



# ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

## ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ SIRE ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ VIQ



**ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ:** ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ, ΑΝΔΡΕΑΣ

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:** *Capt. ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΗΣ, ΓΕΩΡΓΙΟΣ*

ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ

2020



# ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

## ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ:** Πρόγραμμα SIRE και επιθεωρήσεις πλοίων σύμφωνα με VIQ

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:** Capt. ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΗΣ, ΓΕΩΡΓΙΟΣ

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ:** ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΑΝΔΡΕΑ

**Α.Γ.Μ.:** 3678

**ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:** 17/05/2019

**ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:** 13/07/2020

Α/Α	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΕΙΔΚΟΤΗΤΑ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ	ΥΠΟΓΡΑΦΗ
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

**Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ:** Capt. ΤΣΟΥΛΗΣ, ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Βεβαιώνεται η ολοκλήρωση της ανωτέρω πτυχιακής εργασίας

**Πίνακας Περιεχομένων**

1. Εισαγωγή	6
2. Abstract	7
3. Διεθνές θαλάσσιο φόρουμ πετρελαϊκών εταιρειών (OCIMF)	8
4. Πρόγραμμα αναφοράς επιθεωρήσεως πλοίου (SIRE)	10
4.1 Περιγραφή προγράμματος	10
4.2 Αρχές λειτουργίας προγράμματος	11
4.3 Τα οφέλη του προγράμματος	11
5. Πρόγραμμα διαχείρισης αυτοαξιολογήσεως δεξαμενοπλοίων (TANKER MANAGEMENT SELF ASSESSMENT PROGRAMME – TMSA)	12
5.1 Περιγραφή προγράμματος	12
5.2 Λειτουργία και συσχετισμός με το SIRE	12
5.3 Διαδικασία προγράμματος αυτοαξιολογήσεως	13
6. Ερωτηματολόγια επιθεωρήσεως πλοίων - Vessel Inspection Questionnaires (VIQs)	15
6.1 Περιγραφή ερωτηματολόγια επιθεωρήσεως πλοίων	15
6.2 Αναδιοργανωμένο ερωτηματολόγιο επιθεωρήσεως πλοίων (ROVIQ)	15
6.3 Χρήση των ερωτηματολογίων επιθεωρήσεως πλοίων SIRE VIQ	16
6.4 Απαιτήσεις σχετικές με την διεξαγωγή επιθεωρήσεων	18
6.4.1 Γενικές απαιτήσεις	18
6.4.2 Πρόσθετες απαιτήσεις – υποχρεώσεις επιθεωρητή	20
6.4.3 Άλλες απαιτήσεις επιθεωρητή	22
7. Διεξαγωγή επιθεωρήσεως σύμφωνα με VIQ	24
7.1 Διαχωρισμός ερωτηματολογίου	24
7.2 Έλεγχος πληροφοριών ανά κεφάλαιο επιθεώρησης	27
8. Αναφορά επιθεωρήσεως - DISTRIBUTED REPORT	44
9. Συμμετοχή & σκοπός στο πρόγραμμα των επιθεωρητών	45
9.1 Κατάρτιση & διαπίστευση επιθεωρητών OCIMF	45
9.2 Απαιτούμενα προσόντα υποψήφιων επιθεωρητών	46
9.2.1 Επιθεωρητές κατηγορίας «1»	46
9.2.1.1 Πιστοποίηση	46
9.2.1.2 Διαπίστευση επιθεωρητών	46
9.2.1.3 Εμπειρία εργασίας: επιθεωρητές κατηγορίας «1»	46
9.2.1.4 Επίπεδο γνώσεων	47
9.2.1.5 Δυνατότητες	48
9.2.2 Επιθεωρητές κατηγορίας «3»	48

<b>9.2.2.1</b>	Πιστοποίηση	48
<b>9.2.2.2</b>	Διαπίστευση επιθεωρητών	49
<b>9.2.2.3</b>	Εμπειρία εργασίας: επιθεωρητές κατηγορίας «3»	49
<b>9.2.2.4</b>	Επίπεδο γνώσεων	49
<b>9.2.2.5</b>	Δυνατότητες	49
<b>9.3</b>	Εκπαίδευση και επιθεώρηση επί του πλοίου	50
<b>9.3.1</b>	Ενδοϋπηρεσιακή εκπαίδευση	50
<b>9.3.2</b>	Ελεγχόμενη επιθεώρηση - Κοινοποίηση στον OCIMF	51
<b>9.3.3</b>	Ελεγχόμενη επιθεώρηση	51
<b>9.3.3.1</b>	Ευθύνες της υποβαλλόμενης εταιρείας	51
<b>9.3.3.2</b>	Ευθύνες του διαπιστευμένου επιθεωρητή επιθεωρητών OCIMF	52
<b>9.3.4</b>	Ελεγχόμενη επιθεώρηση - Επιτυχημένοι αιτούντες	52
<b>9.4</b>	Διαπιστευμένοι επιθεωρητές έλεγχου OCIMF	53
<b>9.4.1</b>	Προσόντα	53
<b>9.4.2</b>	Εξέταση	53
<b>9.4.3</b>	Διατήρηση της ιδιότητας του διαπιστευμένου επιθεωρητή	54
<b>9.4.4</b>	Ανάκληση του ιδιότητας διαπιστευμένου επιθεωρητή	54
<b>10.</b>	Επιθεώρηση CHEMICAL DISTRIBUTION INSTITUTE (CDI)	55
<b>10.1</b>	Περιγραφή Οργανισμού	55
<b>10.2</b>	Επιθεώρηση υγραεριοφόρων και χημικών δεξαμενοπλοίων	56
<b>10.3</b>	Τομείς επιθεωρήσεως δεξαμενοπλοίων συμφώνως του CDI	57
<b>10.3.1</b>	Διαμόρφωση ερωτηματολογίου	57
<b>11.</b>	Επιθεώρηση RIGHTSHIP	61
<b>11.1</b>	Περιγραφή προγράμματος	61
<b>11.2</b>	Τομείς επιθεωρήσεως φορτηγού πλοίου	62
<b>12.</b>	Συμπεράσματα - Εκτιμήσεις	64
<b>13.</b>	Βιβλιογραφία	65

**ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ ΑΓΓΛΙΚΩΝ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ**

<b>IMO</b>	→	<i>International Maritime Organization</i>
<b>ISM</b>	→	<i>International Safety Management Code</i>
<b>SIRE</b>	→	<i>Ship Inspection Report Program</i>
<b>VIQ</b>	→	<i>Vessel Inspection Questionnaire</i>
<b>BIQ</b>	→	<i>Barge Inspection Questionnaire</i>
<b>TMSA</b>	→	<i>Tanker Management Self Assessment Program</i>
<b>OCIMF</b>	→	<i>Oil Companies International Marine Forum</i>
<b>CDI</b>	→	<i>Chemical Distribution Institute</i>
<b>SMS</b>	→	<i>Safety Management System</i>
<b>ISGOTT</b>	→	<i>International Safety Guide for Oil Tankers &amp; Terminals</i>
<b>SIGTTO</b>	→	<i>Society of International Gas Tanker and Terminal Operators</i>
<b>ISPS</b>	→	<i>International Ship &amp; Port Facility Security Code</i>
<b>IBC</b>	→	<i>International Bulk Chemical Code</i>
<b>IGC</b>	→	<i>International Gas Carrying Code</i>
<b>MLC</b>	→	<i>Marine Labor Convention</i>
<b>MARPOL</b>	→	<i>Maritime Pollution Convention</i>
<b>STCW</b>	→	<i>Standards of Training, Certification &amp; Watchkeeping of Seafarers Convent.</i>
<b>SOPEP</b>	→	<i>Shipboard Oil Pollution Emergency Plan</i>
<b>SMPEP</b>	→	<i>Shipboard Marine Pollution Emergency Plan</i>
<b>MSC</b>	→	<i>Maritime Safety Committee</i>
<b>ILO</b>	→	<i>International Labor Convention</i>
<b>ECDIS</b>	→	<i>Electronic Chart Display System</i>
<b>T&amp;Ps</b>	→	<i>Temporary &amp; Preliminary Notices to Mariners</i>
<b>UKC</b>	→	<i>Under Keel Clearance</i>
<b>ODME</b>	→	<i>Oil Discharge Monitoring Equipment</i>
<b>SSAS</b>	→	<i>Ship Security Alert System</i>
<b>SSO</b>	→	<i>Ship Security Officer</i>
<b>CRP</b>	→	<i>Cyber Response Plan</i>
<b>HVPQ</b>	→	<i>Harmonized Vessel Particulars Questionnaire</i>
<b>OPA 90</b>	→	<i>Oil Pollution Act '90</i>

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το παρόν πόνημα αποτελεί ενδελεχή μελέτη για την εκπόνηση της πτυχιακής εργασίας προς την Σχολή Πλοιάρχων της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας του έτους 2019 - 2020 , με την ανάλυση του θέματος «Πρόγραμμα SIRE και επιθεωρήσεις πλοίων σύμφωνα με VIQ». Η παρούσα μελέτη κρίθηκε σκόπιμο να αναλυθεί σε έντεκα (13) κεφάλαια, με τα εννέα (10) από αυτά να αποτελούν τον πυρήνα της εργασίας.

Επιγραμματικά, η ανάλυση ανά κεφάλαιο διεξήχθη ως ακολούθως. Στα κεφάλαια 1 & 2 δίδεται η εισαγωγή στο αντικείμενο της εργασίας. Το κεφάλαια 3 & 4 αναφέρονται, στον οργανισμό OCIMF, που εγκαθίδρυσε το σύστημα SIRE και στην επί μέρους ανάλυση του συστήματος αυτού αντίστοιχα. Στα επόμενα κεφάλαια, 5 & 6 περιγράφεται η λειτουργία των συστημάτων επιθεωρήσεων TMSA, που αφορά την αξιολόγηση και επιθεώρηση των ναυτιλιακών εταιρειών που απασχολούνται με την μεταφορά πετρελαιοειδών και το VIQ, που αποτελεί την κυρίως επιθεώρηση των πετρελαιοφόρων, χημικών, υγραεριοφόρων και δεξαμενοπλοίων μεταφοράς φυσικού αερίου. Το 7<sup>ο</sup> κεφάλαιο εμπεριέχει την κυρίως ανάλυση του ερωτηματολογίου επιθεωρήσεως δεξαμενοπλοίων VIQ, όπως εκτελείται κατά την διάρκεια της επιθεωρήσεως, και το 8<sup>ο</sup> κεφάλαιο είναι η περιγραφή της αναφοράς της ανωτέρω επιθεωρήσεως. Στο 9<sup>ο</sup> κεφάλαιο, δίνεται μια εκτεταμένη αναφορά στην διαδικασία επιλογής των επιθεωρητών του προγράμματος SIRE, και στις απαιτήσεις που έχει ο OCIMF ως προς την τελική επιλογή και διαπίστευσή τους. Λόγω της φύσεως της εργασίας, κρίθηκε αναγκαίο, να γίνει αναφορά και σε παραπλήσια προγράμματα επιθεωρήσεως πλοίων, που εμπίπτουν σε ειδικές διατάξεις λόγω της ιδιότητάς τους. Συνεπώς , στο 10<sup>ο</sup> κεφάλαιο γίνεται η αναφορά στο σύστημα επιθεωρήσεως ενός έτερου οργανισμού, αυτού του CDI, αναφερόμενο στα χημικά και υγραεριοφόρα δεξαμενόπλοια, καθώς και μια συνοπτική ανάλυση των υποκεφαλαίων από το HVPQ, του αντιστοίχου ερωτηματολογίου επιθεωρήσεως. Σταχυολογώντας λοιπόν, το 11<sup>ο</sup> κεφάλαιο περιγράφεται το σύστημα επιθεωρήσεως των φορτηγών πλοίων χύδην ξηρού φορτίου του οργανισμού RIGHTSHIP, όπως επίσης και οι τομείς επιθεωρήσεως των φορτηγών πλοίων στο ομώνυμο ερωτηματολόγιο επιθεωρήσεως. Το 12<sup>ο</sup> κεφάλαιο εμπεριέχει τις προσωπικές εκτιμήσεις του συγγραφέως αναφορικά με το ζήτημα των επιθεωρήσεων και το μέλλον αυτών στην ναυτιλία και την ναυτιλιακή αγορά. Τελικώς στο 13<sup>ο</sup> κεφάλαιο δίνεται η αναφορά στην βιβλιογραφία που χρησιμοποιήθηκε για την εκπόνηση της πτυχιακής εργασίας.

Στην παρούσα χρονική στιγμή κρίνεται αναγκαίο να αναφερθεί πως λόγω του αντικειμένου του θέματος, θα παρατηρήσετε πως η βιβλιογραφία ήταν εξ' αρχής αρκετά περιορισμένη.

## **2. ABSTRACT**

This thesis is a thorough study for the preparation of the dissertation to the Masters School of the Academy of Merchant Marine of Macedonia of the year 2019 - 2020, with the analysis of the topic "SIRE program and ship inspections according to VIQ". The present study was considered appropriate to break down into thirteen (13) chapters, with ten (10) of them forming the core of the work.

Briefly, the breakdown by chapter was carried out as follows. In Chapters 1 & 2 the introduction to the subject of the work is given. Chapters 3 & 4 refer to the OCIMF organization which established the SIRE system and to the individual analysis of that system respectively. In the following chapters, 5 & 6 describes the operation of TMSA inspection systems, which concerns the evaluation and inspection of shipping companies engaged in the transportation of petroleum products and VIQ, which is the main inspection of oil tankers, chemical, liquefied gas and gas tankers. Chapter 7 contains the main analysis of the VIQ tanker inspection questionnaire as performed during the inspection, and Chapter 8 is the description of the report of the above inspection. In Chapter 9, an extended reference is given to the process of selecting the inspectors of the SIRE programme, and to the requirements OCIMF has as to their final selection and accreditation. In view of the nature of the work, it was considered necessary to refer also to similar ship inspection programs, which fall under special provisions because of their status. In the 10th chapter, therefore, reference is made to the inspection system of another organization, the CDI, referring to chemical and LPG tankers, as well as a summary analysis of the HVPQ sub-chapters of the corresponding inspection questionnaire. In conclusion, Chapter 11 describes the system of inspection of dry bulk cargo vessels by the RIGHTSHIP organization, as well as the areas of inspection of cargo ships in the inspection questionnaire of the same name. The 12th chapter contains the author's personal considerations regarding the issue of inspections and their future in shipping and the shipping market. Finally in the 13th chapter the reference is given to the literature used for the preparation of the thesis.

At the present moment it is necessary to mention that, owing to the subject matter, you will observe that the annotated bibliography was, at the outset, quite limited.

### **3. ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΦΟΡΟΥΜ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ (OCIMF)**

Το Διεθνές Θαλάσσιο Φόρουμ Πετρελαϊκών Εταιρειών (OCIMF) είναι μια εθελοντική ένωση πετρελαϊκών εταιρειών που ενδιαφέρονται για την μεταφορά και την επεξεργασία του αργού πετρελαίου, των πετρελαϊκών προϊόντων, των πετροχημικών και του φυσικού αερίου. Η OCIMF επικεντρώνεται αποκλειστικά στην πρόληψη των βλαβών για τους ανθρώπους και το περιβάλλον, προωθώντας τις βέλτιστες πρακτικές στον σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία δεξαμενόπλοιων, φορηγίδων και υπεράκτιων πλοίων και τις διεπαφές τους με τερματικούς σταθμούς.

Ο OCIMF ιδρύθηκε τον Απρίλιο του 1970 ανταποκρινόμενος στην αυξανόμενη ανησυχία του κοινού για τη θαλάσσια ρύπανση, ιδίως από το πετρέλαιο, μετά το συμβάν στο «Canyon Torrey» το 1967. Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, άρχισαν να εμφανίζονται διάφορες πρωτοβουλίες κατά της ρύπανσης σε εθνικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο, αλλά με ελάχιστο συντονισμό. Μέσω του OCIMF, η πετρελαϊκή βιομηχανία μπόρεσε να διαδραματίσει ισχυρότερο, συντονιστικό ρόλο ως απάντηση σε αυτές τις πρωτοβουλίες, καθιστώντας την επαγγελματική εμπειρογνωμοσύνη της ευρέως διαθέσιμη μέσω της συνεργασίας με τις κυβερνήσεις και τα διακυβερνητικά όργανα. Στον OCIMF χορηγήθηκε συμβουλευτικό καθεστώς στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό το 1971 και εξακολουθεί να παρουσιάζει τις απόψεις της βιομηχανίας πετρελαίου στις συνεδριάσεις του IMO. Έκτοτε, ο ρόλος της διευρύνθηκε για να ληφθούν υπόψη οι μεταβαλλόμενες θαλάσσιες δραστηριότητες της συμμετοχής της. Το πεδίο αρμοδιοτήτων της καλύπτει τώρα την ασφάλεια, την υγεία, την ασφάλεια και το περιβάλλον που αφορά τα δεξαμενόπλοια, τις φορηγίδες, τα υπεράκτια σκάφη και τις διεπαφές τερματικών σταθμών.

Η σημερινή συμμετοχή στον OCIMF περιλαμβάνει πάνω από 100 επιχειρήσεις παγκοσμίως. Σήμερα, ο OCIMF αναγνωρίζεται ευρέως ως η φωνή της πετρελαϊκής βιομηχανίας, η οποία παρέχει εμπειρογνωμοσύνη στην ασφαλή και περιβαλλοντικά υπεύθυνη μεταφορά και διακίνηση υδρογονανθράκων σε πλοία και τερματικούς σταθμούς και καθορίζει πρότυπα για συνεχή βελτίωση. Η ένταξη είναι εκτεταμένη και περιλαμβάνει όλα τα σημαντικά πετρέλαια στον κόσμο, μαζί με την πλειονότητα των Εθνικών Εταιρειών Πετρελαίου. Ο OCIMF, όχι μόνο συνέβαλε σε μια σημαντική ποσότητα ρυθμίσεων στο πλαίσιο του ΔΝΟ με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας των δεξαμενόπλοιων και την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά εισήγαγε και σημαντικές νέες κατευθυντήριες γραμμές για πειστικά τρέχοντα ζητήματα, όπως η πειρατεία και η αρκτική ναυτιλία.

Με τη διαδικασία θέσπισης νέου διεθνώς αποδεκτού κανονισμού να επιβραδύνεται αναγκαστικά καθώς διασχίζει πολλές μεμονωμένες χώρες και δικαιοδοσίες, ο OCIMF βρίσκεται στη μοναδική θέση να αξιοποιήσει την εμπειρογνωμοσύνη της συμμετοχής του για να προωθήσει την αναγκαία καθοδήγηση σε σημαντικά βιομηχανικά ζητήματα. Αυτό παρέχει τα μέσα για τη



βελτίωση των πρακτικών όσον αφορά την ένταξη και την ευρύτερη βιομηχανία, και χρησιμεύει ως πολύτιμη αναφορά για την ανάπτυξη της νομοθεσίας. Εκτός από την εκτεταμένη βιβλιοθήκη εκδόσεων, ο OCIMF διαθέτει πλούσιο χαρτοφυλάκιο εργαλείων, όπως το πρόγραμμα Έκθεση Επιθεώρησης Πλοίων (Ship Inspection Report) και το Εργαλείο Διαχείρισης και Αυτοαξιολόγησης Δεξαμενοπλοίων (Tanker Management and Self Assessment Tool, TMSA), τα οποία έχουν αποκτήσει παγκόσμια αναγνώριση και αποδοχή. Συνεχίζει να αναπτύσσει νέα εργαλεία, με το OVID να έχει τα τελευταία που θα τεθούν σε εφαρμογή τον Ιανουάριο του 2010, και ένα νέο εργαλείο επιθεώρησης τερματικών που βρίσκεται σε εξέλιξη.

## **4. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΠΛΟΙΟΥ (SIRE)**

### **4.1. Περιγραφή προγράμματος**

Το πρόγραμμα αναφοράς επιθεωρήσεως πλοίου (Ship Inspection Report Programme - SIRE), είναι ένα μοναδικό εργαλείο αξιολόγησης δεξαμενοπλοίων και φορτηγίδων, το οποίο χρησιμοποιείται ευρέως από τους ναυλωτές, τους διαχειριστές τερματικών πετρελαϊκών σταθμών και τις αρχές κράτους-σημαίας, στοχευμένο στην εξασφάλιση της τηρήσεως των απαιτούμενων μέτρων ασφαλείας στα πλοία.

Για πρώτη φορά χρησιμοποιήθηκε το 1993, προκειμένου να παράσχει μια τυποποιημένη μορφή επιθεωρήσεως με καταγραφή των αναφορών και παρατηρήσεων, ικανών να διαμοιραστούν και να κοινοποιηθούν στους ενδιαφερόμενους αποδέκτες. Το γεγονός αυτό έδωσε την ευκαιρία στο πρόγραμμα αυτό να διαδοθεί σε όλο τον τομέα της ναυτιλιακής βιομηχανίας δεξαμενοπλοίων και να γίνει βασικότατο μέσο επιθεωρήσεως πλοίων.

Για τους σκοπούς της επιθεώρησης, τα σκάφη που καλύπτονται από το SIRE ομαδοποιούνται σε τρεις κατηγορίες:

#### **Κατηγορίες 1 και 2, ανάλογα με τη χωρητικότητα**

- Πετρελαιοφόρα.
- Δεξαμενόπλοια χημικών προϊόντων.
- Πλοία μεταφοράς υγραερίου.
- Πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου.
- Συνδυασμένα δεξαμενόπλοια.

#### **Κατηγορία 3**

- Υπεράκτιες φορτηγίδες.
- Χερσαίες φορτηγίδες.
- Ενσωματωμένες φορτηγίδες.

Στον πυρήνα του παρόντος προγράμματος βρίσκεται μια μεγάλη βάση δεδομένων με τεχνικές και διαχειριστικές πληροφορίες της πλειοψηφίας των δεξαμενοπλοίων τόσο αυτών που μεταφέρουν πετρελαιοειδή όσο και των χημικών και υγραεριοφόρων πλοίων. Οι πληροφορίες αυτές στηρίζουν τις ενημερωμένες αποφάσεις ελέγχου των πλοίων πριν από τη ναύλωση και εστιάζουν την προσοχή στη σημασία της βελτίωσης της ποιότητας και της ασφάλειας των πλοίων. Η αυξανόμενη χρήση των πληροφοριών SIRE ανταποκρίθηκε στενά στις αυξανόμενες προσπάθειες της πετρελαϊκής βιομηχανίας για να διαπιστωθεί αν τα σκάφη που χρησιμοποιούν έχουν καλή διαχείριση και συντήρηση.

Η κεντρική βάση δεδομένων SIRE έχει περισσότερες από 22.000 αναφορές πλοίων και περισσότερες από 8.000 αναφορές φορτηγίδων. Διατίθεται 24 ώρες την ημέρα, 7 ημέρες την

εβδομάδα μέσω ενός απλού δικτυακού τόπου. Η πρόσβαση σε όλες τις αναφορές γίνεται ηλεκτρονικά μαζί με βασικά έγγραφα, π.χ. VIQ, BIQ και πίνακες πληρώματος.

#### **4.2. Αργές λειτουργίας προγράμματος**

Οι εταιρείες-μέλη του OCIMF αναθέτουν επιθεωρήσεις πλοίων και ορίζουν έναν διαπιστευμένο επιθεωρητή SIR για τη διενέργεια επιθεώρησης. Ο επιθεωρητής προσπελάζει τα στοιχεία του σκάφους από τη βάση δεδομένων SIR και τα κατάλληλα ερωτηματολόγια επιθεώρησης πλοίων ή φορτηγίδων (VIQ/BIQ). Στη συνέχεια, ο επιθεωρητής διενεργεί επιθεώρηση επί του σκάφους των δραστηριοτήτων που κυμαίνονται από τις διαδικασίες διακίνησης φορτίου έως τα μέτρα πρόληψης της ρύπανσης του σκάφους. Η έκθεση επιθεώρησης, συμβάλλει στην εκτίμηση κινδύνου της εταιρείας-μέλους πριν από τη ναύλωση. Η έκθεση αυτή αποστέλλεται επίσης στη βάση δεδομένων SIR, όπου, με ονομαστικό τέλος, μπορεί να προσπελαστεί από εγγεγραμμένες εταιρείες που ναυλώνουν δεξαμενόπλοια ή εκμεταλλεύονται τερματικούς σταθμούς. Οι εκθέσεις SIR παρέχονται δωρεάν σε κυβερνητικές υπηρεσίες που ασχολούνται με δραστηριότητες ελέγχου από το κράτος του λιμένα

#### **4.3. Τα οφέλη του προγράμματος**

Με τη θέσπιση μιας τυποποιημένης, αντικειμενικής διαδικασίας επιθεώρησης που θα εξετάζει συστηματικά τις λειτουργίες των δεξαμενόπλοιων και την οποία μοιράζονται τα μέλη του OCIMF και άλλοι εξουσιοδοτημένοι παραλήπτες, το SIRE έχει συμβάλει αποφασιστικά στην αύξηση των προσδοκιών και των συμπεριφορών που σχετίζονται με τα επιχειρησιακά πρότυπα και τα πρότυπα ασφάλειας στον κλάδο. Το SIRE συνέβαλε επίσης:

- Βελτιωμένα λειτουργικά πρότυπα και μειωμένος αριθμός συμβάντων.
- Καθιέρωση ενιαίων προτύπων και κατάρτιση για τους επιθεωρητές πλοίων.
- Μείωση του αριθμού των επαναληπτικών επιθεωρήσεων στο ίδιο σκάφος,

## **5. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ (TANKER MANAGEMENT SELF ASSESMENT PROGRAMME - TMSA)**

### **5.1. Περιγραφή προγράμματος**

Το πρόγραμμα διαχείρισης και αυτοαξιολόγησης δεξαμενόπλοιων OCIMF (TMSA) θεσπίστηκε το 2004 ως εργαλείο που θα βοηθήσει τις εταιρείες να αξιολογήσουν, να μετρήσουν και να βελτιώσουν τα συστήματα διαχείρισής τους.

