

ΑΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ:

**ΜΕΓΑΛΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ Ο ΣΚΟΠΟΣ
ΤΩΝ VETTING ΤΟΥΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ**



**ΕΠΙΒΛΕΠΟΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ :
ΚΟΥΚΑΡΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ**

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ:

ΠΕΤΡΟΛΕΚΑΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ
ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΘΕΜΑ: ΜΕΓΑΛΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ Ο ΣΚΟΠΟΣ ΤΩΝ VETTING
ΤΟΥΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΟΥΚΑΡΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΠΕΤΡΟΛΕΚΑ ΘΕΟΔΩΡΟΥ

Α.Γ.Μ: 3476

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: /04/16

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

A/A	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότης	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Εισαγωγή

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες

2.1 Big Oil

2.2 "Oil Majors"

2.3SEVEN SISTERS

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Αναφορά σε μεγάλες εταιρείες

3.1Chevron Corporatio

3.2Total S.A. ConocoPhillips

33Exxon Mobil Corporation

34BP British Petroleum

35Royal Dutch Shell

ΚΕΦΑΛΑΙΟ4 Hellenic Petroleum

ΚΕΦΑΛΑΙΟ5Ο έλεγχος επιθεώρησης (vetting)

51Προετοιμασία για την επιθεώρηση ελέγχου

52Η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

53ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ6 Σχόλια του ιδιοκτήτη (Owner's comments)

6.1screening process

ΚΕΦΑΛΑΙΟ7 OCIMF

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM & TMSA 17

8.1 TMSA, FIRST EDITION 2004

8.2TMSA SECOND EDITION 2008,

8.3ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

8.4TO QUALITY SYSTEM (TMSA) & GUIDELINES

8.4.10 «ΚΥΚΛΟΣ ΤΗΣ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ», ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ
(PLAN)

8.4.20 «ΚΥΚΛΟΣ ΤΗΣ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ», ΔΡΑΣΗ (ACT)

8.4.30 «ΚΥΚΛΟΣ ΤΗΣ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ», ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ
(MEASURE)

8.4.4 Ο «ΚΥΚΛΟΣ ΤΗΣ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ», ΒΕΛΤΙΩΣΗ
(IMPROVE)

8.5 TMSA GUIDELINES

8.6 TMSA ΚΑΙ 4 ΣΤΑΔΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣΥΠΟΒΟΛΗ/

8.7ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ TMSA

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 Απαιτήσεις

9.1Υποχρεωτικές απαιτήσεις επιθεώρησης

9.2Πρόσθετες απαιτήσεις που πρέπει να ακολουθήσει ο επιθεωρητής:

9.3Άλλες απαιτήσεις επιθεώρησης

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 SIRE

ΚΕΦΑΛΑΙΟ11 CDI

11.1Ινστιτούτο χημικής διανομής (CDI)

11.2Στόχοι CDI:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ12 ΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ, ΤΑ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ ΤΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ VIQ

12.1ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ ΤΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ

12.2ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΝΤΑΣ ΤΟ VIQ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13 MOTOR OIL (HELLAS) CORINTH REFINERIESS.A

13.1ΠΟΛΙΤΙΚΗ

13.2ΕΦΑΡΜΟΓΗ

13..3ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14 INTERTANKO

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα πτυχιακή έχει σκοπό να βοηθήσει και να εξηγήσει στον αναγνώστη να καταλάβει ποιός είναι ο σκοπός των ποικίλων επιθεωρήσεων που πραγματοποιούνται στα πλοία. Αυτό πραγματοποιείται αρχικά με την αναφορά των μεγάλων πετρελαϊκών εταιρειών. Γίνεται προσδιορισμός των 7 sisters και της ιστορίας τους και τις κινήσεις που πραγματοποίησαν για να γίνουν μεγάλοι κολοσσοί. Εν συνεχεία γίνεται αναφορά και στην σπουδαία ελληνική πετρελαϊκή εταιρεία. Δίνονται στοιχεία για το τί είναι η επιθεώρηση καθώς και μία σύντομη περιγραφή της διαδικασίας που ακολουθείται. Τέλος δίνεται μεγάλη προσοχή σε οργανισμούς και θεσμούς που βοηθούν στην αντιμετώπιση των προβλημάτων στα πλοία και την βελτίωση των συνθηκών με απόρροια την ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλιακής βιομηχανίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλία, ειδικά οι μεταφορές αργού πετρελαίου και οι μεταφορείς πετρελαιοειδών που λειτουργούν στο εμπόριο Jones Act, έχουν και θα παραμείνουν σε μεγάλο βαθμό ρυθμισμένες από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση, τον IMO και τους νηογνώμονες όπως το Αμερικανικό Γραφείο Ναυτιλίας. Επιπλέον, οι ανησυχίες για το περιβάλλον και την εικόνα του κόσμου έχουν οδηγήσει τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν μια αυστηρή διαδικασία δέουσας επιμέλειας κατά την επιλογή των εμπορικών εταίρων ναυτιλίας για να εξασφαλίσουν ότι η διαχείριση του κινδύνου γίνεται με προκαθορισμένα κριτήρια αποδοχής. Επομένως, η διαδικασία εξέτασης έχει εξελιχθεί σε μια εκλεπτυσμένη και ολοκληρωμένη αξιολόγηση τόσο του σκάφους όσο και του χειριστή των σκαφών. Ενώ πολλοί παράγοντες εξετάζονται και αξιολογούνται πριν από μια εμπορική απόφαση, οι μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες μέσω της ένωσής τους, το Oil Companies International Marine Forum ("OCIMF"), ανέπτυξαν και εφάρμοσαν δύο βασικά εργαλεία: Πρόγραμμα Έκθεσης Ελέγχου Πλοίων (SIRE) Το πρόγραμμα αυτοαξιολόγησης της διαχείρισης των δεξαμενοπλοίων (TMSA). Η διαδικασία επιθεώρησης πλοίων SIRE βασίζεται σε διεξοδική επιθεώρηση σκαφών που διενεργείται από διαπιστευμένους επιθεωρητές OCIMF, με αποτέλεσμα να δημιουργείται έκθεση και να είναι διαθέσιμη για προβολή από όλα τα μέλη του OCIMF. Η έκθεση είναι ένα σημαντικό στοιχείο της αξιολόγησης πλοίων που αναλαμβάνεται από οποιαδήποτε μεγάλη εταιρεία πετρελαίου όταν υπάρχει εμπορική ανάγκη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : Μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες

2.1 Big Oil

Οι υπέρμαχοι πετρελαίου και φυσικού αερίου(supermajor) αναφέρονται μερικές φορές συλλογικά ως "Μεγάλο πετρέλαιο"("Big oil), ένας όρος που υπογραμμίζει την οικονομική τους ισχύ και την αντιληπτή επίδραση στην πολιτική, ιδιαίτερα στις Ηνωμένες Πολιτείες. Το μεγάλο πετρέλαιο συνδέεται συχνά με το λόμπι των ορυκτών καυσίμων.

2.2 "Oil Majors"

Στη ναυτιλιακή βιομηχανία, μια ομάδα έξι εταιρειών που ελέγχουν τη ναύλωση της πλειονότητας των πετρελαιοφόρων παγκοσμίως αναφέρονται μαζί ως "Oil Majors" . Αυτοί είναι: η Royal Dutch Shell, η BP, η Exxon Mobil, η Chevron Texaco, η Total Fina Elf και η Conoco Phillips. Οι ναυλωμεστίτες, όπως το Shelltime 4, συχνά αναφέρουν τη φράση "πετρελαϊκός κύριος".

