο άτομο: 1^{ος} και 2^{ος} Μηχανικός
- ❖ Κατάσταση μηχανών (Machinery Status): υπεύθυνο άτομο: 1^{ος} και 2^{ος} Μηχανικός
- ❖ Χώρος πηδαλίου (Steering Compartment): υπεύθυνο άτομο: 1^{ος} και 2^{ος} Μηχανικός
- ❖ Δελτία δεδομένων ασφαλείας χημικών υλικών (Chemicals Material Safety Data Sheets): υπεύθυνο άτομο: 1^{ος} και 2^{ος} Μηχανικός

Κεφάλαιο 11: Γενική Εμφάνιση και Κατάσταση του Πλοίου (General Appearance and Condition)

Το 11^ο κεφάλαιο του ερωτηματολογίου επιθεώρησης πλοίου εξετάζεται εάν ο εξοπλισμός του πλοίου στο σύνολο του συντηρείτε σε ικανοποιητικό βαθμό τόσο εσωτερικά όσο και εξωτερικά. Για παράδειγμα, στο κεφάλαιο αυτό τονίζεται ότι η γάστρα (το σκαρί) του πλοίου θα πρέπει να καθαρίζεται κατάλληλα καθώς και να μην υπάρχουν λεκέδες πετρελαίου εάν είχε συμβεί πιο πριν κάποιο ατύχημα ή είχε γίνει κάποια εκφόρτωση πετρελαίου. Επιπλέον, ο ηλεκτρονικός εξοπλισμός θα πρέπει να λειτουργεί σωστά, ώστε να μπορεί να διαφωτίζει το κατάστρωμα και τους εξωτερικούς χώρους διευκολύνοντας έτσι τις εργασίες που πραγματοποιούνται τις νυχτερινές ώρες. Στους εσωτερικούς χώρους ο επιθεωρητής θα εξετάσει εάν, οι καμπίνες, οι δημόσιοι χώροι, οι αποθήκες τροφίμων και το νοσοκομείο είναι σωστά καθαρισμένοι και τακτοποιημένοι. Το 11^ο κεφάλαιο περιέχει μεταξύ άλλων:

- ❖ Η Γάστρα, το εποικοδόμημα και τα εξωτερικά καταστρώματα (Hull, Superstructure and external Weather Decks): υπεύθυνο άτομο: Πλοίαρχος/Αρχιμηχανικός
- ❖ Ηλεκτρονικός εξοπλισμός (Electrical Equipment): υπεύθυνο άτομο: Αρχιμηχανικός
- ❖ Εσωτερικοί χώροι (Internal Spaces): υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος
- ❖ Χώροι καμπινών (Accommodation): υπεύθυνο άτομο: Υποπλοίαρχος

Κεφάλαιο 12: Επιχειρήσεις στον Πάγο (Ice Operations)

Στο 12^ο κεφάλαιο του ερωτηματολογίου επιθεώρησης πλοίου εξετάζεται εάν το υπό επιθεώρηση πλοίο έχει ένα διαθέσιμο εγχειρίδιο το οποίο να εξηγεί τους χειρισμούς κατά την διάρκεια επιχειρήσεων στον πάγο ή στα πολικά νερά, με σκοπό την αποφυγή ατυχημάτων στα παγωμένα νερά. Το πλοίο θα πρέπει να είναι κατάλληλα εξοπλισμένο ώστε να προστατεύει το πλήρωμα από τις ακραίες θερμοκρασίες και καιρικές συνθήκες όπως για παράδειγμα: ρουχισμό ασφαλείας. Πλοία τα οποία κάνουν διεθνή ταξίδια σε πολικά νερά είναι υποχρεωμένα να συμμορφώνονται με τον Πολικό Κώδικα (2017). Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο τονίζεται ότι «σοβαρές συνθήκες κάτω από το μηδέν» ορίζονται οι καιρικές θερμοκρασίες κάτω από τους -15C (βαθμούς κελσίου).

2.2.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ (INSPECTION PROCESS)

Από την πρώτη στιγμή μέχρι και την τελευταία που ο επιθεωρητής θα βρεθεί στην προβλήτα ή στο αγκυροβόλιο που βρίσκεται το προς επιθεώρηση πλοίο, όσο και στο ίδιο το πλοίο, ο επιθεωρητής συλλέγει εντυπώσεις για την εικόνα του πλοίου. Η μεγάλη πλειοψηφία των επιθεωρητών είναι πρώην ναυτικοί, των οποίων η εμπειρία τους επιτρέπει να αξιολογήσουν ένα πλοίο μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων. Οι επιθεωρητές αναλαμβάνουν την επιθεώρηση αναζητώντας αντικειμενικά κριτήρια με τα οποία οι ίδιοι και η εταιρεία Πετρελαίου θα μπορούν να κρίνουν το πλοίο. Ο ίδιος ο επιθεωρητής πρέπει να είναι διαπιστευμένος από το OCIMF, αλλά ο OCIMF δεν διενεργεί επιθεωρήσεις. Οι επιθεωρητές είτε προσλαμβάνονται από τις ίδιες τις εταιρείες είτε από υπηρεσία ελέγχου τρίτων, αλλά το όνομα του επιθεωρητή δεν αναφέρεται στην τελική έκθεση SIRE.

Η πρώτη εντύπωση μετράει πάρα πολύ, έτσι είναι πολύ σημαντικό η εικόνα που θα αντικρίσει ο επιθεωρητής, τόσο του πλοίου όσο και του πληρώματος να είναι όσο το δυνατόν άψογη. Για τον λόγο αυτόν είναι σημαντικό να γίνουν οι παρακάτω προετοιμασίες:

- ❖ Η σκάλα επιβίβασης (Gangway Ladder) για την επιβίβαση του επιθεωρητή θα πρέπει να είναι ασφαλής και σωστά τοποθετημένη.
- ❖ Η προειδοποιητική ένδειξη της σκάλας επιβίβασης (Gangway Ladder) για τους επισκέπτες θα πρέπει να έχει τοποθετηθεί και να φαίνεται από μακριά.
- ❖ Ο φρουρός της σκάλας επιβίβασης (Gangway Ladder) πρέπει να είναι ευπρεπώς ντυμένος με τον κατάλληλο ρουχισμό προστασίας.
- ❖ Ο επιθεωρητής πρέπει να υποδεχτεί με σεβασμό και να του ζητηθεί ευγενικά να γίνει ταυτοποίηση.
- ❖ Ο φρουρός της σκάλας επιβίβασης (Gangway Ladder) μπορεί να ξεκινήσει έλεγχο ασφαλείας, ενημέρωση για την ασφάλεια καθώς και να διασφαλίσει ότι το κινητό τηλέφωνο του επιθεωρητή είναι απενεργοποιημένο.
- ❖ Ο επιθεωρητής θα ανακοινώσει τον σκοπό, την πορεία και την διάρκεια της διαδικασίας επιθεώρησης.
- ❖ Ο επιθεωρητής θα προτείνει ποια αντικείμενα του εξοπλισμού του πλοίου θα χρειαστεί να επιθεωρηθούν εν παρουσία του, όπως για παράδειγμα: η μηχανή της σωσίβιας λέμβου, η γεννήτρια έκτακτης ανάγκης, τον διαχωριστή υδροσυλλεκτών (Bilge Separator) όπως και τους συναγερμούς ανίχνευσης ομίχλης λαδιού (Oil Mist Detector Alarms) κα.

Τα παρακάτω έγγραφα πρέπει να είναι διαθέσιμα ανά πάσα στιγμή για την άφιξη του επιθεωρητή. Δεν εφαρμόζονται όλα τα παρακάτω έγγραφα σε όλους τους τύπους πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων. Ωστόσο, είναι πάρα πολύ σημαντικό να είναι διαθέσιμα τα έγγραφα αυτά καθώς θα επιταχύνουν την επιθεώρηση:

- ❖ Ένα ενημερωμένο εναρμονισμένο ερωτηματολόγιο στοιχείων πλοίου (An updated Harmonized Vessel Particulars Questionnaire HVPQ)
- ❖ Τα πλήρη χαρακτηριστικά και συμβόλαια της διαχειρίστριας εταιρίας (The Operator's full style and contacts)
- ❖ Αρχείο συνεχούς σύνοψης μαζί με τις συνημμένες φόρμες (Continuous Synopsis Record CSR and Attached Forms)
- ❖ Πιστοποιητικό συνεργασίας (Document of Compliance)
- ❖ Πιστοποιητικό διαχείρισης ασφαλείας (Safety Management Certificate)
- ❖ Διεθνές πιστοποιητικό ασφαλείας πλοίου (International Ship Security Certificate)
- ❖ Τα πιστοποιητικά κλάσης του πλοίου αρχειοθετημένα στην ίδια σειρά όπως προβλέπει το ερωτηματολόγιο επιθεώρησης πλοίου. Ορισμένα Λιμεναρχεία θέλουν να βλέπουν τα αυθεντικά έγγραφα στα γραφεία τους. Για τον λόγο αυτόν, προτείνετε, όλα τα πιστοποιητικά να έχουν εκτυπωθεί και να είναι διαθέσιμα εάν δεν υπάρχουν τα αυθεντικά την συγκεκριμένη στιγμή
(All the Vessel's class certificates filed in the same order as displayed in the VIQ. Some Port Authorities will have to see the original class certificates in their office. For that reason, it is strongly recommended that all class certificated are photocopied and available in the absence of the originals)
- ❖ Διεθνές πιστοποιητικό τονάζ (International Tonnage Certificate)
- ❖ Πιστοποιητικό ελάχιστης ασφαλούς επάνδρωσης (Minimum Safe Manning Certificate)
- ❖ Πιστοποιητικό καταλληλότητας (για τα εφαρμοστέα πλοία- αέριο/χημικά) (Certificate of Fitness – For the Applicable Ships Gas/Chemicals)
- ❖ Πιστοποιητικό επιβλαβών υγρών ουσιών (Noxious Liquid Substances Certificate)
- ❖ Πιστοποιητικό σύμβασης αστικής ευθύνης (1992) (Civil Liability Convention 1992 Certificates)

- ❖ Πιστοποιητικό εγγραφής σε P&I club (P&I Club Certificate of Entry)
- ❖ Πιστοποιητικό ΗΠΑ για οικονομική ευθύνη – πλέον μόνο διαθέσιμο στην ιστοσελίδα του Λιμεναρχείου ΗΠΑ (US Certificate of Financial Responsibility)
- ❖ Πιστοποιητικά για τα σωστικά και τα μέσα πυρόσβεσης, περιλαμβάνοντας τον μηχανισμό απεμπλοκής της σωσίβιας λέμβου (Lifesaving and fire-fighting servicing certificates, including lifeboats on-load release mechanism)
- ❖ Αρχείο με τις εκθέσεις επιθεώρησης των λιμενικών αρχών μαζί με αποδεικτικά διόρθωσης των όποιων παρατηρήσεων (Port State Control inspection report file and evidence of close out of any deficiencies)
- ❖ Μητρώο ανυψωτικών εργαλείων (Lifting gear register)
- ❖ Τα εγχειρίδια ICM του διαχειριστή (The operator's ISM/SMS manuals)
- ❖ Τα αρχεία που καταγράφονται οι επισκέψεις αντιπροσώπων της διαχειρίστριας εταιρίας, περιλαμβάνοντας και αυτά των επισκέψεων των ανώτατων στελεχών της εταιρίας (Records of Operator's representative visits to the vessel including those by the Senior Management of the Company)
- ❖ Αρχεία του πλοίου που δείχνουν ότι το πλοίο έχει επισκεφθεί από ένα ανώτατο στέλεχος του διοικητικού συμβουλίου της διαχειρίστριας εταιρίας (Records of the vessel being visited by a senior member of the company's management team)
- ❖ Αποδεικτικά των διορθώσεων των όποιων παρατηρήσεων καθώς και της τελευταίας έκθεσης ελέγχου που πραγματοποιήθηκε από την διαχειρίστρια εταιρία (Latest Operator's audit report and non-conformity close out evidence.)
- ❖ Εκθέσεις και αλληλογραφία των κριτικών του Πλοιάρχου σχετικά με το σύστημα διαχείρισης ασφαλείας (Reports and Correspondence of the Master's review of the safety management system)
- ❖ Η τελευταία ενημερωμένη έκθεση κατάστασης έρευνας κλάσης (πρέπει να είναι μικρότερη των τεσσάρων μηνών) (Latest Class Survey Status Report ((Less than 4 months old))
- ❖ Εκθέσεις επιθεωρήσεων κλάσης (ετήσιες, ενδιάμεσες, ειδικές και τυχαίες) (Class Survey Reports ((Annual, intermediate special and occasional))
- ❖ Αρχεία των δεξαμενών φορτίου και έρματος και των κενών χώρων του πλοίου (Records of cargo and ballast tanks void spaces, trunks and cofferdams)

- ❖ Σχέδιο διαχείρισης ενεργειακής απόδοσης πλοίου (Vessel Energy Efficiency Management Plan)
- ❖ Βελτιωμένες εκθέσεις επιθεώρησης (εάν εφαρμόζεται) (Enhanced Survey Reports ((If applicable))
- ❖ Πρόγραμμα αξιολόγησης της κατάστασης (εάν εφαρμόζεται) (Condition Assessment Programme CAP ((if applicable))
- ❖ Έκθεση μέτρησης πάχους (εάν εφαρμόζεται) (Thickness measurement report ((if applicable))
- ❖ Βιβλίο καταγραφής απορριμμάτων (Garbage Record Book)
- ❖ Βιβλίο καταγραφής πετρελαίου μέρος 1 (Oil Record Book Part 1)
- ❖ Βιβλίο καταγραφής πετρελαίου μέρος 2 (εάν εφαρμόζεται) (Oil Record Book Part 2 ((if applicable))
- ❖ Βιβλίο καταγραφής φορτίου (εάν εφαρμόζεται) (Cargo Record Book ((if applicable))
- ❖ Σχέδιο ανταπόκρισης πλοίου εφαρμοστέο για το πλοίο όπως ακολουθεί (Vessel's Response Plan VRPs applicable to the Vessel as follows):
 - Σχέδιο ανταπόκρισης πλοίου σε συμμόρφωση με τον OPA 90 (VRP in compliance with OPA 90)
 - Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για τη ρύπανση από πετρέλαιο στα πλοία (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan ((SOPEP))
 - Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για την θαλάσσια ρύπανση (Shipboard Marine Pollution Emergency Plan ((SMPEP))
 - Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για τη ρύπανση από πετρέλαιο στα πλοία στο κανάλι του Παναμά (Panama Canal Shipboard Oil Pollution Emergency Plan ((PCSOPEP))
 - Σχέδιο ανταπόκρισης πλοίου στην Καλιφόρνια (California Vessel Response Plan)
 - Σχέδιο ανταπόκρισης της πολιτείας της Ουάσιγκτον (Washington State Response Plan)
- ❖ Εγχειρίδιο πολιτικής για ναρκωτικά και αλκοόλ (Drug and Alcohol Policy Manual)
- ❖ Εγχειρίδια σχεδίων διαχείρισης ασφαλείας (Safety Management System SMS ((if applicable))

- ❖ Εγχειρίδιο συστήματος αδρανούς αερίου (εάν εφαρμόζεται) ((Inert Gas System Manual ((if applicable)))
- ❖ Εγχειρίδιο ευστάθειας και διαγωγής του πλοίου – εγκεκριμένο από την κλάση του πλοίου (Trim and Stability Manual-approved by vessel's class)
- ❖ Εγχειρίδιο σταθερότητας βλάβης – εγκεκριμένο από την κλάση του πλοίου (Damage Stability Manual-approved by vessel's class)
- ❖ Εγχειρίδιο υπολογιστή φόρτωσης (εάν εφαρμόζεται) – εγκεκριμένο από την κλάση του πλοίου (Loading Computer Manual ((if applicable))-approved by vessels class)
- ❖ Εγχειρίδιο διαχείρισης εξοπλισμού εκφόρτωσης πετρελαίου (εάν εφαρμόζεται) – εγκεκριμένο από την κλάση του πλοίου (Oil Discharge Monitoring Equipment Manual ((if applicable))/approved by vessel's class)
- ❖ Εγχειρίδιο καθαρισμού με αργό πετρέλαιο (εάν εφαρμόζεται) – εγκεκριμένο από την κλάση του πλοίου (Crude Oil Washing Manual ((if applicable))-approved by vessel's class)
- ❖ Σχέδιο διαχείρισης υδάτινου έρματος – εγκεκριμένο από την κλάση του πλοίου (Water Ballast Management Plan-approved by vessel's class)
- ❖ Μονάδα επεξεργασίας έρματος νερού (εάν υπάρχει) – εγκεκριμένο από την κλάση του πλοίου (Water Ballast Treatment Plant ((if applicable))-approved by vessel's class))
- ❖ Πλύντριες εκπομπών καυσαερίων (SCRUBBERS) (εάν υπάρχουν) – εγκεκριμένες από την κλάση του πλοίου (Flue gas emission scrubbers ((If applicable))-approved by vessel's class.
- ❖ Εγχειρίδια διαδικασιών και συμφωνιών (εάν εφαρμόζονται) – εγκεκριμένα από την κλάση του πλοίου (Procedures and Arrangements manual P&A ((if applicable))-approved by vessel's class.
- ❖ Πιστοποιητικά των επί του πλοίου εξοπλισμού πυρόσβεσης (Certificates of fire-fighting equipment serving)
- ❖ Πιστοποιητικά των επί του πλοίου εξοπλισμού σωστικών μέσων (Certificates of lifesaving equipment servicing)

Η βιβλιοθήκη εκδόσεων όπως προσδιορίζεται στο ερωτηματολόγιο επιθεώρησης πλοίου, εφαρμοσμένη στον συγκεκριμένο τύπο πλοίου, πετρελαίου, αερίου ή χημικών πρέπει να είναι ενημερωμένη με τις τελευταίες εκδόσεις.