Παρόλο που η TMSA έχει σχεδιαστεί για εταιρείες που διαχειρίζονται ή διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια (παγκοσμίως, παράκτιες και εσωτερικές) και φορτηγίδες (διεθνείς, παράκτιες και εσωτερικές), μπορεί να είναι χρήσιμη και για άλλους ναυτιλιακούς τομείς. Το ριρόγραμμα ενθαρρύνει τις εταιρείες να αξιολογήσουν τα συστήματά του για τη διαχείριση της ασφάλειας (SMS) έναντι βασικών δεικτών επιδόσεων (KPIs) και παρέχει ελάχιστη προσδοκία συν τρία επίπεδα καθοδήγησης για την αύξηση των βέλτιστων πρακτικών. Τα αποτελέσματα της αυτοαξιολόγησης μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ανάπτυξη σχεδίων σταδιακής βελτίωσης που υποστηρίζουν τη συνεχή βελτίωση των συστημάτων διαχείρισης πλοίων τους.

Οι εταιρείες ενθαρρύνονται να επανεξετάζουν τακτικά τα αποτελέσματα της αυτοαξιολόγησης τους σε σχέση με το TMSA KPIs και να δημιουργούν εφικτά σχέδια βελτίωσης. Η ευθυγράμμιση των πολιτικών και των διαδικασιών τους με τις βέλτιστες πρακτικές της βιομηχανίας βοηθά τις εταιρείες να βελτιώσουν τις επιδόσεις τους και να επιτύχουν υψηλά πρότυπα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης.

### **5.2. Λειτουργία και συσχετισμός με το SIRE**

Το πρόγραμμα διαχείρισης και αυτοαξιολόγησης δεξαμενόπλοιων OCIMF (Tanker Management and Self Assessment, TMSA) αποτελείται από ένα βιβλίο, ένα αντίστοιχο διαδικτυακό εργαλείο για την καταγραφή της αυτοαξιολόγησης και μια βάση δεδομένων για την κοινοποίηση αναφορών. Τον Φεβρουάριο του 2017 η TMSA ενσωματώθηκε στο Πρόγραμμα Αναφοράς Επιθεωρήσεως Πλοίων (AYA). Το πρόγραμμα TMSA συμπληρώνει τις συμβάσεις, τους κώδικες και τις εγκυκλίους του ΔΝΟ και προορίζεται ενθάρρυνση της αυτορρύθμισης και προώθηση της συνεχούς βελτίωσης για την ενίσχυση της ασφάλειας της εμπορικής ναυτιλίας και την επίτευξη πτητικών λειτουργιών χωρίς συμβάντα. Η εφαρμογή των συμβάσεων, κωδίκων και εγκυκλίων του ΔΝΟ επιτυγχάνεται από τις εταιρείες που δημιουργούν ένα αποτελεσματικό σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (SMS), το οποίο καλύπτει τόσο τις διαδικασίες διαχείρισης πλοίων όσο και τις διαδικασίες διαχείρισης ξηράς. Ένα αποτελεσματικό SMS είναι επίσης απαιτείται από τις εταιρείες να επιτύχουν την υπεροχή της HSSE. Η TMSA ενθαρρύνει τις εταιρείες να αξιολογήσουν τα δικά τους SMS έναντι καθορισμένων βασικών δεικτών απόδοσης (Key Performance Indicators - KPIs) και παρέχει μια ελάχιστη προσδοκία και τρία ακόμη επίπεδα

την αύξηση της καθοδήγησης βέλτιστων πρακτικών, την οποία μια εταιρεία μπορεί να επιθυμεί να εφαρμόσει στο SMS της προκειμένου να βελτιώσει τις επιδόσεις ασφάλειας διαχείρισης πλοίων. Μέσω της αυτοαξιολόγησης, οι εταιρείες ενθαρρύνονται να χρησιμοποιούν τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της διαχείρισης πλοίων για την ανάπτυξη σταδιακών σχεδίων βελτίωσης που μπορούν να εφαρμοστούν σε ολόκληρο τον στόλο τους και να μοιράζονται τις αυτοαξιολογήσεις τους TMSA με τους δυνητικούς ναυλωτές που χρησιμοποιούν τη βάση δεδομένων TMSA.

### **5.3. Διαδικασία προγράμματος αυτοαξιολόγησης**

Η TMSA καλύπτει 13 στοιχεία της πρακτικής διαχείρισης. Οι εταιρείες θα πρέπει να επεξεργάζονται τα στοιχεία και να αντιστοιχίζουν το SMS τους με το KPIs εντός των τεσσάρων επίπεδα. Όσο υψηλότερο είναι το επίπεδο που αντιστοιχούν, τόσο πιο κοντά είναι να επιτύχουν πλήρως το στόχο αυτό το στοιχείο. Οι χρήστες θα επωφεληθούν περισσότερο από την TMSA όταν το προσωπικό που ασχολείται άμεσα με το θέμα καλύπτονται από το στοιχείο που συμπληρώνει αυτό το μέρος της αξιολόγησης. Η αξιολόγηση του επιπέδου η επίτευξη πρέπει να είναι όσο το δυνατόν ακριβέστερη και ουσιαστικότερη. Υπερβολή κατάσταση ενός το σύστημα διαχείρισης είναι αντιπαραγωγικό και μπορεί να οδηγήσει σε ανακρίβειες στην έκθεση.

Καθώς ολοκληρώνεται κάθε επίπεδο, πρέπει να συντάσσονται ή να αναφέρονται τεκμηριωμένα στοιχεία υποστηρίζει την αξιολόγηση και διευκολύνει κάθε εξωτερική επαλήθευση. Μόλις καταγραφεί μια αρχική TMSA, η εταιρεία μπορεί να προβεί σε επανεξέταση για να προσδιορίσει τα στοιχεία και τα επίπεδα που πρέπει ακόμη να επιτευχθούν, γεγονός που επιτρέπει τη βελτίωση των επιδόσεων πρόγραμμα ανάπτυξης. Οι εταιρείες θα πρέπει να αποφασίσουν ποια στοιχεία και επίπεδα θα να βελτιώσουν τις επιδόσεις της λειτουργίας του στόλου τους και να εστιάσουν την προσοχή τους.

Συνιστάται στις εταιρείες να επανεξετάσουν και να ενημερώσουν τις αξιολογήσεις στο διαδικτυακό εργαλείο TMSA σε ετήσια βάση. Συνιστώνται πρόσθετες ενημερώσεις όποτε αυτές έχουν γίνει βελτιώσεις/αλλαγές στο SMS τους ή πιστεύουν ότι έχουν επιτύχει υψηλότερο επίπεδο σε Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία αριθ. Σημαντικές μεταβολές η διαχειριστική δομή, το σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (SMS) ή οι αλλαγές στο μέγεθος και τη σύνθεση του στόλου μπορεί επίσης να αναθεώρηση.

Τα 13 στοιχεία θα αναφερθούν κάτωθι. Αξίζει να σημειωθεί πως προσομοιάζουν τα αντίστοιχα στοιχεία επιθεώρησης του προγράμματος SIRE:

- i. Ηγεσία και σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (Leadership and the Safety Management System)
- ii. Πρόσληψη και διαχείριση προσωπικού από την ξηρά (Recruitment and Management of Shore-Based Personnel)

- iii. Πρόσληψη, διαχείριση και ευημερία του προσωπικού των πλοίων (Recruitment, Management and Wellbeing of Vessel Personnel)
- iv. Αξιοπιστία και συντήρηση του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου του κρίσιμου εξοπλισμού (Vessel Reliability and Maintenance including Critical Equipment)
- v. Ασφάλεια ναυσιπλοΐας (Navigational Safety)
- vi. Φορτίο, Έρμα, Καθαρισμός δεξαμενών, Τροφοδοσία Καυσίμων, Ελλιμενισμός και Λειτουργίες αγκυροβολίας (Cargo, Ballast, Tank Cleaning, Bunkering, Mooring and Anchoring Operations)
- vii. Διαχείριση της αλλαγής διοίκησης (Management of Change)
- viii. Αναφορά συμβάντων, έρευνα και ανάλυση (Incident Reporting, Investigation and Analysis)
- ix. Διαχείριση ασφάλειας (Safety Management)
- x. Διαχείριση περιβάλλοντος και ενέργειας (Environmental and Energy Management)
- xi. Σχεδιασμός ετοιμότητας και έκτακτης ανάγκης (Emergency Preparedness and Contingency Planning)
- xii. Μέτρηση, Ανάλυση και Βελτίωση (Measurement, Analysis and Improvement)
- xiii. Θαλάσσια Ασφάλεια (Maritime Security)

## **6. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ - VESSEL INSPECTION QUESTIONNAIRES (VIQs)**

### **6.1. Περιγραφή ερωτηματολογίου επιθεώρησης πλοίων**

Οι αναθεωρήσεις της 3ης έκδοσης των ερωτηματολογίων επιθεώρησης πλοίων SIR και των συνοδευτικών τους εκθέσεων επιθεώρησης εισήγαγαν σημαντικές αλλαγές στο πεδίο εφαρμογής και στην παρουσίαση του προγράμματος.

Αυτές ήταν:

- Επιθεώρηση των πετρελαιοφόρων (μαζί με συνδυασμένους μεταφορείς και δεξαμενόπλοια), των χημικών μεταφορέων και των δεξαμενόπλοιων αερίου. Στο αναθεωρημένο πρόγραμμα, τα σκάφη αυτά ταξινομούνται ανά μέγεθος.
- Επιθεώρηση φορτηγίδων που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου, χημικά προϊόντα ή φυσικό αέριο, ή πλοίων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά συσκευασμένων προϊόντων πετρελαίου ή πετρελαιοφόρων ή δεξαμενόπλοιων μεταφοράς αερίου ή οδικών δεξαμενών που μεταφέρουν τα ίδια εμπορεύματα, καθώς και ρυμουλκών που χρησιμοποιούνται για το χειρισμό φορτηγίδων που μεταφέρουν τα προαναφερόμενα προϊόντα. Συλλογικά, στα έγγραφα VIQ, τα ερωτηματολόγια επιθεώρησης που χρησιμοποιούνται αναφέρονται ως "Ερωτηματολόγια επιθεώρησης πλοίων" ("VIQ")
- Το βασικό ερώτημα και η έννοια των υποερωτήσεων που χρησιμοποιούνται στην 1η και 2η έκδοση του VIQ διακόπηκαν στην 3η και στις επόμενες εκδόσεις και αντικαταστάθηκαν (εκτός από μερικές περιπτώσεις) από επιμέρους ερωτήσεις. Ωστόσο, όπως και στην περίπτωση προηγούμενων εκδόσεων, χρησιμοποιούνται οι απαντήσεις "Ναι" "Όχι", "Δεν έχει προβληθεί" ή "Άνευ αντικειμένου".

### **6.2 Αναδιοργανωμένο ερωτηματολόγιο επιθεώρησης πλοίων (ROVIQ)**

Το Αναδιοργανωμένο Ερωτηματολόγιο Επιθεώρησης Πλοίων (ROVIQ) ήταν ένα χαρακτηριστικό που παρουσιάστηκε με τις αναθεωρήσεις SIR το 2000. Το Αναδιοργανωμένο Ερωτηματολόγιο Επιθεώρησης Πλοίων (ROVIQ) διοργάνωσε τις ερωτήσεις VIQ και τα καθοδηγητικά σημειώματα για να ακολουθήσει τη σειρά της διαδρομής που θα ακολουθούσε κανονικά ένας επιθεωρητής κατά τη διάρκεια επιθεώρησης.

Όπως και στην περίπτωση των προηγούμενων εκδόσεων του VIQ, με την παρούσα έκδοση του 2018 θα χρησιμοποιηθεί το Αναδιοργανωμένο Ερωτηματολόγιο Επιθεώρησης Πλοίων (ROVIQ), το οποίο θέτει τα ερωτήματα με τη σειρά προσέγγισης που ενδέχεται να συναντήσει ένας επιθεωρητής κατά τη διάρκεια μιας επιθεώρησης. Η επιλογή του ερωτηματολογίου που πρέπει να χρησιμοποιείται για κάθε συγκεκριμένη επιθεώρηση γίνεται με τη χρήση ενός "Οδηγού Επιλογής Πλοίων" που έχει ενσωματωθεί στο πρόγραμμα επεξεργασίας εκθέσεων SIR. Ο Οδηγός αυτός

απαιτεί την απάντηση μιας σειράς ερωτήσεων. Όταν ο οδηγός ολοκληρωθεί, το κατάλληλο ερωτηματολόγιο μπορεί να εκτυπωθεί σε διάφορες μορφές ή με τη μορφή του Ερωτηματολογίου Επιθεώρησης Πλοίων (ROVIQ) που έχει αναδιοργανωθεί. Τα ερωτηματολόγια αυτά πρέπει να χρησιμοποιούνται κατά τη διάρκεια κάθε επιθεώρησης. Τα ευρήματα των επιθεώρησης πρέπει να μεταφέρονται από το βιβλίο εργασίας στο κατάλληλο μηχανογραφικό πρόγραμμα VIQ μετά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης.

### **6.3 Χρήση των ερωτηματολογίων επιθεώρησης πλοίων SIR ("VIQ")**

Τα ερωτηματολόγια επιθεώρησης που χρησιμοποιούνται στο παρόν πρόγραμμα περιέχουν μια σειρά θεμάτων που αφορούν την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης και ισχύουν για τον τύπο του σκάφους που υποβάλλεται σε επιθεώρηση. Τα ερωτήματα αυτά είναι διαδοχικά αριθμημένα και λογικά ομαδοποιούνται σε ξεχωριστά κεφάλαια. Κάθε κεφάλαιο περιέχει μια σειρά ερωτήσεων που πρέπει να απαντηθούν από τον επιθεωρητή. Οι ερωτήσεις μπορούν να συνοδεύονται από οδηγίες, και συγκεκριμένα:

- Σημειώσεις καθοδήγησης για τους επιθεωρητές·
- Πηγή(-ές) αναφοράς που επικαλείται(-ουν) τους κανονισμούς ή τις κατευθυντήριες γραμμές του κλάδου όσον αφορά τα ερωτήματα· και
- Ένας δείκτης για τον προσδιορισμό θεμάτων όταν ένα σχόλιο επιθεωρητή είναι υποχρεωτικό.

Οι προαναφερθείσες οδηγίες, οι κανονιστικές/βιομηχανικές αναφορές ενισχύουν τις ερωτήσεις και αυτές παρέχονται για να βοηθήσουν τον επιθεωρητή να απαντήσει στις ερωτήσεις. Εάν οι οδηγίες και οι παραπομπές οδηγούν τον επιθεωρητή στο συμπέρασμα ότι πρέπει να δοθεί θετική απάντηση στο ερώτημα, πρέπει να ελεγχθεί η θέση "Ναι" στο πρόγραμμα ηλεκτρονικών υπολογιστών VIQ. Από την άλλη πλευρά, εάν οι οδηγίες και τυχόν πηγές αναφοράς υποδεικνύουν στον επιθεωρητή ότι η απάντηση στο ερώτημα πρέπει να είναι αρνητική, πρέπει να ελέγχεται το πλαίσιο "Όχι". Όπου χρειάζεται, σημειώνεται το πλαίσιο "Δεν έχει προβληθεί" ή "Δεν ισχύει".

Ο επιθεωρητής πρέπει να απαντήσει σε όλα τα ερωτήματα που αφορούν τον τύπο του επιθεωρούμενου σκάφους. Αν δεν γίνει αυτό, η έκθεση επιθεώρησης δεν μπορεί να διαβιβασθεί στον διαδικτυακό τόπο SIR για επεξεργασία από τον κύριο υπόχρεο που ανέθεσε την επιθεώρηση.

Ο επιθεωρητής πρέπει να εισάγει μια παρατήρηση όταν ανταποκρίνεται σε οποιαδήποτε ερώτηση όπου το πλαίσιο απάντησης φέρει την ένδειξη "Όχι". Η παρατήρηση πρέπει να προσδιορίζει και να εξηγεί τους λόγους για τους οποίους δίδεται αρνητική απάντηση. Επιπλέον, όταν ένα πλαίσιο φέρει την ένδειξη "Δεν εμφανίζεται", ο λόγος της απάντησης "Δεν εμφανίζεται" πρέπει να αναφέρεται στο τμήμα παρατήρησης που συνοδεύει το ερώτημα. Στις περιπτώσεις που



απαιτείται απάντηση "Άνευ αντικειμένου", η απάντηση "Άνευ αντικειμένου" αντιμετωπίζεται όπως η απάντηση "Ναι" και δεν υπάρχει.

Επιλογή	Απάντηση
<b>Ναι</b>	Σημειώστε "Ναι" εάν, στην επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή με τη βοήθεια της καθοδήγησης (εάν παρέχεται), μπορεί να δοθεί θετική απάντηση στο ερώτημα. Εάν, κατά την κρίση του επιθεωρητή, η απάντηση "Ναι" πρέπει να συμπληρωθεί με περαιτέρω θετικά σχόλια, ο επιθεωρητής μπορεί να καταγράψει τα σχόλια αυτά στο πλαίσιο "Σχόλια". Οι επιθεωρητές θα πρέπει να έχουν υπόψη τους ότι, εκτός εάν πρέπει να περιγραφεί θετικά μια ασυνήθης κατάσταση, η απάντηση "ναι" χωρίς σχόλια είναι επαρκής.
<b>Όχι</b>	Σημειώστε "Όχι" εάν, στην επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή με τη βοήθεια της καθοδήγησης (εάν παρέχεται), πρέπει να δοθεί αρνητική απάντηση στο ερώτημα.
<b>Δεν εμφανίζεται</b>	Σημειώστε "Δεν εμφανίζεται" εάν το ζήτημα που αναφέρεται σε μια ερώτηση δεν έχει εξεταστεί ή ελεγχθεί από τον επιθεωρητή. Ο λόγος για τον οποίο το θέμα ή το θέμα δεν παρουσιάστηκε πρέπει να καταγραφεί στο πλαίσιο "Παρατηρήσεις".
<b>Άνευ αντικειμένου</b>	Σημειώσατε "άνευ αντικειμένου" εάν το αντικείμενο που αφορά το ερώτημα δεν ισχύει για το υπό επιθεώρηση σκάφος. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η απάντηση "Άνευ αντικειμένου" γίνεται αυτόματα στο πλαίσιο του λογισμικού και υπόκειται στον τύπο του σκάφους που επιθεωρείται. Σε άλλες περιπτώσεις, δεν παρέχεται απάντηση "Άνευ αντικειμένου" στην ερώτηση και μόνο οι επιλογές απάντησης "Ναι", "Όχι" ή "Δεν εμφανίζεται" είναι διαθέσιμες. Εάν, κατά την κρίση του επιθεωρητή, η απάντηση "Άνευ αντικειμένου" πρέπει να συμπληρωθεί με περαιτέρω σχόλια, ο επιθεωρητής μπορεί να καταγράψει τα σχόλια αυτά στο πλαίσιο Comments. Εάν, στην απόφαση του επιθεωρητή, απαιτείται επεξηγηματικό σχόλιο, ο επιθεωρητής μπορεί να διατυπώσει το σχόλιο αυτό στο τμήμα "Σχόλια" που συνοδεύει το ερώτημα, υπό την προϋπόθεση ότι το σχόλιο αυτό ενισχύει την κατανόηση του αποδέκτη της έκθεσης ως προς ένα ζήτημα που σχετίζεται με συγκεκριμένο ερώτημα.
<b>Παρατηρήσεις &amp; Σχόλια</b>	Απαιτείται παρατήρηση από τον επιθεωρητή για την απάντηση "Όχι" ή "Δεν εμφανίζεται". Όταν η ερώτηση απαιτεί ειδικά σχόλια για τους επιθεωρητές ανεξάρτητα από τον τρόπο ελέγχου του πλαισίου απάντησης, τα σχόλια αυτά πρέπει να καταγράφονται στο τμήμα "Σχόλια" που συνοδεύει την ερώτηση. Οι επιθεωρητές είναι ελεύθεροι να καταγράφουν σχόλια ακόμα και όταν ένα πλαίσιο

	είναι επιλεγμένο "Ναι", υπό την προϋπόθεση ότι το σχόλιο αυτό ενισχύει την κατανόηση ενός παραλήπτη της αναφοράς ως προς ένα ζήτημα που σχετίζεται με μια συγκεκριμένη ερώτηση.
<b>Πρόσθετα Σχόλια</b>	Η ενότητα "Πρόσθετα σχόλια" στο τέλος κάθε κεφαλαίου μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την εγγραφή σχολίων σχετικά με το κεφάλαιο τα οποία είναι επιπλέον εκείνων που μπορεί να κάνει ο επιθεωρητής όταν απαντά σε συγκεκριμένες ερωτήσεις.

## 6.4 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

### 6.4.1 Γενικές απαιτήσεις

1. Ο επιθεωρητής πρέπει να παρουσιαστεί στον πλοίαρχο ή στον εξουσιοδοτημένο αναπληρωτή του πλοίαρχου, να εξηγήσει το πεδίο της επιθεώρησης και να συζητήσει την προτιμώμενη σειρά διεξαγωγής της, πριν από την έναρξη της επιθεώρησης. Οι επιθεωρητές θα πρέπει να συνεργάζονται πλήρως για τη διεξαγωγή της επιθεώρησης με τη σειρά που θα προκαλέσει τη μικρότερη δυνατή διαταραχή στις λειτουργίες του σκάφους. Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης, ο επιθεωρητής πρέπει να συνοδεύεται πάντοτε από μέλος του προσωπικού του πλοίου.
2. Οι επιθεωρητές μπορούν, κατά περίπτωση, να έχουν παρατηρητές μαζί τους κατά τη διάρκεια επιθεώρησης. Σε περίπτωση που ο επιθεωρητής έχει έναν παρατηρητή που τον συνοδεύει, ο επιθεωρητής πρέπει να συστήσει τον παρατηρητή στον πλοίαρχο ταυτόχρονα και με τον ίδιο τρόπο που τον καθιερώνει. Οι επιθεωρητές πρέπει να διευκρινίζουν την έκταση και την έκταση του ρόλου του παρατηρητή κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης.
3. Ο επιθεωρητής πρέπει να δώσει το καλό παράδειγμα όσον αφορά τις επικοινωνίες, τη συμπεριφορά και τις δικές του διαδικασίες προσωπικής ασφάλειας ενώ βρίσκεται επί του σκάφους και στον τερματικό σταθμό και πρέπει να φέρει ανά πάσα στιγμή τον κατάλληλο εξοπλισμό προσωπικής προστασίας.
4. Ο ηλεκτρικός ή ηλεκτρονικός εξοπλισμός μη εγκεκριμένου τύπου, ανεξάρτητα από το εάν είναι εφοδιασμένος με δίκτυο ή με μπαταρία, δεν πρέπει να είναι ενεργός, να είναι ενεργοποιημένος ή να χρησιμοποιείται εντός οποιωνδήποτε επικίνδυνων για το αέριο ή άλλων επικίνδυνων περιοχών. Περιλαμβάνονται οι πυρσοί, τα ραδιόφωνα, τα κινητά τηλέφωνα, οι αριθμομηχανές, οι υπολογιστές, ο φωτογραφικός εξοπλισμός και κάθε

άλλος φορητός εξοπλισμός ηλεκτροκίνητος αλλά μη εγκεκριμένος για λειτουργία σε περιοχή που είναι επικίνδυνη για το αέριο. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι εξοπλισμός όπως κινητά τηλέφωνα και έξυπνα ρολόγια, αν είναι ενεργοποιημένα, μπορεί να ενεργοποιηθεί εξ αποστάσεως και μπορεί να δημιουργηθεί κίνδυνος από τον μηχανισμό προειδοποίησης ή κλήσης και, στην περίπτωση κινητών τηλεφώνων, από τη φυσική απάντηση στην απάντηση της κλήσης. Πρέπει να τηρούνται τυχόν ειδικές απαιτήσεις τερματικού

5. Τυχόν παρατηρήσεις που ο επιθεωρητής προτίθεται να καταγράψει στο VIQ πρέπει να επισημανθούν και να συζητηθούν "επιτόπου" κατά τη χρονική στιγμή με το μέλος του προσωπικού του πλοίου που είναι επιφορτισμένο να συνοδεύει τον επιθεωρητή. Αυτό εξασφαλίζει ότι η φύση των παρατηρήσεων είναι πλήρως κατανοητή και μπορεί επίσης να αποφύγει την εκτενή συζήτηση στο τέλος της επιθεώρησης.
6. Μετά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης, ορισμένες εταιρείες που υποβάλλουν αίτηση απαιτούν από τον επιθεωρητή να παράσχει κατάλογο των τα πορίσματα των ελέγχων υπό μορφή γραπτών παρατηρήσεων, άλλα όχι. Και στις δύο περιπτώσεις, ο επιθεωρητής πρέπει να συζητήσουν τα ευρήματα επιθεωρήσεως με τον πλοίαρχο ή τον εξουσιοδοτημένο αναπληρωτή του πλοίαρχου πριν αποχωρήσουν το σκάφος. Ωστόσο, εκτός από την προετοιμασία των παρατηρήσεων αυτών, ο επιθεωρητής δεν πρέπει να το σκάφος που συμπληρώνει την έκθεση επιθεώρησης. Αναγνωρίζεται ότι αυτό μπορεί να μην είναι δυνατό σε ορισμένες περιπτώσεις, ιδίως όταν η αναχώρηση και η είσοδος στο σκάφος πραγματοποιούνται με ελικόπτερο σε σκάφη που εκτελούν πτητικές λειτουργίες STS.
7. Συνίσταται η ολοκλήρωση της επιθεωρήσεως σε περίπου 8 έως 10 ώρες. Είναι επίσης αναμενόμενο ότι οι έλεγχοι τεκμηρίωσης που διενεργούνται στο πλαίσιο της επιθεωρήσεως δεν θα πρέπει να υπερβαίνουν τις 3 ώρες. Όλα θα πρέπει να χρησιμοποιείται άλλος χρόνος επί του σκάφους για την επιθεώρηση του σκάφους, αλληλεπίδραση με τα μέλη του πληρώματος, συντάσσει τον κατάλογο παρατήρησης, εφόσον απαιτείται, και διεξάγει την τελευταία συνεδρίαση. Η ολοκλήρωση της αναφορά με χρήση του λογισμικού επεξεργασίας αναφορών πριν ο επιθεωρητής αποχωρήσει από το σκάφος δεν πρέπει να γίνεται καθώς μειώνει το χρόνο που θα δαπανήσει ο επιθεωρητής για τη διενέργεια της φυσικής επιθεωρήσεως του σκάφους. Ο επιθεωρητής πρέπει να εγκαταλείψει το σκάφος μετά την ολοκλήρωση της επιθεωρήσεως και πρέπει να μην παραμείνει επί του σκάφους για να ολοκληρωθεί η καταχώρηση των λεπτομερειών της αναφοράς στο πρόγραμμα επεξεργασίας της έκθεσης.