2.3 SEVEN SISTERS

«Επτά αδελφές» ήταν ένας κοινός όρος για τις επτά πολυεθνικές πετρελαϊκές εταιρείες του καρτέλ «Consortium for Iran», που κυριάρχησε στην παγκόσμια βιομηχανία πετρελαίου από τα μέσα της δεκαετίας του 1940 έως τα μέσα της δεκαετίας του 1970. Αναφερόμενος στις επτά μυθολογικές αδελφές των Πλειάδων που παρήγαγε ο Τιτάνας Άτλας, η επιχειρηματική χρήση έγινε γνωστή στη δεκαετία του 1950 από τον επιχειρηματία Enrico Mattei, τότε επικεφαλής της ιταλικής κρατικής πετρελαϊκής εταιρείας Ένι. Η βιομηχανική ομάδα περιελάμβανε:

- Αγγλο-Ιρανική Εταιρεία Πετρελαίου (τόρα BP)
- Το πετρέλαιο του Κόλπου (αργότερα τμήμα του Chevron)
- Royal Dutch Shell Standard Oil Company της Καλιφόρνια (SoCal, τώρα Chevron)

-Standard Oil Company του Νιου Τζέρσεϋ (Esso, αργότερα Exxon)

-Η Standard Oil Company της Νέας Υόρκης (Socony, αργότερα Mobil, τώρα μέρος της ExxonMobil)

-Texaco (που αργότερα συγχωνεύτηκε στο Chevron)



Πριν από την πετρελαϊκή κρίση του 1973, οι Επτά Αδελφές κατείχαν το 85% των παγκόσμιων αποθεμάτων πετρελαίου. Έκτοτε, η κυριαρχία της βιομηχανίας μετατέθηκε στο καρτέλ του ΟΠΕΚ και στις κρατικές εταιρείες πετρελαίου και φυσικού αερίου σε οικονομίες με αναδυόμενες αγορές, όπως η Σαουδική Αραμπία, η Gazprom (Ρωσία), η China National Petroleum Corporation, η Εθνική Ιρανική Εταιρεία Πετρελαίου, η PDVSA (Βενεζουέλα) Petrobras (Βραζιλία) και Petronas (Μαλαισία). Το 2007, οι Financial Times ονόμασαν αυτές τις «νέες επτά αδελφές». Σύμφωνα με τη συμβουλευτική εταιρεία PFC Energy, μέχρι το 2012 μόνο το 7% των παγκοσμίως γνωστών αποθεμάτων πετρελαίου ήταν σε χώρες που επέτρεψαν σε ιδιωτικές διεθνείς εταιρείες να απαλλαγούν πλήρως. Το 65% ήταν στα χέρια των κρατικών επιχειρήσεων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : Αναφορά στις μεγάλες πετρελαιϊκές εταιρείες

3.1 Chevron Corporation

Η Chevron Corporation (NYSE: CVX) είναι μια αμερικανική πολυεθνική εταιρία ενέργειας. Μία από τις διαδοχικές εταιρείες της Standard Oil, έχει την έδρα της στο San Ramon της Καλιφόρνιας και δραστηριοποιείται σε περισσότερες από 180 χώρες. Η Chevron ασχολείται με όλες τις πτυχές της βιομηχανίας πετρελαίου, φυσικού αερίου και γεωθερμικής ενέργειας, συμπεριλαμβανομένης της εξερεύνησης και παραγωγής υδρογονανθράκων. Ραφινάρισμα, εμπορία και μεταφορά ,χημική βιομηχανία και πωλήσεις, και την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Η Chevron είναι μία από τις μεγαλύτερες πετρελαιϊκές εταιρείες στον κόσμο. Από το 2014, κατέλαβε την τρίτη θέση στον κατάλογο Fortune 500 των κορυφαίων αμερικανικών εταιρειών που κρατούνται στενά και το 16ο στον κατάλογο 500 κορυφαίων εταιρειών παγκοσμίως. Ήταν επίσης μία από τις Επτά Αδελφές που κυριάρχησε στην παγκόσμια βιομηχανία πετρελαίου από τα μέσα της δεκαετίας του 1940 έως τη δεκαετία του '70. Οι μεταγενέστερες επιχειρήσεις της Chevron κατασκευάζουν και πωλούν προϊόντα όπως καύσιμα, λιπαντικά, πρόσθετα και πετροχημικά προϊόντα. Οι σημαντικότερες περιοχές δραστηριότητας της εταιρείας είναι η δυτική ακτή της Βόρειας Αμερικής, η ακτή του Κόλπου των ΗΠΑ, η Νοτιοανατολική Ασία, η Νότια Κορέα, η Αυστραλία και η Νότια Αφρική. Το 2010, η Chevron πούλησε μέσους 3,1 εκατομμύρια βαρέλια ημερησίως ($490 \times 10^3 \text{ m}^3 / \text{d}$) εξευγενισμένων προϊόντων όπως βενζίνη, ντίζελ και αεριοθούμενα καύσιμα. Οι εναλλακτικές ενεργειακές λειτουργίες του Chevron περιλαμβάνουν γεωθερμική, ηλιακή, αιολική ενέργεια, βιοκαύσιμα, κυψέλες καυσίμου και υδρογόνο. Το 2011-2013, η εταιρεία σχεδίαζε να δαπανήσει τουλάχιστον 2 δισεκατομμύρια δολάρια για την έρευνα



και την απόκτηση επιχειρήσεων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Η Chevron ισχυρίζεται ότι είναι ο μεγαλύτερος παραγωγός γεωθερμικής ενέργειας στον κόσμο. Τον Οκτώβριο του 2011, η Chevron ξεκίνησε μια θερμική ηλιακή εγκατάσταση ατμού 29 MW στο Coalinga Field για να παράγει ατμό για βελτιωμένη ανάκτηση πετρελαίου. Το έργο είναι το μεγαλύτερο του είδους του στον κόσμο. Η Chevron είναι επίσης μία από τις πρώτες δύο μάρκες καυσίμων που έχουν πιστοποιηθεί ως Top Tier. Το άλλο είναι η Tulsa, με βάση το QuikTrip της Οκλαχόμα.

2.2 Total S.A.

Η TOTAL S.A. είναι μια γαλλική πολυεθνική ολοκληρωμένη εταιρεία πετρελαίου και φυσικού αερίου και μια από τις επτά εταιρείες πετρελαίου "Supermajor" στον κόσμο. Οι επιχειρήσεις της καλύπτουν ολόκληρη την αλυσίδα πετρελαίου και φυσικού αερίου, από την έρευνα και παραγωγή αργού πετρελαίου και φυσικού αερίου μέχρι την παραγωγή ενέργειας, τη μεταφορά, το ραφινάρισμα, το μάρκετινγκ προϊόντων πετρελαίου και το διεθνές εμπόριο αργού πετρελαίου και προϊόντων. Το σύνολο είναι επίσης κατασκευαστής χημικών προϊόντων μεγάλης κλίμακας. Η Total είναι ένας σημαντικός παράγοντας στην ηλιακή ενέργεια με την SunPower και την Total Solar. Η Total έχει την έδρα της στο Tour Total στην περιοχή La Défense στο Courbevoie, δυτικά του Παρισιού. Η εταιρεία αποτελεί συστατικό στοιχείο του δείκτη μετοχών της Euro Stoxx 50.