- ❖ Έκθεση ωρών εργασίας/ξεκούρασης (Hours of Work/Rest Records)
- ❖ Λίστα πληρώματος (Crew List)
- ❖ Ο ηλεκτρονικός πίνακας των αξιωματικών **πρέπει να συμπληρωθεί σωστά και με ακρίβεια (βλ. την σημείωση οδηγιών για τον πίνακα αξιωματικών)**. Για να ικανοποιηθούν ορισμένα τμήματα επιθεωρήσεων συμβουλευτείτε να υπάρχει και ένα επιπλέον πεδίο που αναγράφονται οι συνολικοί αριθμοί των μηνών που υπηρετήθηκαν ως φύλακας αξιωματικός (Watch-keeping officer OOW/EOW).

Σημείωση: Είναι υποχρέωση του επιθεωρητή να κατεβάσει ένα αντίγραφο του πίνακα αξιωματικών-ωστόσο συμβουλευτείτε να υπάρχει και ένας ενημερωμένος πίνακας στο πλοίο.

Ο Πίνακας Αξιωματικών (Officers Matrix)

Report for AEGEAN POWER [HCMH-6624-8818-6593, Date: 31 Jul 2022]

Crew details on 29 Jul 2022

Officer Crew

Rank	Nationality	Cert. Comp.	Issuing country	Admin. accept	Tanker cert.	Specialised Tanker Training	Radio qual.	Operator	Years in service				English tour prof.	
									Rank	Tanker type	All types	Watch Mo.		
Master	Greek	Master II/2	Greece	N/A	Oil	Advanced	Yes	13.4	2.8	9.1	9.1	0.0	1.93	Good
Chief Officer	Greek	Chief Mate II/2	Greece	N/A	Oil	Advanced	Yes	3.6	0.6	3.4	3.4	0.0	2.50	Good
2nd Officer	Filipino	OOW (Deck) II/1	Philippines	Yes	Oil	Advanced	Yes	10.5	4.8	6.8	6.8	4.7	3.63	Good
2nd Officer	Greek	OOW (Deck) II/1	Greece	N/A	Oil	Advanced	Yes	8.1	2.5	3.7	3.7	1.6	1.50	Good
2nd Officer	Greek	OOW (Deck) II/1	Greece	N/A	Oil	Advanced	Yes	4.0	0.1	1.2	1.2	0.1	0.13	Good

Engineer Crew

Rank	Nationality	Cert. Comp.	Issuing country	Admin. accept	Tanker cert.	Specialised Tanker Training	Radio qual.	Operator	Years in service				English tour prof.	
									Rank	Tanker type	All types	Watch Mo.		
Chief Engineer	Greek	Chief Eng III/2	Greece	N/A	Oil	Advanced	N/A	5.3	2.5	11.0	11.0	0.0	1.50	Good
2nd Engineer	Greek	Second Eng III/2	Greece	N/A	Oil	Advanced	N/A	8.5	0.6	3.2	3.2	0.0	2.17	Good
3rd Engineer	Greek	OOW (Eng) III/1	Greece	N/A	Oil	Advanced	N/A	2.4	0.5	1.6	1.6	0.5	4.30	Good
3rd Engineer	Greek	OOW (Eng) III/1	Greece	N/A	Oil	Advanced	N/A	6.3	1.9	2.8	2.8	1.9	0.63	Good

© Copyright OCIMF 2022

4/34

Σχήμα 4: Πίνακας Αξιωματικών από την Έκθεση του Aegean Power (OCIMF 2022)

Ο διαδικτυακός πίνακας αξιωματικών (Officers Matrix) θα πρέπει να συμπληρώνεται για όλους τους αξιωματικούς που βρίσκονται στο πλοίο και θα πρέπει να ενημερώνεται κάθε φορά που γίνεται αλλαγή αξιωματικού. Είναι ευθύνη του χειριστή του σκάφους να διασφαλίσει ότι οι λεπτομέρειες στον πίνακα αξιωματικών είναι ενημερωμένες. Απαιτείται η αποστολή του πίνακα των αξιωματικών στην ιστοσελίδα του OCIMF SIRE πριν υποβληθεί αίτημα επιθεώρησης. Η ενημέρωση του πίνακα αξιωματικών μπορεί να γίνει με δύο τρόπους:

1. Με απευθείας εισαγωγή χρησιμοποιώντας την ιστοσελίδα του OCIMF. Κάθε διαχειρίστρια εταιρία που είναι εγγεγραμμένη στο OCIMF μπορεί να έχει πρόσβαση στον στόλο των πλοίων της και να ενημερώνει είτε τον πίνακα αξιωματικών είτε το εναρμονισμένο ερωτηματολόγιο στοιχείων του πλοίου, όπως απαιτείται.

2. Με τη χρήση των «Υπηρεσιών Ιστού» (Web Services), όπου μέσω δεδομένων από ένα λογισμικό διαχείρισης πληρώματος χειριστή σκάφους μπορεί να εισαχθεί αυτόματα στην ιστοσελίδα του OCIMF SIRE. Μπορεί κανείς να λάβει λεπτομέρειες για το πώς μπορεί να χρησιμοποιηθεί αυτή η υπηρεσία επικοινωνώντας απευθείας με το OCIMF.

Είναι μέγιστης σημασίας ο πίνακας των αξιωματικών να είναι δομημένος με ακρίβεια και να μην είναι υποτιμημένος. Κατά τη συμπλήρωση του πίνακα αξιωματικών πρέπει να συμπληρωθούν όλα τα πεδία και οι λεπτομέρειες κάθε πεδίου αναφέρονται αναλυτικά παρακάτω με σκοπό την επιτυχή συμπλήρωση του πίνακα:

- ❖ **Βαθμός του Αξιωματικού (Officers Rank)**
- ❖ **Εθνικότητα του Αξιωματικού (Officers Nationality)**
- ❖ **Πιστοποιητικό Ικανότητας (Certificate of Competency):** ορισμένες φορές αναφέρεται ως άδεια, αυτό θα πρέπει να είναι το ανώτατο επίπεδο ικανότητας που έχει ο αξιωματικός.
- ❖ **Η Χώρα Έκδοσης (Issuing Country):** η χώρα έκδοσης της άδειας του αξιωματικού δεν είναι απαραίτητη να είναι και η χώρα καταγωγής του αξιωματικού.
- ❖ **Αποδοχή της Διοίκησης (Administration Acceptance):** η άδεια του αξιωματικού πρέπει είναι αποδεκτή από την διοίκηση του κράτους σημαίας του πλοίου.
- ❖ **Πιστοποιητικό Δεξαμενοπλοίου (Tanker Certification):** ο αξιωματικός πρέπει να έχει λάβει εκπαίδευση σχετικά με τον τύπο του δεξαμενοπλοίου στο οποίο εργάζονται.
- ❖ **Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλάκων παράγραφο V (STCW V Paragraph):** το 5^ο κεφάλαιο, παράγραφο 1.1 αναφέρεται στο ειδικευμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης νέων αξιωματικών και μελών που έχουν υποχρεώσεις κατά την διάρκεια χειρισμών φορτίου. Στο 5^ο κεφάλαιο, παράγραφο 1.2 αναφέρεται στο ειδικευμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης που εφαρμόζεται στους αξιωματικούς που χειρίζονται μεταφορές φορτίου.
- ❖ **Προσόντα Ραδιοφώνου (Radio Qualification):** στο επίπεδο γενικού χειριστή, αυτό δεν είναι απαραίτητο για όλα τα μέλη της γέφυρας πάρα μόνο για ένα ελάχιστο των 2 ατόμων.
- ❖ **Χρόνια με την Διαχειρίστρια Εταιρία (Years with Operator):** ο συνολικός αριθμός των ετών ημερολογίου που ο αξιωματικός δουλεύει με την διαχειρίστρια εταιρία.

- ❖ **Χρόνια στον Βαθμό (Years in Rank):** αναφέρεται στα πραγματικά χρόνια που ο αξιωματικός πέρασε στην θάλασσα με τον βαθμό που έχει.
- ❖ **Χρόνια στα οποία ήταν πάνω στο Συγκεκριμένο Δεξαμενόπλοιο (Years on this type of Tanker):** αναφέρεται στα πραγματικά χρόνια (Actual years of sea service) που ο αξιωματικός πέρασε στην θάλασσα πάνω στο συγκεκριμένο πλοίο. Εάν το συγκεκριμένο πλοίο μεταφέρει πετρέλαιο, τότε αναφέρεται στα πραγματικά χρόνια που πέρασε στην θάλασσα πάνω σε δεξαμενόπλοιο μεταφοράς πετρελαίου ανεξαρτήτως του μεγέθους αυτού. Το ίδιο ισχύει και για τα πλοία μεταφοράς αερίου και χημικών.
- ❖ **Χρόνια πάνω σε όλους τους Τύπους Δεξαμενοπλοίων (Years on all types of Tankers):** αναφέρεται στα συνολικά πραγματικά χρόνια που ο αξιωματικός πέρασε στην θάλασσα πάνω σε όλους τους τύπους δεξαμενοπλοίων = πετρέλαιο + αέριο + χημικά.
- ❖ **Μήνες πάνω στο συγκεκριμένο πλοίο (Months on Vessel this tour of duty):** ο αριθμός των μηνών που πέρασαν από την στιγμή που ξεκίνησε δουλειά σε αυτό.

Οι διαχειρίστριες εταιρίες μπορούν να προσθέσουν ένα επιπλέον πεδίο στον δικό τους πίνακα αξιωματικών για να προσθέσουν τον πραγματικό χρόνο στην θάλασσα ενός αξιωματικού ως φύλακας (Officer of the Watch). Αυτό είναι ένα θετικό στοιχείο καθώς ορισμένα τμήματα επιθεωρήσεων επιλέγουν να διεκπεραιώσουν τις γνώσεις/εμπειρίες του νεαρού αξιωματικού σε σχέση με τους μεγαλύτερους σε ηλικία αξιωματικούς. Για περαιτέρω κατανόηση κοιτάξτε την παρακάτω εξήγηση, αλλά λάβετε υπόψιν ότι το πεδίο αυτό είναι ένα ζήτημα διακριτικότητας του κάθε τμήματος επιθεωρήσεων.

- ❖ **Μήνες εμπειρίας ως φύλακας (Months of Experience as OOW):** Ανεξαρτήτως βαθμού, αυτό είναι το συνολικό άθροισμα των μηνών που ένας αξιωματικός πέρασε στην θάλασσα σαν αξιωματικός επίβλεψης.

Μόλις γίνουν οι απαραίτητες αλλαγές τότε ο ηλεκτρονικός πίνακας αξιωματικών (Officers Matrix) του προγράμματος SIRE πρέπει να ενημερωθεί. Αυτή η ηλεκτρονική εκδοχή του πίνακα αξιωματικών υπολογίζει όλες τις καταχωρήσεις του έτους. Ο πίνακας πληρωμάτων της διαχειρίστρια εταιρίας είναι εναρμονισμένος και με την πλατφόρμα του CDI (Chemical Distribution Institute) και με την πλατφόρμα του SIRE. Έτσι παρέχεται μια απλοποιημένη λύση για την ενημέρωση του πίνακα πληρωμάτων και για τις δύο βάσεις δεδομένων. Οι λεπτομέρειες του πίνακα πληρωμάτων μπορούν να συμπληρωθούν είτε στο σύστημα SIRE είτε στο σύστημα

ISIS-XI του CDI και τα ίδια αυτά στοιχεία μπορούν να εισαχθούν/εξαχθούν στο άλλο σύστημα μειώνοντας έτσι τον διοικητικό φόρτο επανάληψης της διαδικασίας. Αυτό επιτρέπει τις διαχειρίστριες εταιρίες να ολοκληρώσουν και να συντηρήσουν και τα δύο συστήματα με ευκολία.

Τα παρακάτω έγγραφα πρέπει να είναι διαθέσιμα να δοθούν στον επιθεωρητή εάν ζητηθεί:

- ❖ Όλες οι άδειες των αξιωματικών και του πληρώματος του πλοίου καθώς και τα εγκεκριμένα από το κράτος σημαίας πιστοποιητικά ικανότητας, σε περίπτωση που η χώρα έκδοσης δεν είναι ίδια με το κράτος σημαίας του πλοίου (All ship's officer's and rating's licenses and flag administration endorsed certificates of competency if issuing country is different than the flag state of the vessel)
- ❖ Αρχεία συμμετοχής σε γυμνάσια του κάθε αξιωματικού/ναύτη, συμπεριλαμβανομένων των αξιωματικών ασφαλείας του πλοίου καθώς και τα προσωπικά πιστοποιητικά γυμνασίων των αξιωματικών ασφαλείας (Records of each and every one officer and ratings training courses attended, to include the ship's security officer's and safety officer's personal training certificates)
- ❖ Αρχείο του τελευταίου απροειδοποίητου ελέγχου κατανάλωσης αλκοόλ στο πλοίο (Records of the last announced alcohol tests taken on board)
- ❖ Αρχείο του τελευταίου απροειδοποίητου ελέγχου κατανάλωσης ναρκωτικών και αλκοόλ από έναν εξωτερικό συνεργάτη (Record of the last unannounced drug and alcohol test taken by an external collector)
- ❖ Αρχείο των επί του πλοίου επιθεωρήσεων/συντήρησης εξοπλισμού πυρόσβεσης (Records of on-board inspection/maintenance for firefighting equipment)
- ❖ Αρχείο των επί του πλοίου επιθεωρήσεων/συντήρησης εξοπλισμού σωστικών μέσων (Records of on-board inspection/maintenance of life saving equipment)
- ❖ Αρχείο των ημερομηνιών στις οποίες έπεσαν δοκιμαστικά οι σωσίβιες λέμβοι στην θάλασσα (Records of when the life boats have been waterborne)
- ❖ Αρχείο των διενεργειών εκτάκτων γυμνασίων (Records of emergency drills carried out)
- ❖ Αρχείο των γυμνασίων καθαρισμού ρύπανσης (Record of pollution clean-up drills)
- ❖ Πρακτικά συνεδρίασης της επιτροπής ασφάλειας και βεβαίωση της εταιρείας (Safety Committee Meeting minutes and company acknowledgment of same)
- ❖ Φάκελος με τα παραλίγο ατυχήματα και βεβαίωση της εταιρείας (Non-Conformities file with evidence of the close out.)

- ❖ Αρχείο άδειας εργασίας για παράδειγμα: είσοδος σε κλειστούς χώρους, εργασία σε ύψη και, περιέχοντας εκτιμήσεις κινδύνων για την κάθε μία (Permit to work file (hot work, enclosed space entry, working at height) including risk assessment for each)
- ❖ Αρχείο διαχείρισης κενών χώρων και χώρων έρματος (Records of monitoring ballast and void spaces)
- ❖ Αρχεία που δείχνουν ότι φορητά εργαλεία βαθμονομούνται τακτικά (Records to indicate that portable instruments are regularly calibrated)
- ❖ Αρχεία βαθμονόμησης συσκευής μέτρησης αλκοόλ (Records of breathalyser calibration)
- ❖ Αρχεία επιθεώρησης των κενών χώρων των χώρων φορτίου και του έρματος (Records of ballast, cargo tanks and void space inspections)
- ❖ Αρχεία από δοκιμές πίεσης των σωλήνων φορτίου (εάν εφαρμόζονται) (Records of pressure testing the vessel's cargo hoses ((if applicable))
- ❖ Εγχειρίδια γυμνασίων SOLAS και γυμνασίων πυρόσβεσης – πρέπει να είναι για το συγκεκριμένο πλοίο (Fire and SOLAS training manuals-must be vessel specific)
- ❖ Ανάλυση του πετρελαίου, λαδιών και των υδραυλικών (Lubrication, Fuel and hydraulic analysis)

Μερικές εταιρίες επιθεώρησης απαιτούν από τους επιθεωρητές να μαζέψουν αντίγραφα από τα ακόλουθα αρχεία. Ωστόσο, αυτές οι απαιτήσεις μειώνονται καθώς όλο και περισσότεροι πετρελαϊκές εταιρίες γίνονται μέλη του OCIMF-SIRE:

- ❖ Κατάσταση έρευνας κλάσης (Class Survey Status)
- ❖ Ερωτηματολόγιο Στοιχείων Πλοίου (Vessel Particulars Questionnaire)
- ❖ Πίνακας αξιωματικών (Officer's Matrix)
- ❖ Αντίγραφο του εντύπου B, συμπληρώματος του διεθνούς πιστοποιητικού πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο (Copy of Form B Supplement of the International Oil Pollution Prevention certificate)
- ❖ Διεθνές πιστοποιητικό ασφαλείας πλοίου (International Ship Security Certificate)
- ❖ Λίστα πληρώματος (Crew List)

Η Φυσική Επιθεώρηση (The Physical Inspection)

Με την ολοκλήρωση της διαδικασίας αρχειοθέτησης και πιστοποίησης στο γραφείο του Πλοίαρχου, η επιθεώρηση θα κυλήσει περίπου με την εξής σειρά: γέφυρα (bridge), εξωτερικά καταλύματα (external accommodation), πρύμνη και κύρια καταστρώματα (poop and main decks), αντλιοστάσια (εάν εφαρμόζεται) (pump room if applicable), αίθουσα συμπιεστή (σε εφαρμοστέα πλοία) (compressor room on applicable ships), αίθουσα διαχείρισης φορτίου (cargo control room), αίθουσες μηχανημάτων (machinery spaces), μαγειρείο και περιοχές διαχείρισης τροφίμων (galley and food handling areas), εσωτερικά καταλύματα (Internal accommodation), συνέντευξη με τον Αρχιμηχανικό, σχετικά με προγραμματισμένες συντηρήσεις και αποθέματα ανταλλακτικών, πριν από την ολοκλήρωση στο γραφείο του πλοίαρχου για τη συνάντηση κλεισίματος επιθεώρησης. Καθ' όλη την διάρκεια της διαδικασίας επιθεώρησης, ένα μέλος των αξιωματικών, που είναι σίγουρο και ικανό να απαντήσει στις ερωτήσεις του επιθεωρητή, θα πρέπει να είναι διαθέσιμο (χωρίς να αποσπάται η προσοχή του από άλλες εργασίες) για να τον συνοδεύει στην διάρκεια της υλικής επιθεώρησης. Ο συνοδός αξιωματικός θα πρέπει να απαντάει σύντομα και στοχευμένα σε κάθε ερώτηση του επιθεωρητή. Εάν για κάποιον λόγο ο συνοδός αξιωματικός χρειαστεί να αποχωρήσει θα πρέπει πρώτα να υπάρχει αντικαταστάτης του. Οι συνοδοί του επιθεωρητή θα πρέπει να είναι ελάχιστοι για την αποφυγή συνωστισμού.