8. Ο χρόνος από 8 έως 10 ώρες που ορίζεται είναι καθοδήγηση, ωστόσο ο πραγματικός χρόνος που απαιτείται για την ολοκλήρωση της επιθεωρήσεως ενδέχεται να διαφέρει. Όλοι οι επιθεωρητές πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις δικές τους ώρες ανάπαυσης, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου ταξιδιού και των επιπέδων κόπωσης κατά τη διεξαγωγή των επιθεωρήσεων. Αποθαρρύνονται οι επιθεωρήσεις "back to back" και οι επιθεωρητές πρέπει να συμπληρώνουν και να υποβάλλουν την έκθεση για ένα σκάφος πριν από την έναρξη επιθεωρήσεως σε άλλο σκάφος.

#### **6.4.2 Πρόσθετες απαιτήσεις – υποχρεώσεις επιθεωρητή**

Εκτός από τις γενικές υποχρεωτικές απαιτήσεις που αναφέρονται ανωτέρω, ο επιθεωρητής:

- 1) Πρέπει να απαντήσετε εισάγοντας τις ζητούμενες πληροφορίες ή ελέγχοντας ένα πλαίσιο απόκρισης για κάθε ερώτηση
- 2) Πρέπει, όταν παρέχεται καθοδήγηση σε ένα ερώτημα, να εξετάζει όλες τις οδηγίες για να καθορίσει τον τρόπο με τον οποίο η ερώτηση πρέπει να απαντηθεί,
- 3) Πρέπει να εξετάζει προσεκτικά και να παρέχει κατάλληλη απάντηση σε κάθε ερώτηση
- 4) Πρέπει να χρησιμοποιούνται αντικειμενικά αποδεικτικά στοιχεία για την απάντηση Σε κάθε ερώτηση (διαβεβαίωση του προσωπικού του σκάφους είναι ανεπαρκή αποδεικτικά στοιχεία ή αποδεικτικά στοιχεία)
- 5) Πρέπει να περιληφθεί επεξηγηματική παρατήρηση στο τμήμα παρατήρησης που συνοδεύει μια ερώτηση όταν απαντηθεί "Όχι" ή "Δεν εθεάθη". Σε περίπτωση απάντησης στο VIQ "Ανευ αντικειμένου" ή στις περιπτώσεις όπου η καθοδήγηση απαιτεί σχόλιο, ανεξάρτητα από τον τρόπο απάντησης μιας ερώτησης, το σχόλιο αυτό πρέπει να καταγράφεται στην ενότητα "Comments".
- 6) Δεν πρέπει να χρησιμοποιείται απάντηση "Ναι" σε ερώτηση όπου η παρατήρηση ή άλλο το σχόλιο περιέχει αρνητικά στοιχεία (εάν υπάρχει τέτοια αρνητική παρατήρηση ή άλλο σχόλιο τότε η απάντηση στο ερώτημα αυτό θα πρέπει να είναι "όχι").

- 7) Δεν πρέπει, σε κανένα άλλο σχόλιο ή σε πρόσθετα σχόλια, να συμπεριλαμβάνεται
  - i. Κάθε συνολική ή μερική ικανότητα πλοίου ή ένδειξη αποδοχής/μη αποδοχής του πλοίου
  - ii. Κάθε θέμα άσχετο με το θέμα ενός κεφαλαίου VIQ και, ιδίως, κάθε θέμα άσχετο με στην ασφάλεια των πλοίων και στην πρόληψη της ρύπανσης και
  - iii. Κάθε γενικό κεφάλαιο που τελειώνει ή περιλαμβάνει μερική περίληψη των ευρημάτων του επιθεωρητή.
- 8) Πρέπει να αναφέρει τα πραγματικά περιστατικά και τους ειδικούς λόγους για τις γνώμες ή τις υποκειμενικές παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν από τον επιθεωρητή
- 9) Πρέπει να σημειώνονται τυχόν ελλείψεις ή συνθήκες που έχουν παρατηρηθεί από τον επιθεωρητή, στις οποίες έχουν ληφθεί μέτρα κατά την ο επιθεωρητής ήταν επί του σκάφους.
- 10) Δεν πρέπει να διατυπώνει σχόλια ή γνώμες σχετικά με τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν σε σχέση με ελλείψεις ή τηρηθείσες συνθήκες που σημειώθηκαν από τον επιθεωρητή.
- 11) Δεν πρέπει να χρησιμοποιείται η έκφραση "εμείς" σε οποιαδήποτε παρατήρηση ή άλλο σχόλιο εκτός εάν ο έλεγχος διεξήχθη από περισσότερους από έναν επιθεωρητές.
- 12) Δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να αναφέρει προφορικά την αποδοχή/μη αποδοχή του πλοίου.
- 13) Δεν πρέπει να συζητείται ή να ανακοινώνεται με κανένα μέσο (προφορικό, γραπτό, ηλεκτρονικό ή άλλο) ευρήματα, πληροφορίες που αποκτήθηκαν ή αποτελέσματα της επιθεωρήσεως με οποιοδήποτε τρίτο μέρος εκτός από νόμιμη συμμετοχή στη διαδικασία επιθεωρήσεως του εν λόγω σκάφους.
- 14) Δεν πρέπει να διενεργούν άλλο έλεγχο ή να συμμετέχουν στην παροχή άλλων υπηρεσιών κατά τη διάρκεια διενέργεια επιθεωρήσεως SIRE.

### 6.4.3 Άλλες απαιτήσεις επιθεώρησης

- 1) Οι επιθεωρήσεις πλοίων δεν διεξάγονται τη νύχτα εκτός εάν το ζητήσει η επιθεώρηση OCIMF μέλος. Ο εφοπλιστής πρέπει επίσης να βεβαιωθεί ότι είναι ασφαλής η διενέργεια νυχτερινής επιθεωρήσεως και ότι αυτό δεν θα επηρεάσει αρνητικά τη συμμόρφωση του σκάφους με την ώρα εργασίας και ανάπαυσης
- 2) Οι επιθεωρητές περιορίζουν την εκ των προτέρων επικοινωνία με τα σκάφη και τους υπευθύνους των πλοίων στο πληροφορίες απαραίτητες για τη διευθέτηση της πρόσβασης και της κατάλληλης άφιξης προς και από το σκάφος, ή κοινοποίηση των προβλεπόμενων σχεδίων επιθεώρησης. Οι επιθεωρητές δεν ζητούν πληροφορίες σχετικά με την VIQ πριν από την άφιξή τους σε σκάφος. Οι επιθεωρητές δεν επικοινωνούν με το σκάφος ή φορέας εκμετάλλευσης του σκάφους μετά την ολοκλήρωση των δραστηριοτήτων επιθεωρήσεως του OCIMF. Μετά από επιθεώρηση η επικοινωνία σχετικά με την επιθεώρηση πραγματοποιείται από το μέλος που την ανέθεσε.
- 3) Ο επιθεωρητής θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο να ζητήσει τη λειτουργία και δοκιμή του εξοπλισμού για να επιβεβαιώσει ότι είναι σε επιχειρησιακό επίπεδο και ότι οι αξιωματικοί και το πλήρωμα είναι εξοικειωμένοι με τη λειτουργία του. Ο επιθεωρητής πρέπει εξασφαλίζουν ότι οι αιτήσεις αυτές δεν προκαλούν καθυστέρηση ή παρεμποδίζουν την ασφάλεια και την κανονική λειτουργία του σκάφους και δεν αντιβαίνουν στις απαιτήσεις τερματικού σταθμού.
- 4) Θα πρέπει να αναγνωριστεί ότι ο γενικός στόχος της επιθεωρήσεως είναι να παρέχει στον χρήστη Έκθεση SIR με τεκμηριωμένο ιστορικό της κατάστασης και του επιπέδου λειτουργίας του σκάφους κατά τη χρονική στιγμή της επιθεωρήσεως και, με τη σειρά της, να επιτρέπει την εκτίμηση του κινδύνου που θα μπορούσε να ενέχει η χρήση του σκάφους
- 5) Η επιθεώρηση SIRE αναμένεται να πραγματοποιηθεί εντός 8-10 ωρών. Ο επιθεωρητής πρέπει να προγραμματίζουν ανάλογα το χρόνο τους και να παρέχουν επαρκή επιδόματα για την περίοδο αυτή διατίθεται για επιθεώρηση. Οι επιθεωρητές πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις ώρες ανάπαυσης για το προσωπικό του σκάφους που πρέπει να παρακολουθείται και να εξασφαλίζει ότι η επιθεώρηση SIR δεν παρεμποδίζει με αυτά.

- 6) Υπό κανονικές συνθήκες, θα πραγματοποιηθεί επιθεώρηση SIR όταν ένα σκάφος βρίσκεται δίπλα στο λιμάνι κατά την εκφόρτωση ή φόρτωση φορτίου. Κατά τη διάρκεια της επιθεωρήσεως είσοδος στις δεξαμενές έρματος ή/και στους κενούς χώρους, αποθαρρύνονται. Εκτίμηση της φυσικής κατάστασης των δεξαμενών έρματος, κενών χώρων κ.λπ. μπορούν να δημιουργηθούν μόνο σε περιπτώσεις όπου οι καταπακτές ή οι είσοδοι πρόσβασης μπορούν να αφαιρεθούν και τα εσωτερικά να φαίνονται από το κατάστρωμα. Σε κάθε περίπτωση, η πραγματική εγγραφή θα πρέπει να υποβάλλεται κατόπιν ειδικής γραπτής αίτησης της εταιρείας επιθεώρησης, με την εξουσιοδότηση του Πλοιάρχου και υπό την προϋπόθεση ότι το επιτρέπουν οι λιμενικοί και οι τερματικοί κανονισμοί. Σε όλες τις περιπτώσεις, ο κλειστός χώρος και οι διαδικασίες εισόδου που προβλέπονται στο κεφάλαιο 10 του ISGOTT πρέπει να τηρούνται αυστηρά.
- 7) Τα ταξίδια για επιθεωρήσεις πλοίων για λογαριασμό των εταιρειών μελών του OCIMF πρέπει, ανά πάσα στιγμή, να είναι διεξάγεται με ασφάλεια, λαμβανομένων δεόντως υπόψη των βέλτιστων πρακτικών του κλάδου και των συμφωνιών μεταξύ του επιθεωρητή και των εταιρειών μελών. Οι επιθεωρητές διενεργούν με ασφάλεια επιθεώρηση εντός 8-10 ωρών χωρίς αδικαιολόγητη κόπωση.

## **7. ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ VIQ**

### **7.1. Διαχωρισμός ερωτηματολογίου**

Σύμφωνα με το ερωτηματολόγιο και την τελευταία αναθεώρηση αυτού την 22<sup>α</sup> Φεβρουαρίου του 2019, οι εργασίες και οι οδηγίες επιθεώρησης κατατάσσονται σε επιμέρους κεφάλαια τόσο ανα τύπο δεξαμενοπλοίου όσο και ανα χώρο ενδιαφέροντος - επιθεώρησης. Έτσι δίνεται η δυνατότητα στην διαχειρίστρια εταιρεία να έχει υπ' όψην της την βάση στην οποία στηρίζονται οι επιθεωρητές για την διενέργεια επιθεώρησης όπως επίσης και την διευκόλυνση στην κατανομή των λεπτομερειών ανα χώρο επιθεώρησης. Με αφορμή αυτά τα κεφάλαια - τομείς κατατάσσονται ως ακολούθως και θα αναλυθούν εκτενέστερα σε επόμενα υποκεφάλαια:

- **Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup> - Γενικές Πληροφορίες (General Information):** Εμπεριέχει όλες τις βασικές πληροφορίες που θα πρέπει να γνωρίζει ο επιθεωρητής αμέσως μόλις έρθει σε επαφή με τον πλοίαρχο. Σε αυτές περιλαμβάνονται πληροφορίες τόσο της πλοιοκτήτριας όσο και της διαχειρίστριας εταιρείας καθώς και τις βασικές πληροφορίες του πλοίου όπως όνομα πλοίου, σημαία, αριθμός IMO, τύπος δεξαμενοπλοίου, φορτία που διαχειρίζεται και μεταφέρει, ημερομηνία παράδοσης πλοίου. Επίσης αναφέρονται τα στοιχεία της παρούσας επιθεώρησης όπως, το όνομα της πετρελαϊκής που θα διενεργήσει την επιθεώρηση, ημερομηνία & ώρα επιβίβασης επιθεωρητή, όνομα επιθεωρητή, διάρκεια επιθεώρησης κλπ.
- **Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup> - Πιστοποιητικά & Έγγραφα (Certification & Documentation):** Ελέγχεται η πληρότητα, η αξιοπιστία και η επάρκει των πιστοποιητικών του πλοίου ως προς τον χρόνο εκτελέσως των τακτικών επιθεωρήσεων ανα έτος (annual surveys) όπως επίσης και των ενδιάμεσων επιθεωρήσεων του νηογνώμονα του πλοίου. Περαιτέρω αναφορά περί του είδους και τον αριθμό πιστοποιητικών θα δοθεί στο επόμενο υποκεφάλαιο εκτενέστερα.
- **Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup> - Διαχείριση Προσωπική (Crew Management):** Σε αυτό τον τομέα εξετάζεται μια ευρεία ζητημάτων που αφορούν το πλήρωμα του πλοίου, την συμπεριφορά του και τον τρόπο επικοινωνίας των αξιωματικών με το υπόλοιπο πλήρωμα. Δίνεται έμφαση στην αξιολόγηση του τρόπου με τον οποίο όλα τα μέλη του πληρώματος και οι αξιωματικοί ακολουθούν έναν κοινό στόχο, σύμφωνα με τον οποίο όλες οι λειτουργίες και λοιπές εργασίες εκτελούνται τόσο ασφαλή όσο και αποδοτικά. Ο επιθεωρητής, επίσης, επικεντρώνει την έρευνά του στην αξιολόγηση των αξιωματικών αναφορικά με την κατανόηση και την επίγνωση λειτουργίας, εξ αυτών, των διαθεσίμων μέσων φορτοεκφορτώσεως καθώς και την υιοθέτηση και την εφαρμογή των πολιτικών της εταιρείας, επάνω στο πλοίο.



- **Κεφάλαιο 4<sup>ο</sup> - Διαδικασίες Ναυσιπλοΐας & Επικοινωνιών (Navigation & Communications):** Στο κεφάλαιο αυτό περιγράφεται η επιθεώρηση της γέφυρας του πλοίου. Αποτελεί, εξίσου με ταυτή του μηχανοστασίου, τα σημαντικότερα κεφάλαια της επιθεωρήσεως. Δι' αυτού τυχόν παρατηρήσεις που ενδέχεται να καταγραφούν αποκτούν αυτομάτως την μέγιστη βαρύτητα και συνεπώς ακόμα μεγαλύτερη αρνητική επίπτωση στην τελική αξιολόγηση της επιθεωρήσεως, καθώς τυχούσες παραλείψεις θέτουν σε άμεσο κίνδυνο την ακεραιότητα του πλοίου και εν συνεχεία του πληρώματος (και επιβατών) καθώς και του φορτίου. Ο επιθεωρητής διεξάγει μια λεπτομερή επιθεώρηση στα ηλεκτρονικά βοηθήματα, στα έγγραφα, στα μέσα επικοινωνίας καθώς και στην πιστοποίηση και εκπαίδευση των αξιωματικών, όπως διαμορφώνονται απο την STCW. Θα αναλυθεί και αυτό στο επόμενο υποκεφάλαιο
- **Κεφάλαιο 5<sup>ο</sup> - Διαχείριση Ασφαλείας (Safety Management):** Εμπεριέχει όλα εκείνα τα στοιχεία της επιθεωρήσεως που εξετάζουν την εφαρμογή στην πράξη των κανονισμών και πολιτικών του Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως (Safety Management System - S.M.S.) της εταιρείας. Ο επιθεωρητής εξακριβώνει το κατα πόσο έχουν γίνει κατανοητές οι πολιτικές, οι αξιωματικοί έχουν γνώση των απαραίτητων εγγράφων και φορμών καθώς και την επίγνωση αυτών σχετικά με τα καθήκοντα ασφαλείας που τους διατίθενται και των ικανοτήτων τους όπως επίσης και των επιμέρους μέτρων και συστημάτων ασφαλείας, σωστικών αλλά και πυροσβεστικών μέσων. Δίνεται έμφαση στα μέτρα ασφαλείας δεξαμενοπλοίων που έχουν θεσπιστεί από τον Διεθνή Οδηγό Ασφαλείας Δεξαμενοπλοίων και Τερματικών Σταθμών (International Safety Guide for Tankers & Terminals – I.S.G.O.T.T.), καθώς και στην τέλεση και καταγραφή όλων των απαραίτητων επιθεωρήσεων, γυμνασίων και εκπαιδεύσεων για το πλήρωμα και τους αξιωματικούς όπως ορίζονται από τις διεθνείς συνθήκες.
- **Κεφάλαιο 6<sup>ο</sup> - Αποτροπή Μολύνσεως (Pollution Prevention):** Αποτελεί επίσης ένα βασικό κεφάλαιο επιθεωρήσεως που βασίζεται στην Διεθνή Συνθήκη Θαλάσσιας Μολύνσεως (Maritime Pollution - MARPOL). Επικεντρώνεται στην εξακρίβωση των γνώσεων και εξοικείωσης του πληρώματος και των αξιωματικών του πλοίου, σχετικά με τα καθήκοντά τους, όπως αυτά έχουν διαμορφωθεί από το Σχέδιο Διαχειρίσεως Έκτακτης Ανάγκης για Ρύπανση της Θάλασσας απο Πετρέλαιο (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan - SOPEP). Επικεντρώνεται επίσης στις διαδικασίες φορτοεκφορτώσεως και ερματισμού και στα μέτρα αποτροπής ενδεχόμενης μολύνσεως.

- **Κεφάλαιο 7<sup>ο</sup> - Προστασία στην Θάλασσα (Maritime Security):** Είναι ένα από τα νεότερα τμήματα του ερωτηματολογίου καθώς καθιερώθηκε το 2004 με την υιοθέτηση του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων & Λιμενικών Εγκαταστάσεων (International Ship and Port Facility Security Code - ISPS). Λόγω της ιδιαιτερότητάς του αποκτά μια διαβάθμιση ασφαλείας και τα σχετικά έγγραφα και πιστοποιητικά θεωρούνται απόρρητα και προβάλλονται ύστερα από έγκριση του Πλοιάρχου και του Αξιωματικού Ασφαλείας του πλοίου.
- **Κεφάλαιο 8<sup>ο</sup> - Συστήματα Φορτίου & Έρματος Πετρελαιοφόρων, Χημικών, Μεταφοράς Υγροποιημένων Αερίων (Cargo & Ballast Systems - Petroleum, Chemicals, LNG, LPG):** Είναι το κεφάλαιο που αναφέρεται στα προαναφερθέντα συστήματα και διαδικασίες. Διαχωρίζεται συνεπώς σε επιμέρους υποκεφάλαια ανα πλοίο ενδιαφέροντος και είδος φορτίου. Η επιθεώρηση του συγκεκριμένου τμήματος εκτελείται σύμφωνα με τους κανόνες που διέπονται από τους, Διεθνή Οδηγό Ασφαλείας Δεξαμενοπλοίων και Τερματικών Εγκαταστάσεων (International Safety Guide Of Tankers & Terminals - ISGOTT), Διεθνή Κώδικα Χύδην Χημικών Φορτίων (International Bulk Chemical Code - IBC Code) και τον Διεθνή Κώδικα Κατασκευής και Εξοπλισμού Υγραεριοφόρων Πλοίων (International Gas Carrying Code - IGC Code). Θα υπάρξει και περαιτέρω ανάλυση στο επόμενο υποκεφάλαιο.
- **Κεφάλαιο 9<sup>ο</sup> - Διαδικασίες Προσδέσεως (Mooring):** Στο παρόν κεφάλαιο περιγράφονται όλες οι διαδικασίες επιθεωρήσεως σχετικές με την πρόσδεση και αγκυροβολία του πλοίου, τον απαραίτητο εξοπλισμό αυτών καθώς και την πιστοποίηση. Δίνεται έμφαση στις προβλεπόμενες, από τα ανάλογα εγχειρίδια του OCIMF, διαδικασίες συντηρήσεως, περιοδικών και τακτικών ελέγχων (tests) και προληπτικής επιθεωρήσεως.
- **Κεφάλαιο 10<sup>ο</sup>-Χώροι Μηχανοστασίου & Πηδαλίου (Engine & Steering Compartments):** Το κεφάλαιο αυτό είναι εξίσου υψίστης σημασίας όπως και το 4<sup>ο</sup> κεφάλαιο. Σχετίζεται με την επιθεώρηση των χώρων του μηχανοστασίου και του χώρου πηδαλιουχίας. Ελέγχονται όλες οι απαραίτητες πολιτικές της εταιρείας, οι διαδικασίες που τηρούνται για τις καθημερινές εργασίες, την προληπτική συντήρηση, τον ασφαλή τρόπο λειτουργίας του μηχανολογικού εξοπλισμού καθώς και οι σχετικές πιστοποιήσεις του εξοπλισμού αλλά και του πληρώματος του μηχανοστασίου. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην λειτουργία του χώρου πηδαλιουχίας, στις διαδικασίες που διέπουν την λειτουργία του και στις απαραίτητες γνώσεις που πρέπει να διαθέτουν οι αξιωματικοί και το πλήρωμα σχετικές με αυτόν.

➤ **Κεφάλαιο 11<sup>ο</sup> - Γενική Εμφάνιση & Κατάσταση (General Appearance and Condition):**

Στο κεφάλαιο αυτό θα ελεγχθεί η εξωτερική εμφάνιση και κατασκευαστική κατάσταση που βρίσκεται το πλοίο. Διεξοδική επιθεώρηση θα γίνει τόσο στο κατάστρωμα και στην υπερκατασκευή όπως επίσης και στο σκάφος περιμετρικά του πλοίου, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις και πολιτικές για την προληπτική συντήρησή του. Η διαδικασία της επιθεωρήσεως παρόντος κεφαλαίου περιλαμβάνει και την επιθεώρηση των χώρων ενδιαιτήσεως, που επηρεάζουν την λειτουργία ενός δεξαμενοπλοίου.