2.3 ConocoPhillips

Η ConocoPhillips Co. είναι μια αμερικανική πολυεθνική εταιρία ενέργειας με έδρα στην περιοχή Energy Corridor του Χιούστον, Τέξας

στις Ηνωμένες Πολιτείες. Είναι η μεγαλύτερη ανεξάρτητη εταιρεία εξερεύνησης και παραγωγής pure play (αναφέρεται σε μια εταιρεία που επικεντρώνεται σε ένα συγκεκριμένο προϊόν ή δραστηριότητα αντί για διάφορα ενδιαφέροντα. Η επένδυση σε pure play μπορεί να θεωρηθεί ως επένδυση σε ένα συγκεκριμένο προϊόν ή προϊόν μιας εταιρείας). στον κόσμο και είναι μια εταιρεία Fortune 500. Το ConocoPhillips δημιουργήθηκε με τη συγχώνευση των αμερικανικών εταιριών πετρελαίου Conoco Inc. και Phillips Petroleum Co. στις 30 Αυγούστου 2002. Το 2012, η ConocoPhillips περιστράφηκε από τα κατόντη στοιχεία ενεργητικού της ως μια νέα και ξεχωριστή εταιρεία Phillips 66.



2.4 Exxon Mobil Corporation

Η Exxon Mobil Corporation είναι μια αμερικανική πολυεθνική εταιρεία πετρελαίου και φυσικού αερίου που εδρεύει στο Irving του Τέξας. Είναι ο μεγαλύτερος άμεσος απόγονος της Standard Oil Company του John D. Rockefeller και ιδρύθηκε στις 30 Νοεμβρίου 1999 με τη συγχώνευση της Exxon (πρώην Standard Oil Company of New Jersey) και της Mobil (πρώην Standard Oil Company of New York). Η έβδομη μεγαλύτερη εταιρεία ανά έσοδα στον κόσμο, η ExxonMobil είναι επίσης η έβδομη μεγαλύτερη εταιρεία με διαπραγμάτευση στο χρηματιστήριο με κεφαλαιοποίηση της αγοράς . Η εταιρεία κατέλαβε την ένατη θέση παγκοσμίως στη λίστα Forbes Global 2000 το έτος 2016. Η ExxonMobil ήταν η δεύτερη πιο κερδοφόρα εταιρεία στην Fortune 500 το 2014. Η ExxonMobil είναι η μεγαλύτερη από τις μεγάλες εταιρίες Big Oil, ή supermajors με ημερήσια παραγωγή 3.921 εκατομμυρίων BOE (βαρέλια ισοδυνάμου πετρελαίου). Αλλά σημαντικά μικρότερες από ορισμένες εθνικές εταιρείες. Το 2008, αυτό ήταν περίπου το 3% της παγκόσμιας παραγωγής, η οποία είναι μικρότερη από πολλές από τις μεγαλύτερες κρατικές εταιρείες πετρελαίου . Όταν ταξινομείται από αποθέματα πετρελαίου και φυσικού αερίου, είναι 14ος στον κόσμο - με λιγότερο από το 1 τοις εκατό του συνόλου. Τα αποθέματα της ExxonMobil ανέρχονταν σε 25,2 δισ. BOE στο τέλος του 2013 και τα ποσοστά παραγωγής του 2007 αναμενόταν να διαρκέσουν περισσότερο από 14 χρόνια . Με 37 διυλιστήρια πετρελαίου σε 21 χώρες που αποτελούν συνδυασμένη ημερήσια ικανότητα διύλισης 6,3 εκατομμυρίων βαρελιών (1.000.000 m³), η ExxonMobil είναι ο μεγαλύτερος παραγωγός στον κόσμο ένας τίτλος που συνδέθηκε επίσης με το Standard Oil Την ενσωμάτωσή της το 1870. Η ExxonMobil έχει επικριθεί για την αργή ανταπόκρισή της στις προσπάθειες καθαρισμού μετά την πετρελαιοκηλίδα του Exxon Valdez το 1989 στην Αλάσκα, θεωρούμενη ευρέως ως μία από τις χειρότερες πετρελαιοκηλίδες στον κόσμο όσον αφορά τη ζημιά στο περιβάλλον. Η ExxonMobil έχει ιστορικό άσκησης πίεσης για άρνηση της αλλαγής του κλίματος και κατά της επιστημονικής συναίνεσης ότι η υπερθέρμανση του πλανήτη προκαλείται από την καύση



ορυκτών καυσίμων. Η εταιρεία έχει επίσης αποτελέσει στόχο καταγγελιών για την άσκοπη διεκπεραίωση των θεμάτων ανθρωπίνων δικαιωμάτων, την επιρροή στην αμερικανική εξωτερική πολιτική και τον αντίκτυπό της στο μέλλον των εθνών .

2.5 BP British Petroleum

Η BP P.L.C., πρώην British Petroleum, είναι μια βρετανική πολυεθνική εταιρεία πετρελαίου και φυσικού αερίου που εδρεύει στο Λονδίνο της Αγγλίας. Είναι ένας από τους επτά παγκόσμιους "supermajors" πετρελαίου και φυσικού αερίου , των οποίων η απόδοση το 2012 κατέστησε την



έκτη μεγαλύτερη εταιρεία πετρελαίου και φυσικού αερίου στον κόσμο, την έκτη μεγαλύτερη εταιρεία ενέργειας με κεφαλαιοποίηση και την εταιρεία με την Το πέμπτο μεγαλύτερο έσοδο στον κόσμο (κύκλος εργασιών). Είναι μια κάθετα ολοκληρωμένη εταιρεία που δραστηριοποιείται σε όλους τους τομείς της βιομηχανίας πετρελαίου και φυσικού αερίου, συμπεριλαμβανομένης της εξερεύνησης και της παραγωγής, της διύλισης, της διανομής και της εμπορίας, των πετροχημικών, της παραγωγής ενέργειας και της εμπορίας. Έχει επίσης ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στα βιοκαύσιμα και την αιολική ενέργεια.

Στις 31 Δεκεμβρίου 2016, η BP είχε δραστηριότητες σε 72 χώρες παγκοσμίως, παρήγαγε περίπου 3,3 εκατομμύρια βαρέλια ημερησίως (520,000 m³ / d) ισοδύναμου πετρελαίου και είχε συνολικά αποδεδειγμένα αποθέματα ισοδύναμου πετρελαίου ύψους 17,81 δισ. Βαρελιών (2,832 × 10⁹ m³). Η εταιρεία διαθέτει περίπου 18.000 πρατήρια καυσίμων παγκοσμίως. Το μεγαλύτερο τμήμα της είναι η BP America στις Ηνωμένες Πολιτείες. Στη Ρωσία, η BP κατέχει το 19,75% της Rosneft, της μεγαλύτερης δημόσιας εταιρείας πετρελαίου και φυσικού αερίου στον κόσμο, από τα αποθέματα υδρογονανθράκων και την παραγωγή. Η BP έχει πρωτογενή εισαγωγή στο Χρηματιστήριο του Λονδίνου και

αποτελεί συστατικό στοιχείο του δείκτη FTSE 100. Έχει δευτερεύουσες καταχωρίσεις στο Χρηματιστήριο της Φρανκφούρτης και στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

Η προέλευση της BP χρονολογείται από την ίδρυση της Αγγλοελληνικής Εταιρείας Πετρελαίου το 1908, που ιδρύθηκε ως θυγατρική της Burmah Oil Company για να εκμεταλλευτεί τις ανακαλύψεις πετρελαίου στο Ιράν. Το 1935, έγινε η Αγγλο-Ιρανική Εταιρεία Πετρελαίου και το 1954 η British Petroleum. Το 1959, η εταιρεία επεκτάθηκε πέρα από τη Μέση Ανατολή στην Αλάσκα και ήταν μία από τις πρώτες εταιρείες που έπληξαν το πετρέλαιο στη Βόρεια Θάλασσα. Η British Petroleum απέκτησε τον έλεγχο της πλειοψηφίας της Standard Oil του Οχάιο το 1978. Πριν από το 1996, η βρετανική κυβέρνηση ιδιωτικοποίησε την εταιρεία σταδιακά μεταξύ 1979 και 1987. Η British Petroleum συγχωνεύθηκε με την Amoco το 1998, μετατρέποντας την BP Amoco plc σε εξαγορά της ARCO και της Burmah Castrol το 2000, καθιστώντας τη BP plc το 2001. Από το 2003 έως το 2013, η BP ήταν εταίρος στην κοινοπραξία TNK-BP στη Ρωσία.