Για το κομμάτι της πλοήγησης της επιθεώρησης, ο/οι αξιωματικός/οι πλοήγησης θα πρέπει να είναι παρών στην γέφυρα συνοδευόμενος/οι από τον Πλοίαρχο.

Για την επιθεώρηση των χώρων μηχανημάτων, ο επιθεωρητής θα πρέπει να συνοδεύεται είτε από τον Αρχιμηχανικό είτε από τον 2^ο Μηχανικό, ο ηλεκτρολόγος μπορεί να χρειαστεί να καλεστεί για να βοηθήσει. Ο Αρχιμηχανικός αναμένεται να εκτελέσει το προγραμματισμένο σύστημα συντήρησης του σκάφους καθώς και το σύστημα ελέγχου ανταλλακτικών, ανάλογα με την επιλογή του επιθεωρητή ο οποίος μπορεί να επιλέξει να ελεγχθούν αυτά τα αντικείμενα αργότερα όπως αναφέρθηκε νωρίτερα. Ο συνοδός αξιωματικός ανεξαρτήτως ποιος είναι και που είναι, θα πρέπει να φοράει τον κατάλληλο εξοπλισμό προστασίας. **Θα πρέπει να σημειωθεί από όλους τους αξιωματικούς και πλήρωμα – πολλές ερωτήσεις στο τελευταίο ενημερωμένο ερωτηματολόγιο επιθεώρησης πλοίου έχουν την μορφή ικανότητας/γνώσης – για παράδειγμα «είναι οι αξιωματικοί ενήμεροι ότι...», «το πλήρωμα είναι γνώριμο με...», «είναι το πλήρωμα γνώριμο με τις διαδικασίες εισόδου σε κλειστούς χώρους...».** Ως εκ τούτου, θα πρέπει να επιδείξουν γνώσεις που ισχύουν για τα ατομικά τους

καθήκοντα και ευθύνες (για παράδειγμα θα πρέπει να έχουν γνώσεις πάνω σε διαδικασίες και έγγραφα).

Επιδείξεις (Demonstrations)

Ως ελάχιστο, ο επιθεωρητής θα περιμένει να δει από τα μέλη του πληρώματος μια επίδειξη των γνώσεων τους πάνω στον παρακάτω εξοπλισμό και σε ορισμένες περιπτώσεις να βάλουν μπροστά συγκεκριμένα είδη του εξοπλισμού, υπό τον όρο ότι δεν παρεμβαίνει στις λειτουργίες του πλοίου. Τα είδη του εξοπλισμού που θα μπουν σε λειτουργία και θα επιθεωρηθούν από τον επιθεωρητή θα έχουν συζητηθεί κατά την εναρκτήρια συνεδρίαση:

- ❖ Μηχανές Σωσίβιων λέμβων (The Lifeboats Engines)
- ❖ Γεννήτρια έκτακτης ανάγκης χρησιμοποιώντας δύο διαφορετικές μεθόδους έναρξης (The Emergency Generator using two Separate Starting Methods)
- ❖ Επείγουσα αντλία πυρόσβεσης (Emergency Fire Pump)
- ❖ Ανεμιστήρας και αποσβεστήρες πυρκαγιάς (Fan and Fire Dampers)
- ❖ Καπάκια Φουγάρου (Funnel Flaps)
- ❖ Αντιρρυπαντικές αντλίες πετρελαιοκηλίδας (Anti-Pollution Oil-Spill Pumps)
- ❖ Βαλβίδες πίεσης/απορρόφησης, πάντα έχοντας υπόψιν την περιεκτικότητα H₂S του φορτίου. Η λειτουργία να πραγματοποιηθεί μόνο εάν είναι ασφαλές (τοξίνες, υψηλό H₂S κτλπ) (Pressure/Vacuum Valve, always taking into account H₂S content of the cargo. Do only operate if it is absolutely safe to do so ((Toxins, High H₂S))
- ❖ Οθόνες αφρού (The Foam Monitors)
- ❖ Βαλβίδες απομόνωσης αφρού/πυρόσβεσης κεντρικού καταστρώματος (Foam/Fire deck main isolation valves)
- ❖ Φορητές αναπνευστικές συσκευές (Portable Breathing Apparatus)
- ❖ Διαδικασίες εισόδου στα αντλιοστάσια (Pump Room Entry Procedures)
- ❖ Ανεμιστήρας εξαγωγής αντλιοστασίου περύγια αναρρόφησης υψηλού επιπέδου (Pump Room Extraction Fan High Level Suction Flaps)
- ❖ Συναγερμοί υψηλής στάθμης και υπερπλήρωσης δεξαμενών φορτίου (Cargo tanks high level & overfill alarms (it is recommended to advise the terminal first)
- ❖ Χρήση των μετρητών οξυγόνου για έλεγχο περιεκτικότητας οξυγόνου στο αδρανές αέριο το οποίο διοχετεύεται στις δεξαμενές φορτίου (Use of portable oxygen meter to check oxygen content of the inert gas being delivered to the cargo tanks)

- ❖ Οπτική επιθεώρηση των δεξαμενών έρματος του μπροστινού τμήματος του πλοίου όπως και δύο άλλες δεξαμενές μόνο από το επίπεδο του καταστρώματος (Visual inspection of the fore peak and up to two other water ballast tanks only from the deck level)
- ❖ Συναγερμοί και τοποθεσίες ανίχνευσης αδρανών αερίων (Inert Gas Alarms & Set Points)

Στους χώρους καταλύματος να γίνει επίδειξη γνώσεων πάνω σε:

- ❖ Όλα τα εξαρτήματα πλοήγησης με έμφαση στο Ηλεκτρονικό Σύστημα Απεικόνισης Χαρτών και Πληροφοριών (All navigational equipment with emphasis on the ECDIS)
- ❖ Ηλεκτρονική θέση που δείχνει ο ραδιοφάρος (Electronic Position Indicating Radio Beacon)
- ❖ Σύστημα ελέγχου απομακρυσμένης πρόσβασης με μεταγωγή (Switched Access Remote Test System)
- ❖ Εξοπλισμός παρακολούθησης εκφόρτωσης πετρελαίου (Oil Discharge Monitoring Equipment)
- ❖ Χρήση πυροτεχνημάτων (Use of Pyrotechnics)

Μέσα στους θαλάμους μηχανημάτων να γίνει επίδειξη από:

- ❖ Κύριος/βοηθητικός ανιχνευτής ομίχλης λαδιού κινητήρα (Main and auxiliary engine oil mist detector)
- ❖ Διαχωριστής υδροσυλλεκτών 15 ppm συναγερμός και βαλβίδα 3 κατευθύνσεων (Bilge separator 15ppm alarm and 3-way valve)
- ❖ Συναγερμοί υδροσυλλεκτών (Bilge well alarms)
- ❖ Σύστημα πηδαλίου τόσο σε φυσιολογική όσο και σε έκτακτη λειτουργία (Steering gear in normal as well as in emergency modes)
- ❖ Έκτακτός συμπιεστής αέρα (εάν εφαρμόζεται) (Emergency air compressor if applicable)
- ❖ Ανιχνευτές διαρροής γείωσης υψηλής και χαμηλής τάσης και τις ρυθμίσεις συναγερμού τους (High & Low voltage earth leakage indicators and their alarm settings)
- ❖ Έκτακτη αντλία πυρόσβεσης (εάν υπάρχει στους χώρους μηχανημάτων) (Emergency Fire Pump if applicable)

- ❖ Αρχείο συστήματος προγραμματισμένων συντηρήσεων και εγκεκριμένα πιστοποιητικά της κλάσης. (Planned Maintenance System Records and class approval certificates)
- ❖ Συναγερμός διαρροής λαδιού από την κύρια και την βοηθητική μηχανή (Oil leakage alarm from main engine as well as from the auxiliary engines)

Ο ρόλος του Πλοιάρχου

Ο Πλοίαρχος τόσο πριν όσο και κατά την διάρκεια της επιθεώρησης θα πρέπει να διασφαλίσει τα εξής:

- ❖ Πριν την άφιξη του επιθεωρητή, όλοι πάνω στο πλοίο θα πρέπει να έχουν ενημερωθεί για την επιθεώρηση και να είναι όλοι κατάλληλα προετοιμασμένοι.
- ❖ Όλο το πλήρωμα να είναι σωστά ντυμένο με τον κατάλληλο προσωπικό προστατευτικό εξοπλισμό.
- ❖ Η υγεία, ασφάλεια και ευεξία του επιθεωρητή πρέπει να διασφαλίζεται καθ' όλη τη διάρκεια της επιθεώρησης.
- ❖ Ο επιθεωρητής ΔΕΝ ερωτάται για την εμπειρία, την ικανότητα και τα προσόντα του.
- ❖ Ένας αξιωματικός θα πρέπει να συνοδεύει τον επιθεωρητή καθ' όλη την διάρκεια της επιθεώρησης.
- ❖ Η επιθυμία του επιθεωρητή για επίδειξη των οποιωνδήποτε λειτουργιών ΔΕΝ θα πρέπει να παρεμποδίζει την ασφαλή λειτουργία των λειτουργιών του πλοίου.
- ❖ Όλα τα μέλη του πληρώματος να αποφύγουν τυχόν αντιπαράθεσεις με τον επιθεωρητή και να απαντούν σε όλες του τις ερωτήσεις με έναν επαγγελματικό και ειλικρινή τρόπο.
- ❖ Να γίνει επικοινωνία με την διαχειρίστρια εταιρία εάν θεωρηθεί ότι ο επιθεωρητής είναι παράλογος, κάθε απόφαση για τις επόμενες ενέργειες θα αποφασισθεί από την διαχειρίστρια εταιρία.

2.2.4 ΛΗΞΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ-ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΚΛΕΙΣΙΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

Η συνάντηση κλεισίματος της επιθεώρησης είναι ένα πολύ σημαντικό κομμάτι της επιθεώρησης και πρέπει να παρευρίσκονται τόσο ο Πλοίαρχος όσο και ο Αρχιμηχανικός. Οι υπόλοιποι αξιωματικοί θα πρέπει να παρευρίσκονται, ιδιαίτερα εάν βρεθούν οι οποίες παραβάσεις κατά την διάρκεια της επιθεώρησης. Στο σημείο αυτό ο επιθεωρητής συζητάει της παραβάσεις που ανίχνευσε και ορισμένες φορές η συζήτηση αυτή μπορεί να οδηγήσει στις διαγραφή αυτών των παραβάσεων από τον επιθεωρητή. Ο σκοπός της συνάντησης κλεισίματος της επιθεώρησης είναι να απομακρυνθούν οι όποιες τυχόν αμφιβολίες ή παρεξηγήσεις σχετικά με τις παραβάσεις που ο επιθεωρητής ανίχνευσε κατά την διάρκεια της επιθεώρησης.

Δεν επιτρέπουν όλοι οι πετρελαϊκοί κολοσσοί τους επιθεωρητές τους να αφήνουν μια λίστα με τις παραβάσεις που σημειώθηκαν. Για τον λόγο αυτό, ο Πλοίαρχος θα πρέπει να κρατάει προσεκτικά σημειώσεις και να τις αναφέρει στην διαχειρίστρια εταιρία. Ο πλοίαρχος και οι παρευρισκόμενοι αξιωματικοί στην συνάντηση κλεισίματος της επιθεώρησης, δεν θα πρέπει να φοβηθούν να κάνουν και να επαναλάβουν ερωτήσεις στον επιθεωρητή σχετικά με τις παραβάσεις που σημειώθηκαν για την καλύτερη κατανόηση αυτών.

Είναι κοινή τακτική για ορισμένες παραβάσεις που σημειώνονται από τον επιθεωρητή να διορθώνονται κατά την διάρκεια της επιθεώρησης. Αυτό δεν σημαίνει ότι θα διαγραφούν από την τελική έκθεση SIRE. Η παράβαση θα δείξει τι έφταιξε και τι πράξεις γίνανε για την διόρθωση της κατά την διάρκεια της επιθεώρησης. Η διαχειρίστρια εταιρία θα πρέπει παρόλο αυτό να δώσει μια απάντηση στην αρχική παράβαση.

Οι επιθεωρητές δεν είναι πάντα σωστοί και οι παραβάσεις που σημειώνουν θα πρέπει να έχουν σημείο αναφοράς όπως για παράδειγμα: ερωτηματολόγιο SIRE/CDI, ISGOTT, MARPOL, SOLAS κτλπ. Χωρίς να γίνονται αντιπαραθέσεις, ο επιθεωρητής μπορεί να αμφισβητηθεί. Αυτό μπορεί να γίνει αν παρατηρηθεί ότι η παράβαση έχει να κάνει με την προσωπική άποψη του επιθεωρητή ή είναι υποκειμενική η παρατήρηση χωρίς να βασίζεται σε ένα ή περισσότερα από τα προαναφερθέντα σημεία αναφοράς. Ο Πλοίαρχος και ο Αρχιμηχανικός θα πρέπει να ελέγξουν ότι το αναφερόμενο ερωτηματολόγιο επιθεώρησης πλοίου του επιθεωρητή, αντικατοπτρίζει την ίδια την παρατήρηση.

Σχόλια μπορούν να σημειωθούν στην λίστα των παραβάσεων που αφήνει ο επιθεωρητής, ιδιαίτερα εάν θεωρούνται λανθασμένες και δίνονται εξηγήσεις και αποδείξεις για αυτές. Σε άλλες περιπτώσεις, τα σχόλια μπορούν να αναφέρονται σε πρόσθετα μέτρα μετριασμού που ισχύουν για ένα ελάττωμα (εκτίμηση κινδύνου) ή να αναδείξουν ότι ένα ελάττωμα έχει αναφερθεί σωστά στην Κλάση, στην διοίκηση και στην διαχειρίστρια εταιρία.

Η συνάντηση κλεισίματος της συνεδρίασης πρέπει να διεξαχθεί με έναν ανοικτό και φιλικό τρόπο. Με την ολοκλήρωση αυτής, ο επιθεωρητής πρέπει να συνοδευτεί με ασφάλεια στο σημείο εισόδου του πλοίου (σκάλα διαδρόμου). Ο Πλοίαρχος θα πρέπει αμέσως μετά να συμπληρώσει και να καταχωρήσει το έντυπο σχολίων επιθεωρητή ελέγχου της INTERTANKO. Εάν δεν είναι διαθέσιμο, θα πρέπει να ζητηθεί από την διαχειρίστρια εταιρία να σταλθεί στο πλοίο. Τέλος, αφού αναχωρήσει από το λιμάνι της επιθεώρησης ο Πλοίαρχος θα πρέπει να συμπληρώσει και να καταχωρήσει την έκθεση επιθεώρησης τερματικού σταθμού της INTERTANKO, η οποία μπορεί επίσης να ζητηθεί από το γραφείο εάν δεν υπάρχει.

Παράδειγμα Παρατήρησης από Επιθεωρητή και Απάντηση της Διαχειρίστριας Εταιρίας

Chapter 10.27

=====

Protection guards were not provided on the part of rotating shaft located between pump room bulkhead and aft end of both No.1 & No.2 vacuum pump associated with auto unloading system.

Master/Owners Comments

=====

Your inspector's comments have been duly noted. Indeed, there was an unprotected part of the rotating shaft of about 25cm located between pump room bulkhead and aft end of both No.1 & No.2 vacuum pump where, under certain circumstances, could be considered as an eventual risk of injury to an occasion of operators working nearby.

In this respect, having shared with your Inspector's concerns, but also to enhance the safety on-board, the engineers were instructed to fabricate protection guard so that any eventual risk of accident to be avoided/prevented. It is noteworthy that said guard was fitted in position by cold work procedure. Please find attached a relevant photo.

The Masters/Engineers of fleet vessels were informed through a circular message about this observation and were requested to proceed as necessary with the proper fabrication of effective protection guards, in case same are not provided.

Σχήμα 5: Παράδειγμα Παρατήρησης από τον Επιθεωρητή και Απάντησης της Διαχειρίστριας Εταιρίας.