➤ **Κεφάλαιο 12<sup>ο</sup> - Διαδικασίες σε Πολικές Περιοχές (Ice Operations):** Είναι το μοναδικό κεφάλαιο που είναι μή αναγκαίο ως προς επιθεώρηση, καθώς εφιστά την προσοχή μόνο στα δεξαμενόπλοια που επιχειρούν μέσω πολικών περιοχών και έχουν την αναγκαία πιστοποίηση εξοπλισμού και κατασκευής. Αναλύονται όλες οι διαδικασίες περαιτέρω συντηρήσεως και ελέγχων για θερμοκρασίες υπό των 0°C. Επιπλέον προσοχή δίνεται και στις λειτουργίες των μηχανολογικών συστημάτων σε πολικές συνθήκες καθώς και την σχετική πιστοποίηση των αξιωματικών για ναυσιπλοΐα υπό τέτοιες συνθήκες. Περαιτέρω θα αναλυθεί στο επόμενο υποκεφάλαιο.

## 7.2. Έλεγχος πληροφοριών ανά κεφάλαιο επιθεώρησης

❖ **Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup> - Γενικές Πληροφορίες (General Information)**

Ο υπεύθυνος για την περάτωση και επιθεωρήσεως αυτής είναι ο Πλοίαρχος. Σκοπός του επιθεωρητή είναι αρχικώς να «γνωρίσει» το πλοίο μέσω των βασικών πληροφοριών του και να σχηματίσει μια πρώτη εικόνα του πλοίου και του πληρώματος. Τόσο η θεωρία όσο και η πράξη έχει αποδείξει πως αρκετές επιθεωρήσεις έχουν κατευθυνθεί αναλόγως της πρώτης εντύπωσης του επιθεωρητή, αναφορικά με το πόσο απαιτητικός θα θελήσει να γίνει στην πορεία της επιθεωρήσεως. Επίσης είναι και ο τομέας που δίνονται και οι πληροφορίες σχετικές με την διενεργηθείσα επιθεώρηση. Οι πληροφορίες που παρατίθενται είναι οι κάτωθι:

- Όνομα, σημαία και αριθμός IMO πλοίου
- Τύπος πλοίου και φορτίο που διαχειρίζεται
- Ημερομηνία παραλαβής πλοίου & Τύπος κατασκευής της γάστρας
- Όνομα υπευθύνου διαχειριστή του πλοίου
- Νεκρό βάρος πλοίου
- Λιμένας & ημερομηνία διεξαγωγής παρούσας επιθεωρήσεως και αναφορά εκτελέσεώς.
- Οργανισμός – εταιρεία υπεύθυνη για την διεξαγωγή της επιθεωρήσεως
- Ημερομηνία και ώρα επιβίβασης / αποβίβασης του επιθεωρητή
- Διάρκεια επιθεωρήσεως και όνομα επιθεωρητή

- Λιμένας και ημερομηνία διεξαγωγής τελευταίας επιθεωρήσεως από την εκάστοτε ακτοφυλακή λιμένος (Port State Control Inspection – MOUs)
- Όνομα νηογνώμονα πλοίου
- Ημερομηνία τελευταίας επιθεωρήσεως νηογνώμονα σε επισκευής ξηράς δεξαμενής ή εν θαλάσση.

#### ❖ **Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup> - Έλεγχος Πιστοποιητικών και Εγγράφων (Certification & Documents)**

Καίριος και αυτός ο τομέας επιθεωρήσεως, καθώς ελέγχεται η πλειοψηφία των πιστοποιητικών, εγγράφων και ημερολογίων του πλοίου. Κατά κύριο λόγο διενεργείται και αυτή με την συνεργασία του πλοιάρχου.

Ο επιθεωρητής έχει την δυνατότητα να εξακριβώσει την αξιοπλοΐα του πλοίου, μέσω των ενδεδειγμένων εγγράφων. Ο έλεγχος των πιστοποιητικών συμπεριλαμβάνει ένα εύρος τμημάτων σε θέματα νηογνώμωνων, ασφαλίσεως, ασφαλείας, κατασκευαστικής επάρκειας, επιθεωρήσεων – επισκευών, πρόληψης μόλυνσεως, ενεργειακής κατάστασης, λειτουργίας φόρτο-εκφορτώσεων, διαχειριστικής λειτουργίας και προσωπικού. Συνεπώς ο έλεγχος συμβάλλει στην εξακρίβωση λειτουργίας του πλοίου σύμφωνα με όσα ορίζουν κατά κύριο οι σημαντικές συμβάσεις του IMO.

Αξίζει να αναφερθεί πως μετά και την τελευταία αναθεώρηση του VIQ, την 22<sup>α</sup> Φεβρουαρίου 2019, ιδιαίτερη έμφαση γίνεται στην καταγραφή λεπτομερειών από την διενέργεια των τακτικών επιθεωρήσεων των δεξαμενών έρματος και φορτίου και της δομικής τους καταστάσεως. Μία σύνοψη των εξεταζόντων πιστοποιητικών παρατίθεται ως κάτωθι:

- Πιστοποιητικό νηογνώμονα
- Πιστοποιητικό καταλληλότητας
- Πιστοποιητικό διαχειρίσεως ασφαλείας
- Πιστοποιητικό εξοπλισμού ασφαλείας
- Πιστοποιητικό αδείας ραδιοεπικοινωνιών
- Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης μόλυνσεως πετρελαίου
- Πιστοποιητικό ελαχίστου επιτρεπόμενης συνθέσεως
- Πιστοποιητικό καταλληλότητα μεταφοράς χημικών ή αερίων (για τα αντίστοιχα πλοία μεταφοράς αυτών)
- Πιστοποιητικό επικίνδυνων ουσιών
- Πιστοποιητικό αστικής ευθύνης πλοιοκτήτη
- Πιστοποιητικό εφαρμογής συμβάσεως MLC
- Πιστοποιητικό διαχειρίσεως υγρού έρματος

Ο επιθεωρητής θα εξετάσει, σε αρχικό στάδιο, τα εκάστοτε πιστοποιητικά σχετικά με την εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης. Ο πλοίαρχος καλείται να παραθέσει όποια

πληροφορία έχει ως απαίτηση ο επιθεωρητής, καθώς και τα απαραίτητα εγχειρίδια και πολιτικές της εταιρείας που περιγράφονται στο Σύστημα Διαχείρισεως Ασφαλείας (SMS - Safety Management System). Ενδελεχής μελέτη των πολιτικών και οδηγιών θα πραγματοποιηθεί ωστόσο και σε επόμενο στάδιο επιθεωρήσεως, στο ανάλογο κεφάλαιο, αλλά στην συγκεκριμένη χρονική περίοδο ο επιθεωρητής θα κρίνει την επάρκεια των αναγκαίων, από τον κώδικα ISM, περιεχομένων. Ο επιθεωρητής επίσης θα δώσει έμφαση και στην σχέση του πλοιάρχου με τον διαχειριστή του πλοίου (operator), σχετικά με τις αναφορές του τελευταίου κατά την αξιολόγηση του πλοίου στην λειτουργική πορεία του όπως και στον τρόπο αναφοράς του πλοιάρχου προς τον διαχειριστή για τυχόν παρατυπίες (deficiencies) και, μη συμμορφουμένων με τις πολιτικές, ενεργειών (non-conformities)

Σε αυτό το στάδιο της επιθεωρήσεως θα εξετασθεί και το ιστορικό του πλοίου αναφορικά με τις διενεργηθείσες επισκευές και ελέγχους στο ναυπηγείο, τις τακτικές επιθεωρήσεις κυτών, δεξαμενών και κελύφους του πλοίου, τόσο από την πλευρά της εταιρείας με την προβλεπόμενη συντήρηση όσο και από την ματιά του νηογνώμονα και των αναφορών αυτού. Παρατηρούμε συνεπώς, ότι η επιθεώρηση δίνει ιδιαίτερη σημασία στην κατασκευαστική κατάσταση του πλοίου και στην εναρμόνιση του πλοίου με τις οδηγίες-κατευθύνσεις που προβλέπουν οι σχετικού κανονισμοί

### ❖ **Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup> - Διαχείριση Πληρώματος (Crew Management)**

Στο παρόν κεφάλαιο, ο επιθεωρητής θα εστιάσει την προσοχή του στις διαδικασίες και τις πολιτικές που προσδιορίζουν την κατάσταση του προσωπικού επί του πλοίου, τόσο στο εργασιακό επίπεδο και στις προβλεπόμενες ώρες εργασίας – αναπαύσεως όσο και στην πιστοποίησή του, αναφορικά με το ειδικότητα και τα καθήκοντα που εκτελεί.

Ο επιθεωρητής επίσης έχει την δυνατότητα και την ευχέρεια να παρατηρήσει και να αξιολογήσει σε τι επίπεδο βρίσκεται τόσο η επικοινωνία όσο και η συνεργασία όλων των μελών του πληρώματος. Τυχούσες παρατηρήσεις επί αυτού θα επισημανθούν αρμοδίως από τον επιθεωρητή, σε περίπτωση που κρίνει ότι οι ανωτέρω αποκλίνουν της κυρίας επιδιώξεως του πλοίου, να λειτουργεί υπό το πρίσμα και τον στόχο της μέγιστης ασφαλείας αλλά και αποδοτικότητας.

Ένα από τα πρώτα στοιχεία που θα περάσουν από αξιολόγηση είναι και το επίπεδο της ασφαλούς επανδρώσεως του πλοίου (Minimum Safe Manning). Ο επιθεωρητής θα εξετάσει το πιστοποιητικό ασφαλούς επάνδρωσης του πλοίου ότι πληροί όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις τόσο από την πλευρά της εγκυρότητας και πιστοποίησης όσο και του αναγκαίου αριθμού πληρώματος, όπως προβλέπεται από την απόφαση A.890 (21) του IMO, που προσδιορίζει της αρχές της ασφαλούς επανδρώσεως των πλοίων, καθώς και επιπλέον ενέργειες που έχουν γίνει

αναφορικά με την επάρκεια πληρώματος όπως προβλέπεται από τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων & Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code). Σημαντικότερο στοιχείο που θα ελεγχθεί εν συνεχεία, και αποτελεί ένα χρόνιο πρόβλημα στα πλοία, είναι αυτό των ωρών εργασίας. Η επιθεώρηση θα περιλαμβάνει στοιχεία και έγγραφα που έχουν προσδιοριστεί τόσο από τις διεθνείς συνθήκες MLC & STCW καθώς επίσης και με τα νομοθετήματα της εκάστοτε σημαίας – κράτους του πλοίου. Απαιτείται λοιπόν λεπτομερής καταγραφή των ωρών εργασίας και ξεκούρασης με τις απαραίτητες επεξηγήσεις όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο, σύμφωνα με την τυποποιημένη μορφή που έχει θεσπίσει ο ILO. Η γλώσσα επικοινωνίας του πλοίου είναι άλλο ένα στοιχείο που θα σημειωθεί καθώς αποτελεί το κύριο στοιχείο επικοινωνίας αλλά και αποτελεσματικότητας του πλοίου.

Αναφορικά με το πλαίσιο των επαγγελματικών προσόντων και τις πιστοποιήσεις, η επιθεώρηση ξεκινά από τον πίνακα υπηρεσίας των αξιωματικών του πλοίου (officers' matrix). Μέσω αυτού του τρόπου ο επιθεωρητής θα έχει μια εικόνα για την θαλάσσια υπηρεσία και εμπειρία στον χειρισμό των δεξαμενοπλοίων, η οποία πρέπει να συμμορφώνεται με τους κανονισμούς του SIRE. Ιδιαίτερης σημασίας είναι η υπηρεσία και ειδικά το διάστημα ναυτολογήσεως ή/και απολύσεως των ανωτέρων αξιωματικών του πλοίου (Πλοιάρχου, Υποπλοιάρχου, Α' & Β' Μηχανικού), έτσι ώστε το πλοίο να έχει πάντοτε έναν αξιωματικό καταστρώματος και μηχανοστασίου με επαρκή υπηρεσία στο πλοίο αλλά και πορεία στα δεξαμενόπλοια. Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειώσουμε πως το ανωτέρω ζήτημα είναι υψίστης σημασίας και κατά την διάρκεια των ναυλώσεων. Ορισμένες πετρελαϊκές εταιρείες έχουν τις δικές τους πρόσθετες απαιτήσεις για τον χρόνο υπηρεσίας και εμπειρίας των ανωτέρων αξιωματικών και ιδιαιτέρως του Πλοιάρχου. Σειρά έχουν τα πιστοποιητικά των αξιωματικών καταστρώματος και οι εξειδικευμένες εκπαιδεύσεις, όπου απαιτείται, τόσο στον τομέα τηρήσεως φυλακής στην γέφυρα όσο και στον χειρισμό του φορτίου. Ο επιθεωρητής θα εξετάσει και την απαραίτητη πιστοποίηση του Πλοιάρχου και των υπολοίπων αξιωματικών γέφυρας από την εκπαίδευσή τους αναφορικά με τον τύπο συστήματος απεικόνισης ηλεκτρονικού χάρτη (ECDIS), καθώς και τα έγγραφα που επιβεβαιώνουν την εξοικείωσή τους με αυτό. Ωστόσο αυτό είναι κάτι το οποίο θα εξακριβωθεί και στο επόμενο στάδιο της επιθεωρήσεως όπως αυτό θα αναλυθεί προσεχώς.

Στο τελικό στάδιο του συγκεκριμένου τομέα επιθεωρήσεως, θα ελεγχθεί η πολιτική που έχει καθοριστεί από την διαχειρίστρια εταιρεία σχετικά με την πολιτική καταναλώσεως αλκοόλ και ναρκωτικών ουσιών όπως επίσης και τα αναγκαία μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται για τον τακτικό έλεγχο του πληρώματος του πλοίου. Ο επιθεωρητής θα ελέγξει τα απαραίτητα έγγραφα με τα στοιχεία καταγραφής των ελέγχων που διεξήχθησαν για ενδείξεις αλκοόλ, και θα επισημάνει παρατήρηση εάν διαπιστωθεί απόκλιση από τις πολιτικές.

#### ❖ Κεφάλαιο 4<sup>ο</sup> - Ναυσιπλοΐα & Επικοινωνίες (Navigation & Communications)

Το επίσης σημαντικότερο κεφάλαιο επιθεώρησης είναι η επιθεώρηση των συστημάτων ναυσιπλοΐας και επικοινωνιών. Κρίνεται ιδιαίτερος σημαντικό λόγω του βάρους και της ευθύνης που κατέχει για την ασφαλή διακυβέρνηση του πλοίου, και τυχόν παρατηρήσεις καταγράφονται ως υψηλού κινδύνου. Η επιθεώρηση της γέφυρας πραγματοποιείται κανονικά όταν το πλοίο βρίσκεται δίπλα σε έναν τερματικό σταθμό, επομένως ο επιθεωρητής πρέπει να επιθεωρεί στενά τα διαγράμματα, τα ημερολόγια του πλοίου και άλλα αρχεία για να διαπιστώσει ότι το σκάφος έχει πλοηγηθεί με ασφάλεια και ότι η γέφυρα έχει ανά πάσα στιγμή επανδρωθεί επαρκώς. Η συμμόρφωση με τις διαδικασίες ναυσιπλοΐας της διαχειρίστριας εταιρείας, θα πρέπει να αξιολογείται τόσο με παρακολούθηση όσο και με συζητήσεις με τον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς. Οι διαδικασίες και οι πολιτικές ναυσιπλοΐας πρέπει να συμπληρώνονται, όπως απαιτείται, από τις πάγιες εντολές του πλοίαρχου και το βιβλίο εντολών γέφυρας. Στόχος θα πρέπει να είναι η εξακρίβωση της κατανόησης και της τήρησης αυτών των πολιτικών. Όλος ο εξοπλισμός ναυσιπλοΐας επιβάλλεται να βρίσκεται σε κατάσταση λειτουργίας, ανεξάρτητα από το αν απαιτείται ή όχι από τη SOLAS. Κάθε εξοπλισμός γέφυρας που δεν λειτουργεί πρέπει να καταγράφεται ως παρατήρηση.

Σε πρώτη φάση ο επιθεωρητής θα ελέγξει τις οδηγίες και τις πολιτικές που έχει θεσπίσει η εταιρεία στον σύστημα διαχείρισης ασφαλείας της (SMS). Στις ανωτέρω πολιτικές είναι αναγκαίο αν περιγράφονται συνοπτικά

- i. Οι διαδικασίες τήρησης ασφαλούς φυλακής και επανδρώσεως της γέφυρας κατά περίπτωση και περίσταση
- ii. Πολιτικές και οδηγίες που καθορίζουν τον τρόπο προετοιμασίας, κατασκευής και παρακολούθησης του σχεδίου ναυσιπλοΐας
- iii. Οδηγίες αποδοτικού χειρισμού και συντηρήσεως των συστημάτων απεικόνισης ναυτιλιακού χάρτη (ECDIS) καθώς και των υπολοίπων ηλεκτρονικών βοηθημάτων πλοηγής
- iv. Οδηγίες και πολιτικές σε περίπτωση εκτάκτων αναγκών

Λεπτομερής θα είναι και η επιθεώρηση στα συστήματα απεικόνισης και σχεδιάσεως ταξιδιού. Τόσο τα ηλεκτρονικά όσο και τα συμβατικά με τον χάρτη. Θα ελεγχθούν όλες οι παράμετροι ασφαλείας, οι ναυτιλιακές ενημερώσεις (T&Ps), οι διαδικασίες που προσδιορίζουν την μέθοδο διορθώσεως των ηλεκτρονικών και εντύπων χαρτών καθώς και αυτές που προβλέπουν την σειρά ενεργειών σε περίπτωση βλάβης. Στον ανωτέρω έλεγχο συμπεριλαμβάνεται και αυτός των βιβλίων (ηλεκτρονικών ή/και μη) αναφορικά με την προβλεπόμενη έκδοση.

Στην συνέχεια ο επιθεωρητής θα εξετάσει τις απαραίτητες πολιτικές που σχετίζονται με τα λεπτομερή καταγραφή των δεδομένων ταξιδιού τόσο εν πλω σε ανοιχτή θάλασσα όσο και κατά

τη διάρκεια χειρισμών «εν όρμω» και υπό των χειρισμών πλοηγού. Σε αυτό συμπεριλαμβάνεται και ο τακτικός έλεγχος των ζωτικών συστημάτων του πλοίου που διεξάγεται προ απόπλου και κατάπλου και τα έγγραφα που τα περιγράφουν. Σημαντική αναφορά γίνεται από το ερωτηματολόγιο σχετικά και μετά επίπεδα επανδρώσεως της γέφυρας εν πλώ και εν αγκυροβολία όπως και στην πολιτική που προσδιορίζει το επιτρεπόμενο όριο κάτω από την τρόπιδα (UKC), καθώς αποτελεί έναν παράγοντα που εάν αμεληθεί αυξάνεται κατακόρυφα η περίπτωση ατυχήματος, με ότι αυτό συνεπάγεται.

Το τελικό στάδιο στην επιθεώρηση γέφυρας είναι αυτό των συστημάτων ραδιοεπικοινωνιών & δορυφορικών επικοινωνιών, τόσο των μόνιμα εγκατεστημένων εντός της γέφυρας όσο και των φορητών στα ενδεδειγμένα σημεία του πλοίου. Ο επιθεωρητής θα εξετάσει ενδελεχώς τις προβλεπόμενες ενέργειες για τον ασφαλή χειρισμό του ράδιο-επικοινωνιακού εξοπλισμού και καλείται να τον εξακριβώσει από τα λεγόμενα των αξιωματικών γέφυρας σε πιθανή επίδειξη που μπορεί να ζητήσει. Στα παραπάνω εμπεριέχονται σαφώς και οι πολύ συγκεκριμένες οδηγίες, ανά τύπο εξοπλισμού επικοινωνιών, σχετικές με καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης και τον ασφαλή και άμεσο χειρισμό αυτών όταν προκύψει τέτοια κατάσταση.

Όλες οι ανωτέρω ενέργειες θα πρέπει να αναφέρονται συνοπτικά στις τακτικές οδηγίες πλοιάρχου (Master standing orders), έγγραφο το οποίο άπαντες οι αξιωματικοί της γέφυρας υποχρεούνται να μελετήσουν, να κατανοήσουν και να συμφωνήσουν. Ο επιθεωρητής έχει την δυνατότητα να ελέγξει τυχόν ενέργειες που αντιβαίνουν στις οδηγίες του πλοιάρχου και να σημειωθεί παρατήρηση επί προσωπικού, εάν τις διαπιστώσει από αμέλεια ή άγνοια αξιωματικού καθώς έχει ήδη συμφωνήσει με την υπογραφή του.

#### ❖ **Κεφάλαιο 5<sup>ο</sup> - Διαχείριση Ασφαλείας (Safety Management)**

Το κεφάλαιο αυτό επικεντρώνει την προσοχή του επιθεωρητή σε όλες τις διαδικασίες που προβλέπει το Σύστημα Ασφαλούς Διαχειρίσεως (SMS) της διαχειρίστριας εταιρείας μέσω του Διεθνή Κώδικας Ασφαλούς Διαχειρίσεως (ISM), για την αποτελεσματική, ασφαλή και αποδοτική λειτουργία ενός δεξαμενοπλοίου. Σκοπός του επιθεωρητή είναι να διαπιστώσει πως καθ' όλο το πλοίο επικρατεί μια «δικλείδα ασφαλείας» σε κάθε πλευρά και βασικό στόχο έχει την αποτροπή περιστατικών που θα φέρουν το πλήρωμα, τους επιβαίνοντες, το πλοίο και το φορτίο προ τετελεσμένων αρνητικών καταστάσεων και ως επί το πλείστον μη αναστρέψιμων. Συνεπώς το ερωτηματολόγιο VIQ, έχει διαχωρίσει το παρόν στάδιο επιθεωρήσεως σε επι μέρους υπο-τμήματα ανά τομέα ενεργειών. Μετά την περάτωση της επιθεωρήσεως του παρόντος σταδίου μπορεί εύκολα να διαπιστωθεί πως αυτό σαν σύνολο, αποτελεί τις εισαγωγικές ενέργειες για τα επόμενα στάδια επιθεωρήσεως και σαφέστατα τον συνδεδετικό κρίκο με αυτά.



Αναφορικά με τα παραπάνω, προτεραιότητα του επιθεωρητή είναι να εξακριβώσει το επίπεδο γνώσεων, εξοικειώσεως και συνεπώς εκπαιδεύσεως των όλων των αξιωματικών του πλοίου, πάνω στις διαδικασίες ασφαλείας που διέπονται από τους ισχύοντες κανονισμούς και τις ευθύνες που απορρέουν προς τον καθένα από αυτούς σχετικές με τον τρόπο αποτελεσματικής εκτελέσεως των καθηκόντων τους αναλόγως της ειδικότητας που κατέχουν.

Το πρώτο στάδιο εξοικείωσης των αξιωματικών αλλά και των μελών του πληρώματος που θα ελεγχθεί, περιλαμβάνει συνοπτικά χωρίς να περιορίζεται αποκλειστικά σε αυτά, τα παρακάτω:

- αυτό της ικανότητάς τους ως προς την ασφαλή λειτουργία των μονίμων & φορητών συστημάτων σωστικών και πυροσβεστικών μέσων και
- των κύριων συστημάτων έκτακτης ανάγκης (κύριες και εφεδρικές αντλίες πυροσβέσεως, εφεδρική ηλεκτρογεννήτρια, σύστημα πηδαλιουχίας εκτάκτου ανάγκης, χρήση αναπνευστικών συσκευών και λειτουργιών τους)
- των απαιτούμενων αξιολογήσεων κινδύνου (Risk Assessments) και τον τρόπο καταγραφής τους,
- τα απαραίτητα έντυπα (forms) για την εκτέλεση των εργασιών
- την χρήση του απαραίτητου ατομικού προστατευτικού εξοπλισμού
- την συμμετοχή τόσο των αξιωματικών όσο και των υπολοίπων μελών του πληρώματος στις τακτικές συνεδρίες ασφαλείας (Safety Meetings)
- τους τρόπους επισημάνσεως και αναφοράς περιστατικών ασφαλείας, ατυχημάτων και τις διαδικασίες έρευνας μετά από αυτά).