Η BP συμμετείχε άμεσα σε πολλά σημαντικά περιστατικά περιβαλλοντικής και ασφάλειας. Ανάμεσά τους ήταν η έκρηξη του Τέξας του Τέξας του 2005, η οποία προκάλεσε το θάνατο 15 εργαζομένων και οδήγησε σε πρόστιμο για την επιβολή του νόμου της OSHA. Η μεγαλύτερη πετρελαιοκηλίδα της Βρετανίας, το ναυάγιο του φαραγγιού Torrey. Και η πετρελαιοκηλίδα του Prudhoe Bay το 2006, η μεγαλύτερη πετρελαιοκηλίδα στη Βόρεια Πλευρά της Αλάσκας, η οποία οδήγησε σε ποινή 25 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ, η μεγαλύτερη ποινή ανά βαρέλι εκείνη την εποχή για πετρελαιοκηλίδα .

Η πετρελαιοκηλίδα Deepwater Horizon 2010, η μεγαλύτερη τυχαία έκλυση πετρελαίου σε θαλάσσια ύδατα στην ιστορία, είχε σοβαρές περιβαλλοντικές, υγειονομικές και οικονομικές συνέπειες και σοβαρές συνέπειες για τη BP από τις νομικές και δημόσιες σχέσεις. 1,8 εκατομμύρια γαλόνια διασποράς πετρελαίου Corexit χρησιμοποιήθηκαν στην αντίδραση εκκαθάρισης και έγιναν η μεγαλύτερη εφαρμογή τέτοιων χημικών στην ιστορία των ΗΠΑ . Η εταιρεία παραδέχτηκε ένοχος για 11 κατηγορίες εγκλήματος κακούργημα, δύο πλημμέλημα, ένα κακούργημα μετράει για το Κογκρέσο και συμφώνησε να πληρώσει περισσότερα από 4,5 δισεκατομμύρια δολάρια σε πρόστιμα και ποινές, το μεγαλύτερο εγκληματικό ψήφισμα στην ιστορία των ΗΠΑ. Στις 2 Ιουλίου

2015, η BP και πέντε κράτη ανακοίνωσαν έναν οικισμό ύψους 18,5 δισεκατομμυρίων δολαρίων, ο οποίος θα χρησιμοποιηθεί για τις κυρώσεις του νόμου περί καθαρού νερού και διάφορες αξιώσεις .

2.6 Royal Dutch Shell

Η Royal Dutch Shell , κοινώς γνωστή ως Shell, είναι μια βρετανική-ολλανδική πολυεθνική εταιρεία πετρελαίου και φυσικού αερίου που εδρεύει στις Κάτω Χώρες και είναι εγκατεστημένη στο Ηνωμένο Βασίλειο. Είναι ένας από τους έξι "supermajors" πετρελαίου και φυσικού αερίου και η έκτη μεγαλύτερη εταιρεία στον κόσμο με έσοδα από το 2016 (και ο μεγαλύτερος στην Ευρώπη). Η Shell ήταν η πρώτη στον κατάλογο των μεγαλύτερων εταιρειών παγκοσμίως για το έτος 2013. Το έτος αυτό τα έσοδά της αντιστοιχούσαν στο 84% του ΑΕΠ των Κάτω Χωρών κατά 556 δισ. Δολάρια .



Η Shell είναι κάθετα ολοκληρωμένη και δραστηριοποιείται σε όλους τους τομείς της βιομηχανίας πετρελαίου και φυσικού αερίου, συμπεριλαμβανομένης της εξερεύνησης και της παραγωγής, της διύλισης, της διανομής και της εμπορίας, των πετροχημικών, της παραγωγής ενέργειας και της εμπορίας. Έχει επίσης δραστηριότητες ανανεώσιμης ενέργειας με τη μορφή βιοκαυσίμων και αιολικής ενέργειας. Η Shell δραστηριοποιείται σε περισσότερες από 70 χώρες, παράγει περίπου 3,7 εκατομμύρια βαρέλια ισοδύναμου πετρελαίου ημερησίως και έχει 44.000 πρατήρια καυσίμων παγκοσμίως. Στις 31 Δεκεμβρίου 2014, η Shell είχε συνολικά αποδεδειγμένα αποθέματα ισοδύναμου πετρελαίου ύψους 13,7 δισ. Βαρελιών ($2,18 \times 10^9 \text{ m}^3$). Η Shell Oil Company, η κύρια θυγατρική της στις Ηνωμένες Πολιτείες, είναι μία από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις της . Η Shell κατέχει το 50% της Raízen, κοινοπραξία με την Cosan, η οποία είναι η τρίτη μεγαλύτερη ενεργειακή εταιρεία με έδρα τη Βραζιλία με έσοδα και μείζονα παραγωγή αιθανόλης.

Η Shell ιδρύθηκε το 1907 με τη συγχώνευση της Royal Dutch Petroleum Company των Κάτω Χωρών και της "Shell" Transport and Trading Company του Ηνωμένου Βασιλείου.

Μέχρι την ενοποίησή της το 2005, η επιχείρηση λειτούργησε ως εταιρεία εισηγμένη στο χρηματιστήριο, με την οποία οι βρετανικές και ολλανδικές εταιρείες διατηρούσαν τη νομική τους ύπαρξη, αλλά λειτουργούσαν ως ενιαία εταιρική σχέση για επιχειρηματικούς σκοπούς. Η Shell εισήλθε για πρώτη φορά στη χημική βιομηχανία το 1929. Το 1970 η Shell εξαγόρασε την εταιρεία εξόρυξης Billiton, η οποία στη συνέχεια πωλήθηκε το 1994 και τώρα αποτελεί μέρος της BHP Billiton. Τις τελευταίες δεκαετίες, η εξερεύνηση και η παραγωγή φυσικού αερίου έχουν καταστεί όλο και σημαντικότερο τμήμα της επιχείρησης της Shell . Η Shell εξαγόρασε τη BG Group το 2016, καθιστώντας την παγκόσμια μεγαλύτερη παραγωγό υδροποιημένου φυσικού αερίου (LNG).