Σχήμα 6: Φωτογραφικό Αντίγραφο το οποίο Αποδεικνύει την Συμμόρφωση της Διαχειρίστριας Εταιρίας με την Παρατήρηση του Επιθεωρητή βλ. Σχήμα 5

2.3 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

2.3.1 ΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΑΝΕΙ Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΡΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Με το πέρας της επιθεώρησης προτείνεται στην διαχειρίστρια εταιρία να περιμένει μέχρι την χρονική στιγμή που θα παραλειφθεί η έκθεση επιθεώρησης SIRE από το μέλος του OCIMF, ή από την χημική εταιρία που πραγματοποίησε την έκθεση CDI. Η λίστα παραβάσεων στην τελική έκθεση μπορεί να διαφέρει από εκείνη που ο επιθεωρητής άφησε στο πλοίο. Εάν υπάρχει κάποια παράβαση η οποία μπορεί να διορθωθεί από το πλήρωμα του πλοίου, η διαχειρίστρια εταιρία θα πρέπει να επικοινωνήσει με το πλοίο και εάν χρειαστεί να παράσχει οδηγίες με τον σωστό τρόπο διόρθωσης του προβλήματος. Για τις παραβάσεις εκείνες που το πλήρωμα δεν μπορεί να διορθώσει μόνο του, η διαχειρίστρια εταιρία θα πρέπει να τις αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά. Η διαχειρίστρια εταιρία όταν καταχωρεί την απάντηση της θα πρέπει να αποφεύγει την χρήση απαντήσεων όπως «διορθώθηκε» ή «επισκευάστηκε» όπως και άλλες συντομογραφίες οι οποίες δεν προσφέρουν μια δομημένη απάντηση στην παράβαση. Η απάντηση σε μία παράβαση θα πρέπει να εξηγεί το βασικό αίτιο, την διορθωτική ενέργεια και

τι μέτρα λήφθηκαν για την αποφυγή επανάληψης (δράση πρόληψης) καθώς και πως τα μαθήματα που πάρθηκαν θα μεταδοθούν στα υπόλοιπα πλοία του στόλου της εταιρίας. Η διαχειρίστρια εταιρία θα πρέπει να αποφασίσει ποιες παραβάσεις είναι πραγματικές ελλείψεις και ποιες είναι απλές παρατηρήσεις και δεν χρειάζονται κάποιες διορθωτικές ενέργειες πριν στείλει την απάντηση της στην έκθεση. Η απάντηση της διαχειρίστριας εταιρίας μπορεί να είναι πιο σημαντική από την ίδια την επιθεώρηση, για τον λόγο αυτόν η απάντηση πρέπει να είναι ακριβής και απ' όλα ειλικρινής. Η διαχειρίστρια εταιρία θα πρέπει να αναρτήσει μέχρι και 14 μέρες μετά την παραλαβή της έκθεσης τα σχόλια της στην βάση δεδομένων του OCIMF, σε περίπτωση που μια παρατήρηση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει διορθωθεί μέχρι την στιγμή που θα υποβληθούν τα αρχικά σχόλια της διαχειρίστριας εταιρίας. (INTERTANKO 2021).

2.3.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ OCIMF

Διαδικασία Εξέτασης (Screening Process)

Παρόλο που οι εκθέσεις επιθεωρήσεις SIRE και CDI είναι έγκυρες και διαθέσιμες στα συστήματα τους για 12 μήνες, θεωρείται από την πλειοψηφία των τμημάτων διαδικασίας επιθεώρησης ότι η αξία μιας έκθεσης και των σχετικών της απαντήσεων μειώνεται μετά από ένα διάστημα 6 μηνών από την ημερομηνία έκδοσης της. Επίσης προτείνεται η διεξαγωγή διαδικασίας επιθεώρησης κάθε 4 με 5 μήνες. Αυτό θα διασφαλίσει ότι πάντα θα υπάρχει μια «φρέσκια» έκθεση και ανταπόκριση της διαχειρίστριας εταιρίας για τους σκοπούς της διαδικασίας επιθεώρησης.

Οι εκθέσεις τόσο του SIRE όσο και του CDI πρέπει να βοηθούν ως κομμάτι της διαδικασίας (ορισμένα μέλη του OCIMF αναφέρονται σε αυτήν ως διαδικασία εξέτασης) επιθεώρησης. Επιπροσθέτως, πρέπει να βοηθεί ότι η ολοκληρωμένη έκθεση της επιθεώρησης δεν αποτελεί καμία απόφαση σε σχέση με την καταλληλότητα του πλοίου για κάποιο συγκεκριμένο τμήμα επιθεώρησης ή ναυλωτή. Το αποτέλεσμα της επιθεώρησης μαζί με τα όποια σχόλια της διαχειρίστριας εταιρίας χρησιμοποιούνται για να βοηθήσουν τις πραγματικές αποφάσεις εξέτασης του καθενός τμήματος επιθεώρησης ή ναυλωτή. Κάθε μια από τις πετρελαϊκές εταιρίες που χρησιμοποιούν την διαδικασία επιθεώρησης ως εργαλείο διαχείρισης κινδύνων, έχει τις δικές της πολιτικές και σχήματα που ταιριάζουν στις ανάγκες του καθενός.

Οι επιθεωρήσεις των προγραμμάτων SIRE και CDI αποτελούν μέρος της διαδικασίας επιθεώρησης, για τον λόγο αυτό πρέπει να υπολογιστούν και άλλες παράμετροι πριν γίνει η τελική αξιολόγηση και απόφαση για το εάν το πλοίο θα δεχτεί για την επιλεγμένη του χρήση.

Η διαδικασία της επιθεώρησης ξεκινάει με την διαχειρίστρια εταιρία να συμπληρώνει στοιχεία σε τρεις νέες πλατφόρμες όπως είδαμε παραπάνω (ερωτηματολόγιο προ-επιθεώρησης, τα αποθετήρια φωτογραφιών και πιστοποιητικών πλοίου) άλλα και στις υπάρχουσες (Εναρμονισμένο ερωτηματολόγιο στοιχείων πλοίου και ηλεκτρονικό πίνακα αξιωματικών). Όλες αυτές οι πλατφόρμες πρέπει να ενημερώνονται συχνά από την διαχειρίστρια εταιρία. Από τότε και στο εξής υπάρχουν τρία στάδια:

- ❖ Πρώτον, μια εταιρία πετρελαίου/χημικών φέρνει εις πέρας την επιθεώρηση ενός πλοίου.
- ❖ Δεύτερον, η έκθεση του επιθεωρητή μαζί με τις παραβάσεις και τα σχόλια παρέχεται στην διαχειρίστρια εταιρία για την απάντηση της. Η απάντηση της εταιρίας ως γνωστόν «σχόλια διαχειρίστριας εταιρίας», θα πρέπει να καταχωρηθεί στην βάση δεδομένων είτε του SIRE είτε του CDI, από την οποία τα μέλη του OCIMF/CDI θα μπορέσουν να την κατεβάσουν και να ελέγξουν αυτά τα σχόλια για την αξιολόγηση τους.
- ❖ Τέλος, μεμονωμένα μέλη του OCIMF ή CDI όπως και άλλοι ναυλωτές και ενδιαφερόμενοι, μπορούν να χρησιμοποιήσουν την έκθεση για να βοηθήσουν στη λήψη των τελικών αποφάσεων ελέγχου σύμφωνα με τις ατομικές πολιτικές της εταιρίας τους.

Επιπλέον, και τα δύο προγράμματα SIRE και CDI περιέχουν την χρήση ενός ερωτηματολογίου επιθεώρησης πλοίων που χρησιμοποιείτε από τους επιθεωρητές.

Διαδικασία Έγκρισης (Approvals)

Γενικά, τα πλοία αξιολογούνται και γίνονται αποδεκτά κάθε φορά που προορίζονται για ναύλωση. Αυτή μπορεί να είναι ή ναύλωση κατά ταξίδι ή χρόνο-ναύλωση. «Έγκρισεις», για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, δεν εκδίδονται άλλο από τους πετρελαϊκούς κολοσσούς. Τα πλοία θα επιθεωρηθούν μόνο όταν προορίζονται για συγκεκριμένη δουλειά από το τμήμα ναύλωσης των οργανισμών, το τερματικό ή από μια συνδεδεμένη εγκατάσταση. Η τελική απόφαση επιθεώρησης θα βασισθεί όχι μόνο στην έκθεση επιθεώρησης αλλά επίσης και από την ατομική αξιολόγηση της διαχειρίστριας εταιρίας από το τμήμα επιθεώρησης, το ιστορικό του πλοίου, τα αρχεία του λιμεναρχείου (Port State Control), αρχεία τερματικών σταθμών (Terminal Inspections) και σχετικά με τη συγκεκριμένη επιχείρηση που προτείνεται, καθώς ο

βαθμός κινδύνου που εμπεριέχεται θα εξαρτηθεί από πράγματα όπως το συγκεκριμένο φορτίο, τα λιμάνια φόρτο/εκφόρτωσης, η απόσταση και η διαδρομή του ταξιδιού και πραγματικά ο χρονικό διάστημα του έτους που οι καιρικές συνθήκες μπορούν να επηρεάσουν. Επιπροσθέτως, διαφορετικοί οργανισμοί μπορεί να θελήσουν να αποδεχτούν διαφορετικά επίπεδα των θεωρούμενων κινδύνων. Μερικοί παράγοντες οι οποίοι μπορούν να εκτιμήσουν την καταλληλότητα ενός πλοίου είναι οι εξής:

- ❖ Νηογνώμονας – πρέπει να είναι μέλος IACS (Class Society has to be an IACS member)
- ❖ Κατάσταση επιθεώρησης νηογνώμονα (Class Survey Status)
- ❖ Ιστορικό σχετικά με πρόσφατη αλλαγή νηογνώμονα (History of any recent class change)
- ❖ Πιο πρόσφατος δεξαμενισμός ή ειδική επιθεώρηση (The most recent dry dock or Special Survey)
- ❖ Πρόγραμμα εκτίμησης κατάστασης (Condition Assessment Programme)
- ❖ Ηλικία (Age)
- ❖ Τύπος γάστρας (Hull Type)
- ❖ Κράτος σημαίας (Flag state)
- ❖ Ιστορικό σχετικά με πρόσφατη αλλαγή κράτους σημαίας (History of any recent flag state change)
- ❖ Ιστορικό αρχείο τραυματιών (History Data of Casualties)
- ❖ Κατηγορία του φορτίου που μεταφέρεται (Classed for the cargo which will be carried)
- ❖ Τρέχων ιδιοκτήτης/ες (Current owner/s)
- ❖ Ιστορικό των όποιων προηγούμενων ιδιοκτητών (History of the previous owners if applicable)
- ❖ Η εταιρία που είναι υπεύθυνη για την ημερήσια λειτουργία του πλοίου, για παράδειγμα τεχνικός υπεύθυνος ή διαχειρίστρια εταιρία (The company which is responsible for the vessel's daily operations, i.e. technical managers/operators)
- ❖ Ιστορικό των όποιων προηγούμενων τεχνικών υπευθύνων ή διαχειριστριών εταιριών (History of the previous technical managers or operators if applicable)
- ❖ Η φήμη του τεχνικού υπευθύνου ή της διαχειρίστριας εταιρίας (The Reputation of the technical manager or the operator)
- ❖ Αξιολόγηση του τεχνικού υπευθύνου ή της διαχειρίστριας εταιρίας ως αποτέλεσμα ελέγχου διαχείρισης ή ελέγχου από την ομάδα επιθεωρήσεων (Rating of the operators

or the technical managers as a result of a management review or audit by the vetting group)

- ❖ Η υποβολή της τελευταίας έκδοσης διαχείρισης και αυτό-αξιολόγησης δεξαμενόπλοιων (TMSA) (Recent submission of the Tanker Management Self-Assessment edition)
- ❖ Πίνακας Αξιωματικών (Officer's Matrix)
- ❖ Ελλείψεις επιθεώρησης Λιμεναρχείου (PSC inspection deficiencies)
- ❖ Τιμωρίες Λιμεναρχείου (PSC detentions)
- ❖ Ελλείψεις επιθεώρησης Λιμεναρχείου ΗΠΑ (USCG inspection deficiencies)
- ❖ Τιμωρίες Λιμεναρχείου ΗΠΑ (USCG detentions)
- ❖ Τελευταίες εκθέσεις επιθεώρησης CDI/SIRE και απαντήσεις των διαχειριστριών εταιριών. (Latest CDI/SIRE inspection reports as well as company responses)
- ❖ Όλες οι πρόσφατες εκθέσεις επιθεωρήσεων SIRE και οι απαντήσεις των διαχειριστριών εταιριών (All recent SIRE inspection reports as well as company responses)
- ❖ Το ιστορικό εκθέσεων της ομάδας επιθεωρήσεων SIRE και οι απαντήσεις των διαχειριστριών εταιριών (Previous History about the vetting group's SIRE inspections as well as company responses)
- ❖ Αποτελέσματα των επιθεωρήσεων SIRE και ιστορικά των απαντήσεων των διαχειριστριών εταιριών όσον αφορά όλα τα πλοία του στόλου της εταιρίας (Results of the SIRE inspections as well as company response histories, with regard to all the ships in the company's fleet.
- ❖ Σχόλια τερματικών σταθμών (Terminal Feedback)
- ❖ Εμπορική ανατροφοδότηση (Commercial Feedback)
- ❖ Καταλληλότητα για τα συγκεκριμένα λιμάνια – μέγεθος, διάταξη πρόσδεσης, βύθισμα κλπ. (Suitable for the selected terminals – size, mooring arrangements, draft, parallel body, etc.)

2.4 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΦΟΡΤΗΓΙΔΩΝ ΚΑΙ OFFSHORE ΠΛΟΙΩΝ

Όπως αναφερθήκαμε παραπάνω, τα προγράμματα επιθεωρήσεων φορτηγίδων και Offshore πλοίων εισέρχονται στο ανανεωμένο πρόγραμμα SIRE 2.0. Με αυτήν την προσθήκη των δύο παραπάνω προγραμμάτων στην ενιαία πλατφόρμα του SIRE 2.0, ο κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί βρει όλες τις πληροφορίες σε μια ενιαία ιστοσελίδα/πλατφόρμα. Παρακάτω θα αναλυθούν εν συντομία τα δύο προγράμματα:

2.4.1 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΦΟΡΤΗΓΙΔΩΝ (BIRE)

Το πρόγραμμα επιθεωρήσεων φορτηγίδων BIRE είναι ένα πρόγραμμα το οποίο επιθεωρεί παράκτια σκάφη και φορτηγίδες. Παρέχει την ναυτιλιακή βιομηχανία με ένα ευρύ και τυποποιημένο εργαλείο αξιολόγησης αυτών των σκαφών καθώς και με μια βάση δεδομένων που περιέχει τις εκθέσεις των επιθεωρήσεων. Το πρόγραμμα προσφέρει τεχνικές καθώς και λειτουργικές πληροφορίες στους ναυλωτές, στις διαχειρίστριες εταιρίες, στους τερματικούς σταθμούς των λιμένων και στις κρατικές αρχές, που ασχολούνται με την ασφάλεια των πλοίων μέσω της διαδικασίας επιθεώρησης των σκαφών αυτών.

Η διαδικασία της επιθεώρησης διεξάγεται από εγκεκριμένους και κατάλληλα εκπαιδευμένους επιθεωρητές σε όλο τον κόσμο και οι εκθέσεις αυτών καταχωρούνται σε μια βάση δεδομένων. Η βάση δεδομένων είναι σημαντική πηγή πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια των σκαφών για μία έγκαιρη και αξιόπιστη επιθεώρηση και αξιολόγηση των σκαφών. Οι ιδιοκτήτες/διαχειρίστριες εταιρίες των φορτηγίδων θα επωφεληθούν με την εγγραφή τους στο πρόγραμμα επιθεώρησης φορτηγίδων BIRE καθώς θα έχουν πρόσβαση σε ακριβείς πληροφορίες ασφάλειας και απόδοσης σκαφών.

Επιπροσθέτως, το πρόγραμμα BIRE εμπεριέχει ένα επιπλέον πρόγραμμα που ήταν ανεξάρτητο πριν το 2021. Το πρόγραμμα αυτό είναι το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Επιθεώρησης Φορτηγίδων EBIS. Το συγκεκριμένο πρόγραμμα είναι υπεύθυνο μόνο για επιθεωρήσεις φορτηγίδων που βρίσκονται στον Ευρωπαϊκό χώρο. Πλέον, το πρόγραμμα EBIS έχει ενσωματωθεί στο πρόγραμμα BIRE το οποίο ενσωματώθηκε στο πρόγραμμα SIRE 2.0, προσφέροντας έτσι ένα ενιαίο πρόγραμμα επιθεώρησης φορτηγίδων και παράκτιων σκαφών με ένα ενιαίο και τυποποιημένο σύστημα επιθεώρησης που ισχύει σε παγκόσμια κλίμακα.

2.4.2 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ OFFSHORE ΣΚΑΦΩΝ (OVID)

Το πρόγραμμα επιθεωρήσεων Offshore σκαφών (ή αλλιώς η βάση δεδομένων επιθεώρησης σκαφών Offshore) OVID ξεκίνησε το 2010 με σκοπό την παροχή ενός συστήματος επιθεώρησης για πλοία Offshore. Το πρόγραμμα παρέχει ένα εργαλείο και μια βάση δεδομένων με βάση το διαδίκτυο για την διεξαγωγή και κατοχύρωση επιθεωρήσεων, από έμπειρους και κατάλληλους επιθεωρητές. Αυτό το σταθερό, ενημερωμένο και στιβαρό αποθετήριο λεπτομερειών, απλοποιεί την διασφάλιση των πλοίων για τις διαχειρίστριες εταιρίες, τους ναυλωτές και τις κρατικές αρχές. Η αυτό-αξιολόγηση διαχείρισης Offshore πλοίων (OVMSA) παρέχει στις διαχειρίστριες εταιρίες ένα εργαλείο αυτό-αξιολόγησης για την διαχείριση ασφαλείας καθώς και ένα πλαίσιο για την προώθηση της συνεχούς βελτίωσης.