Στο επόμενο υπό-τμήμα, η επιθεώρηση επικεντρώνεται στην διεξαγωγή και καταγραφή των απαραίτητων γυμνασίων, εκπαιδεύσεων και εξοικειώσεων όπως αυτά προβλέπονται από τις πολιτικές της εταιρείας. Ο επιθεωρητής έχει την ευχέρεια να επιλέξει οποιοδήποτε μέλος πληρώματος για να διαπιστώσει το επίπεδο γνώσεων και εξοικειώσεως στα σωστικά αλλά και πυροσβεστικά μέσα. Οι ενέργειες επικεντρώνονται ως εξής τα παρακάτω:

- στα καθήκοντα του εκάστοτε μέλους ανάλογα την φύση της έκτακτης ανάγκης και στην προβλεπόμενη συχνότητα διεξαγωγής γυμνασίων
- στην επίγνωση αναφορικά με τον χώρο στοιβασίας, τις προβλεπόμενες μεθόδους συντηρήσεως, την κατάσταση που βρίσκονται και τον τρόπο χρήσης των μέσων πυρόσβεσης αλλά και των σωστικών μέσων.
- Στις εγγραφές που αποδεικνύουν την διεξαγωγή γυμνασίων και στα έντυπα που πιστοποιούν τα αντικείμενα εκπαίδευσης του πληρώματος.

Συνεχίζοντας την διαδικασία της επιθεωρήσεως, δίνεται ιδιαίτερο βάρος στις πολιτικές που προβλέπουν την είσοδο και την εργασία σε κλειστούς χώρους αλλά και στον χώρο του αντλιοστασίου. Λόγω της φύσης τους, όλα τα δεξαμενόπλοια έχουν αυστηρές προϋποθέσεις για την

είσοδο και την εργασία σε αυτούς τους χώρους, με αυτές να θεσπίζονται τόσο από την επιτροπή ναυτικής ασφαλείας (MSC) του IMO, όσο και από τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας Δεξαμενοπλοίων και Τερματικών Εγκαταστάσεων (ISGOTT). Όλο το πλήρωμα του δεξαμενοπλοίου επιβάλλεται να γνωρίζει τους κινδύνους των χώρων αυτών όπως επίσης και την σειρά ενεργειών για πιθανή είσοδο. Η επιθεώρηση θα ελέγξει επίσης και τις εγγραφές από τα απαραίτητα έντυπα των χώρων αυτών ταυτόχρονα με τον επιτόπιο έλεγχο αυτών και των καίριων σημείων όπως είναι οι μέθοδοι εξαερισμού, τα μέσα διασώσεως, τα μέσα πυρόσβεσης κ.α.

Η επιθεώρηση στην διαχείριση ασφαλείας θα περατωθεί με τον έλεγχο των συστημάτων ανιχνεύσεως επικίνδυνων αερίων (μονίμων και φορητών), τις πολιτικές που διέπουν τις διαδικασίες για την εκτέλεση των εργασιών υψηλών θερμοκρασιών (hot works), τον έλεγχο αναφορικά με τα σημεία προσβάσεως στο πλοίο και τις ενέργειες που έχουν γίνει για την ασφαλή στοιβασία και αποθήκευση των δειγμάτων καυσίμων και φορτίου.

#### ❖ **Κεφάλαιο 6<sup>ο</sup> - Πρόληψη Ρυπάνσεως (Pollution Prevention)**

Βαρύτατης σημασίας και το παρόν κεφάλαιο. Σε αυτό, ο επιθεωρητής θα επικεντρώσει την προσοχή του στις διαδικασίες που προβλέπει η MARPOL, για την αντιμετώπιση περιστατικών ρυπάνσεως τόσο σε επίπεδο αποτροπής όσο και σε επίπεδο πρόληψης.

Ξεκινώντας λοιπόν ο επιθεωρητής θα πρέπει να εξετάσει το επίπεδο γνώσεων και εξοικείωσης του πληρώματος αναφορικά με τα σχέδια SOPEP & SMPEP, καθ' ότι είναι τα βασικότερα εγχειρίδια, με πλήρη περιγραφή των οδηγιών, των απαιτήσεων αλλά και των μέσων που θα χρησιμοποιηθούν για την πρόληψη μόλυνσεως. Έπειτα έχει την δυνατότητα να εξετάσει τους χώρους του καταστρώματος, του αντλιοστασίου και του μηχανοστασίου ώστε να κάνει και την οπτική επιτόπια επιθεώρηση. Ορισμένα στοιχεία εξοπλισμού που θα ελεγχθούν ως προς την πληρότητα και την άρτια λειτουργία τους, περιγράφονται παρακάτω:

- Ο εξοπλισμός αντιμετώπισεως διαρροών επί του καταστρώματος
- Επιστόμια θάλασσας στο αντλιοστάσιο και το μηχανοστάσιο, και τις προβλεπόμενες ενέργειες ελέγχου και συντηρήσεως
- Σωληνώσεις καυσίμων και στοιχεία τακτικού ελέγχου όπως προβλέπεται από το σύστημα μεταφοράς και διαχείρισης καυσίμων (Bunker Management & Transfer System)
- Μέτρα προλήψεως διαρροών στον χώρο συνδέσεως λήψεων φορτίου (cargo manifolds)
- Μέτρα προλήψεως διαρροών πλησίον των εξαεριστικών των δεξαμενών καυσίμων και ελαιολιπαντικών
- Έλεγχος συναγερμών υπερπληρώσεως των υδροσυλλεκτών στο πρόστεγο, αντλιοστάσιο και μηχανοστάσιο

- Σωληνώσεις υδροσυλλεκτών και μέσων απορρίψεως ύδατος σε αντλιοστάσιο και μηχανοστάσιο
- Λεπτομερής έλεγχος των ελαιοδιαχωριστήρων του αντλιοστασίου (ODME) και του μηχανοστασίου
- Μέτρα που έχουν προβλεφθεί για την μεταφορά καταλοίπων από το μηχανοστάσιο σε δεξαμενές για τον σκοπό αυτόν.

Ο επιθεωρητής επίσης θα ελέγξει και τις απαραίτητες εγγραφές στα βιβλία πετρελαίου I & II, για εργασίες και τακτικούς ελέγχους που διεξήχθησαν. Παρατυπίες σε εγγραφές επισύρουν βαρύτερες κυρώσεις τόσο χρηματικές όσο και ποινικές, πέραν της παρατήρησης που θα σημειωθεί από τον επιθεωρητή.

### ❖ **Κεφάλαιο 7<sup>ο</sup> - Ναυτική Ασφάλεια (Maritime Security)**

Είναι το μοναδικό κεφάλαιο που λόγω της φύσης του, ο επιθεωρητής δεν πρέπει να ζητήσει τα αποδεικτικά έγγραφα, καθώς λόγω της διαβάθμισης ασφαλείας θεωρούνται απόρρητα και ευαίσθητα, όπως προβλέπονται από τον ISPS. Υπεύθυνος για την ομαλή διεξαγωγή της επιθεωρήσεως είναι ο Πλοίαρχος και ο αξιωματικός ασφαλείας του πλοίου. Οι πληροφορίες που θα ζητήσει ο επιθεωρητής θα απαντηθούν προφορικώς, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπει το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου. Μέσα σε αυτές ενδέχεται να είναι οι ακόλουθες:

- Επικυρωμένο σχέδιο ασφαλείας πλοίου από την σημαία – κράτος του πλοίου
- Πληροφορίες σχετικές με τον αξιωματικό ασφαλείας της εταιρείας
- Αρχεία καταγραφής των καταπλεόντων λιμένων στο παρελθόν με πιθανές επισημάνσεις ασφαλείας
- Απαραίτητα έγγραφα εκπαίδευσης του πληρώματος και του υπευθύνου αξιωματικού ασφαλείας (Ship Security Officer – SSO) στις διαδικασίες και τα μέσα όπως προβλέπονται στο σχέδιο ασφαλείας
- Έλεγχος του συστήματος εγκαίρου προειδοποίησης ασφαλείας (Ship Security Alert System – SSAS)
- Μέτρα πρόληψης σε περιοχές διελεύσεως υψηλού κινδύνου
- Επαρκής παροχή από την εταιρεία αναφορικά με χάρτες και άλλες εκδόσεις σχετικές με την ναυτική ασφάλεια.
- Μέτρα αναφορικά με την κυβερνοασφάλεια σε όλα τα ευαίσθητα ηλεκτρονικά συστήματα του πλοίου, όπως προβλέπει τόσο το Σχέδιο Ασφαλούς Διαχείρισεως όσο και το Σχέδιο Αντιμετώπισεως Κυβερνοαπειλής (Cyber Response Plan – CRP)

Ο τομέας της κυβερνο-απειλής αποτελεί έναν από τους νεότερους στην ναυτιλία, με αυξανόμενες απαιτήσεις με τον καιρό. Δι' αυτού συμπεριλαμβάνεται και στο ερωτηματολόγιο VIQ.

## ❖ Κεφάλαιο 8<sup>ο</sup> - Συστήματα Φορτίου & Ερματισμού (Maritime Security)

Η κύρια επιθεώρηση των συστημάτων φορτοεκφορτώσεως και διαδικασιών ερματισμού. Περιλαμβάνει τέσσερα (4) υποκεφάλαια για κάθε ένα τύπο δεξαμενοπλοίου. Τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαιοειδών φορτίων (Crude & Product Tankers), τα χημικά δεξαμενόπλοια (Chemical Tankers), τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγραερίου (LPG Tankers) και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς φυσικού αερίου (LNG Tankers). Αξίζει να επισημανθεί εξ' αρχής, ότι για τα επί μέρους συστήματα φορτίου και έρματος, οι διαδικασίες διέπονται από διαφορετικά εγχειρίδια ασφαλείας. Τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαιοειδών φορτίων και τα χημικά δεξαμενόπλοια περιγράφονται από τον Διεθνή Οδηγό Ασφαλείας Δεξαμενοπλοίων Πετρελαίου και Τερματικών Εγκαταστάσεων (*ISGOTT*) με επιπλέον διευκρινήσεις και απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Χημικών Χύδην (*IBC Code*) για τα δεύτερα, και για τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγροποιημένων αερίων οι διαδικασίες περιγράφονται από τον Διεθνή Κώδικα Κατασκευής και Εξοπλισμού Δεξαμενοπλοίων Υγροποιημένων Αερίων (*IGC Code*) και τον Διεθνή Οδηγό Δεξαμενοπλοίων Υγροποιημένων Αερίων και Τερματικών Εγκαταστάσεων (*SIGTTO*). Σε αυτό το κεφάλαιο της επιθεώρησης οι διαδικασίες είναι διαφορετικές ανά πλοίο αλλά κινούνται σχεδόν πάνω στο ίδιο πλαίσιο, όπως και θα περιγραφεί παρακάτω ανά κατηγορία επιθεώρησης με ορισμένες διαφοροποιήσεις:

- Πολιτικές, Διαδικασίες και Πιστοποιητικά αναφορικά με τα φορτία και τον ερματισμό – Policies, Procedures & Documentation
- Έλεγχος των υπολογισμών ευστάθειας φορτώσεως και των περιορισμών που υφίστανται το εκάστοτε πλοίο – Stability & Cargo Limitations
- Κύρια διαδικασία φορτοεκφορτώσεως και διαχείρισεως του προσωπικού εν μέσω αυτών – Cargo Operation & Related Safety Management
- Έλεγχος των τρόπων μετρήσεως και δειγματοληψίας δεξαμενών – Ullaging & Sampling
- Μέθοδοι εκτονώσεως των δεξαμενών φορτίου – Cargo Tanks Pressure Relief & Venting Systems
- Λειτουργία Συστήματος Αδρανούς Αερίου – Inert Gas System
- Πλύσιμο δεξαμενών με αργό πετρέλαιο (για τα πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια) – Crude Oil Washing
- Διαδικασίες και μέτρα προλήψεως στατικού ηλεκτρισμού – Static Electricity Arrangements
- Διαδικασίες που διέπουν τον τρόπο ασφαλούς λειτουργίας των λήψεων φορτίου - Cargo Manifolds Arrangements
- Έλεγχος λειτουργίας των μέσων και διαδικασιών των εκάστοτε αντλιοστασίων – Pumphrooms Procedures

- Έλεγχος των εύκαμπτων αγωγών φορτίου - Cargo Hoses
- Έλεγχος των μέσων εξαρτισμού και ανυψώσεως - Cargo Lifting Equipment
- Διαδικασίες που διέπουν την λειτουργία του πλοίου κατά την μεταφορά φορτίου «πλοίο με πλοίο» - Ship To Ship Operations
- Διαδικασίες που περιγράφουν επιπλέον απαιτήσεις για τα πλοία που διαθέτουν συστήματα δυναμικής κινήσεως - Dynamic Positioning Tankers
- Διαδικασίες των συστημάτων συμπίεσεως φορτίου (για τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγροποιημένων αερίων) – Cargo Compressor Systems
- Διαδικασίες λειτουργίας της μονάδας επαναυγροποίησης φορτίου (για τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγροποιημένων αερίων) – Cargo Reliquefaction System
- Διαδικασίες λειτουργίας μονάδας καύσεως αερίου (για τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγροποιημένων αερίων) – Gas Combustion Unit
- Διαδικασίες διακοπής εκτάκτου ανάγκης – Emergency Shutdown Procedures
- Έλεγχος κενών χώρων και δεξαμενών – Void & Interbarrier Spaces
- Έλεγχος των ημερολογίων και των αρχείων καταγραφής των γεγονότων φορτοεκφορτώσεων – Cargo Logbooks

#### ❖ **Κεφάλαιο 9<sup>ο</sup> - Διαδικασίες Προσδέσεως (Mooring)**

Στο κεφάλαιο αυτό η επιθεώρηση θα επικεντρωθεί στα μέσα και στις διαδικασίες προσδέσεως αλλά και αγκυροβολίας του πλοίου. Ο επιθεωρητής θα ελέγξει ενδελεχώς το Σχέδιο Διαχείρισεως Προσδέσεως (Mooring System Management Plan) καθώς και τα πιστοποιητικά των σχοινιών, συρματόσχοινων και συνδετικών κλειδιών, ότι συμβαδίζουν και είναι τα ενδεδειγμένα. Ένα δεύτερο σχέδιο που θα απαιτηθεί από τον επιθεωρητή είναι αυτό της Διαχείρισεως των μέσων Προσδέσεως (Line Management Plan), το οποίο θα πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομερείς οδηγίες – κατευθύνσεις αναφορικά με την αποθήκευση, έλεγχο, συντήρηση και απόσυρση των μέσων προσδέσεως, το οποίο θα προσδιορίζεται από τις ανάλογες πολιτικές της διαχειρίστριας εταιρείας. Επίσης προς εξέταση θα είναι και η κατάσταση στην οποία βρίσκονται τα σχοινιά και τα συρματόσχοινα αναφορικά με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή καθώς και η λειτουργική κατάσταση των εργατών και των φρένων τους όπως προβλέπει η αναγκαία συντήρηση.

Ο επιθεωρητής κατά τον οπτικό έλεγχο θα εξετάσει και την τοποθέτηση των σχοινιών ή/και συρματόσχοινων επάνω στο τύμπανο του εργάτη, την λειτουργική και γενική κατάσταση των εργατών, σχοινιών, συρματοσχοίνων, τυμπάνων και των περιμετρικών σημείων. Στην οπτική επιθεώρηση θα ελεγχθούν και τα μέσα αγκυροβολίας αναφορικά με την κατάσταση που παρουσιάζουν εμφανώς, καθώς και των παρελκομένων σημείων όπως είναι τα αλυσέλικτρα, οι χώροι αποθηκείσεως αλυσίδων και των σημείων ασφαλίσεως των αγκυρών. Στο τελευταίο στάδιο

αυτής της επιθεώρησης θα ελεγχθούν και τα μέσα ρυμουλκήσεως εκτάκτου ανάγκης (Emergency Towing Arrangements) καθώς και τα αυτά που προσδιορίζονται για την πρόσδεση ενός σημείου (Single Point Mooring). Για τα συγκεκριμένα απαιτούνται και οι ανάλογες πολιτικές και διαδικασίες για την ασφαλή χρήση και συντήρηση.

#### ❖ Κεφάλαιο 10<sup>ο</sup> - Χώροι Μηχανοστασίου και Πηδαλιουχίας (Engine & Steering Compartments)

Είναι ο τομέας επιθεώρησης μαζί με αυτόν της γέφυρας που σηκώνουν το μεγαλύτερο βάρος λόγω των υψηλών απαιτήσεων και δραστηριοτήτων. Σκοπός του επιθεωρητή είναι να διαπιστώσει πως οι χώροι του μηχανοστασίου και πηδαλιουχίας λειτουργούν αρτίως και άνευ προβλημάτων. Σε πρώτο στάδιο θα μελετηθούν οι πολιτικές που καθορίζουν τις διαδικασίες για μια ασφαλή λειτουργία σαν σύνολο ατόμων και μηχανημάτων, και πως η κατάσταση αυτή επικρατεί. Βασικά σημεία που θα εξετασθούν στις πολιτικές είναι τα κάτωθι

- Οργάνωση & λειτουργία μηχανοστασίου.
- Λειτουργία μηχανοστασίου σε κατάσταση μη επανδρώσεως, όπου είναι διαθέσιμο.
- Διαδικασίες αναφορών για τυχόν παρεκκλίσεις.
- Διαδικασίες προετοιμασίας μηχανοστασίου σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.
- Διασφάλιση άρτιας λειτουργίας και πληρότητας μηχανολογικού εξοπλισμού.
- Διαδικασίες περιοδικής συντηρήσεως.
- Διαχείριση των ανταλλακτικών.
- Διαδικασίες παραλαβής και εναλλαγής καυσίμων.

Αναφορικά με τα ανωτέρω, επιβάλλεται να έχουν γίνει απολύτως κατανοητά από όλη την ομάδα μηχανοστασίου, και η ομάδα να λειτουργεί αποδοτικά υπό της πάγιες οδηγίες του Α' Μηχανικού (Chief Engineer's Standing Orders). Επίσης δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στις εγγραφές του ημερολογίου μηχανοστασίου που θα πρέπει να περιλαμβάνουν τα κάτωθι, χωρίς όμως να περιορίζονται σε αυτά:

- Ώρες λειτουργίας μηχανοστασίου σε περιόδους μη επανδρώσεως.
- Διαδικασίες παραλαβής καυσίμων και μεταφοράς μεταξύ των δεξαμενών καυσίμων.
- Ημερήσιες ποσότητες καυσίμων και έλαιο-λιπαντικών.
- Ημερήσιες ενδείξεις της κύριας μηχανής και των ηλεκτρομηχανών (στροφές, θερμοκρασίες, πιέσεις).
- Υπογραφή Α' Μηχανικού καθημερινώς

Οι χώροι του μηχανοστασίου θα εξετασθούν αναφορικά με την ασφαλή λειτουργία τους και σε θέμα εξοπλισμού και μέσων, ώστε όλες οι διεργασίες να εκτελούνται με ευκολία και χωρίς να διακινδυνεύει το προσωπικό. Σε αυτό το στάδιο θα προστεθεί και η επιθεώρηση των

πυροσβεστικών μέσων που σχετίζονται με τους παρόντες χώρους. Η προστασία του μηχανοστασίου αναφορικά με την περίπτωση πυρκαγιάς είναι και ενεργητική, με τα μόνιμα συστήματα (λήψεις νερού, σύστημα ψεκασμού γλυκού νερού, σύστημα ομίχλης νερού, αφρού, διοξειδίου του άνθρακα) αλλά και τα φορητά (πυροσβεστήρες), ωστόσο όμως είναι και παθητική. Σε αυτήν την μέθοδο περιλαμβάνονται ορισμένα συστήματα που θα τεθούν υπό εξέταση στην επιθεώρηση ως κάτωθεν:

- Περιμετρική προστασία και μόνωση των σωληνώσεων καυσίμων
- Επαρκής καθαρισμός των χώρων του μηχανοστασίου
- Σύστημα ανίχνευσης ψεκασμού ελαίου από διαρροή
- Προστασία των ηλεκτρολογικών πινάκων από εισροή νερού και μόνωση από ενδεχόμενη διαρροή ρεύματος

Ακόμη, ο επιθεωρητής θα εξετάσει ορισμένα κύρια σημεία του μηχανοστασίου για να εξακριβωθεί η καλή λειτουργία τους. Συνοπτικά αναφέρονται τα κάτωθι:

- Κύρια μηχανή/-ές συμπεριλαμβανομένου του άξονα της προπέλας.
- Εφεδρικές μηχανές, ηλεκτρογεννήτριες, εφεδρική ηλεκτρογεννήτρια.
- Βραστήρες.
- Κύριοι και εφεδρικοί συμπιεστές αέρα.
- Καθαριστές και εξοπλισμός διαχείρισεως καυσίμων.
- Χώρος παραγωγής αδρανούς αερίου συμπεριλαμβανομένων του πύργου καθαρισμού, των ανεμιστήρων, των ανιχνευτών αερίων και των επιστομιών.
- Σύστημα διαχείρισεως υγρών αποβλήτων.
- Σύστημα αντλήσεως υδροσυλλεκτών και του ελαιοδιαχωριστήρα.
- Διάταξη σωληνώσεων ατμού, καυσίμων, λιπαντικών, νερού θάλασσας, αέρα.
- Συστήματα ψύξεως και κλιματισμού.
- Ανεμιστήρες εξαερισμού.
- Στεγανοποίηση πρυμναίου άξονα.

Το επόμενο στάδιο περιλαμβάνει την επιθεώρηση στον χώρο πηδαλιουχίας. Σημαντικό στοιχείο εδώ είναι οι έλεγχοι που επιβάλλεται να γίνονται προ-απόπλου, καθώς είναι ένας έλεγχος που πραγματοποιείται παράλληλα με την γέφυρα. Επομένως αμφότεροι οι αξιωματικοί θα πρέπει να γνωρίζουν και να διεξάγουν τα ακόλουθα:

- Έλεγχος κύριας πηδαλιουχίας.
- Έλεγχος εφεδρικής πηδαλιουχίας.
- Συστήματα απομακρυσμένου ελέγχου πηδαλιουχίας.
- Εξακρίβωση των θέσεων πηδαλιουχίας με την γέφυρα.
- Την εφεδρική παροχή ρεύματος.
- Τις ενδείξεις του πηδαλίου σε σχέση με την πραγματική γωνία.

- Τους συναγερμούς του εφεδρικού συστήματος σε περίπτωση απώλειας.
- Τους συναγερμούς απώλειας ρεύματος του συστήματος πηδαλιουχίας.

Το επόμενο και τελευταίο κεφάλαιο της παρούσας επιθεωρήσεως προσδιορίζει τις ενέργειες των πλοίων που διαθέτουν φυσικό αέριο ως καύσιμο κινήσεως και τις διαδικασίες ανεφοδιασμού και χρήσεως του μηχανολογικού εξοπλισμού που απαιτείται, για την ασφαλή παροχή του φυσικού αερίου στην κύρια μηχανή.

### ❖ **Κεφάλαιο 11<sup>ο</sup> - Γενική Εμφάνιση και Κατάσταση (General Appearance & Condition)**

Πρακτικά, είναι ο πρώτος τομέας που θα εξετάσει ο επιθεωρητής πριν ακόμη επιβιβαστεί στο πλοίο. Η εξωτερική εικόνα, η κατασκευαστική ακεραιότητα των ελασμάτων του περιβλήματος, η βαφή, οι ενδείξεις των βυθισμάτων, η φυσιολογική φθορά είναι ορισμένα στοιχεία που θα αντιληφθεί στα πρώτα λεπτά. Στο κατάστρωμα δίνεται η δυνατότητα στο επιθεωρητή να εξετάσει ως προς την γενική κατάστασή τους από πλευράς συντηρήσεως και καθαριότητας:

- τις διατάξεις των σωληνώσεων και τις υποστηρίξεις αυτών,
- τις σκάλες επιβιβάσεως,
- τα ρέλια,
- κατασκευές επί του καταστρώματος,
- την υπερκατασκευή του πλοίου,
- την κατάσταση των υδατοστεγών θυρών
- των παραθύρων
- εξαιρεστικά χώρων καταστρώματος, δεξαμενών έρματος, καυσίμων και λιπαντικών

Ιδιαίτερη σημασία θα δοθεί στην σήμανση του ονόματος του πλοίου, των σημάνσεων των ρυμουλκών, σημάνσεων προωστών ή πρυμναίων βοηθητικών ελίκων, των βυθισμάτων περιμετρικά του πλοίου αλλά και των ενδείξεων των ζωνών φορτώσεως, να είναι σε ικανοποιητικό επίπεδο για να μην δυσχεραίνει την ανάγνωση και οδηγεί σε λανθασμένες εκτιμήσεις

Επίσης θα ελεγχθεί και ο ηλεκτρολογικός εξοπλισμός ώστε να εξακριβωθεί ότι είναι ο ενδεδειγμένος αναφορικά με την προστασία εκρήξεως και πως επαρκεί για τον ασφαλή φωτισμό σε όλους τους χώρους του πλοίου. Στο τελικό στάδιο, θα επιθεωρηθούν και οι χώροι ενδιαιτήσεως πληρώματος συμπεριλαμβανομένων των δημοσίων χώρων, χώρων υγιεινής, χώρων πλυντηρίων, νοσοκομείου πλοίου, αποθηκών τροφίμων, ψυκτικών θαλάμων και κουζίνας αναφορικά με τον επαρκή φωτισμό, την καθαριότητα και την τάξη που επικρατεί. Λεπτομερής θα είναι και ο έλεγχος σε σημεία που απαιτούν περαιτέρω προσοχή όπως τα μόνιμα και φορητά συστήματα πυρόσβεσης στον χώρο της κουζίνας, καθώς είναι αντικείμενα ασφαλείας με επιπλέον απαιτήσεις όπως ορίζει το σχέδιο διαχειρίσεως ασφαλείας της εταιρείας.