Η Shell έχει πρωτογενή εισαγωγή στο Χρηματιστήριο του Λονδίνου και αποτελεί συστατικό στοιχείο του δείκτη FTSE 100. Έχει κεφαλαιοποίηση αγοράς ύψους £ 185 δισ. Κατά το κλείσιμο των συναλλαγών στις 30 Δεκεμβρίου 2016, μακράν το μεγαλύτερο από οποιαδήποτε εταιρεία που είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο του Λονδίνου και από την υψηλότερη από οποιαδήποτε εταιρεία στον κόσμο. Έχει δευτερεύουσες καταχωρίσεις στο Euronext Amsterdam και στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης. Από τον Ιανουάριο του 2013, ο μεγαλύτερος μέτοχος της Shell ήταν η Capital Research Global Investors με 9,85% μπροστά από την BlackRock στη δεύτερη με 6,89%. Το λογότυπο της Shell, γνωστό ως "ecten", είναι ένα από τα πιο γνωστά εμπορικά σύμβολα στον κόσμο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : Hellenic Petroleum

Τα ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ(ΕΛΠΕ) ιδρύθηκαν το 1958 και αποτελούν έναν από τους κορυφαίους Ομίλους στον τομέα της ενέργειας στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, με δραστηριότητες σε 7 χώρες. Οι μετοχές τους διαπραγματεύονται στο Χρηματιστήριο Αθηνών (ATHEX: ELPE) και στο Χρηματιστήριο του Λονδίνου (LSE: HLPD)



Ο τομέας διύλισης αποτελεί την κύρια δραστηριότητα, αντιπροσωπεύοντας περίπου 75% του συνολικού ενεργητικού του Ομίλου. Ο Όμιλος διαθέτει τα τρία από τα τέσσερα διυλιστήρια που λειτουργούν στην Ελλάδα (Ασπρόπυργος, Ελευσίνα, Θεσσαλονίκη), με συνολική δυναμικότητα 340 kbrd, κατέχοντας μερίδιο περίπου 65% της ελληνικής αγοράς στον τομέα του χονδρικού εμπορίου πετρελαιοειδών.

Ο Όμιλος, την πενταετία 2007-2012 υλοποίησε ένα επενδυτικό πρόγραμμα ύψους €3 δις περίπου, στο πλαίσιο του οποίου εντάσσεται και η ολοκλήρωση της μεγαλύτερης ιδιωτικής βιομηχανικής επένδυσης στην Ελλάδα, που αφορά τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση του διυλιστηρίου Ελευσίνας. Το 2013 ήταν η πρώτη πλήρης χρονιά εμπορικής λειτουργίας του αναβαθμισμένου διυλιστηρίου της Ελευσίνας, το οποίο αφού ολοκλήρωσε επιτυχώς τη διαδικασία αριστοποίησης, είχε σημαντική συνεισφορά στην κερδοφορία του Ομίλου και την αύξηση των εξαγωγών του.

Ο Όμιλος κατέχει ηγετική θέση στην εγχώρια εμπορία, μέσω των θυγατρικών του ΕΚΟ και ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ(πρώην BP Hellas). Οι δυο εταιρείες δραστηριοποιούνται στην εγχώρια λιανική εμπορία μέσω δικτύου περίπου 1.700 πρατηρίων, καθώς και στις πωλήσεις υγραερίου, βιομηχανικών, αεροπορικών, ναυτιλιακών καυσίμων και λιπαντικών.

Επιπλέον, ο Όμιλος δραστηριοποιείται στις αγορές της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Διαθέτει το μοναδικό διυλιστήριο της Π.Γ.Δ.Μ. στα Σκόπια και μέσω ενός δικτύου 287 πρατηρίων συνολικά, κατέχει σημαντική θέση στην εμπορία καυσίμων σε Κύπρο, Βουλγαρία, Σερβία και Μαυροβούνιο.

Ο Όμιλος κατέχει δικαιώματα έρευνας υδρογονανθράκων στην Ελλάδα και το Μαυροβούνιο, ενώ οι τρέχουσες δραστηριότητές του επικεντρώνονται σε έρευνες στις περιοχές West Obayed και Mesaha της Αιγύπτου (συμμετοχή 30% ανά περιοχή). Ο Όμιλος συμμετέχει ως διαχειριστής (operator) σε διεθνή κοινοπραξία πετρελαϊκών εταιρειών (συμμετοχή 33%) η οποία έχει επιλεγεί από το ΥΠΕΚΑ ως ο πρώτος προτιμητέος προσφέρων για την απόκτηση δικαιωμάτων έρευνας και παραγωγής στο Δυτικό Πατραϊκό κόλπο, ενώ στις 14 Μαΐου 2014 υπεγράφη η σύμβαση παραχώρησης με το Ελληνικό Δημόσιο. Ήδη έχουν ξεκινήσει οι αρχικές γεωλογικές μελέτες στην περιοχή.

Ο Όμιλος διαθέτει το μοναδικό καθετοποιημένο συγκρότημα παραγωγής πετροχημικών στην Ελλάδα, με κύρια προϊόντα το πολυπροπυλένιο και παράγωγά του, η παραγωγή του οποίου γίνεται σύμφωνα με τα πρότυπα Basel. Το μερίδιο της εγχώριας αγοράς υπερβαίνει το 50% ενώ οι εξαγωγές, κυρίως στην Τουρκία, την Ιταλία και την Ιβηρική χερσόνησο, αντιπροσωπεύουν ποσοστό περίπου 50%-60% των πωλήσεων.

Ο Όμιλος δραστηριοποιείται επίσης στους τομείς ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου. Μέσω της ELPEDISON, κοινοπραξία με την ιταλική EDISON, ήδη λειτουργεί δύο μονάδες συνδυασμένου κύκλου στη Θεσσαλονίκη και τη Θίβη Βοιωτίας, συνολικής ισχύος 810 MW. Επιπλέον, τα ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ δραστηριοποιούνται στον κλάδο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, με χαρτοφυλάκιο άνω των 100 MW σε διάφορα στάδια ανάπτυξης.

Ο Όμιλος συμμετέχει κατά 35% στη Δημόσια Επιχείρηση Αερίου Α.Ε. (ΔΕΠΑ), που αποτελεί τον κύριο εισαγωγέα και πάροχο φυσικού αερίου στην Ελλάδα. Η ΔΕΠΑ κατέχει το 100% του ΔΕΣΦΑ, ιδιοκτήτη και διαχειριστή του ελληνικού δικτύου φυσικού αερίου, καθώς και το 51% των τοπικών εταιρειών διανομής και παροχής αερίου (ΕΠΑ).

Ο ΔΕΣΦΑ βρίσκεται σε διαδικασία πώλησης στην εταιρεία SOCAR του Αζερμπαϊτζάν, καθώς στις 21 Δεκεμβρίου 2013 υπεγράφη συμφωνία πώλησης των μετοχών (Share Purchase Agreement) ύψους €400εκ. για το 66% των μετοχών, ενώ η ολοκλήρωση της συναλλαγής υπόκειται στην έγκριση των αρμόδιων ρυθμιστικών αρχών ενέργειας και ανταγωνισμού σε Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Ένωση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : Ο έλεγχος επιθεώρησης -Vetting

Ο έλεγχος επιθεώρησης (vetting) είναι ένα σύστημα ταξινόμησης ενός πλοίου, επιτρέποντας στον ναυλωτή να συγκρίνει μεταξύ παρόμοιων πλοίων και να επιλέξει το καλύτερο για τις ανάγκες του, για να μεγιστοποιήσει την αποτελεσματικότητα. Για να λειτουργούν αποτελεσματικά και να ελαχιστοποιούν την ευθύνη, οι ναυλωτές και όλοι οι φορείς της βιομηχανίας πρέπει να λάβουν όλα τα εύλογα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι τα πλοία λειτουργούν σωστά και ότι είναι σε κατάλληλη κατάσταση για να ολοκληρώσουν ένα ταξίδι με ασφάλεια. Οι κίνδυνοι από τη χρήση πλοίων που δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα περιλαμβάνουν:

-Απώλειες

-μικρές καθυστερήσεις έως ολική απώλεια, οι οποίες συνεπάγονται σοβαρά ανθρώπινα, περιβαλλοντικά και εμπορικά κόστη

-Αδικαιολόγητες καθυστερήσεις και έξοδα, ενώ το πλοίο επιθεωρείται στο λιμάνι

-Πτώση των ρυθμιστικών αρχών

-Αύξηση των ασφαλιστικών δαπανών

Η εξέταση του πλοίου περιλαμβάνει την προμήθεια δεδομένων για τα πλοία και την αξιολόγηση των πιθανών κινδύνων, όπως η δομική ακεραιότητα του πλοίου, η ικανότητα των ιδιοκτητών, των διευθυντών και του πληρώματος, τα ατυχήματα και τα επεισόδια του παρελθόντος.