Οι εταιρίες-μέλη του OCIMF κανονίζουν επιθεωρήσεις για τα Offshore πλοία οι οποίες διεξάγονται από έμπειρους και κατάλληλους επιθεωρητές. Οι επιθεωρητές έχουν πρόσβαση στα στοιχεία του πλοίου από την βάση δεδομένων του προγράμματος επιθεωρήσεων Offshore πλοίων καθώς και από ερωτηματολόγια είτε των Offshore πλοίων, είτε των μικρών σκαφών είτε από τα ερωτηματολόγια των πλοίων γεώτρησης. Ο επιθεωρητής επιθεωρεί πάνω στο πλοίο εάν αυτό συμμορφώνεται με τους κανονισμούς ασφαλείας, εάν λειτουργεί σωστά όπως και εάν υπάρχουν σχέδια πρόληψης ρύπανσης. Όπως και στις επιθεωρήσεις SIRE το ερωτηματολόγιο του επιθεωρητή απαρτίζεται από 15 κεφάλαια. Κάθε ένα από αυτά εξετάζει και διαφορετικά αντικείμενα. Το ερωτηματολόγιο χωρίζεται σε δύο κύριες κατηγορίες με την πρώτη να ασχολείται με το ερωτηματολόγιο της επιθεώρησης πάνω στο πλοίο offshore (την αξιολόγηση λειτουργίας του και τις διαδικασίες που ακολουθούνται στο πλοίο) και την δεύτερη να ασχολείται με το ερωτηματολόγιο των χαρακτηριστικών του πλοίου που απαντάται από την διαχειρίστρια εταιρία (ονομάζεται OVPQ (Offshore Vessel Particular Questionnaire) και ασχολείται με τεχνικά χαρακτηριστικά όπως μήκος, πλάτος, ύψος). Η τελική έκθεση αξιολόγησης του επιθεωρητή θα συμβάλει στην αξιολόγηση της εταιρίας-μέλους για την μελλοντική της ναύλωση. Η παραπάνω έκθεση θα καταχωρηθεί επίσης στην πλατφόρμα του προγράμματος OVID μετά την πληρωμή ενός τέλους, με αποτέλεσμα οι υπόλοιπες εταιρίες-μέλη να τις αξιολογήσουν και να ναυλώσουν το συγκεκριμένο πλοίο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΩΝ ΚΟΛΟΣΣΩΝ/ΝΑΥΛΩΤΩΝ(OIL MAJORS)

Οι πετρελαϊκοί κολοσσοί/ναυλωτές (Oil Majors) στηρίζονται ως επί το πλείστον στο στα προγράμματα επιθεώρησης του OCIMF. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις στις οποίες υπάρχουν διαχειρίστριες εταιρίες οι οποίες δεν είναι μέλη του OCIMF και θέλουν να ναυλωθούν από αυτούς όπως και υπάρχουν περιπτώσεις οι πετρελαϊκοί κολοσσοί/ναυλωτές να ζητάν ορισμένα επιπλέον κριτήρια πέρα από αυτά του OCIMF. Παρακάτω θα δούμε δύο παραδείγματα πετρελαϊκών κολοσσών καθώς και τι κριτήρια έχουν.

3.1 EXXONMOBIL

Οι διαδικασίες επιθεώρησης πλοίων τρίτων διεξάγονται σε όλα τα πλοία που λαμβάνονται υπόψιν για την μεταφορά υδρογονανθράκων από την ExxonMobil ή όπου το πλοίο μπορεί να προσεγγίσει τις εγκαταστάσεις της ExxonMobil. Η διαδικασία διασφάλισης ποιότητας θαλάσσης αξιολογεί πλοία τρίτων και εξετάζεται για χρήση στην υπηρεσία θυγατρικών της ExxonMobil για να διασφαλιστεί ότι πληρούν τις ακόλουθες ελάχιστες απαιτήσεις:

- ❖ Τα πλοία ανταποκρίνονται στις πιο πρόσφατες και εφαρμοστέες πολιτικές ασφάλειας και ποιότητας θαλάσσιου περιβάλλοντος για πλοία που συνεργάζονται με την ExxonMobil.
- ❖ Η απόδοση των πλοίων υποδεικνύει ένα δεκτό επίπεδο ασφαλείας και διαχείρισης ασφαλείας του πλοίου συμπεριλαμβανομένου κατάλληλων περιβαλλοντικών πρακτικών.
- ❖ Κατά την διάρκεια των περασμένων 12 μηνών, η διαχειρίστρια εταιρία έχει καταχωρήσει στον OCIMF την αυτό-αξιολόγηση διαχείρισης δεξαμενόπλοιων (TMSA). Σε αυτήν την αυτό-αξιολόγηση θα πρέπει να φανεί ότι το επίπεδο 1 σε όλα τα στοιχεία έχει επιτευχθεί.
- ❖ Το υπό εξέταση πλοίο θα πρέπει να έχει μια ικανοποιητική έκθεση επιθεώρησης πλοίου, η οποία πραγματοποιήθηκε τους τελευταίους 6 μήνες. Όπου χρειαστεί να δοθεί έκθεση επιθεώρησης φορτηγίδας όχι μεγαλύτερη του ενός έτους.

Διαδικασία Επιθεώρησης Πλοίων (Vetting Process)

Πρέπει να σημειωθεί ότι πλοία τρίτων ΔΕΝ έχουν προ-εγκριθεί για συνεργασία με την ExxonMobil και αξιολογούνται κάθε φορά που λαμβάνονται υπόψιν για χρήση από θυγατρικές εταιρίες της ExxonMobil. Η διαδικασία διασφάλισης ποιότητας πλοίου για ένα συγκεκριμένο πλοίο υπολογίζει παράγοντες όπως για παράδειγμα οι παρακάτω:

- ❖ Η ποιότητα του συστήματος διασφάλισης ποιότητας της διαχειρίστριας εταιρίας.
- ❖ Η κατάσταση του πλοίου καθώς και του επιχειρησιακού του επιπέδου όπως αυτό ορίζεται από την πιο πρόσφατη έκθεση επιθεώρησης (SIRE/BIRE/CDI).
- ❖ Το ιστορικό απόδοσης επιθεωρήσεων του πλοίου.
- ❖ Εκθέσεις απόδοσης πλοίου οι οποίες λήφθηκαν από τους τερματικούς σταθμούς της ExxonMobil.
- ❖ Πρόσφατες αλλαγές στην τεχνική διοίκηση του πλοίου.
- ❖ Τα στατιστικά στοιχεία του πλοίου και του στόλου της διαχειρίστριας εταιρίας όσον αφορά τα περιστατικά, την έρευνα και διαχείριση αυτών.
- ❖ Αποτελέσματα επιθεωρήσεων των Κρατών Σημαίας και των Λιμεναρχείων.
- ❖ Ικανότητα και εμπειρία του πληρώματος.
- ❖ Για πλοία ηλικίας 15 ετών και άνω, την αξιολόγηση εκθέσεων διαρθρωτικών ερευνών.
- ❖ Κάθε άλλοι σχετικοί δείκτες της ποιότητας του πλοίου/στόλου.

Ειδικό Παράγοντες της Διαχειρίστριας Εταιρίας (Operator Specific Factors)

Η ποιότητα του προφίλ μιας διαχειρίστριας εταιρίας αξιολογείται με την χρήση μερικών βασικών δεικτών απόδοσης, συμπεριλαμβανομένου της ανθεκτικότητας και αποτελεσματικότητας του συστήματος διαχείρισης ασφαλείας της διαχειρίστριας εταιρίας και λειτουργικές επιδόσεις του σχετικού στόλου. Η καταχώρηση της αυτό-αξιολόγησης διαχείρισης δεξαμενόπλοιοι μπορεί να επαληθευτεί μέσω αναθεώρησης της αυτό-αξιολόγησης διαχείρισης δεξαμενοπλοίων (TMSA). Το συνολικό προφίλ ποιότητας της διαχειρίστριας εταιρίας, καθορίζει τους τύπους των επιχειρηματικών συναλλαγών που η διαχειρίστρια πληροί τις προϋποθέσεις για να τις φέρει εις πέρας (Χρόνο-ναυλώσεις, ναυλώσεις κατά ταξίδι κτλ.).

Αυτό-Αξιολόγηση Διαχείρισης Δεξαμενοπλοίων (TMSA)

Για να ληφθεί υπόψιν ένα πλοίο για συνεργασία με τις θυγατρικές της ExxonMobil, οι διαχειρίστριες εταιρίες είναι υποχρεωμένες να καταχωρήσουν μία έκθεση αυτό-αξιολόγησης διαχείρισης δεξαμενοπλοίων στην βάση δεδομένων του OCIMF-TMSA το μεσοδιάστημα της οποίας δεν θα πρέπει να ξεπερνάει του 12 μήνες ή νωρίτερα εάν υπάρχουν αλλαγές στο σύστημα διαχείρισης ασφαλείας που μεταβάλλει το επίπεδο επίτευξης της αυτό-αξιολόγησης διαχείρισης δεξαμενοπλοίων. Οι διαχειρίστριες εταιρίες πρέπει να επιτύχουν το 1^ο στάδιο συμμόρφωσης σε κάθε στοιχείο της αυτό-αξιολόγησης.

Ίσως χρειαστεί ανά διαστήματα να επισκεφτούν τα γραφεία της διαχειρίστριας εταιρίας με σκοπό την επιβεβαίωση της κατοχύρωσης της αυτό-αξιολόγησης. Αυτές οι επισκέψεις αναφέρονται ως συναντήσεις-TMSA και χρησιμοποιούνται βασικές διαδικασίες ελέγχου για την διαπίστωση της ακρίβειας των αυτό-αξιολογήσεων που κατοχυρώνονται. Με το πέρας αυτών των συναντήσεων, ίσως χρειαστεί οι διαχειρίστριες εταιρίες να επαναξιολογήσουν και όπου χρειάζεται να διορθώσουν και να ξανά-κατοχυρώσουν τις εκθέσεις των αυτό-αξιολογήσεων στην βάση δεδομένων του OCIMF.

Αλλαγές στις Πληροφορίες του Πλοίου/Διαχειρίστριας Εταιρίας (Changes in Operator/Vessel Details)

Κάθε αλλαγή στοιχείων της διασφάλισης ποιότητας θαλάσσης της ExxonMobil όπως αλλαγή της ιδιοκτησίας του πλοίου, του διαχειριστή/Μάνατζερ, σημαία ή νηολογίου θα πρέπει να αναφερθούν αμέσως μέσω μιας άμεσης τροφοδοσίας δεδομένων από το IHS. Επομένως, με σκοπό την διασφάλιση ότι οι συγκεκριμένες αλλαγές θα φτάσουν στην αίτηση διασφάλισης θαλάσσιας ποιότητας της ExxonMobil, είναι βασικό η διαχειρίστρια εταιρία να ενημερώσει το IHS μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Αυτό θα διασφαλίσει την ενημέρωση των καταγεγραμμένων.

Συγκεκριμένοι Παράγοντες του Πλοίου (Vessel Specific Factors)

Η πιο πρόσφατη έκθεση επιθεώρησης (OCIMF-SIRE/BIRE ή CDI) χρησιμοποιείται σαν κομμάτι μιας γενικής αποφασιστικότητας, σχετικά με την καταλληλότητα ενός πλοίου προορισμένο για δουλειά με την ExxonMobil. Οι εκθέσεις επιθεωρήσεων SIRE δεν θα πρέπει να είναι ξεπερνούν τους 6 μήνες από την έκδοσή τους και αναμένονται να συντάχθηκαν κατά

την διάρκεια φόρτο/εκφόρτωσης. Πλοία μεταφοράς αερίου, πίσσας/ασφάλτου και χημικών στοιχείων θα πρέπει να επιθεωρούνται στα λιμάνια φόρτωσης. Στην περίπτωση εσωτερικών φορτηγίδων, η έκθεση αυτών δεν θα πρέπει να ξεπερνάει τους 12 μήνες και προτείνεται να διεξάγονται κατά την διάρκεια διαχείρισης φορτίου. Μια επιθεώρηση πλοίων τρίτων (OCIMF-SIRE/BIRE) μπορεί να οργανωθεί εάν το αίτημα επιθεώρησης συναντάει τις προϋποθέσεις που αναλύονται μέσα στην σχετική θαλάσσια περιβαλλοντική ασφάλεια και κριτήρια διασφάλισης ποιότητας της ExxonMobil.

Όταν συμφωνείται να γίνει επιθεώρηση πλοίου, αυτή θα κανονιστεί μέσω και με την άδεια της διαχειρίστριας εταιρίας. Να σημειωθεί πως η ολοκλήρωση της επιθεώρησης από μεριάς του πλοίου δεν σημαίνει αυτομάτως και την έγκριση του πλοίου για συνεργασία με τις θυγατρικές εταιρίες της ExxonMobil. Όπου βρίσκονται παραβάσεις στην έκθεση, η διαχειρίστρια εταιρία αναμένεται να επικοινωνήσει με τον OCIMF/CDI ώστε να δώσει εξηγήσεις σχετικές με την παράβαση. Όπως και παραπάνω, η αναλυτική απάντηση/εξήγηση της διαχειρίστριας εταιρίας δεν σημαίνει αυτόματα και την έγκριση του πλοίου για συνεργασία με τις θυγατρικές εταιρίες της ExxonMobil.

Επιπλέον επιθεωρήσεις μπορεί να ζητηθούν με σκοπό να επιβεβαιωθεί η συνεργασία του πλοίου με τις προϋποθέσεις της θαλάσσιας περιβαλλοντικής ασφάλειας καθώς και με τα κριτήρια διασφάλισης ποιότητας, την κατάθεση TMSA και τις προϋποθέσεις ασφαλείας πλοίων. Οι παραπάνω ΔΕΝ είναι επιθεωρήσεις SIRE/CDI και θα διεξαχθούν χρησιμοποιώντας ένα πιο αφοσιωμένο πρωτόκολλο επιθεώρησης πλοίων. Αποτέλεσμα αυτού, οι εκθέσεις αυτές δεν θα αναρτώνται στον OCIMF και θα είναι αποκλειστικά μόνο για τις θυγατρικές της ExxonMobil.

Ανασκόπηση Διαρθρωτικής Έρευνας (Structural Survey Review)

Όλα τα πλοία διεθνούς μεταφοράς άνω των 15 ετών τα οποία προσφέρονται για συνεργασία με τις θυγατρικές της ExxonMobil, πρέπει να παρέχουν το πιο πρόσφατο έγγραφο ειδικής επιθεώρησης. Αυτό το έγγραφο μπορεί να αξιολογηθεί ως μέρος του ελέγχου της ασφάλειας πλοίων και διασφάλισης ποιότητας. (INTERTANKO 2021).

Πίνακας Πληρωμάτων (Crew Matrix)

Μέρος της διαδικασίας ελέγχου ασφαλείας και διασφάλισης ποιότητας ενός πλοίου αποτελεί και ο τελευταίος ενημερωμένος και καταχωρημένος στον OCIMF-SIRE πίνακας πληρωμάτων.

Οι ελάχιστες προϋποθέσεις όσο αφορά την εμπειρία του πληρώματος του πλοίου που προσφέρεται για συνεργασία στις θυγατρικές της ExxonMobil, αναφέρονται αναλυτικά στα τωρινά κριτήρια θαλάσσιας περιβαλλοντικής ασφάλειας και διασφάλισης ποιότητας. Να αναφερθεί, όπως ήδη αναφέρεται μέσα στα παραπάνω κριτήρια, πλοία τα οποία δεν καλύπτουν αυτές τις περιβαλλοντικές και προσδοκίες ασφαλείας οι οποίες αναφέρονται ως «έντονα προτιμητέες», μπορεί να μειονεκτούν σε σχέση με άλλα πλοία που καλύπτουν τα κριτήρια αυτά. Επίσης, αναμένεται η διαχειρίστρια εταιρία να ανανεώνει τον πίνακα πληρωμάτων στην ιστοσελίδα του OCIMF-SIRE ανά σύντομα διαστήματα (ανά δύο μήνες ιδανικά).

Εκθέσεις Απόδοσης Πλοίου (Vessel Performance Reports)

Κατά την διάρκεια κλήσης λιμένα από μια θυγατρική της ExxonMobil ή/και ενός συνεργάσιμου τερματικού σταθμού, το πλοίο μπορεί να αξιολογηθεί από έναν εκπρόσωπο του τερματικού σταθμού χρησιμοποιώντας την Έκθεση Απόδοσης Πλοίου. Ο σκοπός που γίνεται αυτό είναι για να μπορεί να γίνει σχολιασμός της γενικής απόδοσης του πλοίου κατά την διάρκεια παραμονής του στον τερματικό σταθμό με ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια, πρόληψη ρύπανσης, πρόσδεση, λειτουργίες σχετικές με διαχείριση φορτίου/εξοπλισμού και την απόδοση του πληρώματος. Αυτή η έκθεση θα περιλαμβάνει επίσης κάθε ατύχημα το οποίο σημειώθηκε κατά την διάρκεια της κλήσης του πλοίου.

Ασφάλεια Πλοίου (Vessel Security)

Πλοία που προτείνονται για συνεργασία με τις θυγατρικές της ExxonMobil και θα διασχίσουν επικίνδυνες περιοχές, θα αξιολογηθούν στην εκτίμηση των παρακάτω:

- ❖ Οι περιφερειακές διαδικασίες ασφάλειας και τα μέτρα σκλήρυνσης της διαχειρίστριας εταιρίας να ευθυγραμμίζονται με τις βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης και τις συστάσεις του κλάδου.
- ❖ Εάν χρειάζεται να γίνει επιθεώρηση ασφαλείας πάνω στο πλοίο.
- ❖ Το σχέδιο σκλήρυνσης του πλοίου και η κατάσταση ετοιμότητας.

Ατυχήματα του Πλοίου (Vessel Incidents)

Οι προϋποθέσεις αναφοράς ατυχημάτων για πλοία προς συνεργασία με τις θυγατρικές της ExxonMobil καταγράφονται στα συμφωνηθέντα του εφαρμοστέου ναυλοσυμφώνου ή/και στις οδηγίες πλεύσης, όπως και στα τωρινά κριτήρια θαλάσσιας περιβαλλοντικής ασφάλειας και διασφάλισης ποιότητας. Οι διαχειρίστριες εταιρίες είναι υποχρεωμένες να αναφέρουν τα όποια ατυχήματα, ανεξάρτητα εάν την ώρα και στιγμή του ατυχήματος το πλοίο ήταν στα καθήκοντα των θυγατρικών της ExxonMobil.