### ❖ Κεφάλαιο 12<sup>ο</sup> - Λειτουργίες σε παγωμένο περιβάλλον (Ice Operations)

Είναι ο τομέας επιθεώρησης ο οποίος δεν εξετάζεται στην πλειονότητα των δεξαμενοπλοίων καθώς απαιτεί το πλοίο να είναι ειδικά κατασκευασμένο για ανάλογες περιοχές και με την ανάλογη πιστοποίηση νηογνώμονα να επιχειρεί σε αυτές. Μετά από την εφαρμογή του Πολικού Κώδικα (Polar Code) του IMO, το 2017, τα πλοία που θα επιχειρούν σε τέτοιες περιοχές θα υποχρεώνονται στην υιοθέτηση των κανόνων του κώδικα. Λόγω της φύσης του περιβάλλοντος διαθέτουν την αντίστοιχη ιδιομορφία στην κατασκευή τους για να ανταπεξέλθουν με επιτυχία στα καθήκοντά τους. Συνεπώς οι πολιτικές που θα πρέπει να ακολουθήσουν είναι πολύ συγκεκριμένες. Η διαχειρίστρια εταιρεία θα έχει μεριμνήσει από κατασκευής του πλοίου, να διαμορφώσει το δικό της εγχειρίδιου επιχειρήσεων σε πολικό περιβάλλον. Ο επιθεωρητής θα βασιστεί σε αυτό για να διεξάγει το είδος επιθεώρησης. Τα ακόλουθα στοιχεία θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται μέσα στο εγχειρίδιο:

- Δραστηριότητες στον πάγο
- Λειτουργίες σε χαμηλή θερμοκρασία αέρα
- Δυνατότητες επικοινωνίας και πλοήγησης σε μεγάλα πλάτη
- Διάρκεια ταξιδιού
- Στρατηγικός σχεδιασμός των ενεργειών
- Ρυθμίσεις για τη λήψη προβλέψεων των περιβαλλοντικών συνθηκών
- Επαλήθευση των υδρογραφικών, μετεωρολογικών και ναυτιλιακών πληροφοριών
- Λειτουργία ειδικού εξοπλισμού
- Διαδικασίες για τη διατήρηση της λειτουργικότητας του εξοπλισμού και του συστήματος
- Μείωση κινδύνου για τον περιορισμό των περιβαλλοντικών συνθηκών
- Απόκριση σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης
- Συντονισμός με τις υπηρεσίες αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης
- Διαδικασίες για τη διατήρηση της υποστήριξης της ζωής και της ακεραιότητας του πλοίου σε περίπτωση παρατεταμένης παγίδευσης από πάγο
- Επιχειρήσεις με συνοδεία άλλων πλοίων
- Επιχειρήσεις νηοπομπής

Η επιθεώρηση σε αυτόν τομέα δίνει μεγάλη έμφαση στην διαβίωση του πληρώματος και των συνθηκών που θα πρέπει να επικρατούν μέσα στους χώρους ενδιαίτησεως. Ορισμένα στοιχεία που θα ελεγχθούν είναι τα ακόλουθα:

- Μέσα για την προστασία του προσωπικού από τις επιπτώσεις των θερμοκρασιών κάτω του μηδενός, π.χ. ενδύματα με ψυχρό καιρό, διαχείριση της λειτουργίας ρολογιών και περίοδοι υπηρεσίας.
- Ρυθμίσεις για τη θέρμανση των καταλυμάτων

- Μέτρα για τη διατήρηση της ασφαλούς πρόσβασης και μετακίνησης γύρω από το σκάφος.
- Ρυθμίσεις για τη διασφάλιση της λειτουργικότητας του εξοπλισμού και των συστημάτων των τροχοφόρων διαμερισμάτων και για τη διατήρηση αποτελεσματικής επαγρύπνησης.
- Διαδικασίες για τη διασφάλιση της λειτουργικότητας κρίσιμου εξοπλισμού και συστημάτων, συμπεριλαμβανομένων των πυροσβεστικών συστημάτων και των σωστικών συσκευών.
- Διαχείριση των συστημάτων φορτίου και έρματος.
- Πρέπει να προβλέπονται μέσα για την απομάκρυνση ή την πρόληψη της παγίδας και του χιονιού γύρω από καταπακτές και πόρτες.

Επιπλέον στα παραπάνω η επιθεώρηση θα επικεντρωθεί και στην λειτουργική κατάσταση των σωστικών και πυροσβεστικών μέσων. Σε πολικές συνθήκες κρίσιμης σημασίας είναι η λειτουργία των σωσιβίων λεμβών αλλά και της παροχής νερού σε περίπτωση πυρκαγιάς, Μερικά στοιχεία που θα τεθούν προς εξέταση από τον επιθεωρητή είναι τα κάτωθι:

- Εξασφάλιση ότι οι οδοί διαφυγής παραμένουν προσβάσιμοι και ασφαλείς
- Θα πρέπει να αντιμετωπισθεί η ανάγκη για θερμικά προστατευτικά βοηθήματα και στολές εμπάπτισης και θα πρέπει να παρέχεται εξοπλισμός κατάλληλος για τις προβλεπόμενες θερμοκρασίες πριν το σκάφος εισέλθει σε ψυχρές περιοχές
- Εξασφάλιση ότι τα καύσιμα και τα έλαια κινητήρων που χρησιμοποιούνται σε σωσίβιας λέμβους και λέμβους διάσωσης πρέπει να είναι του τύπου που είναι κατάλληλος για λειτουργία σε θερμοκρασίες κάτω του μηδενός. Όπου υπάρχει, τα συστήματα θέρμανσης πρέπει να ελέγχονται για να λειτουργούν.
- Η ανάγκη μετακίνησης δεξαμενών νερού σωσίβιας λέμβου σε παρακείμενο θερμαινόμενο χώρο.
- Η απαίτηση να διατηρούνται οι σωσίβιας λέμβοι και ο εξοπλισμός καθαίρεσθως απαλλαγμένος από την όξυνση του πάγου. Θα πρέπει να υπάρχει ένα κολλέγια απομάκρυνσης πάγου κοντά σε σωσίβιας λέμβους και σωσίβιας λέμβους ή θέρμανση ηλεκτρικών ιχνοστοιχείων που παρέχεται για την προστασία κρίσιμων στοιχείων, όπως σφραγίδες θυρών.
- Οι πυροσβεστικές αντλίες, συμπεριλαμβανομένης της πυροσβεστικής αντλίας έκτακτης ανάγκης, πρέπει να βρίσκονται σε θερμαινόμενους χώρους ή να προστατεύονται από την κατάψυξη. Οι ρυθμίσεις για την πυροσβεστική αντλία έκτακτης ανάγκης θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την πρόληψη της απόφραξης των θαλάσσιων στομιών εισόδου με πάγο. Η διαδικασία θα πρέπει να περιλαμβάνει ενέργειες για την εξασφάλιση της άμεσης διαθεσιμότητας των συστημάτων.

Η επιθεώρηση όμως θα ενασχοληθεί και με τα ζητήματα που απασχολούν την μεταφορά φορτίου. Συνεπώς οποιαδήποτε συστήματα εμπλέκονται με την μεταφορά φορτίου θα πρέπει να λειτουργούν αρτίως υπό πολικές συνθήκες. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι επιβάλλεται η εφαρμογή προληπτικών μέτρων για τα συστήματα αυτά. Συνοπτικά μπορούμε να αναφέρουμε τα εξής που θα εξετασθούν και από τον επιθεωρητή:

- Αποστράγγιση τις πλεονότητας των σωληνώσεων επί του καταστρώματος τόσο του φορτίου όσο και του έρματος.
- Μέριμνα για αποτροπή παγοποίησης των ενδεικτών πίεσεως.
- Έλεγχος των ανακουφιστικών πίεσεως – αναρροφήσεως.
- Το ανεπίστροφο υδάτινο επιστόμιο καταστρώματος (deck water seal) επιβάλλεται να έχει ένα λειτουργικό σύστημα θέρμανσης του νερού με σταθερή παροχή αυτού προς την δεξαμενή του επιστομίου.
- Το κύριο ανακουφιστικό πίεσεως (p/v breaker valve) να περιέχει ένα μείγμα αντιψυκτικού σύμφωνα με τα πρότυπα του κατασκευαστή για να επιτυγχάνει και την μέγιστη λειτουργικότητα του.

Σταχυολογώντας όλης της διαδικασίας της επιθεώρησης και επί της συγκεκριμένης, απαιτείται από το σύνολο του πληρώματος σχετική εκπαίδευση και πιστοποίηση πριν την ναυτολόγησή τους. Τα στοιχεία εκπαίδευσέως θα παρατεθούν και αυτά προς έλεγχο από τον επιθεωρητή.

## 8. ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ - DISTRIBUTED REPORT

Οι απαντήσεις που καταγράφονται στα ερωτηματολόγια επιθεώρησης πλοίων (το στοιχείο επιθεώρησης- inspection element) χρησιμεύουν ως βάση για την ανάπτυξη του δεύτερου στοιχείου της διαδικασίας επιθεώρησης πλοίων (το στοιχείο αναφοράς - report element) που διανέμεται στο πλαίσιο του προγράμματος. Το συμπληρωμένο VIQ του επιθεωρητή πρέπει να επανεξετάζεται από την παραδίδουσα εταιρεία πριν από την επεξεργασία στο σύστημα SIR και τη διαβίβαση στον εφοπλιστή.

Το επεξεργασμένο VIQ μετατρέπεται αυτόματα σε έκθεση αφού η υποβάλλουσα εταιρεία το επεξεργαστεί στο σύστημα SIRE. Η έκθεση δεν αναπαράγει τις σελίδες του ερωτηματολογίου επιθεώρησης πλοίων, αλλά διανέμεται σε συντετμημένη μορφή. Συνίσταται στη μετατροπή των απαντήσεων του επιθεωρητή VIQ σε ενιαίο μορφότυπο έκθεσης. Η έκθεση χωρίζεται σε τρία τμήματα ως εξής:

- **1<sup>ο</sup> Τμήμα - Γενικές πληροφορίες:** Περιέχει τις ενημερωτικές απαντήσεις που απαιτούνται στο κεφάλαιο 1 του VIQ συν απαντήσεις σε ορισμένες ερωτήσεις από άλλα κεφάλαια του VIQ όπου απαιτούνται συγκεκριμένες λεπτομέρειες ή ημερομηνίες.
- **2<sup>ο</sup> Τμήμα - Ερωτήσεις που σημειώνονται ως "Ναι" χωρίς σχόλια.:** Εμφανίζει, κατά αριθμό ευρετηρίου μόνο, τις ερωτήσεις στο VIQ που έχουν ελεγχθεί με απάντηση "Ναι", αλλά χωρίς σχόλιο επιθεωρητή
- **3<sup>ο</sup> Τμήμα - Ερωτήσεις με την ένδειξη "Όχι", "Δεν εμφανίζεται", "Άνευ αντικειμένου" ή με άλλο τρόπο σχολιάζονται και οποιοδήποτε κεφάλαιο που τελειώνει με τα Πρόσθετα Σχόλια.:** Περιέχει, στο σύνολό τους,
  - A. Όλες οι ερωτήσεις VIQ που απαντήθηκαν με απάντηση "όχι" ή "δεν εθεάθησαν", καθώς και τα σχόλια του επιθεωρητή για τη συμπλήρωση αυτών των απαντήσεων.
  - B. Όλα τα άλλα ζητήματα VIQ που έχουν σχολιαστεί κατά τα άλλα, μαζί με το σχόλιο.
  - C. Τυχόν συμπληρωματικές παρατηρήσεις στο τέλος των κεφαλαίων VIQ.
  - D. Σε περιπτώσεις όπου έχει απαντηθεί ερώτηση με απάντηση "όχι", εμφανίζεται, κατά περίπτωση, το στοιχείο ή υποστοιχείο της αυτοαξιολόγησης διαχείρισης δεξαμενόπλοιου OCIMF (TMSA) για το πλοίο στο οποίο αναφέρεται η απάντηση "όχι", μαζί με την αξιολόγηση του διαχειριστή του πλοίου. Αυτή η δυνατότητα θα εμφανίζεται μόνο στα μέλη του OCIMF στα οποία έχει εκχωρηθεί από τον φορέα εκμετάλλευσης πρόσβαση στην υποβολή TMSA. Τα μέλη των παραληπτών δεν θα μπορούν να προβάλουν αυτήν τη δυνατότητα TMSA μέσα στην αναφορά.

## **9. ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ & ΔΙΑΠΙΣΤΕΥΣΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ OCIMF**

### **9.1 Συμμετογή & σκοπός στο πρόγραμμα των επιθεωρητών**

Το περιεχόμενο του παρόντος γενικού τμήματος ισχύει για όλους τους επιθεωρητές που συμμετέχουν στις διάφορες διαδικασίες επιθεώρησης, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά:

- Δεξαμενόπλοια πετρελαίου, φυσικού αερίου και χημικών προϊόντων
- Φορτηγίδες

και όπως ελέγχεται από τον OCIMF μέσω των μελών της Επιτροπής Γενικών Σκοπών. Το περιεχόμενο του παρόντος εγγράφου ΔΕΝ καλύπτει τους επιθεωρητές που είναι εγγεγραμμένοι στο σκάφος ανοικτής θάλασσας

Η αποστολή του OCIMF θα είναι η πρώτη αρχή για την ασφαλή και περιβαλλοντικά υπεύθυνη λειτουργία των πετρελαιοφόρων, των τερματικών σταθμών και των πλοίων υποστήριξης ανοικτής θάλασσας, προωθώντας τη συνεχή βελτίωση των προτύπων σχεδιασμού και λειτουργίας. Τα είδη των Συστημάτων Επιθεώρησης και Αναφοράς (SIRE) συμπεριλαμβανομένων των δεξαμενόπλοιων πετρελαίου, χημικών και φυσικού αερίου, και φορτηγίδων αναγνωρίζονται ως πρακτικά παραδείγματα προώθησης αυτής της συνεχούς βελτίωσης τόσο του σχεδιασμού όσο και της λειτουργίας των πλοίων που χρησιμοποιούνται στην πετρελαιοβιομηχανία.

Η ακεραιότητα του OCIMF και των μελών του παραμένει πρωταρχικής σημασίας και το πρόγραμμα SIR απαιτεί από όλους τους συμμετέχοντες να μοιράζονται, να διατηρούν και να προωθούν την αξία αυτή. Οι επιθεωρητές SIR πρέπει να είναι διαπιστευμένοι πριν από τη συμμετοχή τους, να αποδεικνύουν την καταλληλότητά τους να επιθεωρούν και να παρέχουν εκθέσεις. Οι συνεχιζόμενες επιδόσεις τους και τα θετικά συμπεράσματά τους στα επόμενα μαθήματα επαναπιστοποίησης θα διασφαλίσουν ότι είναι άξια της διατήρησης αυτής της διαπίστευσης. Μια επιτροπή αποτελούμενη από μέλη της Ομάδας Εστίασης SIR, θα είναι υπεύθυνη για τα πρότυπα απόδοσης. Η εν λόγω επιτροπή έχει την εξουσία να εκδίδει πειθαρχικά μέτρα που κυμαίνονται από προσωπικές προειδοποιήσεις έως την κατάργηση της διαπίστευσης, όταν η εκτέλεση του επιθεωρητή δικαιολογεί τον έλεγχο αυτό.

Οι επιθεωρητές που είναι διαπιστευμένοι στο Πρόγραμμα SIR πρέπει να τηρούν τα υψηλότερα πρότυπα επαγγελματικής συμπεριφοράς ανά πάσα στιγμή. Πρέπει να είναι απολύτως έντιμοι και αμερόληπτοι στις σχέσεις τους με το προσωπικό των διαχειριστών πλοίων, τους πλοιάρχους, το πλήρωμα του σκάφους με το οποίο έρχονται σε επαφή και με άλλους τρίτους που ενδέχεται να συνδέονται με επιθεωρούμενα σκάφη. Οι επιθεωρήσεις πρέπει να διεξάγονται με πλήρη σεβασμό προς την ακεραιότητα του προγράμματος SIR και οι εκθέσεις επιθεώρησης πρέπει να είναι απολύτως αμερόληπτες.

Η διαπίστευση χορηγείται από τον OCIMF και κατέχεται από επιθεωρητή για λογαριασμό του OCIMF. Ο OCIMF επιφυλάσσεται του δικαιώματος να επανεξετάσει τη διαπίστευση αυτή όταν

αποδεικνύεται ότι ένας επιθεωρητής δεν τηρεί τα υψηλότερα πρότυπα επαγγελματικής συμπεριφοράς

Τα άτομα που απασχολούνται με τους εφοπλιστές και τα άτομα που έχουν πιθανές συγκρούσεις συμφερόντων που δημιουργούνται λόγω της φύσης της εργασίας δεν είναι επιλέξιμα να γίνουν διαπιστευμένοι επιθεωρητές SIR. Οι ανάδοχοι ή οι σύμβουλοι που διορίζονται περιστασιακά από τους εφοπλιστές και των οποίων τα σκάφη υπόκεινται σε επιθεωρήσεις στο πλαίσιο του προγράμματος SIR, πρέπει να δηλώνουν τις ενώσεις αυτές στο έντυπο αίτησης επιθεωρήσεως πλοίων SIR και δεν πρέπει να δέχονται την αποστολή επιθεωρήσεως των πλοίων αυτών. Στο πλαίσιο αυτό, η απασχόληση με έναν εφοπλιστή αναφέρεται στην απασχόληση με έναν ανεξάρτητο εφοπλιστή, εφοπλιστή ή τεχνικό διαχειριστή, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την επάνδρωση και τη λειτουργία ενός ή περισσότερων πλοίων, ή με έναν εμπορικό εφοπλιστή ο οποίος προκαλεί συγκρούσεις συμφερόντων που δημιουργούνται λόγω της φύσης της εργασίας.

Ο OCIMF επιφυλάσσεται του δικαιώματος να αρνηθεί την αίτηση υποψηφίου ο οποίος δηλώνει σχέση με διαχειριστή σκάφους, όταν η φύση της σχέσης ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την καλή κατάσταση του προγράμματος SIR.

## **9.2 Απαιτούμενα προσόντα υποψηφίων επιθεωρητών**

### **9.2.1 Επιθεωρητές κατηγορίας «1»**

#### **9.2.1.1 Πιστοποίηση**

Κατηγορία 1 Οι επιθεωρητές πρέπει να είναι ή να έχουν:

- άδεια Πλοιάρχου αναγνωρισμένου κράτους σημαίας για σκάφη ολικής χωρητικότητας 3.000 τόνων ή περισσότερα ή
- άδεια Α΄ Μηχανικού από αναγνωρισμένο κράτος σημαίας για σκάφη που κινούνται με κύρια μηχανή 3.000 kW ή περισσότερο

#### **9.2.1.2 Διαπίστευση SIRE**

Για την επιθεώρηση πλοίων της κατηγορίας 1, οι επιθεωρητές πρέπει να είναι κάτοχοι έγκυρης διαπίστευσης στο πλαίσιο του προγράμματος εκπαίδευσης και διαπίστευσης επιθεωρητών πλοίων του OCIMF.

#### **9.2.1.3 Εμπειρία εργασίας: Επιθεωρητές κατηγορίας «1»**

- πρέπει να έχουν τουλάχιστον 60 μήνες πραγματική θαλάσσια υπηρεσία\* πάνω σε δεξαμενόπλοια, εκ των οποίων τουλάχιστον 24 μήνες πρέπει να είναι ως ανώτεροι αξιωματικοί\*\* πάνω σε δεξαμενόπλοιο, μπορούν να συνταχθούν το πολύ 3 μήνες

υπηρεσίας ως ανώτεροι αξιωματικοί χρησιμοποιώντας τον παρακάτω πίνακα ισοδυναμίας.

- είναι κάτοχοι ή έχουν κατάσχει πιστοποιητικό προηγμένης εκπαίδευσης κατάλληλο για τον τύπο του σκάφους που πρόκειται να επιθεωρηθεί ή απόδειξη ικανοποιητικής εκπαίδευσης σύμφωνα με τη σύμβαση/κώδικα STCW.

*(\*Η θαλάσσια υπηρεσία στην περίπτωση αυτή σημαίνει πραγματικό συσσωρευμένο χρόνο επί του σκάφους ως θαλάσσια υπηρεσία και όχι ημερολογιακά έτη ως πιστοποιημένος αξιωματικός.)*

*(\*\*Ο ανώτερος αξιωματικός ορίζεται ως:- Πλοίαρχος, Υποπλοίαρχος, Α' & Β' Μηχανικός. Ένας Μηχανικός φυσικού αερίου/φορτίου μπορεί επίσης να θεωρηθεί ανώτερος αξιωματικός κατά τη διακριτική ευχέρεια των χρηματοδοτούντων μελών )*

#### **9.2.1.4 Επίπεδο γνώσεων**

Οι επιθεωρητές πρέπει να είναι σε θέση να αποδεικνύουν την εξοικείωση και τη γνώση των διεθνών κανονισμών, κωδίκων και συμβάσεων και των κατευθυντήριων γραμμών, διαδικασιών και προτύπων της βιομηχανίας που είναι κατάλληλα για τον τύπο των πλοίων που επιθεωρούνται. Τα μέτρα αυτά πρέπει να περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τα εξής:

- Πολιτικές και διαδικασίες που απαιτούνται από το ISM
- IMO Safety of Life at Sea Convention (SOLAS 74)
- IMO International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78)
- IMO International Regulations for the Preventing Sea Collisions at Sea (COLREGS)
- IMO International Ship and Port Facility Security Code and SOLAS Amendments 2002
- IMO Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code)
- IMO Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code)
- IMO International Convention of Standards of training, Certification and Watch keeping for Seafarers, 1978 as amended in 1995 (STCW Convention);
- ICS Tanker Safety Guide (Chemicals)
- ICS Tanker Safety Guide (Liquefied Gas)
- ICS Guide to Helicopter/Ship Operations
- OCIMF/ICS/IAPH International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT)

- OCIMF/ICS Clean Seas Guide for Tankers
- OCIMF/ICS Prevention of Oil Spillages Through Cargo Pumphooms Sea Valves
- OCIMF/ICS Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum)
- OCIMF Recommendation for Oil Tanker Manifolds and Associated Equipment
- OCIMF Mooring Equipment Guidelines
- OCIMF Effective Mooring
- USCG Regulations for Tankers (If applicable)
- OCIMF Guidelines for the Control of Drugs and Alcohol aboard Ship (1995)

### **9.2.1.5 Δυνατότητες**

Οι επιθεωρητές πρέπει:

- να είναι φυσικά σε θέση να διενεργούν πλήρη και πλήρη επιθεώρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του VIQ·
- να είναι σε θέση να επικοινωνούν επιτυχώς στα γραπτά και προφορικά αγγλικά,
- κατά την επιθεώρηση πλοίων της κατηγορίας 2 ή 3, έχουν λάβει εκπαίδευση σχετική με την επιθεώρηση των πλοίων αυτών. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να διενεργείται από την υποβάλλουσα εταιρεία που είναι χορηγός του επιθεωρητή και σύμφωνα με το συμφωνηθέν από τον OCIMF πρόγραμμα σπουδών και
- κατά την επιθεώρηση πλοίων της κατηγορίας 3, να είναι σε θέση να επικοινωνούν αποτελεσματικά στην γλώσσα του προσωπικού του πλοίου

## **9.2.2 Επιθεωρητές Κατηγορίας «3»**

### **9.2.2.1 Πιστοποίηση**

Οι επιθεωρητές πρέπει να είναι ή να έχουν:

- Πιστοποιητικό ικανότητας για αξιωματικούς υπεύθυνους φυλακής ναυσιπλοΐας ή πλοιάρχους πλοίου ολικής χωρητικότητας κάτω των 500 GT, το οποίο εκδίδεται από αναγνωρισμένο κράτος σημαίας, ή
- Πιστοποιητικό ικανότητας Β' μηχανικού που εκδίδεται από αναγνωρισμένο κράτος σημαίας
- Εθνική αναγνωρισμένη άδεια Πλοιάρχου φορτηγίδας, ή
- Εθνική αναγνωρισμένη άδεια Α' Μηχανικού φορτηγίδας ή
- Εκτεταμένη καθημερινή εμπειρία σε λειτουργίες φορτηγίδων ή σε διαχείριση τερματικών φορτηγίδων.