Αρχικά, οι πετρελαϊκές εταιρείες κατείχαν τους πετρελαιοφόρους, οι οποίοι μείωσαν τους χρονοναυλισμούς. Στην πραγματικότητα, Η αγορά τσάρτερ έγινε ενεργή την δεκαετία του '70 και του '80, η ιδιοκτησία δεξαμενόπλοιων μεταφέρθηκε σε ανεξάρτητους ιδιοκτήτες, αν και ο νέος στόλος ήταν μικρός και άπειρος. Η πετρελαϊκή βιομηχανία ως ο σημαντικότερος ναυλωτής, επηρεασμένος από τους διαχειριστές πλοίων, άρχισε να ανησυχεί για τα δεξαμενόπλοια ποιότητας. Με βάση διεθνείς συμβάσεις όπως οι SOLAS, MARPOL και STCW, δημιούργησαν μια μεγάλη βάση δεδομένων που περιέχει σημαντικές λεπτομέρειες για κάθε διαθέσιμο σκάφος.

Ο κύριος σκοπός ήταν η αύξηση της ασφάλειας και η μείωση της περιβαλλοντικής ρύπανσης. Ξεκίνησε να γίνεται πραγματικότητα ελέγχοντας εάν το πλοίο συμμορφώνεται

με τη διεθνή νομοθεσία, αποφεύγοντας τη ρύπανση από πετρέλαιο, βελτιώνοντας τη διαχείριση της ασφάλειας, μειώνοντας τον κίνδυνο έκρηξης από τους τερματικούς σταθμούς και εξασφαλίζοντας ότι το φορτίο δεν θα μεταφερθεί από πλοία που δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα. Σήμερα, όταν επιλέγει ένα πλοίο, ένας ναυλωτής αναζητά την ιστορία και το προφίλ του πλοίου και της εταιρείας και τη συμμετοχή τους σε οποιοδήποτε ατύχημα, αν υπήρχε. Εάν δύο πλοία έχουν την ίδια τιμή, ο ναυλωτής θα επιλέξει έναν με τις λιγότερες ελλείψεις.

Ο πλοίαρχος, όταν ανακοινώνεται επιθεώρηση στο πλοίο, πρέπει να προετοιμάσει το πλοίο σύμφωνα με το VIQ (Ερωτηματολόγιο επιθεώρησης σκαφών). Πρέπει να παρουσιάσει στην κατάσταση του και στα πιστοποιητικά του πληρώματος, επίσης τα έγγραφα φορτίου και τα αρχεία του σκάφους. Η προετοιμασία των μηχανημάτων καταστρώματος και των εργαλείων κατά της ρύπανσης για το μηχάνημα καταστρώματος και μηχανών, καθώς και τα ημερολόγια και τα αρχεία καταγραφής από το τμήμα μηχανών πρέπει να ελέγχονται πολλές φορές, επειδή πρόκειται για τυπικές ελλείψεις. Πολλά πρακτικά ζητήματα σημειώθηκαν στον κλάδο: Οι ιδιοκτήτες και οι εταιρείες διαχείρισης δεξαμενόπλοιων διαμαρτυρήθηκαν για τα προβλήματα εικόνας που προκάλεσε ο έλεγχος της φήμης μιας εταιρείας, οι περισσότερες εταιρείες πετρελαίου και οι πολιτικοί δεν τους εμπιστεύτηκαν ως αποτέλεσμα μεγαλύτερης αξιολόγησης, αλλά τα αποτελέσματα αυτά Όχι ο καλύτερος τρόπος για να εξασφαλιστεί η ποιότητα του πλοίου και η ικανότητά του να μεταφέρει το φορτίο. Μετά από όλα, οι πετρελαϊκές εταιρείες συνέχισαν να δυσπιστούν στις ναυτιλιακές εταιρείες και το πρόβλημα επιδεινώθηκε. Τέλος, αποκαλύφθηκε ότι υπάρχουν και άλλα διαθέσιμα στοιχεία που περιέχουν πληροφορίες σχετικά με τις ναυτιλιακές εταιρείες. Συμπεριλαμβανομένων των καταστάσεων ατυχημάτων, του κόστους, των διαδικασιών και των ερευνών. Οι ναυτιλιακές εταιρείες κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι εάν τα δεδομένα αυτά ήταν καλύτερα κατανεμημένα, όλοι θα γνωρίζουν την κατάσταση των πλοίων και την αξιοπιστία των εταιρειών, έτσι ώστε τα πλοία που συμμορφώνονται να μην εξετάζονται συνεχώς από τους επιθεωρητές ελέγχου. Επίσης, η αποτελεσματικότητα του πληρώματος θα αυξηθεί και η ασφάλεια ενός πλοίου θα βελτιωθεί σημαντικά

5.1 Προετοιμασία για την επιθεώρηση ελέγχου

Η επιθεώρηση επί του σκάφους μπορεί να είναι επιτυχής μόνο εάν το βυτιοφόρο είναι έτοιμο για την επιθεώρηση. Ο επιθεωρητής ο οποίος πρόκειται να πραγματοποιήσει την επιθεώρηση θα αρχίσει να συλλέγει τις εντυπώσεις ακόμη και πριν από το πρώτο βήμα του στο διάδρομο και θα συνεχίσει να το κάνει μέχρι να βγάλει το τελευταίο βήμα από το διάδρομο κατά την έξοδο από το δεξαμενόπλοιο μετά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης. Σχεδόν όλοι οι επιθεωρητές είναι πρώην ναυτικοί οι οποίοι από την εμπειρία του καταστρώματος και του μηχανοστασίου είναι σε θέση να αξιολογήσουν ένα δεξαμενόπλοιο. Πιθανότατα η πρώτη εντύπωση που δημιουργείται από τη στιγμή που το δεξαμενόπλοιο θα είναι ορατό μέχρι την άφιξη του επιθεωρητή στην καμπίνα του Master θα είναι το ισχυρότερο, αν και θα είναι υποκειμενικό σε αυτό το σημείο. Οι επιθεωρητές θα αναλάβουν τον έλεγχο του δεξαμενόπλοιου που αναζητά αντικειμενικά κριτήρια βάσει των οποίων θα κρίνει το δεξαμενόπλοιο. Είναι ένα γεγονός της ζωής που, όσο υποσυνείδητο μπορεί να είναι η παρόρμηση, ο επιθεωρητής θα αναζητήσει αντικειμενικά στοιχεία για να υποστηρίξει την αρχική υποκειμενική του γνώμη. Έτσι, η σημασία της διαδρομής από την πλευρά του πλοίου προς την καμπίνα του πλοίαρχου δεν πρέπει να υποτιμάται. Θυμηθείτε ότι δεν έχετε δεύτερη ευκαιρία να κάνετε μια πρώτη εντύπωση. Βεβαιωθείτε ότι η επιθεώρηση έχει προγραμματιστεί σε κατάλληλο χρόνο για το σκάφος, επομένως δεν έρχεται σε αντίθεση με άλλες επιθεωρήσεις ή παρόμοια θέματα. Αυτό θα μπορούσε εύκολα να ρυθμιστεί μέσω του πράκτορα λιμένα. Βεβαιωθείτε ότι κάθε επικεφαλής του τμήματος έχει ολοκληρώσει τη δική του επιθεώρηση πριν από την άφιξή του στο λιμάνι και ότι τυχόν ελλείψεις έχουν αναφερθεί / διορθωθεί. Αυτό πρέπει να ενσωματωθεί στις συνήθεις κατευθυντήριες γραμμές ρουτίνας. Ένας αποτελεσματικός τρόπος διαχείρισης αυτού είναι να εισαχθεί ένα έντυπο αυτοαξιολόγησης που καλύπτει τους σχετικούς τομείς. Το επόμενο στρώμα σε αυτό το τραπέζι είναι η αντιπροσωπεία που δίνεται στους μικροαστικούς και με τη σειρά του, στο υπόλοιπο πλήρωμα, αυτό θα καταφέρει να κατανοήσει όλη την κατεύθυνση μέσα από τις τάξεις. Πριν από την επιθεώρηση μπορεί να γίνει προετοιμασία σε ορισμένες περιοχές.