Η διαδικασία ασφάλειας πλοίων και διασφάλιση ποιότητας απαιτεί για κάθε ατύχημα την διαχειρίστρια εταιρία να διασφαλίζει ότι:

- ❖ Να διεξαχθεί μια στιβαρή έρευνα.
- ❖ Να εντοπιστούν οι κατάλληλες βασικές αιτίες.
- ❖ Όπου απαιτούνται επισκευές αυτές να έχουν ολοκληρωθεί ικανοποιητικά.
- ❖ Να εντοπίζονται αποτελεσματικά προληπτικά μέτρα για την αποφυγή επανάληψης παρόμοιων περιστατικών σε όλα τα πλοία του στόλου τους.

Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του TMSA, οι διαχειρίστριες εταιρίες υποχρεούνται να κρατούν αρχείο με τα ατυχήματα και τα παρ' ολίγον ατυχήματα. Αυτό πρέπει να υποστηρίζεται από ένα σύστημα καταγραφής ατυχημάτων και το οποίο να εντοπίζει απευθείας προληπτικές ενέργειες. Το σύστημα αυτό θα πρέπει να έχει εγκατεστημένη εφαρμογή αναγνώρισης των προβληματικών περιοχών μαζί με τις πιο συχνές τάσεις αυτών. Η ανθεκτικότητα αυτής της διαδικασίας μπορεί να έχει σχέση με την ποιοτική αξιολόγηση της διαχειρίστριας εταιρίας.

3.2 TOTAL S.A

Η Total Activités Maritimes (TAM) έχει οριστεί μέσα στην TOTAL S.A ως η εταιρία που είναι υπεύθυνη για την αξιολόγηση των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων που χρησιμοποιούνται από την TOTAL S.A. Η TOTAL S.A, ως μία από τις παγκόσμιες κυρίαρχες εταιρίες μεταφοράς αργού πετρελαίου και προϊόντων αυτών, έχει ενδιαφέροντα κατοχυρωμένα στην μείωση των ρίσκων σχετικών με τις θαλάσσιες μεταφορές. Η προώθηση της ασφάλειας και της πρόληψης ρύπανσης από τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φορτίου και από τους τερματικού σταθμούς, είναι βασική πολιτική της TAM και για τον λόγο αυτόν χρησιμοποιεί μια τεχνική αξιολόγηση κινδύνου.

Η TAM είναι αφοσιωμένη σε διαφορετικές πρωτοβουλίες με σκοπό την βελτίωση της λειτουργίας των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων τόσο στην απόδοση ασφάλειας όσο και στην περιβαλλοντική απόδοση. Μια μεγάλη πρωτοβουλία της είναι η επιδίωξη των καλύτερων πρακτικών της βιομηχανίας μέσω συνεχούς βελτίωσης. Ο πρωταρχικός στόχος της επιθεώρησης πλοίων καθώς και του τμήματος επιθεώρησης της TAM, είναι η διασφάλιση της έκθεσης της ομάδας σε κίνδυνο που περιλαμβάνει θαλάσσιες μεταφορές. Αυτός ο έλεγχος του κινδύνου είναι θεμελιωδώς συνδεδεμένος με την ποιότητα και την εξειδίκευση του προσωπικού στην στεριά και θάλασσα που περιπλέκονται στην λειτουργία των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων.

Αυτός ο πρωταρχικός στόχος επιτυγχάνεται μέσω:

1. Η επιθεώρηση των συγκεκριμένων πλοίων με προτεραιότητα στα πλοία που χρησιμοποιούνται συχνά.
2. Ο έλεγχος της τεχνικής διοίκησης της διαχειρίστριας εταιρίας με προτεραιότητα στις διαχειρίστριες πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων με τις οποίες η TAM έχει την μεγαλύτερη επαφή.
3. Ο έλεγχος των υπολοίπων διαθέσιμων πληροφοριών.

Κάθε πλοίο το οποίο προορίζεται για ναύλωση από την TOTAL, μεταφέροντας φορτίου για την TOTAL ή για την φόρτο/εκφόρτωση σε τερματικό σταθμό της TOTAL πρέπει να λάβει μια έγκριση μονού ταξιδιού από το τμήμα επιθεώρησης της TAM ύστερα από μια τεχνική αξιολόγηση κινδύνων. Τέτοιες αξιολογήσεις βασίζονται κυρίως στην αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ της διαχειρίστριας εταιρίας και των ναυλωτών που εδρεύουν στο Παρίσι, Σιγκαπούρη και Χιούστον, μοιράζοντας όλοι μια κοινή ηλεκτρονική διεύθυνση επιθεώρησης: vetting.tam@total.com ή εναλλακτικά στην vetting.tam@totsa.com. Όλες οι πληροφορίες

χρησιμοποιούνται κατηγορηματικά στο να αποκλειστούν τέτοιοι κίνδυνοι και το περιεχόμενο επεξεργάζεται με απόλυτη εχεμύθεια.

Η TAM απαιτεί από τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων την απόλυτη συνεργασία όσο αφορά τις διατάξεις των εφαρμοστέων διεθνών συμβάσεων, με τους κανόνες, οδηγίες και συστάσεις των Νηολογίων, Σημαιοών και Λιμεναρχείων, Διεθνών Οργανισμών όπως ο OCIMF καθώς και με τα κριτήρια της TOTAL GROUP.

Κριτήρια Επιθεώρησης (Vetting Criteria)

Τα ολοκληρωμένα κριτήρια που χρησιμοποιούνται στο τμήμα επιθεώρησης δεν δημοσιεύονται εκτός του τμήματος επιθεωρήσεων καθώς παραμένουν ένα συνεχώς δυναμικό έγγραφο που καθρεπτίζει το σύστημα διαχείρισης κινδύνων της TOTAL. Ωστόσο, αυτό που είναι ξεκάθαρο σε αυτό το σύστημα διαχείρισης κινδύνων, είναι ότι η ποιότητα και η εξειδίκευση των ναυτικών, για την εφαρμογή ενός αποτελεσματικού συστήματος διαχείρισης ασφαλείας, είναι ο πιο σημαντικός δείκτης διαχείρισης κινδύνου. Συνεπώς, εκτιμάται όταν διεξάγεται έλεγχος των πληρωμάτων, να επιβεβαιώνεται η ποιότητα της πρόσληψης, της επιλεκτικότητας, της εκπαίδευσης και της επαγγελματικής εξέλιξης των ναυτικών (ειδικότερα των παλαιότερων). Οι παλαιότεροι αξιωματικοί έχοντας οικειότητα στην εταιρία καθώς και εμπειρία στον βαθμό και γνώσεις πάνω στα πλοία, μπορούν να καταλάβουν και να εφαρμόσουν καλύτερα όλες τις πτυχές του συστήματος διαχείρισης ασφαλείας.

Οι δείκτες περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται στα:

- ❖ Εξατομικευμένα συστήματα ικανοτήτων ναυτικών που ορίζουν πρότυπα απόδοσης μέσα στην κάθε βαθμίδα και έχοντας λεπτομερείς σπονδυλωτές αξιολογήσεις, οδηγώντας έτσι σε συγκεκριμένες ανάγκες καθοδήγησης και κατάρτισης για την ενίσχυση της ελεγχόμενης εξέλιξης της σταδιοδρομίας.
- ❖ Πίνακας αξιωματικών όπως εμφανίζεται στο τωρινό ερωτηματολόγιο επιθεώρησης πλοίων SIRE.

Η αξιολόγηση του πίνακα αναγνωρίζει την ανάγκη για εσωτερικές προαγωγές ανώτερων αξιωματικών και επιτρέπει στους ιδιοκτήτες να προσλαμβάνουν περιστασιακά από εξωτερικές πηγές. Αυτό που είναι θεμελιώδες είναι να διασφαλιστεί ότι είναι διαθέσιμα επαρκή επίπεδα συγκεντρωτικών υπηρεσιών για καθοδήγηση και υποστήριξη.

Κατά συνέπεια, θεωρείται ως αρνητική παρατήρηση εάν ο Πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχος ή ο αρχιμηχανικός και ο 1^{ος} μηχανικός έχουν:

- ❖ Εντάχθηκαν ταυτόχρονα.
- ❖ Συνολικό χρονικό διάστημα στην εταιρία <2 χρόνια.
- ❖ Συνολικός χρόνος στον βαθμό <3 χρόνια.
- ❖ Συνολική εμπειρία δεξαμενοπλοίων <6 χρόνια.
- ❖ Δεξαμενόπλοια σε χρόνο-ναύλωση θα απαιτήσουν ενισχυμένους συγκεντρωτικούς χρόνους.
- ❖ Το χρονικό διάστημα στην εταιρία θα αξιολογηθεί σαν ημερολογιακό έτος, αλλά όλα τα άλλα επί του σκάφους έτη υπηρεσίας να είναι με την πλησιέστερη υποδιαστολή.

Σε αντίθεση, για τους νέους αξιωματικούς:

Εάν το πλοίο είναι επανδρωμένο από δύο νέους αξιωματικούς, η συνολική εμπειρία ως φύλακες αξιωματικοί δεν θα πρέπει να είναι κάτω από τους 12 μήνες και εάν ένα από τους δύο φύλακες αξιωματικούς είναι κάτω από 6 μήνες ως φύλακας αξιωματικός τότε, ο η εμπειρία του άλλου πρέπει να είναι η ελάχιστη των 12 μηνών.

Εάν το πλοίο είναι επανδρωμένο από τρεις νέους αξιωματικούς, η συνολική εμπειρία ως φύλακες αξιωματικοί δεν θα πρέπει να είναι κάτω από τους 18 μήνες. Εάν δύο από αυτούς έχουν κάτω από 6 μήνες εμπειρία ως φύλακες τότε το πλοίο μπορεί να απορριφθεί. Εάν ένας από τους τρεις αξιωματικούς έχει κάτω από 6 μήνες εμπειρία ως φύλακας, τότε οι υπόλοιποι δύο πρέπει να έχουν ελάχιστη εμπειρία 12 μηνών ως φύλακες.

Διαδικασία Επιθεώρησης (Vetting Process)

Το τμήμα επιθεώρησης της TAM θα χρησιμοποιήσει τις διαθέσιμες πηγες πληροφοριών για την αξιολόγηση μονού ταξιδιού πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων συμπεριλαμβανοντας αλλά χωρίς να περιορίζονται στις:

- ❖ Επιθεωρήσεις που διεκπεραιώθηκαν από επιθεωρητές της TAM.
- ❖ Εκθέσεις επιθεωρήσεων που αντλήθηκαν από στην βάση δεδομένων SIRE.
- ❖ Πληροφορίες από διάφορα Λιμεναρχεία.
- ❖ Εκθέσεις ατυχημάτων.

- ❖ Εκθέσεις λιμένων και τερματικών σταθμών από προηγούμενες ενασχολήσεις της TOTAL.
- ❖ Δημοσιευμένες πληροφορίες από τα μέσα ενημέρωσης της βιομηχανίας.
- ❖ Επιπλέον πληροφορίες/ερωτηματολόγια της TAM.

Επιθεωρητές (Inspectors)

Η TAM έχει μια αφοσιωμένη ομάδα επιθεωρητών οι οποίοι έχουν βάση σε όλο το κόσμο συμπεριλαμβανομένου Ευρώπης/Βόρεια Αφρική/ΗΠΑ/Κίνα/Κορέα/Σιγκαπούρη/Ινδία/Ρωσία. Όλοι οι επιθεωρητές διαχειρίζονται από τα γραφεία στο Παρίσι και υπάρχει δυνατότητα απευθείας επικοινωνίας με αυτούς.

Επιθεωρήσεις (Inspections)

Η TAM συμμετέχει στο πρόγραμμα OCIMF SIRE και όλες οι επιθεωρήσεις γίνονται σύμφωνα με βάση το ερωτηματολόγιο επιθεώρησης πλοίων από επιθεωρητές πλήρως διαπιστευμένοι από τον OCIMF. Οι επιθεωρήσεις μπορούν να διευθετηθούν με την επιφύλαξη διαθεσιμότητας επιθεωρητών και επαρκή ειδοποίηση. Οι επιθεωρήσεις διεξάγονται μόνο κατά την διάρκεια εκφόρτωσης σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του OCIMF για προϊόντα, αργό πετρέλαιο καθώς και δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών. Για δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου και υγροποιημένου αερίου πετρελαίου, οι αιτήσεις επιθεωρήσεων μπορούν να ληφθούν υπόψιν και κατά την διάρκεια φόρτωσης. Πριν την διεξαγωγή οποιασδήποτε επιθεώρησης ενός δεξαμενοπλοίου η TAM αποκτάει γραπτή άδεια από την διαχειρίστρια εταιρία για τον σκοπό αυτό. Αίτημα επιθεώρησης θα απορριφθεί σε περίπτωση που στις προηγούμενες 30 ημέρες είχε διεξαχθεί επιθεώρηση SIRE ή εάν το πλοίο δεν ταιριάζει στις προδιαγραφές ηλικίας της TAM.

Αιτήματα Επιθεώρησης (Inspection Requests)

Τα αιτήματα επιθεωρήσεων πρέπει να στέλνονται απευθείας στα γραφεία της TAM στο Παρίσι μέσω της διεύθυνσης ηλεκτρονικού ταχυδρομείου: request.tam@total.com . Δεν δίνονται γραπτά συμπεράσματα από τα γραφεία στο Παρίσι χωρίς να έχει γίνει φυσική επιθεώρηση από επιθεωρητή της TAM. Όλες οι εκθέσεις επιθεωρήσεων εισάγονται στο

πρόγραμμα SIRE με την επιφύλαξη της έγκρισης της διαχειρίστριας εταιρίας για την επιθεώρηση.

Εκθέσεις SIRE και CDI (SIRE and CDI Reports)

Ως ενεργό μέλος του OCIMF, η TAM αξιοποιεί και προωθεί πλήρως τα οφέλη του SIRE. Όλα τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων πρέπει να διαθέτουν μια έγκυρη έκθεση SIRE.

Έννοια Εγκυρότητας (Valid Meaning)

Εάν ένα πλοίο είναι κάτω των 15 ετών, το πλοίο θα χρειαστεί μια επιχειρησιακή έκθεση SIRE (ανεξάρτητα της Υποβάλλουσας Εταιρίας) μικρότερη των 12 μηνών, για την κάλυψη του αιτήματος.

Εάν ένα πλοίο είναι μεγαλύτερο των 15 ετών, το πλοίο θα χρειαστεί μια επιχειρησιακή έκθεση SIRE (ανεξάρτητα της Υποβάλλουσας Εταιρίας) που να είναι μικρότερη των 6 μηνών, για την κάλυψη του αιτήματος.

Έννοια Λειτουργικότητας (Operational Meaning)

Για δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου, αργό πετρέλαιο και χημικών μόνο εκθέσεις SIRE που διεξάχθηκαν κατά την διάρκεια εκφόρτωσης μπορούν να ληφθούν υπόψιν.

Για δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου και πετρελαίου, μόνο εκθέσεις SIRE που διεξάχθηκαν κατά την διάρκεια φόρτο/εκφόρτωσης μπορούν να ληφθούν υπόψιν.

Σημείωση: εκθέσεις CDI δεν λαμβάνονται υπόψιν σε διαδικασίες αξιολόγησης μονών ταξιδιών.

Αυτό-αξιολογήσεις Διαχείρισης Δεξαμενοπλοίων (TMSA)

Η TAM υποστηρίζει πλήρως τις αυτό-αξιολογήσεις διαχείρισης δεξαμενοπλοίων ως εργαλείο προώθησης καλύτερων διαδικασιών της βιομηχανίας καθώς και συνεχιζόμενης βελτίωσης. Η TAM απαιτεί από όλες τις διαχειρίστριες εταιρίες να διαθέτουν μια αυτό-αξιολόγηση διαχείρισης δεξαμενοπλοίου μικρότερη του ενός έτους στην ιστοσελίδα του OCIMF. Θεωρείται ως συμπληρωματικό των αναθεωρήσεων γραφείου προκειμένου να αξιολογηθεί καλύτερα το επίπεδο τεχνικής υποστήριξης που παρέχεται από τις διαχειρίστριες εταιρίες σε όλη τη διαχείριση του στόλου και είναι χρήσιμο για τον προσδιορισμό της πιθανής συμμετοχής ναύλωσης χρόνου.

Ηλικιακοί Περιορισμοί (Age Limitations/Cap)

Η TAM είναι πολύ αυστηρή όσο αφορά την επιλογή δεξαμενοπλοίων, συμπεριλαμβανομένου της ηλικίας, με σκοπό να ωφεληθεί από καινοτόμες και εξελιγμένες προδιαγραφές οι οποίες θα προμηθεύσουν μια ενισχυμένη διαχείριση κινδύνων. Τα πραγματικά δεδομένα όσον αφορά την ναύλωση κατά ταξίδι και χρόνο-ναύλωση επιβεβαιώνουν την αποτελεσματική εφαρμογή αυτής της επιλεκτικότητας σε σύγκριση με τα στοιχεία του κλάδου.

Ωστόσο, καταργώντας αυτήν την επιθετική επιλεκτικότητα, οι πραγματικές μέγιστες ηλικίες των δεξαμενόπλοιων μη χρήσης, συμπεριλαμβανομένων των χημικών και υγροποιημένου αερίου πετρελαίου, είναι όπως αυτές παρακάτω:

- ❖ Μη-χρήση όλων των δεξαμενοπλοίων μεταφοράς αργού πετρελαίου/προϊόντων πετρελαίου/χημικών που είναι 20 χρονών ή μεγαλύτερα.
- ❖ Μη-χρήση όλων των δεξαμενοπλοίων μεταφοράς υγροποιημένου αερίου πετρελαίου που είναι 25 χρονών ή μεγαλύτερα.
- ❖ Μη-χρήση όλων των δεξαμενοπλοίων μεταφοράς υγροποιημένου αερίου πετρελαίου που είναι 20 ετών και πάνω ή εάν το DWT είναι >5Kt.