### **9.2.2.2 Διαπίστευση επιθεωρητών**

Αποτελεί προτιμώμενη απαίτηση οι επιθεωρητές που είναι κάτοχοι έγκυρης διαπίστευσης στο πλαίσιο του προγράμματος εκπαίδευσης και διαπίστευσης επιθεωρητών πλοίων του OCIMF να διενεργούν την επιθεώρηση πλοίων της κατηγορίας 3. Ειδικές απαιτήσεις για την εκπαίδευση, τη διαπίστευση και τη διοίκηση επιθεωρητών της κατηγορίας 3 έχουν αναπτυχθεί και εφαρμοστεί για τη Βόρεια Αμερική και για τη Νότια και Κεντρική Αμερική. Οι επιθεωρητές που δραστηριοποιούνται στη Βόρεια Αμερική και στη Νότια και Κεντρική Αμερική πρέπει να διαθέτουν πλήρη διαπίστευση. Λεπτομέρειες σχετικά με τις απαιτήσεις διαπίστευσης περιέχονται αντίστοιχα στο προσάρτημα 6 και στο προσάρτημα 7 των παρούσων κατευθυντήριων γραμμών.

Η πείρα εργασίας, οι γνώσεις και οι ικανότητες που ορίζονται κατωτέρω για τους επιθεωρητές της κατηγορίας 3 εφαρμόζονται στην επιλογή επιθεωρητών που θα επιθεωρήσουν σκάφη της κατηγορίας 3 σε περιοχές άλλες από εκείνες που επιθεωρούν σκάφη της κατηγορίας 3 στη Βόρεια Αμερική και στη Νότια και Κεντρική Αμερική.

### **9.2.2.3 Εμπειρία εργασίας: Επιθεωρητές κατηγορίας «3»**

- Πρέπει να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον δύο έτη στα σκάφη του προς επιθεώρηση τύπου (\* Ως εξυπηρέτηση νοείται στην περίπτωση αυτή ο πραγματικός συσσωρευμένος χρόνος επί του σκάφους και όχι τα ημερολογιακά έτη), ή
- Έχουν λάβει κατάλληλη εκπαίδευση για να ανταποκριθούν στις συμφωνηθείσες απαιτήσεις επιθεωρήσεως για τα σκάφη της κατηγορίας 3.

Οι επιθεωρητές κατηγορίας 3, με προηγούμενη ναυτική πείρα κατέχουν ή έχουν κατάσχει πιστοποιητικό προηγμένης εκπαίδευσης κατάλληλο για τον τύπο του προς επιθεώρηση σκάφους ή πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από τοπική αρχή ισοδύναμου προτύπου.

### **9.2.2.4 Επίπεδο γνώσεων**

Οι επιθεωρητές πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξουν την εξοικείωση και τη γνώση των διεθνών κανονισμών, των εθνικών κανονισμών, κατά περίπτωση, των κωδίκων και συμβάσεων και των κατευθυντήριων γραμμών, διαδικασιών και προτύπων της βιομηχανίας, ανάλογα με τον τύπο των πλοίων που επιθεωρούνται. Οι γνώσεις αυτές θα αξιολογηθούν από την υποβάλλουσα εταιρεία σε τοπικό επίπεδο και θα θεωρηθούν αποδεκτές.

### **9.2.2.5 Δυνατότητες**

Οι επιθεωρητές κατηγορίας 3 πρέπει:

- να είναι φυσικά σε θέση να διενεργούν πλήρη και πλήρη επιθεώρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του VIQ, και

- να είναι σε θέση να επικοινωνεί επιτυχώς στα γραπτά και προφορικά αγγλικά,
- έχουν λάβει εκπαίδευση σχετική με το πρόγραμμα SIR και την επιθεώρηση των πλοίων αυτών. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να διενεργείται από την υποβάλλουσα εταιρεία που είναι χορηγός του επιθεωρητή και σύμφωνα με το συμφωνηθέν από τον OCIMF πρόγραμμα σπουδών, και να είναι σε θέση να επικοινωνεί επιτυχώς στη γλώσσα ομιλίας του πληρώματος.

Οι επιθεωρητές κατηγορίας 3 με προηγούμενη ναυτική εμπειρία πρέπει να είναι κάτοχοι ή έχουν κατάσχει καταχώριση επικίνδυνου φορτίου κατάλληλη για τον τύπο του προς επιθεώρηση σκάφους ή πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από τοπική αρχή ισοδύναμου προτύπου.

Σε περίπτωση που ένας επιθεωρητής ο οποίος είναι διαπιστευμένος από ένα περιφερειακό σύστημα διαπίστευσης απαιτείται να επιθεωρήσει σκάφος σε άλλη γεωγραφική περιοχή, η υποβάλλουσα εταιρεία πρέπει να διασφαλίσει ότι ο επιθεωρητής είναι κατάλληλα ικανός να επιθεωρήσει αυτόν τον τύπο σκάφους.

### **9.3 Εκπαίδευση και επιθεώρηση επι του πλοίου**

#### **9.3.1 Ενδοϋπηρεσιακή εκπαίδευση**

Τουλάχιστον δύο συνοδευόμενοι έλεγχοι στην εταιρεία ενός ήδη διαπιστευμένου επιθεωρητή (ή επιθεωρητών) στο πλαίσιο του προγράμματος πρέπει να διενεργούνται πριν από την παρακολούθηση ενός κύκλου μαθημάτων και μιας εξέτασης. Από την 1η Ιανουαρίου 2014, πρέπει να πραγματοποιηθούν δύο επιπλέον συνοδευόμενοι έλεγχοι μετά την επιτυχή επιτυχία των Μερών 1 και 2 των εξετάσεων.

Στην περίπτωση που ο νέος επιθεωρητής είναι κάτοχος πιστοποιητικού προηγμένης εκπαίδευσης που αφορά είτε το ένα είτε και τα δύο αυτά σκάφη, οι επιθεωρητές που επιθυμούν να είναι διαπιστευμένοι για τον έλεγχο των δεξαμενόπλοιων χημικών ουσιών ή αερίου πρέπει επίσης να διενεργούν τουλάχιστον δύο συνοδευόμενους ελέγχους για κάθε ένα από αυτά τα σκάφη πριν από τη συμμετοχή τους σε μαθήματα.

Σκοπός των συνοδευόμενων επιθεωρήσεων είναι να εισαχθεί ο νέος επιθεωρητής στις πρακτικές πτυχές του συστήματος επιθεωρήσεως SIRE, στην πραγματική διεξαγωγή της επιθεωρήσεως και στο λογισμικό υπολογιστών SIRE VIQ.

Ένας επιθεωρητής ο οποίος έχει σημειώσει επιτυχία στις γραπτές εξετάσεις και έχει υποβληθεί σε αυτή την εκπαίδευση επί του οχήματος θα είναι επιλέξιμος να προχωρήσει στο επόμενο στάδιο της διαδικασίας διαπίστευσης.

### **9.3.2 Ελεγχόμενη επιθεώρηση - Κοινοποίηση στον OCIMF**

Η διορίζουσα εταιρεία είναι υπεύθυνη για την παρακολούθηση της προόδου ενός νέου επιθεωρητή κατά τη διάρκεια της σειράς των συνοδευόμενων επιθεωρήσεων. Όταν η ορισθείσα εταιρεία που υποβάλλει την αίτηση βεβαιωθεί ότι ο νέος επιθεωρητής έχει επιτύχει ικανοποιητικό επίπεδο επάρκειας, η ορίζουσα εταιρεία θα ενημερώσει τον OCIMF ότι ο νέος επιθεωρητής είναι έτοιμος να αναλάβει το τελικό στάδιο της διαδικασίας διαπίστευσης, η οποία αποτελεί πραγματική επιθεώρηση πλοίου στην εταιρεία διαπιστευμένου επιθεωρητή ελέγχου του OCIMF.

### **9.3.3 Ελεγχόμενη επιθεώρηση**

#### **9.3.3.1 Ευθύνες της υποβαλλόμενης εταιρείας**

Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση των γραπτών εξετάσεων από νέο επιθεωρητή, μετά την παρακολούθηση του κύκλου μαθημάτων "Νέος επιθεωρητής", και μετά την ολοκλήρωση επαρκών εσωτερικών, συνοδευόμενων επιθεωρήσεων, καθώς και κάθε άλλης κατάρτισης εντός της επιχείρησης, η ορίζουσα εταιρεία πρέπει να μεριμνήσει για τη διενέργεια επιθεωρήσεως από τον νέο επιθεωρητή, επί σκάφους κατηγορίας 1, παρουσία διαπιστευμένου επιθεωρητή OCIMF επιθεωρητής. Ο επιθεωρητής θα διοριστεί από τον Διευθυντή Διαπίστευσης του Επιθεωρητή OCIMF. Για το σκοπό αυτό, η υποψήφια εταιρεία πρέπει να:

- 1) Διορίζει σκάφος το οποίο επιθεωρείται από τον νέο επιθεωρητή. Εάν το καθορισμένο σκάφος είναι πετρελαιοφόρο ή χημικό δεξαμενόπλοιο, ο έλεγχος πρέπει να διενεργείται κατά την εκφόρτωση του σκάφους. Εάν το σκάφος είναι δεξαμενόπλοιο μεταφοράς υγραερίου ή υγροποιημένου φυσικού αερίου, ο έλεγχος μπορεί να διενεργείται κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση του σκάφους
- 2) Ενημερώνει τον διαχειριστή του πλοίου που πρόκειται να επιθεωρηθεί, ότι η επιθεώρηση πρέπει να διενεργηθεί από νέο επιθεωρητή και να λάβει τη συγκατάθεση του αερομεταφορέα ώστε να επιτραπεί η διενέργεια της επιθεωρήσεως ελέγχου. Σημείωση: εάν ο φορέας εκμετάλλευσης δεν συμφωνεί, η ελεγχόμενη επιθεώρηση δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί
- 3) Ενημερώνει τον διαχειριστή διαπίστευσης του επιθεωρητή OCIMF σχετικά με το όνομα του νέου επιθεωρητή, το όνομα του διαπιστευμένου επιθεωρητή ελέγχου OCIMF, το όνομα του προς επιθεώρηση σκάφους και την ημερομηνία της επιθεώρησης,
- 4) Οι ελεγκτές πρέπει να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για τη διενέργεια ελέγχων όταν τους ζητηθεί. Σε περίπτωση που ένα αίτημα για τη διενέργεια της ελεγχόμενης επιθεωρήσεως απορρίπτεται από επιθεωρητή για οποιονδήποτε λόγο, και όταν δεν προσφέρεται εναλλακτική ρύθμιση από τον επιθεωρητή, η οντότητα που επιχειρεί να διοργανώσει τον έλεγχο (είτε ο προς έλεγχο επιθεωρητής είτε οι επικεφαλής του προς έλεγχο επιθεωρητή) πρέπει να ενημερώσει σχετικά το διαχειριστή διαπίστευσης του επιθεωρητή OCIMF.

### **9.3.3.2 Ευθύνες του διαπιστευμένου επιθεωρητή επιθεωρητών OCIMF**

Έλεγχοι επιθεωρητών που διεξάγονται στο πλαίσιο του προγράμματος διαπίστευσης επιθεωρητών SIR πρέπει να εκτελείται σύμφωνα με τις διατάξεις της σχετικής έκδοσης του OCIMF. Πριν από την έναρξη του ελέγχου, μια λεπτομερής συζήτηση μεταξύ του διαπιστευμένου επιθεωρητή ελέγχου του OCIMF και του προς έλεγχο επιθεωρητή πρέπει να αφορά τη σειρά του ελέγχου και τις διατάξεις του εντύπου αξιολόγησης της απόδοσης του επιθεωρητή SIR. Είναι σημαντικό ο προς έλεγχο επιθεωρητής να κατανοήσει σαφώς τον τρόπο διεξαγωγής του ελέγχου (βλέπε προσάρτημα 3 διάγραμμα ροής) και τον τρόπο χρήσης του εντύπου αξιολόγησης των επιδόσεων (βλέπε προσάρτημα 4). Ο επιθεωρητής πρέπει να ενημερώνεται πριν από την έναρξη του ελέγχου ότι το έντυπο αξιολόγησης της απόδοσης παρέχει ένα συγκεκριμένο τμήμα σχολίων και ότι ο επιθεωρητής είναι ελεύθερος να γράψει σχόλια στο τμήμα αυτό σχετικά με τη διεξαγωγή του ελέγχου ή την κατάρτιση του εντύπου αξιολόγησης της απόδοσης.

Ο επιθεωρητής πρέπει:

- 1) Υπενθυμίζει στον επιθεωρητή που υποβάλλεται σε έλεγχο ότι η διάρκεια της ελεγχόμενης επιθεωρήσεως δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 8-10 ώρες·
- 2) Ενημερώνει τον επιθεωρητή που ελέγχεται ότι ο επιθεωρητής δεν θα παρέμβει στη διεξαγωγή της επιθεώρησης, εκτός εάν η ασφάλεια του επιθεωρητή που υποβάλλεται σε έλεγχο, ο επιθεωρητής ή το προσωπικό του πλοίου ενδέχεται να τεθεί σε κίνδυνο·
- 3) ΜΗ συμμετέχετε σε μακροχρόνιες συζητήσεις με το προσωπικό του πλοίου, οι οποίες ενδέχεται παρεμβαίνουν στο έργο της επιθεώρησης
- 4) Υπενθυμίζει στον υπό έλεγχο επιθεωρητή ότι ο ρόλος του επιθεωρητή είναι να παρακολουθεί τις επιδόσεις του υπό έλεγχο επιθεωρητή και να διασφαλίζει ότι η επιθεώρηση διενεργείται σύμφωνα με τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές για τη διαπίστευση.

### **9.3.4 Ελεγχόμενη επιθεώρηση - Επιτυχημένοι αιτούντες**

Η τελική διαπίστευση εξαρτάται από τη γραπτή αξιολόγηση των επιδόσεων του διαπιστευμένου επιθεωρητή ελέγχου του OCIMF, η οποία πιστοποιεί την επιτυχή διεξαγωγή της επιθεωρήσεως που διενεργείται επί του πλοίου. Ο διαπιστευμένος επιθεωρητής ελέγχου του OCIMF πρέπει να βεβαιωθεί ότι ο επιθεωρητής που υποβάλλεται σε έλεγχο:

- 1) Γνωρίζει την εκμετάλλευση του είδους του υπό επιθεώρηση σκάφους,
- 2) Κατανοεί πλήρως τις απαιτήσεις της διαδικασίας επιθεωρήσεως SIRE VIQ,
- 3) Είναι εξοικειωμένη με τις απαιτήσεις των κανονισμών και των κατευθυντήριων γραμμών του IMO, και

4) Διαθέτει τις απαραίτητες διαπροσωπικές δεξιότητες για να αντιμετωπίσει τον πλοίαρχο, τους αξιωματικούς και τις αξιολογήσεις με ευγένεια και διπλωματία.

Ο διαπιστευμένος επιθεωρητής ελεγκτών OCIMF θα χρησιμοποιήσει το έντυπο αξιολόγησης των επιδόσεων του επιθεωρητή SIR κατά τη διάρκεια του ελέγχου, προκειμένου να διασφαλίσει ότι κάθε έλεγχος είναι απολύτως δίκαιος, αντικειμενικός και τυποποιείται στο μέτρο που είναι πρακτικό. Η γραπτή αξιολόγηση του εγγράφου επιδόσεων, αφού ολοκληρωθεί, θα εξεταστεί από τον υπεύθυνο εκπαίδευσης και διαπίστευσης του OCIMF ή τον υπεύθυνο συμμόρφωσης του OCIMF. Εάν ο διαχειριστής εκπαίδευσης και διαπίστευσης του OCIMF ή ο διαχειριστής συμμόρφωσης του OCIMF θεωρήσει ότι ο επιθεωρητής ήταν υπερβολικά επιεικής, τότε θα απαιτηθεί άλλος έλεγχος του επιθεωρητή.

#### **9.4 Διαπιστευμένοι επιθεωρητές έλεγχου OCIMF**

##### **9.4.1 Προσόντα**

Οι επιθεωρητές που επιθυμούν να γίνουν διαπιστευμένοι επιθεωρητές έλεγχου του OCIMF θα είναι γενικά αναγνωρισμένοι στον κλάδο για τα ανώτερα προσόντα τους και την εμπειρογνωμοσύνη τους στον τομέα της επιθεώρησης, όπως υποστηρίζεται από την ποιότητα των εκθέσεων που υποβάλλουν και θα διαθέτουν καλά ανεπτυγμένες διαπροσωπικές δεξιότητες.

Οι υποψήφιοι ελεγκτές διαθέτουν τα προσόντα του επικεφαλής επιθεωρητή ISM. Ο επιθεωρητής που επιθυμεί να γίνει επιθεωρητής έλεγχου πρέπει να συγκεντρώσει τουλάχιστον 90% στο μέρος 1 της γραπτής εξέτασης και να συγκεντρώσει τουλάχιστον 80% στο μέρος 2 της γραπτής εξέτασης. Οι επιθεωρητές που δεν επιτυγχάνουν τα απαιτούμενα αποτελέσματα κατά την αρχική εξέταση μπορούν να εξετάσεις αλλά θα είναι υπεύθυνες για τα έξοδα αυτών των εξετάσεων.

##### **9.4.2 Εξέταση**

Ο διαπιστευμένος επιθεωρητής μπορεί να οριστεί από την υποβάλλουσα εταιρεία για να αναλάβει την εξέταση του επιθεωρητή για να γίνει επιθεωρητής μετά από περίοδο τουλάχιστον τριών ετών από τη στιγμή της επίτευξης της πλήρους διαπίστευσης SIR.

Στις περιπτώσεις αυτές, εάν ο διορισμός εγκριθεί από την επιτροπή εκπαίδευσης και διαπίστευσης, ο υποψήφιος θα υποβληθεί σε γραπτή εξέταση.

Η Επιτροπή Κατάρτισης και Διαπίστευσης, η οποία αποτελείται από τουλάχιστον τρία μέλη της Ομάδας Εστίασης SIR, θα αξιολογεί συλλογικά κάθε συμπληρωμένο έγγραφο εξέτασης και θα επιτυγχάνει συναίνεση ως προς το τελικό αποτέλεσμα. Το αποτέλεσμα αυτής της αξιολόγησης θα διαβιβαστεί στον Διευθυντή Διαπίστευσης του Επιθεωρητή OCIMF, ο οποίος, με τη σειρά του, θα ενημερώσει τον αιτούντα.

#### **9.4.3 Διατήρηση της ιδιότητας του διαπιστευμένου επιθεωρητή**

Για να διατηρήσουν την ιδιότητα του διαπιστευμένου, οι επιθεωρητές πρέπει να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να είναι διαθέσιμοι για τη διενέργεια ελέγχων όταν τους ζητηθεί. Γενικά, για να διατηρούν τη διαπίστευση επιθεωρητή, οι ελεγκτές πρέπει να διενεργούν τουλάχιστον 3 (τρεις) ελεγμένες επιθεωρήσεις σε κάθε ημερολογιακό έτος. Στην περίπτωση των νέων ελεγκτών, ο αριθμός των ελεγμένων επιθεωρήσεων που διενεργούνται εντός του πρώτου έτους κατά το οποίο αποκτούν το καθεστώς του επιθεωρητή θα προ-αξιολογείται από την ημερομηνία απόκτησης του καθεστώτος του επιθεωρητή.

Αναγνωρίζεται ότι οι επιχειρηματικές ή άλλες δεσμεύσεις ενός επιθεωρητή ενδέχεται, κατά καιρούς, να οδηγήσουν σε απόρριψη των αιτήσεων ελέγχου. Ωστόσο, ένας επιθεωρητής πρέπει να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να συνεργαστεί προσφέροντας εναλλακτικές ημερομηνίες εάν δεν είναι βολική μια αρχική ημερομηνία.

#### **9.4.4 Ανάκληση του ιδιότητας διαπιστευμένου επιθεωρητή**

Ο επιθεωρητής που δεν ανταποκρίνεται σταθερά θετικά σε αιτήσεις για λογιστικούς ελέγχους μπορεί, κατά τη διακριτική ευχέρεια της επιτροπής διαπίστευσης SIR, να απολέσει το καθεστώς του επιθεωρητή.

Ο επιθεωρητής, ο οποίος, ενώ διενεργεί ελεγκτικές πράξεις με οποιονδήποτε τρόπο, με επισφαλή πράξη ή ενεργεί χωρίς επαγγελματισμό, χωρίς δεοντολογία κατά του πνεύματος του SIR, θα υπόκειται σε πειθαρχική κύρωση, η οποία ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα την προσωρινή ή μόνιμη ανάκληση του καθεστώτος του επιθεωρητή.

## **10. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ CHEMICAL DISTRIBUTION INSTITUTE (CDI)**

### **10.1 Περιγραφή Οργανισμού**

Το Ινστιτούτο Χημικών Διανομών - Chemical Distribution Institute είναι σε μεγάλο βαθμό ένα παγκόσμιο ινστιτούτο με επιθεωρητές που βρίσκονται παγκοσμίως με παγκόσμια αναγνώριση, Το Ίδρυμα CDI είναι μη κερδοσκοπικό και μη εμπορική οργάνωση χρηματοδοτούμενη από τη χημική βιομηχανία. Σήμερα αποτελείται από 67 διεθνείς εταιρείες χημικών προϊόντων. Το CDI δημιουργήθηκε από τη χημική κατασκευαστική βιομηχανία, για την χημική βιομηχανία το 1994 και κατά τη διάρκεια των ετών έχει περάσει σε πλήρη ισχύ. Αυτή τη στιγμή το CDI διαθέτει 67 χημικές εταιρείες που χρησιμοποιούν υπηρεσίες του. Το CDI είναι εδώ για να υπηρετεί τα μέλη της χημικής εταιρείας του CDI και παρέχουν τις ανάγκες τους σε επιθεωρήσεις και ελέγχους προκειμένου να τους παράσχουν οικονομικά αποδοτικά συστήματα για την εκτίμηση των κινδύνων με τη χρήση και μεταφορά χημικών φορτίων και υγραερίου (LPG)

Οι στόχοι του CDI καθορίζονται ως εξής:

- Η διαρκής βελτίωση της ασφάλειας, της ασφάλειας και της ποιότητας θαλάσσιες μεταφορές και αποθήκευση για τη χημική βιομηχανία
- Μέσω της συνεργασίας με τη βιομηχανία και τα εκπαιδευτικά κέντρα, ανάπτυξη της βέλτιστης βιομηχανικής πρακτικής στις θαλάσσιες μεταφορές και αποθήκευση χημικών προϊόντων
- Παροχή πληροφοριών και συμβουλών σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές του κλάδου και διεθνής νομοθεσία για τη θαλάσσια μεταφορά και αποθήκευση χημικά προϊόντα σε πελάτες και ενδιαφερόμενους
- Παρακολούθηση της ισχύουσας και της μελλοντικής διεθνούς νομοθεσίας και παροχή πείρα, γνώσεις και συμβουλές από τη χημική βιομηχανία οι νομοθέτες
- Παροχή στις χημικές επιχειρήσεις αποτελεσματικών συστημάτων κινδύνου αξιολόγηση, βοηθώντας έτσι τη δέσμευσή τους για υπεύθυνη φροντίδα και τον κώδικα πρακτικής διαχείρισης της διανομής
- Παροχή ενός ενιαίου συνόλου αξιόπιστων και συνεκτικών δεδομένων επιθεωρήσεως που μπορούν να χρησιμοποιήσουν οι χημικές εταιρείες με εμπιστοσύνη
  - Να εφοδιαστεί η χημική βιομηχανία με ανεξάρτητη οργανισμός για:
  - Κατάρτιση, προσόντα και διαπίστευση επιθεωρητών
  - Ανάπτυξη και συντήρηση βάσεων δεδομένων στις οποίες οι πληροφορίες για την επιθεώρηση και την εκτίμηση κινδύνου μπορούν να δημοσιευθούν

## **10.2 Επιθεώρηση υγραεριοφόρων και γημικών δεξαμενοπλοίων**

Είναι επαχθές για τη χημική βιομηχανία στο σύνολό της να βελτιώνει και να διατηρεί συνεχώς τις επιδόσεις ασφάλειας και ποιότητας της μεταφοράς χύδην υγρών. Τα μέλη του προγράμματος CDI MARINE καταδεικνύουν τη δέσμευσή τους σε αυτή τη διαδικασία.