5.2 Η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Ο επιθεωρητής πρέπει να συνοδεύεται καθ' όλη τη διάρκεια της επιθεώρησης, τα καταλληλότερα άτομα για την συνοδεία του επιθεωρητή είναι ο πλοίαρχος, ο πρώτος μηχανικός, ο υποπλοίαρχος καθώς και ο δεύτερος μηχανικός οι οποίοι μπορούν να διαχωρίσουν τις περιοχές επιθεώρησης μεταξύ τους. Συνήθως η επιθεώρηση ξεκινάει με τον έλεγχο όλων των πιστοποιητικών και εγγράφων παρουσία πλοίαρχου. Ο επιθεωρητής συνήθως θα έχει έτοιμο ένα πλάνο επιθεώρησης αυτό όμως μπορεί να μην τηρηθεί ως έχει. Σύμφωνα με το καινούριο OCIMF VPQ, τα έγγραφα που αφορούν το δεξαμενόπλοιο θα επιθεωρηθούν έχοντας προτεραιότητα, γι' αυτό το λόγο πρέπει να υπάρχει ένα ενημερωμένο αντίγραφο αυτών καθώς θα εξοικονομηθεί χρόνος κατ' αυτόν τον τρόπο.

5.3 ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Με το πέρας της επιθεώρησης οι επιθεωρητές πρέπει να συγκεντρωθούν και να συζητήσουν τις παρατηρήσεις και τα σχόλια που έγιναν για το δεξαμενόπλοιο. Εάν δεν εκπληρωθούν τα άνωθεν ο πλοίαρχος πρέπει να συντάξει μία ένσταση αναφέροντας το γεγονός και να πληροφορήσει άμεσα την εταιρία. Ο επιθεωρητής παραχωρεί στον πλοίαρχο μία λίστα με τις καταγεγραμμένες παρατηρήσεις, οι οποίες πρέπει να διευθετηθούν-διορθωθούν σε άμεσο χρονικό διάστημα. Η γραπτή αναφορά αποστέλλεται στα στελέχη της πλοιοκτήτριας εταιρίας καθώς επίσης και η συμπληρωμένη φόρμα σχολίων του επιθεωρητή.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Σχόλια του ιδιοκτήτη (Owner's comments)

Όταν ο επιθεωρητής επιθεώρησης εγκαταλείπει το διάδρομο, ολοκληρώνεται η επιθεώρηση του σκάφους. Ωστόσο, τώρα που ξεκινά η διαδικασία ελέγχου και οι ιδιοκτήτες απαντούν σε τυχόν παρατηρήσεις ανεπάρκειες που διαδραματίζουν πολύ μεγάλο ρόλο σε αυτή τη διαδικασία εξέτασης. Αυτό που ψάχνει ο ναυλωτής είναι οι ποιοτικές απαντήσεις .στα σχόλια που ανέφεραν, για να δουν εάν λαμβάνονται σοβαρά από τον ιδιοκτήτη. Αυτές οι απαντήσεις θα χρησιμοποιηθούν ως μέτρο της διαχείρισης της ποιότητας των ιδιοκτητών. Αυτή η διαδικασία πρόκειται να μετρηθεί από την υποκειμενική εκτίμηση του διαχειριστή ελέγχου σχετικά με την ποιότητα των απαντήσεων του ιδιοκτήτη σε σχόλια σχετικά με την τελευταία επιθεώρηση του πλοίου. Πολλά, άλλως αποδεκτά σκάφη δεν περνούν αυτό το τμήμα της διαδικασίας εξέτασης, επειδή οι απαντήσεις του ιδιοκτήτη στην επιθεώρηση ελέγχου δεν παρέχουν «κλείσιμο» των υποδεικνυόμενων συνθηκών και αυτό οδηγεί στην καθυστέρηση ή στην άρνηση της «έγκρισης». Είναι σημαντικό ο ιδιοκτήτης να στείλει απαντήσεις που δείχνουν, αποδοχή και σεβασμό στο σύστημα, ότι ο ιδιοκτήτης διαθέτει ένα ενεργό Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας που λαμβάνει σοβαρά υπόψη κάθε έλλειψη. Οι απαντήσεις των ιδιοκτητών θα πρέπει να είναι σε θέση να προσδιορίσουν την "κύρια αιτία" της ανεπάρκειας και στην πραγματικότητα θα αντιμετωπίσουν την πραγματική αιτία της ανεπάρκειας. Θα πρέπει να κάνει τις απαραίτητες αλλαγές στις υπάρχουσες διαδικασίες λειτουργίας που είναι απαραίτητες για να μειωθεί η πιθανότητα να παρουσιαστεί ξανά η ανεπάρκεια. Μερικά παραδείγματα απαντήσεων που δεν κάνουν αυτό είναι: "Η έλλειψη έχει διορθωθεί", "η ανεπάρκεια θα διορθωθεί το συντομότερο δυνατόν", "έχουμε δώσει εντολή στον Δάσκαλο να μην το κάνει ξανά", "Τα ανταλλακτικά Έχουν παραγγελθεί. Για να υποδείξετε ότι διαθέτετε ένα αποτελεσματικό σύστημα, είναι απαραίτητο να φροντίσετε για την έλλειψη στο σύστημα ISM, για παράδειγμα τον εντοπισμό και τη μη συμμόρφωση στο πλαίσιο του συστήματος ISM, τον προσδιορισμό της αιτίας και τη θέσπιση αποτελεσματικών διορθωτικών μέτρων, Τότε θα εφαρμοστούν και θα γίνουν οι αναγκαίες αλλαγές στις υπάρχουσες διαδικασίες. Η ανεπάρκεια τότε κλείνει αποτελεσματικά. Δεν αρκεί να πούμε ότι η ανεπάρκεια είναι σταθερή. Πρέπει να εξηγήσετε ότι το πρόβλημα που προκάλεσε την ανεπάρκεια είναι επίσης σταθερό.