Παρθενικό Ταξίδι Νεότευκτου ή Δεξαμενισμένου Πλοίου (Maiden Voyage from New Built or Dry-Dock)

Η αξιολόγηση κινδύνων της TAM έχει δείξει το αυξημένο ρίσκο όταν χρησιμοποιούνται δεξαμενόπλοια που κάνουν το παρθενικό τους ταξίδι, λόγω της ανεντιμότητας για λειτουργίες στην θάλασσα. Για τον λόγο αυτό, δεν γίνεται η χρήση τέτοιων δεξαμενοπλοίων. Εξαιρέσεις, στις περιπτώσεις χρόνο-ναύλωσης ή ελέγχου διαχειριστριών εταιριών από την TAM, μπορούν να ληφθούν υπόψιν εάν το σύστημα διαχείρισης ασφαλείας περιλαμβάνει μια διαδικασία για τον συστημικό έλεγχο με υποστηρικτικές λίστες ελέγχου, της πρόωσης, του πηδαλίου, των συστημάτων ανίχνευσης και πυρόσβεσης, των συστημάτων ανίχνευσης αερίων, τις λειτουργίες φορτίου/έρματος και συστημάτων παρακολούθησης καθώς και την επαρκή ξεκούραση του πληρώματος πριν την παράδοση. Όλες οι περαιτέρω πληροφορίες μπορούν να διευκρινιστούν μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στην εξής διεύθυνση: vetting.tam@total.com.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΣΗΜΑΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (FLAG STATE INSPECTIONS)

4.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Η σημαία στην οποία το πλοίο είναι εγγεγραμμένο έχει μεγάλη σημασία καθώς καθορίζει την νομοθεσία, τους κανονισμούς και την δικαιοδοσία υπό την οποία λειτουργεί το πλοίο. Επιπλέον, το κράτος σημαίας καθιερώνει κανόνες και νέες νομοθεσίες σχετικά με περιβαλλοντικά και ζητήματα ασφαλείας όπως και για τα σχετικά ζητούμενα έγγραφα τα οποία πρέπει να παρουσιάζονται στις αρχές. Ένας πολύ γνωστός όρος σχετικός με το κράτος σημαίας είναι η «σημαία ευκαιρίας», η οποία είναι μια κατηγορία κρατών σημαίας τις οποίες πολλές διαχειρίστριες εταιρίες χρησιμοποιούν και ενσωματώνουν τις λειτουργίες των πλοίων τους στην νομοθεσία αυτών. Η εγγραφή των πλοίων σε αυτές τις σημαίες δεν καθορίζεται από την εθνικότητα των πλοιοκτητών ή την έδρα της ναυτιλιακής εταιρίας. Ο κύριος στόχος της εγγραφής των πλοίων σε «σημαίες ευκαιρίας» είναι η αποφυγή φόρων, η αποφυγή των εθνικών νομοθεσιών οι οποίες είναι ίσως ακατάλληλες για την λειτουργία των πλοίων καθώς και η επιλογή που δίνεται από αυτές τις σημαίες για την απασχόληση προσωπικού από ξένα κράτη. Επιπροσθέτως, πρέπει να σημειωθεί ότι τα έξοδα της συντήρησης και της εγγραφής είναι πιο χαμηλά σε αυτήν την κατηγορία σε σχέση με άλλες. Η πλοιοκτήτρια εταιρία έχει την δυνατότητα να αλλάξει σημαία κράτους, σύμφωνα με μια προκαθορισμένη διαδικασία στην

οποία αναλύονται τα βήματα που πρέπει να γίνουν για την αλλαγή αυτή. Για αρχή η πλοιοκτήτρια εταιρία πρέπει να παράσχει τα ζητούμενα έγγραφα τα οποία έχουν να κάνουν με τον εξοπλισμό, τα μηχανήματα και τα χαρακτηριστικά του προσωπικού. Ένα πλοίο μπορεί να εγγραφεί σε νέο κράτος σημαίας, μόνο μετά την διαγραφή του από το προηγούμενο κράτος σημαίας. Μόλις η διαδικασία της αλλαγής σημαίας ολοκληρωθεί, πιστοποιητικά του νέου κράτους σημαίας θα εκδοθούν. Στο μεταξύ, προσωρινά πιστοποιητικά εκδίδονται για τα πλοία κατά την περίοδο αλλαγής σημαίας του πλοίου.

4.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Οι επιθεωρήσεις που διεκπεραιώνονται από τα κράτη σημαίας γίνονται για να επιβεβαιώσουν και να διασφαλίσουν ότι τα κριτήρια και οι προδιαγραφές που καθορίζονται από τις αρχές, πληρούνται και ικανοποιούνται. Οι επιθεωρήσεις των κρατών σημαίας γίνονται από εγκεκριμένους επιθεωρητές της κάθε σημαίας οι οποίοι εξετάζουν τα σχετικά έγγραφα καθώς και τον εξοπλισμό του πλοίου, τα μέτρα ασφαλείας, την δομή και συμβατότητα με όλους τους κανόνες ασφαλείας, τους κανονισμούς και συνθήκες του Διεθνή Οργανισμού Εργασίας. Σύμφωνα με τις διαδικασίες επιθεώρησης των κρατών σημαίας, διεξάγονται έλεγχοι και θεσπίσεις νόμιμων πιστοποιητικών MLC, ISM/ISPS. Μερικές σημαντικές ευθύνες των επιθεωρήσεων αυτών είναι:

- ❖ Το κράτος πρέπει να κανονίσει τους κατάλληλους επιθεωρητές για να εφαρμόσουν τα καθήκοντα που έχουν ανατεθεί από τις αρχές.
- ❖ Παρακολούθηση, επιθεώρηση και άλλα μέτρα ελέγχου.
- ❖ Ανταπόκριση στα παράπονα των ναυτικών.
- ❖ Ανταπόκριση στα αιτήματα για παροχή πληροφοριών από αρχές των Λιμεναρχείων.
- ❖ Να γίνουν διορθωτικές ενέργειες, σε περίπτωση που το πλοίο του στόλου δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις προϋποθέσεις των κανονισμών.



Τα κράτη σημαίας πρέπει να καθιερώσουν κατάλληλα συστήματα, σχετικά με τις επιθεωρήσεις και την κατάσταση των θαλάσσιων εργαζομένων, που θα μπορέσουν να διασφαλίσουν ότι υπάρχει ένας επαρκής αριθμός εκπαιδευμένων και αναγνωρισμένων επιθεωρητών, την ανάπτυξη νέων κανόνων, νομοθεσιών, οδηγιών καθώς και την ανάθεση νέων εργασιών και καθηκόντων.

4.3 ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΣΗΜΑΙΑΣ

Βλέποντας τα στοιχεία της Lloyds List από τα πιο πρόσφατα δεδομένα του 2021, συνοψίζουμε ότι η σημαία του Παναμά παραμένει στην κορυφή ανάμεσα στις δέκα πιο ισχυρές σημαίες παγκοσμίως. Η ταξινόμηση των κρατών σημαίας γίναν σύμφωνα με το καθαρό και νεκρό τονάζ του κάθε κράτους για το έτος 2021. Η σημαία του Παναμά σημείωσε αύξηση 1,6% για το έτος 2021 με ολική χωρητικότητα στους 238.460.567 ολικούς τόνους. Την μεγαλύτερη απώλεια την είχε η Ελληνική σημαία καθώς είδε 4% μείωση στα εγγεγραμμένα πλοία της από 38 εκατομμύρια ολικούς τόνους έχει πλέον 36,5 εκατομμύρια ολικούς τόνους και παραμένει έτσι στην 9^η θέση. Στον παρακάτω πίνακα βλέπουμε τον καταμερισμό των 10 κορυφαίων κρατών σημαίας:

Top 10 flag states 2021

Gross tonnage

	Flag	Country	Gross tonnage	Deadweight tonnage	Number of vessels
1.		PAN Panama	238,460,567	357,791,171	8,289
2.		LBR Liberia	207,521,295	332,237,690	4,508
3.		MHL Marshall Islands	178,992,758	289,402,238	4,163
4.		HKG Hong Kong	131,273,010	208,165,545	2,485
5.		SGP Singapore	93,585,698	137,787,295	3,613
6.		MLT Malta	83,274,897	114,684,179	2,080
7.		CHN China	64,507,652	96,389,270	4,254
8.		BHS Bahamas	63,520,072	75,608,401	1,348
9.		GRC Greece	36,524,416	62,265,359	831
10.		JPN Japan	28,803,858	37,847,702	1,656

Source: Lloyd's List Intelligence, November 2021
NOTE: Vessels above 500 GT

Σχήμα 7: Τα 10 Κορυφαία Κράτη Σημαίας – Ολικής Χωρητικότητας 2021 (Lloyds List Intelligence, 2022)

Στον πίνακα βλέπουμε αμέσως μετά τη σημαία του Παναμά, την σημαία της Λιβερίας και την σημαία των νήσων Μάρσαλ. Στο τέλος βλέπουμε την Ελληνική σημαία στην 9^η θέση και στην 10^η την σημαία της Ιαπωνίας.

Λευκές Γκρι και Μαύρες Σημαίες

Κάθε χρόνο ανανεώνονται οι Λευκές, Γκρι και Μαύρες Σημαίες του Μνημονίου Κατανόησης του Παρισίου στις οποίες παρουσιάζονται το ολοκληρωμένο φάσμα από ποιοτικές σημαίες (Λευκές) έως σημαίες κακής απόδοσης (Μαύρες) που θεωρούνται υψηλού ή πολύ υψηλού κινδύνου. Η ανανέωση βασίζεται στον συνολικό αριθμό των επιθεωρήσεων και κρατήσεων από τα Λιμεναρχεία των κρατών σε μια κυλιόμενη περίοδο 3 ετών για σημαίες με τουλάχιστον 30 επιθεωρήσεις κατά την περίοδο αυτήν. Οι Λευκές Σημαίες αντιπροσωπεύουν πλοία τα οποία εφαρμόζουν και υιοθετούν πολύ αυστηρά τους κανονισμούς καθώς και αριθμό πλοίων χαμηλό

ως προς κρατήσεις από τα Λιμεναρχεία. Οι Γκρι Σημαίες αντιπροσωπεύουν πλοία μέσης απόδοσης. Η εμφάνιση μιας Σημαίας στη Γκριζα λίστα μπορεί να λειτουργήσει ως κίνητρο για βελτίωση για επιστροφή στη λευκή λίστα. Οι Μαύρες Σημαίες σηματοδοτούν πλοία με υψηλό κίνδυνο και είναι προς αποφυγή. Η απόδοση των διαχειριστριών εταιριών μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στην ταξινόμηση των πλοίων. Ένα πλοίο το οποίο θέλει να ανέβει στην ταξινόμηση πρέπει να επιλέξει μια σημαία της Λευκής Λίστας.

Οι παρακάτω Πίνακες δείχνουν τις λίστες των τριών κατηγοριών Σημαίας

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2019-2021	DETENTIONS 2019-2021	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
WHITE LIST						
1	Denmark	1,143	6	95	65	-1.98
2	Netherlands	2,597	33	204	160	-1.77
3	Norway	1,539	18	125	91	-1.76
4	Bahamas	1,656	24	133	98	-1.66
5	Japan	148	0	16	5	-1.60
6	Greece	644	8	56	34	-1.59
7	Bermuda (UK)	146	0	16	5	-1.59
8	Turkey	621	8	54	33	-1.57
9	Singapore	1,707	30	137	102	-1.55
10	Italy	850	13	72	47	-1.53
11	Belgium	202	1	21	8	-1.53
12	Cayman Islands (UK)	353	4	33	16	-1.47
13	Cyprus	1,995	42	159	120	-1.43
14	Hong Kong (China)	1,617	34	131	96	-1.41
15	Marshall Islands	4,312	104	330	274	-1.39
16	Liberia	4,103	105	315	260	-1.34
17	Malta	3,882	100	298	245	-1.33
18	Antigua and Barbuda	1,861	45	149	112	-1.31
19	United Kingdom	730	15	63	39	-1.28
20	Sweden	287	4	28	12	-1.26
21	Finland	365	6	34	17	-1.25
22	Portugal	1,254	32	103	72	-1.20
23	Russian Federation	1,072	28	89	61	-1.14
24	Lithuania	95	0	11	2	-1.12
25	Iste of Man (UK)	424	9	39	21	-1.09
26	Barbados	449	10	41	22	-1.06
27	United States	169	2	18	6	-1.02
28	Faroe Islands	240	4	24	10	-1.02
29	Gibraltar (UK)	518	13	46	26	-0.99
30	France	247	5	24	10	-0.88
31	Luxembourg	209	4	21	8	-0.84
32	Germany	565	17	50	29	-0.82
33	Croatia	75	0	9	1	-0.79
34	Ireland	141	2	15	4	-0.78
35	China	159	4	17	5	-0.38
36	Panama	5,487	306	416	352	-0.30
37	Latvia	106	2	12	3	-0.27
38	Saudi Arabia	54	0	7	0	-0.22
39	Spain	146	4	16	5	-0.20
40	Estonia	79	1	10	1	-0.20

Σχήμα 8: Λευκή Λίστα (Paris MoU, n.d)

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2019-2021	DETENTIONS 2019-2021	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
GREY LIST						
41	Morocco	48	0	7	0	0.01
42	Thailand	33	0	5	0	0.10
43	Curacao	40	1	6	0	0.21
44	Korea, Republic of	75	3	9	1	0.23
45	Azerbaijan	56	2	8	0	0.24
46	India	36	1	6	0	0.25
47	Iran, Islamic Republic of	68	3	9	1	0.28
48	Palau	162	9	17	5	0.30
49	Saint Vincent and the Grenadines	331	20	31	15	0.31
50	Philippines	131	8	14	4	0.39
51	Lebanon	53	3	7	0	0.40
52	Saint Kitts and Nevis	112	7	13	3	0.42
53	Poland	50	3	7	0	0.43
54	Mongolia	33	3	5	0	0.62
55	Cook Islands	201	17	21	8	0.73
56	Vanuatu	253	22	25	11	0.80
57	Sierra Leone	250	22	25	10	0.82
58	Ukraine	74	8	9	1	0.84
59	Belize	241	22	24	10	0.87
60	Switzerland	44	6	6	0	0.94
61	Tanzania, United Republic of	189	19	20	7	0.96

Σχήμα 9: Γκρι Λίστα (Paris MoU, n.d)

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2019-2021	DETENTIONS 2019-2021	BLACK TO GREY LIMIT	RISK	EXCESS FACTOR
BLACK LIST						
62	Egypt	46	7	7	Medium	1.23
63	Algeria	69	10	9		1.44
64	Comoros	315	39	30		1.84
65	Albania	60	11	8	Medium to high	2.30
66	Moldova, Republic of	328	48	31		2.53
67	Togo	361	53	34	High Risk	2.59
68	Cameroon	69	15	9		3.38

Σχήμα 10: Μαύρη Λίστα (Paris MoU, n.d)

4.4 ΚΡΑΤΗ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΥΤΩΝ

Ετήσιες Επιθεωρήσεις (Annual Inspections)

Ετήσιες επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται από τα νηολόγια των πλοίων και έχουν μεγάλη σημασία για την λειτουργία των πλοίων ώστε να μπορούν να συναντούν τις προϋποθέσεις και να συμμορφώνονται με τους Διεθνείς κανονισμούς. Πολλά πιστοποιητικά απαιτούν ετήσια καταχώριση, μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας επιθεώρησης και αφού ο επιθεωρητής διασφαλίσει ότι ικανοποιείται το επιθυμητό επίπεδο ασφάλειας, το σκάφος είναι εξοπλισμένο με τα κατάλληλα μηχανήματα και εργαλεία τα πιστοποιητικά επικυρώνονται για ετήσια επιθεώρηση. Υπάρχουν αρκετές κατηγορίες ετήσιων επιθεωρήσεων που μπορούν να αναφερθούν: επιθεώρηση Διεθνούς πιστοποιητικού πρόληψης ρύπανσης από πετρέλαιο, επιθεώρηση Ράδιου ασφαλείας, επιθεώρηση εξοπλισμού ασφαλείας κτλ. Πολλοί επαγγελματίες του κλάδου θεωρούν την επιθεώρηση δεξαμενισμού του πλοίου, ως ετήσια επιθεώρηση, σε πιο εξειδικευμένο βαθμό, κατά την διάρκεια της οποίας επιθεωρείται ο εξοπλισμός και άλλες λειτουργικές παράμετροι του υπό επιθεώρηση πλοίου, οι οποίες εξετάζονται και πιστοποιούνται. Κατά την διάρκεια ετήσιας επιθεώρησης τα ακόλουθα σημεία πρέπει να επιθεωρηθούν και να πιστοποιηθούν έτσι ώστε να καθοριστεί εάν το πλοίο είναι σε κατάλληλη κατάσταση:

- ❖ Δομή επιφάνειας καταστρώματος.
- ❖ Εξοπλισμός καταστρώματος και εξαρτήματα καταστρώματος.
- ❖ Καλύμματα καταπακτής, πρόσβαση στις καταπακτές.
- ❖ Σωληνώσεις και υποστήριξη.
- ❖ Αμπάρια φορτίου και δεξαμενές φορτίου.
- ❖ Κενά και φράγματα.
- ❖ Άλλοι προσβάσιμοι χώροι.