Παρά τα εξαιρετικά πρότυπα λειτουργίας στη ναυτιλία, τα πλοία έχουν όντως περιστατικά και αυτός είναι ο λόγος για την πρακτική του ελέγχου των πλοίων. Αν το ναυλωμένο πλοίο αντέξει ένα ατύχημα, τότε όλα τα μάτια των MME και των αρχών θα είναι στον ναυλωτή. Ο έλεγχος των πλοίων περιλαμβάνει τη διενέργεια αξιολόγησης κινδύνου για τα πλοία που προσφέρονται για ναυλώσεις και την αποφυγή του ελλιπούς πλοίου. Εάν συμβεί το χειρότερο, για οποιονδήποτε λόγο, και οι αρχές εμπλακούν, ο ναυλωτής θα πρέπει να αποδείξει την εφαρμογή της δέουσας επιμέλειας κατά την επιλογή του πλοίου. Είναι η επιτυχημένη απόδειξη ότι έγινε κάθε δυνατό βήμα για να διασφαλιστεί ότι το πλοίο πληροί τους διεθνείς κανονισμούς και τις βέλτιστες πρακτικές του κλάδου, που θα γλιτώσουν τον ναυλωτή από την ευθύνη. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο οι 64 εταιρείες χημικών χρηματοδοτούν το CDI.

Το CDI MARINE παρέχει στα μέλη του δεδομένα επιθεωρήσεως πλοίων σε ηλεκτρονική μορφή έκθεσης. Το πλοίο επιθεωρείται και η αναφορά εισάγεται στη βάση δεδομένων. Στη συνέχεια, ο πλοιοκτήτης καταχωρεί τα σχόλιά του και η έκθεση προχωρεί σε ενεργή κατάσταση. Μετά την κυκλοφορία στην ενεργή βάση δεδομένων, τα μέλη του CDI μπορούν να έχουν πρόσβαση στην έκθεση και να τη χρησιμοποιούν κατά τη διαδικασία αξιολόγησης των κινδύνων. Η βάση δεδομένων αποδίδει βαθμολογία στο πλοίο για την προβλεπόμενη, προτεινόμενη και επιθυμητή συμμόρφωση. Το σημαντικότερο είναι ότι η βάση δεδομένων παρέχει πλήρη λειτουργικότητα προτύπων, η οποία επιτρέπει στο χρήστη να εκτελεί τα δικά του πρότυπα επιλεγμένων ερωτήσεων, δηλαδή τα ελάχιστα κριτήρια ασφαλείας για τη ναύλωση ενός πλοίου. Η βάση δεδομένων παρέχει επίσης τα πιο πρόσφατα αρχεία ελέγχου από το κράτος του λιμένα και πληροφορίες ατυχημάτων στο πλοίο. Πολλοί μεγάλοι χρήστες του CDI έχουν άμεσες διασυνδέσεις με τη βάση δεδομένων, πραγματοποιώντας αυτόματα λήψη των δεδομένων αμέσως μόλις φθάσει η νέα έκθεση επιθεώρησης.

Στόχος της έκθεσης επιθεωρήσεως πλοίων (SIR) είναι να παρέχει ακριβή εκτίμηση του πλοίου κατά τη στιγμή της επιθεώρησης. Ο SIR είναι ουσιαστικά μια αξιολόγηση της ποιότητας του πλοίου, των λειτουργιών και του προσωπικού του, η οποία περιλαμβάνει επίσης βασικές πτυχές της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος. Ο SIR δεν προσπαθεί να περάσει ή να αποτύχει το πλοίο.

Η συμμόρφωση με τα νομικά, συνιστώμενα και επιθυμητά στοιχεία προσδιορίζεται εντός του SIR. Οι παρατηρήσεις για όλες τις αρνητικές απαντήσεις παρατίθενται στην περίληψη επιθεώρησης. Ο επιθεωρητής μπορεί επίσης να σχολιάσει οποιαδήποτε απάντηση ή ενότητα που



χρηρίζει περαιτέρω επέκτασης και κάθε όρο ή γεγονός που παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης και το οποίο ήταν αντίθετο προς τις ασφαλείς πρακτικές εργασίας. Οι επιθεωρητές ενθαρρύνονται να τεκμηριώνουν θετικά στοιχεία και βέλτιστες πρακτικές που σημειώνονται επί του σκάφους, καθώς και στοιχεία που έχουν διορθωθεί πριν από την ολοκλήρωση της επιθεώρησης.

Οι επιθεωρητές πλοίων διορίζονται αυτομάτως από το σύστημα μηχανικής εναλλαγής του CDI και οι αιτήσεις επιθεώρησης πρέπει να υποβάλλονται μέσω του διαδικτυακού τόπου στη διεύθυνση: [www.cdi.org.uk](http://www.cdi.org.uk)

Δεν επιτρέπονται διαδοχικές επιθεωρήσεις του ίδιου πλοίου με τον ίδιο επιθεωρητή όταν η τεχνική διαχείριση του σκάφους παραμένει αμετάβλητη. Αυτό περιλαμβάνει περιπτώσεις κατά τις οποίες ένας επιθεωρητής έχει διενεργήσει "προεπιθεώρηση" στο σκάφος πριν το σκάφος υποβληθεί σε επιθεώρηση CDI.

Πριν από τη διεξαγωγή της επιθεώρησης, ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να καταχωρίσει το "Εναρμονισμένο Ερωτηματολόγιο Πληροφοριών Πλοίων" (HVPQ) του πλοίου στη βάση δεδομένων. Τα δεδομένα HVPQ πρέπει να εισάγονται μόνο μία φορά και μπορούν να ενημερώνονται περιοδικά ανά πάσα στιγμή από τον πλοιοκτήτη. Τα πλοία SIR που δεν έχουν HVPQ δεν μπορούν να γίνουν δεκτά στην "ενεργή" βάση δεδομένων και δεν θα είναι προσβάσιμα έως ότου καταχωρηθούν τα δεδομένα HVPQ. Στις περιπτώσεις που δεν έχουν εισαχθεί δεδομένα HVPQ, μπορούν να γίνουν ρυθμίσεις μέσω της διοίκησης CDI για την εισαγωγή των δεδομένων.

### **10.3 Τομείς επιθεώρησης δεξαμενοπλοίων συμφώνως του CDI**

Αντιστοίχως του VIQ, το CDI έχει διαμορφώσει επιμέρους ερωτηματολόγια επιθεώρησης, τα ονομαζόμενα και ως Εναρμονισμένα Ερωτηματολόγια Πληροφοριών Πλοίων – Harmonized Vessels' Particular Questionnaires (HVPQs), με διαχωρισμό σε αυτά των χημικών και πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων (Chemical & Oil Variant) και των υγραεριοφόρων δεξαμενοπλοίων (LPG Variant)

#### **10.3.1 Διαμόρφωση ερωτηματολογίου**

Για τα χημικά, πετρελαιοφόρα και υγραεριοφόρα δεξαμενόπλοια το σχετικό ερωτηματολόγιο διαμορφώνεται ως με τους κάτωθι τομείς, με την διαφοροποίηση του κεφαλαίου 9 για τα υγραεριοφόρα:

##### **1) ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

- 1.1. Γενικές πληροφορίες
- 1.2. Κυριότητα και λειτουργία
- 1.3. Κατασκευαστής

- 1.4. Ταξινόμηση
- 1.5. Διαστάσεις
- 1.6. Χωρητικότητα
- 1.7. Πληροφορίες γραμμής φόρτωσης
- 1.8. Πρόσφατο ιστορικό λειτουργίας
- 2) **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**
  - 2.1. Πιστοποιητικά
  - 2.2. Εκδόσεις
- 3) **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**
  - 3.1. Διαχείριση πληρώματος
  - 3.2. Συνέχεια
  - 3.3. Κατάρτιση και εκπαίδευση
- 4) **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**
  - 4.1. Ναυσιπλοΐα
- 5) **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**
  - 5.1. Διαχείριση ασφάλειας
  - 5.2. Ελικόπτερα
  - 5.3. Εξοπλισμός πυρόσβεσης και διάσωσης
- 6) **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6**
  - 6.1. Πρόληψη μόλυνσεως
  - 6.2. Απαιτήσεις του OPA 90
- 7) **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7**
  - 7.1. Κατασκευαστική κατάσταση
- 8) **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8**
  - 8.1. Δεξαμενές έρματος
  - 8.2. Χειρισμός έρματος
- 9) **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9**
  - 9.1. Διακίνηση φορτίου (Πετρέλαιο)
  - 9.2. Πλοία διπλού κύτους
  - 9.3 Χωρητικότητες δεξαμενών φορτίου
  - 9.4. Δεξαμενόπλοια SBT
  - 9.5. Χειρισμός φορτίου
  - 9.6. Συστήματα χειρισμού φορτίου
  - 9.7. Χώρος χειρισμού φορτίου
  - 9.8. Μετρήσεις και δειγματοληψία

- 9.9. Έλεγχος εκπομπών αερίων
- 9.10. Εξαερισμός
- 9.11. Λήψεις φορτίου
- 9.12. Διάταξη λήψεων φορτίου
- 9.13. Παρακολούθηση αερίων
- 9.14. Θέρμανση φορτίου
- 9.15. Σύστημα αδρανούς αερίου και πλύσιμο με αργό πετρέλαιο
- 9.16. Αντλίες φορτίου
- 9.30. Χημικά δεξαμενόπλοια
- 9.32. Ναυπηγική κατάσταση δεξαμενής
- 9.33. Ασφάλεια
- 9.34. Λήψεις φορτίου και άλλων ειδών
- 9.35. Συστήματα καθαρισμού δεξαμενών

Η διαφοροποίηση για τα υγραεριοφόρα έχει τους εξής αντίστοιχους τομείς

- 9.50. Πληροφορίες δεξαμενόπλοιου υγραερίου
- 9.51. Όροι μεταφοράς
- 9.52. Δεξαμενές Φορτίου
- 9.53. Χωρητικότητα Δεξαμενής Φορτίου
- 9.54. Ρυθμός Φόρτωσης
- 9.55. Εκφόρτωση
- 9.56. Απόδοση εκφόρτωσης
- 9.57. Μη αντλούμενο φορτίο
- 9.58. Ατμοποίηση Μη αντλούμενων ποσοτήτων
- 9.59. Μονάδα επαναυδροποίησης
- 9.60. Ικανότητα Ψύξης
- 9.61. Ικανότητα Μείωσης Θερμοκρασίας Φορτίου
- 9.62. Χωρητικότητα Δεξαμενής Καταστρώματος
- 9.63. Ψύξη προ φορτώσεως
- 9.64. Ατμοποιητής
- 9.65. Φυσητήρας
- 9.66. Θερμαντήρας Φορτίου
- 9.67. Έλεγχος Ενυδάτωσης
- 9.68. Μέτρηση Φορτίου
- 9.69. Δειγματοληψία Φορτίου

- 9.70. Σύνδεση με τον λιμένα για διακοπή εκτάκτου ανάγκης και επικοινωνιών
- 9.71. Αδρανές Αέριο
- 9.72. Αδρανοποίηση Δεξαμενών Φορτίου
- 9.73. Απελευθέρωση αερίου στον καθαρό αέρα
- 9.74. Αλλαγή Είδους Φορτίου
- 9.75. Λήψεις φορτίου
- 9.76. Διάταξη λήψεων φορτίου άνωθεν του συμπιεστή
- 9.77. Μειωτήρες λήψεων φορτίου

## **10) ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10**

- 10.1. Ελλιμενισμός
- 10.2. Δέστρες ελλιμενισμού
- 10.3. Άγκυρες και Αλυσέλικτρα
- 10.4. Διατάξεις Ρυμούλκησης Έκτακτης Ανάγκης
- 10.5. Ρυμουλκό συνοδείας
- 10.6. Ενιαίος εξοπλισμός πρόσδεσης σημείου (SPM)
- 10.7. Διάγραμμα διάταξης πρόσδεσης τόξου
- 10.8. Πολλαπλή διάταξη
- 10.9. Ανυψωτικός εξοπλισμός
- 10.10. Λοιπός εξοπλισμός

## **11) ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11**

- 11.1. Επικοινωνίες και ηλεκτρονικός εξοπλισμός

## **12) ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12**

- 12.1. Κύρια Πρόωση
- 12.2. Προωθητές
- 12.3. Γεννήτριες
- 12.4. Συμπιεστές εκκίνησης αέρα κύριου κινητήρα
- 12.5. Αποθήκες
- 12.6. Μηχανισμός διεύθυνσης
- 12.7. Αντιρρόπανση

## **13) ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13**

- 13.1. Μεταφορά από πλοίο σε πλοίο

## **14) ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14**

- 14.1. Συνδυασμένα δεξαμενόπλοια

## **11. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ RIGHTSHIP**

### **11.1 Περιγραφή προγράμματος**

Η επιθεώρηση RIGHTSHIP παρέχει επικύρωση της κατάστασης ενός πλοίου και της εφαρμογής του συστήματος διαχείρισής του. Οι παρατηρήσεις των επιθεωρητών τροφοδοτούν τη διαδικασία ελέγχου, παρέχοντας κρίσιμο έλεγχο για τη βελτίωση της ασφάλειας και ενημερώνοντας τις πρακτικές ελέγχου των πελατών της RIGHTSHIP. Απαιτείται επιθεώρηση του σκάφους για:

- όλα τα ξηρά πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου 8.000DWT+ στην ηλικία των 14 ετών
- όλα τα ξηρά πλοία χύδην ανεξάρτητα από το μέγεθος στην ηλικία των 25 ετών, και
- σκάφη που πρέπει να πληρούν άλλα κριτήρια που έχουν καθοριστεί από μεμονωμένους πελάτες ή όταν ένας πελάτης ζητεί τη διενέργεια επιθεώρησης.

Σημειώνεται ότι η επιθεώρηση έχει μέγιστη διάρκεια ισχύος έως 12 μηνών.

Επιθεώρηση πλοίου μπορεί επίσης να απαιτείται όταν:

- το RIGHTSHIP QI το βαθμολογεί ως σκάφος υψηλού κινδύνου (High Risk Vessel)
- έχει καταγραφεί κράτηση που έχει ως αποτέλεσμα (ή ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα) δίωξη μετά την παράβαση της MARPOL ή της SOLAS,
- έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές επισκευές ή τροποποιήσεις.

Κατόπιν αιτήματος του πελάτη (συνήθως σχετίζεται με τις περιπτώσεις των χρονοναυλώσεων), διενεργείται επιθεώρηση ξηρού φορτίου RIGHTSHIP για την απόκτηση από πρώτο χέρι επικύρωσης της κατάστασης και της επιχειρησιακής ικανότητας ενός σκάφους και συμπληρώνει το πεδίο εφαρμογής του ελέγχου από το κράτος λιμένα, της Διεθνούς Διαχείρισης Ασφάλειας και των αξιολογήσεων κλάσης.

Η παγκόσμια ομάδα επιθεωρητών της RIGHTSHIP είναι πιστοποιημένη από την DNV GL και εκπαιδευμένη να εξετάζει τη συνολική ασφαλή κατάσταση εργασίας ενός σκάφους και το κατά πόσον συμμορφώνεται με τις βέλτιστες πρακτικές του κλάδου.

Ο κατάλογος των ελλείψεων και των συστάσεων που παρέχονται στον πλοιοκτήτη κατά το πέρας της επιθεώρησης δεν αποτελεί οριστικό κατάλογο για όλα τα θέματα που απαιτούν προσοχή, αλλά παρέχει κατάλογο παραδειγμάτων που παρουσιάζουν γενική εντύπωση σχετικά με τη διαχείριση του σκάφους.

Οι ελλείψεις που θεωρούνται σοβαρής φύσης και οι κίνδυνοι για την ασφάλεια ή το περιβάλλον αναφέρονται στον σχετικό νηογνώμονα ή τη σημαία από τον πλοιοκτήτη για επανεξέταση. Όταν η τάξη ή η σημαία είναι ικανοποιημένες με τα μέτρα που έλαβε ο πλοιοκτήτης για να κλείσει την έλλειψη, θα παρέχονται αποδεικτικά στοιχεία στο RIGHTSHIP.

## **11.2 Τομείς επιθεωρήσεως φορτηγού πλοίου**

Όπως και για το πρόγραμμα SIRE των δεξαμενοπλοίων, έτσι και το πρόγραμμα επιθεωρήσεως της RIGHTSHIP, έχει δημιουργήσει ένα σχετικό ερωτηματολόγιο, αντίστοιχο με αυτό του VIQ, με τις ανάλογες βέβαια τροποποιήσεις. Όπως θα παρατηρήσουμε κατά την περιγραφή των τομέων επιθεωρήσεως, συμπεραίνουμε ότι τα ερωτηματολόγια επιθεωρήσεων, ανεξαρτήτως τύπων πλοίου, κινούνται υπό μια σταθερή και τυποποιημένη μορφή, ώστε να διευκολύνεται το έργο των επιθεωρητών αλλά και το έργο της προετοιμασίας των πλοίων που θα αξιολογηθούν από αυτή. Οι τομείς του σχετικού ερωτηματολογίου RIGHTSHIP έχουν ως εξής:

### **1) ΤΜΗΜΑ 1: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

- I. Γενικές πληροφορίες
- II. Κύριες διαστάσεις
- III. Νηογνώμονας, κατηγορία και ασφαλιστές
- IV. Κατασκευή πλοίων
- V. Συμπληρωματικές παρατηρήσεις ή παρατηρήσεις σχετικά με τα στοιχεία του σκάφους, τμήμα.

### **2) ΤΜΗΜΑ 2: ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΑ**

- I. Νομικά έγγραφα και πιστοποιήσεις νηογνώμονα
- II. Τεχνικά ζητήματα
- III. Επιθεωρήσεις
- IV. Διαχειριστική λειτουργία πλοίου
- V. Επάνδρωση
- VI. Πρόσθετα σχόλια ή παρατηρήσεις σχετικά με το τμήμα τεκμηρίωσης.

### **3) ΤΜΗΜΑ 3: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ISM**

- I. Επιθεώρηση και αναθεώρηση
- II. Ανατροφοδότηση
- III. Διαχείριση της ασφάλειας
- IV. Ασφαλής μεταφορά άνθρακα
- V. Δοκιμές εξοπλισμού ασφαλείας
- VI. Νοοτροπία ασφαλείας

### **4) ΤΜΗΜΑ 4: ΑΣΦΑΛΕΙΑ, ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**

- I. Πιστοποίηση
- II. Τεκμηρίωση ασφαλείας
- III. Δημοσιεύσεις για την ασφάλεια [εκτός από τις υποχρεωτικές απαιτήσεις]
- IV. Σχέδια ασφαλείας, σχέδια και εξοπλισμός
- V. Θέματα ασφαλείας

- VI. Περιβαλλοντικά σχέδια και αρχεία
  - VII. Ασφάλεια στον κυβερνοχώρο
- 5) ΤΜΗΜΑ 5: ΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ**
- I. Κύτη
  - II. Καλύμματα κυτών και παραπλήσιες περιοχές
  - III. Δεξαμενές έρματος
  - IV. Επικάλυψη κελύφους και καταστρώματος, εξαρτήματα και εξοπλισμός
  - V. Συμπληρωματικές παρατηρήσεις ή παρατηρήσεις σχετικά με το τμήμα για την δομική και ναυπηγική κατάσταση
- 6) ΤΜΗΜΑ 6: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ**
- I. Αρχεία και εγχειρίδια
  - II. Παρατήρηση των συνθηκών στους χώρους των μηχανημάτων
  - III. Ασφάλεια και περιβάλλον
  - IV. Συστήματα έρματος
  - V. Πρόσθετα σχόλια ή παρατηρήσεις σχετικά με το τμήμα διαχείρισης μηχανολογικού εξοπλισμού.
- 7) ΤΜΗΜΑ 7: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΓΕΦΥΡΑΣ**
- I. Εξοπλισμός γέφυρας
  - II. Πρακτικές πλοήγησης
  - III. Πρόσθετα σχόλια ή παρατηρήσεις σχετικά με το τμήμα διαχείρισης γέφυρας.
  - IV. ECDIS
- 8) ΤΜΗΜΑ 8: ΚΥΤΗ - ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ, ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΦΩΤΙΣΜΟΥ**
- I. Εξοπλισμός
- 9) ΤΜΗΜΑ 9: ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΑΝΥΨΩΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ**
- I. Συμπληρωματικές παρατηρήσεις ή παρατηρήσεις σχετικά με το τμήμα των ανυψωτικών μέσων.
- 10) ΤΜΗΜΑ 10: ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ**
- I. Γενικά
  - II. Περίληψη φυσικού ελέγχου
  - III. Περίληψη της διαχείρισης πλοίου
  - IV. Συμπληρωματικές παρατηρήσεις ή παρατηρήσεις σχετικά με το τμήμα σύνοψης.

## **12. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ**

Σταχυολογώντας συνεπώς του ανωτέρω πονήματος, είναι εμφανής ο λόγος που διεξάγονται οι συγκεκριμένες επιθεωρήσεις κατά τρόπο εντατικό. Όλες αυτές οι ενέργειες περιστρέφονται και επικεντρώνονται γύρω από το θέμα των ναυλώσεων των πλοίων. Σαν πρωταρχικός σκοπός των διαχειριστριών εταιρειών και εν συνεχεία των πλοίων, είναι η επίτευξη της μέγιστης ετοιμότητας και αποτελεσματικότητας ως προς την ικανότητα του πλοίου να είναι αξιόπλοο τόσο αναφορικά με την κίνηση του επι της θάλασσας όσο και στην μεγιστοποίηση της ικανότητας του να μεταφέρει ασφαλές και αποδοτικά, το φορτίο που του έχει διατεθεί. Όλες οι επιθεωρήσεις που διεξάγονται σε οποιοδήποτε πλοίο απορρέουν εν τέλει σε αυτόν τον στόχο, και καθώς παρατηρούμε την εντατικοποίηση και αυστηροποίηση αυτών, το συμπέρασμα είναι το προφανές: την εξασφάλιση της όσο το δυνατόν έγκαιρης αλλά και σταθερής εισροής χρηματικών εσόδων. Έγκαιρης με την μέσω της εξασφάλισης της αποδοτικότητας των πλοίων και των επαυξημένων ικανοτήτων αυτών και των πληρωμάτων, και σταθερή με την διατήρηση και ισχυροποίηση των δεσμών που έχουν δημιουργηθεί από τις οικονομικές σχέσεις και σχέσεις αμοιβαίας εμπιστοσύνης μεταξύ ναυλωτών και εκναυλωτών.

Με τους ρυθμούς της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς να είναι σε αυξημένο επίπεδο, οι αρμόδιοι οργανισμοί - φορείς που διαμορφώνουν τα πλαίσια διεξαγωγής των επιθεωρήσεων έχουν την υποχρέωση και την ανάγκη να βρίσκονται στο επίκεντρο των εξελίξεων. Εν τοις πράγμασι, αυτό επιτυγχάνεται με την εξέταση και υιοθέτηση όλων εκείνων των σύγχρονων μεθόδων και στοιχείων που συνθέτουν το «μοντέλο» πλοίου που θα ανταποκριθεί επαρκώς στις απαιτήσεις των ναυλωτών. Ήδη στο τρέχον χρονικό διάστημα που διανύουμε, έχουν μπει σε λειτουργία οι απομακρυσμένες επιθεωρήσεις (remote inspections). Γεγονός πού φάνταζε δύσκολο να εφαρμοστεί επί των πλοίων στο παρελθόν, ήρθε για να ανατρέψει τις ισχύουσες και συνήθεις πρακτικές, εφαρμόζοντας νέες «φιλοσοφίες» στον ναυτιλιακό τομέα, κρατώντας όμως ως απόρροια αυτού την ελαχιστοποίηση των εξόδων επιθεωρήσεως των πλοίων και την μεγιστοποίηση των κερδών των ναυλωτών.

Σε μια μεγάλη αλυσίδα όπως αυτή του παγκοσμίου εμπορίου και της ναυτιλιακής αγοράς οι εξελίξεις θα είναι αυτές που θα επιβάλλουν νέους κανόνες και θα απορρίψουν παλαιότερους, με την υποχρέωση και των ναυτικών ως οφείλουν να ενημερώνονται και να προσαρμόζονται στις εν λόγω απαιτήσεις.



### **13. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- I. *Ship Inspection Report Programme (SIRE) & Vessel Inspection Questionnaires for Oil Tankers, Combination Carriers, Shuttle Tankers, Chemical Tankers and Gas Tankers. (7th Edition). (2019).* London, UK. Oil Companies International Marine Forum
- II. *SIRE Inspector Training and Accreditation Guidelines. (5<sup>th</sup> Edition). (2017).* London, UK. Oil Companies International Marine Forum
- III. *SIRE Factsheet (2018).* London, UK. Oil Companies International Marine Forum
- IV. *CDI. Yearbook of the first 25 years (2019).* Surrey, UK. Chemical Distribution Institute
- V. *"Harmonized" Vessel Particulars Questionnaire – Oil and Chemical Variant. (5<sup>th</sup> Edition). (2018).* Surrey, UK. Chemical Distribution Institute
- VI. *"Harmonized" Vessel Particulars Questionnaire – LPG Variant. (5th Edition). (2018).* Surrey, UK. Chemical Distribution Institute
- VII. *CDI Ship Inspection Report (2007).* Surrey, UK. Chemical Distribution Institute
- VIII. *Inspection and Assessment Report for Dry Cargo Ships (FOD06). (11<sup>th</sup> Revision). (2017).* London, UK. Rightship (UK) LTD.