Οι ετήσιες επιθεωρήσεις μπορούν να κρατήσουν μερικές ώρες αλλά και μέρες για να ολοκληρωθούν. Σε περίπτωση που δεν ολοκληρωθούν μέσα στο συμφωνημένο χρονικό διάστημα τότε η κλάση του πλοίου αναστέλλεται. Υπάρχει ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα για το πότε θα πρέπει να έχει διεξαχθεί η επιθεώρηση. Σύμφωνα με της τωρινές οδηγίες, η επιθεώρηση θα πρέπει να ολοκληρωθεί σε ένα χρονικό διάστημα το οποίο κυμαίνεται μεταξύ τους 3 μήνες πριν την ημερομηνία επετείου με 3 μήνες μετά την ημερομηνία

επετείου. Μετά την ολοκλήρωση της ετήσιας επιθεώρησης, το πλοίο είναι έτοιμο να υποβληθεί σε περιοδικές επιθεωρήσεις.

Κράτη σημαίας τα οποία διεξάγουν ετήσιες επιθεωρήσεις:

- ❖ Μπαχάμες.
- ❖ Κύπρος.
- ❖ Λιβερία.
- ❖ Μάλτα.
- ❖ Νησιά Μάρσαλ.
- ❖ Σιγκαπούρη.
- ❖ Παλάου.
- ❖ Παναμάς.

Παρακάτω θα δοθούν παραδείγματα με τις απαιτήσεις ορισμένων των παραπάνω Κρατών:

Μπαχάμες

Ετήσιες επιθεωρήσεις πρέπει να διεξάγονται μετά από μια περίοδο των 6 μηνών από την εγγραφή του πλοίου, η μετά από 3 μήνες πριν ή μετά την ημερομηνία επέτειού της προηγούμενης ετήσιας επιθεώρησης. Σκοπός είναι να διασφαλιστεί η ασφάλεια, λειτουργία και τα πρότυπα συντήρησης, η παρακολούθηση των ελέγχων καθώς και των καταστατικών εργασιών έρευνας. Σε περίπτωση που τους τελευταίους 3 μήνες διεξαχθούν ετήσιες επιθεωρήσεις από τον ίδιο επιθεωρητή, τότε ένας νέος επιθεωρητής θα πρέπει να αναλάβει την διεξαγωγή της επόμενης επιθεώρησης. Επιπροσθέτως, εάν η ετήσια επιθεώρηση δεν διεξαχθεί στο χρονικό διάστημα που έχει προκαθοριστεί, τότε υπάρχει έλλειψη.

Λιβερία

Όλα τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στην Σημαία της Λιβερίας πρέπει να διεξάγουν ετήσιες επιθεωρήσεις, εκτός τα πλοία τα οποία έχουν μεταφορική ικανότητα κάτω των 500 τόνων και οι μη επανδρωμένες φορτηγίδες.

Παλάου

Όλα τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στην Σημαία του Παλάου, πρέπει να λαμβάνουν μέρος σε ετήσιες επιθεωρήσεις έτσι ώστε να επιβεβαιώνεται ότι τα πλοία λειτουργούν σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τους κανονισμούς της σημαίας. Όλες οι ετήσιες επιθεωρήσεις θα πρέπει να διεξάγονται σε ένα χρονικό διάστημα από 3 μήνες πριν ή μετά την ημερομηνία επετείου, όπως αναφέρθηκε παραπάνω στην ερμηνεία των Ετήσιων Επιθεωρήσεων. Ειδικότερα, για πλοία που έχουν εγγραφεί πρόσφατα στην Σημαία, η ετήσια επιθεώρηση πρέπει να διεξαχθεί μέχρι 3 μήνες από την ημερομηνία της εγγραφής του πλοίου.

Περιστασιακές επιθεωρήσεις (Occasional Inspections)

Περιστασιακές επιθεωρήσεις διεξάγονται όταν πραγματοποιήθηκε μια απροσδόκητη αποτυχία, πρόβλημα ή γεγονός που δημιούργησε ανισοροπίες στις λειτουργίες του πλοίου. Παραδείγματα απροσδόκητων γεγονότων μπορεί να είναι: βλάβη που πραγματοποιήθηκε στα μηχανήματα, βλάβη στον εξοπλισμό ή στην γάστρα λόγω ακραίων καιρικών φαινομένων, διακοπή στις λειτουργίες φόρτο/εκφόρτωσης. Περιστασιακές επιθεωρήσεις θα πρέπει επίσης να διεξάγονται σε ειδικές περιπτώσεις. Παραδείγματα αυτών των περιπτώσεων είναι τιμωρίες από τις λιμενικές αρχές, αύξηση του αριθμού πληρώματος στο πλοίο ή όταν η διαχειρίστρια εταιρία δεν μπορεί να συναντήσει τις προϋποθέσεις και τους κανονισμούς τους κράτους σημαίας. Επιπλέον, μια περιστασιακή επιθεώρηση μπορεί να διεξαχθεί όταν νέες προϋποθέσεις εισάγονται στους υπάρχοντες κανονισμούς, όταν γίνονται σημαντικές αλλαγές στον εξοπλισμό, μηχανήματα, ή στο σχέδιο της γάστρας, χωρίς την προηγούμενη έγκριση των σχετικών αρχών του νηολογίου και όταν υπάρχει αλλαγή στην ιδιοκτησία, στο όνομα της εταιρίας ή στην σημαία του πλοίου. Τα κράτη σημαίας πρέπει να επιθεωρούν περιοδικά τα εγγεγραμμένα πλοία, με σκοπό να διασφαλίζουν ότι τα απαιτούμενα πιστοποιητικά είναι στην θέση τους και είναι ανανεωμένα σύμφωνα με την τωρινή κατάσταση του πλοίου. Περιοδικές επιθεωρήσεις διεξάγονται επιπλέον, πριν το πλοίο γίνει αποδεκτό στο νηολόγιο. Μερικά από τα κράτη σημαίας που διεξάγουν περιοδικές επιθεωρήσεις είναι:

- ❖ Κύπρος.
- ❖ Νησιά Καϋμάν.
- ❖ Μπαχάμες.
- ❖ Παναμάς.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Ο κλάδος της θαλάσσιας μεταφοράς υγροποιημένων φορτίων έχει δει τρομερή διαφορά στην απόδοση του, χάρη στην ίδρυση του OCIMF το 1970 και ιδιαίτερα με την ίδρυση του προγράμματος επιθεώρησης πλοίων SIRE το 1993 και την συνεχώς αναβάθμιση αυτού, φτάνοντας σήμερα να μιλάμε για το νέο πρόγραμμα SIRE 2.0. Με την διεξαγωγή περισσότερων από 180.000 επιθεωρήσεων από τον OCIMF, οι διαχειρίστριες εταιρίες είναι υποχρεωμένες εάν θέλουν να συνεχίσουν να υπάρχουν στον κλάδο, να εφαρμόζουν τους κανονισμούς του οργανισμού και να προσπαθούν να αυτό-βελτιώνονται όσο το δυνατόν γίνεται. Τα αποτελέσματα είναι αισθητά καθώς τα ατυχήματα τόσο στην θάλασσα όσο και πάνω στο πλοίο και στους τερματικούς σταθμούς έχουν μειωθεί δραστικά. Ο OCIMF είναι σε μεγάλο βαθμό υπεύθυνος για αυτήν την επιτυχία αυτή, καθώς με την υποχρέωση των μελών του (που μεταξύ αυτών είναι πετρελαϊκοί κολοσσοί) να θέλουν να έχουν πραγματοποιηθεί επιθεωρήσεις από επιθεωρητές του οργανισμού στα ενδιαφερόμενα πλοία, η ποιότητα των πλοίων, των πληρωμάτων αλλά και των διαχειριστριών εταιριών αυτών δεν αφήνει περιθώριο ύπαρξης σε διαχειρίστριες εταιρίες κακής ποιότητας και υψηλού κινδυνού. Το νέο πρόγραμμα επιθεωρήσεων SIRE 2.0 φέρνει νέες καινοτομίες ώστε η διαδικασία να παραμένει ενημερωμένη με τα σημερινά δεδομένα. Επιπλέον, έρχεται για να καλύψει τα υπάρχοντα κενά και να προσπαθήσει να μειώσει ακόμα πιο πολύ τις οποίες παραβάσεις καθώς και να οδηγήσει την κάθε διαχειρίστρια εταιρία να εφαρμόζει καλύτερες μεθόδους βελτίωσης και αποφυγής ατυχημάτων.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα μαθήματα που λάβαμε από τα ατυχήματα του παρελθόντος καθώς και οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουμε καθημερινά, έχουν αποδείξει πόσο σημαντική είναι η ύπαρξη του προγράμματος επιθεώρησης πλοίων SIRE και των περιεχομένων αυτού καθώς και οι επιθεωρήσεις από τα κράτη σημαίας και τους νηογνώμονες. Η ύπαρξη των ανωτέρω είναι θεμελιώδους σημασίας για τον κλάδο των δεξαμενοπλοίων, των θαλασσιών μεταφορών και όχι μόνο. Τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν οι επιθεωρήσεις και ειδικότερα το πρόγραμμα SIRE δεν περιορίζονται μόνο στις διαχειρίστριες εταιρίες αυτών των πλοίων αλλά και στα μέλη του OCIMF και σε εμάς τους ίδιους. Η αυστηρή αυτή διαδικασία όπως είδαμε λεπτομερώς, μας διασφαλίζει ότι τηρούνται τα πρότυπα ασφαλείας των Διεθνών Συνθηκών, ότι τα επικίνδυνα φορτία μεταφέρονται με ασφάλεια από το ένα σημείο στο άλλο με κάθε δυνατή προσπάθεια αποφυγής ατυχημάτων κάθε είδους αλλά και αποφυγή τις περιβαλλοντικής ρύπανσης. Όλοι οι συμβαλλόμενοι έχουν κοινό συμφέρον αλλά και στόχο και αυτό είναι που κάνει και τον οργανισμό OCIMF τόσο ιδιαίτερο και δυνατό. Η αυστηρή διαδικασία των επιθεωρήσεων δεν αφοσιώνεται μόνο στο πλοίο και στο πλήρωμα αυτού, αλλά και στις ίδιες τις διαχειρίστριες εταιρίες. Ο επιθεωρητής τόσο πριν όσο και κατά την διάρκεια της επιθεώρησης ελέγχει και την ανταπόκριση της διαχειρίστριας εταιρίας στα καθημερινά προβλήματα που μπορούν να συμβούν στο πλοίο αλλά και στην καταγραφή και αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών. Οι ανανεώσεις του προγράμματος SIRE γίνονται με σκοπό τα πλοία και οι υπηρεσίες που προσφέρονται να είναι όσο το δυνατόν καλύτερης ποιότητας και να μένει ενημερωμένη με τα σημερινά γεγονότα η διαδικασία αυτή. Το νέο πρόγραμμα του SIRE, SIRE 2.0 φέρνει στο προσκήνιο 4 νέα πεδία με σκοπό την καλύτερη προετοιμασία και του επιθεωρητή και της διαχειρίστριας εταιρίας για την καλύτερη διεξαγωγή της διαδικασίας επιθεώρησης καθώς και την για την επίτευξη των καλύτερων δυνατών αποτελεσμάτων. Η απαιτητική εκπαίδευση και τα κατάλληλα εργαλεία (όπως για παράδειγμα τα τάμπλετ, βάση δεδομένων OCIMF/SIRE), που λαμβάνουν οι επιθεωρητές, τους επιτρέπουν να μπορούν και φέρνουν εις πέρας τις επιθεωρήσεις με απόλυτη ακρίβεια, ταχύτητα και διαφάνεια. Όσο υπάρχει αυξημένη ζήτηση για χημικά και προϊόντα πετρελαίου, τόσο θα πρέπει να υπάρχουν πλοία και διαχειρίστριες εταιρίες για αυτά, για να τα μεταφέρουν. Μαζί με τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι οι κανονισμοί και οι διαδικασίες επιθεώρησης πρέπει να παραμένουν ενημερωμένες με τις σημερινές προκλήσεις που αντιμετωπίζουμε έτσι ώστε να έχουμε το επιθυμητό αποτέλεσμα και να παραμένουν όλοι από την πλευρά τους ικανοποιημένοι.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ❖ INTERTANKO A Guide to the Vetting Process, 14th Edition. 14th edn (2021) edn. INTERTANKO.
- ❖ *About OCIMF (2021) Home*. OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/> (Accessed: December 1, 2022).
- ❖ *Offshore Vessel Inspection Database (2021) About OVID*. OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/document-library/74-programmes-ovid/file> (Accessed: December 1, 2022).
- ❖ *BARGE INSPECTION REPORT PROGRAMME (2021) About BIRE*. OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/programmes/bire> (Accessed: December 1, 2022).
- ❖ *Top 10 flag states 2021 (2021) Lloyd's List*. Available at: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1138531/Top-10-flag-states-2021> (Accessed: December 1, 2022).
- ❖ *White, grey and black list (2022) White, Grey and Black List / Paris MoU*. Available at: <https://www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list> (Accessed: December 1, 2022).
- ❖ *SIRE (2021) About SIRE*. OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/programmes/sire> (Accessed: December 1, 2022).
- ❖ *OCIMF Programmes Requirements for Submitting Companies (2021) SIRE 2.0*. OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/document-library/566-ocimf-programmes-requirements-for-submitting-companies-v2/file> (Accessed: December 1, 2022).
- ❖ *Vessel Inspection Questionnaires for Oil Tankers, Combination Carriers, Shuttle Tankers, Chemical Tankers and Gas Tankers, Seventh Edition (VIQ 7) (2019) VIQ7 to SIRE 2.0*. OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/document-library/287-sire-vessel-inspection-questionnaire-viq-ver-7007-questionnaire> (Accessed: December 1, 2022).
- ❖ *(2020) VIQ7 Remote SIRE Final Questionnaire*. OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at:

- <https://www.ocimf.org/document-library/286-viq7-remote-sire-final-questionnaire>
(Accessed: December 1, 2022).
- ❖ *Ship Inspection Report Programme (SIRE) (2021) Programmes-SIRE*. OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/document-library/71-programmes-sire/file> (Accessed: December 1, 2022).
 - ❖ *(2021) Management Self-Assessment*. OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/programmes/msa> (Accessed: December 1, 2022).
 - ❖ *Strengthening SIRE - Inspectors (2021) SIRE 2.0 Inspectors*. OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/document-library/265-sire-20-inspectors> (Accessed: December 1, 2022).
 - ❖ *Strengthening SIRE - Reporting (2021) SIRE 2.0 Reporting*. OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/document-library/266-sire-20-reporting> (Accessed: December 1, 2022).
 - ❖ *Strengthening SIRE - Inspections (2021) SIRE 2.0 Inspections*. OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/doclink/sire-inspections-factsheet-nov-21/eyJ0eXAiOiJKV1QiLCJhbGciOiJIUzI1NiJ9.eyJzdWIiOiJzaXJLWluc3BIY3Rpb25zLWZlZyY3RzaGVldC1ub3YtMjEiLCJpYXQiOiJlbnV4OTAxOTJlbnV4cCI6MTY0MDI3Njk2MX0.rR7hPiWWpyF8OcGRZs7utBt5GxPJz5zAyN0GrSWMp-g> (Accessed: December 1, 2022).
 - ❖ *Strengthening SIRE Tablet-Based Inspections (2021) SIRE Tablet Based Inspections*. OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/doclink/sire-tablet-based-inspections/eyJ0eXAiOiJKV1QiLCJhbGciOiJIUzI1NiJ9.eyJzdWIiOiJzaXJLXRhYmxldC1iYXNlZC1pbmNwZWNoaW9ucyIsImhhdCI6MTY2NTQwNzk1MiwiZXhwIjoxNjY1NDk0MzUyYyQ.0bSCCOexK1cmHKZai016i-EW1txgzrdBMhnPfdLaIxs> (Accessed: December 1, 2022).
 - ❖ *(2021) SIRE 2.0 Inspection Opening Meeting Checklist Version 1.0*. OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/programmes/sire-2-0> (Accessed: December 1, 2022).

- ❖ (2021) SIRE 2.0 Inspection Closing Meeting Checklist Version 1.0. OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/document-library/667-sire-2-0-inspection-closing-meeting-checklist-version-1-0> (Accessed: December 1, 2022).
- ❖ (2021) SIRE 2.0 Negative Observation Module Explanation Version 1.0. OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/document-library/666-sire-2-0-negative-observation-module-explanation-version-1-0> (Accessed: December 1, 2022).
- ❖ (2021) SIRE 2.0 Instructions for Uploading Photographs to the Photograph Repository Version 1.0. OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/document-library/665-sire-2-0-instructions-for-uploading-photographs-to-the-photograph-repository-version-1-0> (Accessed: December 1, 2022).
- ❖ (2021) SIRE 2.0 Instructions for Completing the Pre Inspection Questionnaire Version 1.0. OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/document-library/664-sire-2-0-instructions-for-completing-the-pre-inspection-questionnaire-version-1-0> (Accessed: December 1, 2022).
- ❖ (2021) SIRE 2.0 Instructions for Uploading Certificates to the Certificate Repository Version 1.0. OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/document-library/663-sire-2-0-instructions-for-uploading-certificates-to-the-certificate-repository-version-1-0> (Accessed: December 1, 2022).
- ❖ (2022) SIRE 2.0 Question Library Part 1 Chapters 1 to 7 Version 1.0 (January 2022). OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/programmes/sire-2-0> (Accessed: December 1, 2022).
- ❖ (2022) SIRE 2.0 Programme Introduction and Guidance Version 1.0 (January 2022). OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/document-library/628-sire-2-0-programme-introduction-and-guidance-version-1-0-january-2022/file> (Accessed: December 1, 2022).
- ❖ (2022) SIRE 2.0 Question Library Part 2 Chapters 8 to 12 Version 1.0 (January 2022). OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM. Available at: <https://www.ocimf.org/programmes/sire-2-0> (Accessed: December 1, 2022).