6.1 Η διαδικασία προβολής- screening process

Έχοντας περάσει από όλα τα στοιχεία που αναφέρθηκαν μέχρι τώρα, αυτό δεν είναι ακόμα το τέλος της διαδικασίας. Εκτός από την επιθεώρηση ελέγχου, υποβάλλοντας λαμπερά παραδείγματα των σχολίων των ιδιοκτητών. Ο ναυλωτής θα αξιολογήσει και θα εξετάσει επίσης πολλές άλλες πτυχές της επιχείρησής , όπως άλλα σκάφη του στόλου , ιστορικό συμβάντων πλοίων, ανατροφοδότηση από τους τερματικούς ναυλωτές, ποιότητα του ιδιοκτήτη, ιστορικό κράτησης, τυχόν προηγούμενα προβλήματα με την εκκαθάριση ,το σκάφος, το ιστορικό επιθεώρησης του σκάφους, την ηλικία του σκάφους, την ποιότητα του πληρώματος, το σύστημα διαχείρισης που εφαρμόζεται, τις γενικές βιομηχανικές πληροφορίες, τυχόν συνθήκες κλάσης, αξιολόγηση της ΚΓΠ, ανάλυση κούρασης (εάν χρειάζεται) PSC Black Listing, κλπ. Τα μεμονωμένα τμήματα ελέγχου ενδέχεται να διαφέρουν ως προς τον τρόπο με τον οποίο απαιτείται πρόσφατη επιθεώρηση για να βασιστεί στην έκθεση ελέγχου. Εντούτοις, είναι αυτονόητο ότι κάθε υπηρεσία ελέγχου θα είναι διατεθειμένη να βασιστεί σε έκθεση επιθεώρησης εάν η επιθεώρηση έλαβε χώρα λιγότερο από έξι μήνες νωρίτερα. Είναι η πολιτική ορισμένων υπηρεσιών ελέγχου να έχουν πρόσβαση σε όλες τις διαθέσιμες αναφορές SIRE κατά την αξιολόγηση ενός σκάφους που έχει οριστεί για την επιχείρησή τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 : OCIMF

Η διεθνής ναυτιλιακή συνέλευση επιχειρήσεων πετρελαιοειδών (OCIMF) αποτελεί μια ανεξάρτητη αρχή η οποία ιδρύθηκε στο Λονδίνο στις 8 Απριλίου 1970 και αποτέλεσε την αρχική προσπάθεια της πετρελαϊκής βιομηχανίας προκειμένου να βελτιωθεί η δημόσια ενημέρωση σχετικά με την θαλάσσια μόλυνση και συγκεκριμένα την πετρελαϊκή μόλυνση, μετά το ατύχημα του "Torrey Canyon". Ουσιαστικά αντιπροσωπεύει τις πετρελαϊκές εταιρίες που έχουν συμφέροντα σχετιζόμενα με την φόρτωση, εκφόρτωση, μεταφορά και διάθεση του πετρελαίου και των παραγώγων του. Στις αρχές τις δεκαετίας του 1980, η οργάνωση αριθμούσε περίπου 50 επιχειρήσεις πετρελαιοειδών ως μέλη, οι οποίες ήλεγχαν το 80% της συνολικής θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου. Στα μέλη αυτά περιλαμβάνονταν και οι άλλοτε γνωστές ως "seven sisters" που παρά το γεγονός ότι η τεράστια επίδραση τους στην ποσότητα παραγωγής μειώθηκε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '70, συνέχισαν να ελέγχουν τις δύο πιο σημαντικές πλευρές της αγοράς, την διανομή και τις πωλήσεις. Η OCIMF συμμετέχει στις διασκέψεις του International Maritime Organisation (IMO) παρουσιάζοντας τεχνικές εκθέσεις σχετικά με την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και το κύριο ενδιαφέρον της οργάνωσης επικεντρώνεται στα tankers. Σήμερα, τα μέλη της αριθμούν 68 εταιρίες σε όλο τον κόσμο οι οποίες στην 16 Ετήσια Γενική Συνέλευση της οργάνωσης εκλέγουν τον πρόεδρο και 3 αντιπροέδρους. Επίσης η επί κεφαλής επιτροπή της OCIMF είναι η «Executive Committee» στην οποία αναφέρουν οι άλλες 3 ανώτερες επιτροπές οι οποίες με τη σειρά τους μπορούν να δημιουργήσουν υπό-επιτροπές ή forums, όταν αυτό κρίνεται απαραίτητο. Η γραμματεία της οργάνωσης είναι εγκατεστημένη στο Λονδίνο και είναι στελεχωμένη από υπαλλήλους και τεχνικό προσωπικό που έχουν αποσπαστεί από τις εταιρίες –μέλη. Οι εργασίες της OCIMF εκτελούνται από τις επιτροπές, τις υπό-επιτροπές, τα forums, τα work groups, τα οποία απαρτίζονται από εκπροσώπους των μελών της και με την συνδρομή της Γραμματείας. Οι πρωταρχικοί στόχοι της OCIMF είναι η προώθηση της ασφάλειας και της πρόληψης



της μόλυνσης που προκαλείται από τα tankers και αυτής που προκαλείται στα oil terminals. Η ίδρυση της αποσκοπεί στο να συντονίσει τις απόψεις της πετρελαϊκής βιομηχανίας στις συνδιασκέψεις με τον IMO, να εξετάζει τις τεχνικές προτάσεις που κυκλοφορεί ο IMO και να συμβουλεύει τα μέλη της σχετικά με τις διάφορες νομοθετικές δραστηριότητες που ανακύπτουν ανά περιόδους. Η OCIMF συνεργάζεται επίσης με το UN Economic and Social Council και με τον International Organization for Standardization (ISO), συμμετέχει ενεργά στις εργασίες του IMO, εκφράζει τις θέσεις των μελών της σε διάφορες εθνικές κυβερνητικές αρχές και διατηρεί στενή σχέση με άλλους οργανισμούς και σωματεία της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Και όπως αναφέρεται στο site της, μια σημαντική συνεισφορά της στην συνολική ασφάλεια της βιομηχανίας είναι ο ρόλος που έχει, όσον αφορά την δημιουργία τεχνικών και λειτουργικών οδηγιών που προέρχονται από την ίδια ή σε συνεργασία με άλλους οργανισμούς. Μέχρι σήμερα έχουν εκδοθεί πάνω από 50 τέτοια guidelines και πολλά από αυτά έχουν ήδη καθιερωθεί ως standards σε διάφορους τομείς. Η OCIMF παρέχει τα μέσα για την πραγματοποίηση συλλογικών ερευνητικών projects εκ μέρους των μελών της, με αποτέλεσμα διάφορες μελέτες που αφορούν π.χ. το tanker drift and towage, mooring hawser strength, κτλ συνέβαλαν στην δημιουργία και κυκλοφορία τεχνικών οδηγιών προς όφελος του ευρύτερου συνόλου της βιομηχανίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM & TMSA 17

Το Πρόγραμμα Tanker Management Self Assessment (TMSA) προσφέρει στους tanker operators ένα μέσο για να μετρήσουν και να βελτιώσουν το δικό τους management system. Τους ενθαρρύνει να αξιολογήσουν το δικό τους safety management system σε σχέση με μια σειρά από δείκτες απόδοσης. Τα αποτελέσματα αυτής της αξιολόγησης μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη δημιουργία ενός πλάνου βελτίωσης χρησιμοποιώντας τα Στάδια Επίτευξης όπως περιγράφονται στο πρόγραμμα, προκειμένου να επιτευχθεί η safety και environmental excellence.

8.1 TMSA, FIRST EDITION 2004

Ο OCIMF βρίσκεται στη πρώτη γραμμή όσον αφορά την εφαρμογή μιας κοινής διαδικασίας επιθεώρησης των πλοίων με τη σύσταση του συστήματος Ship Inspection Report Exchange (SIRE). Το σύστημα αυτό προάγει ένα ομοιόμορφα υψηλό επίπεδο κοινών επιθεωρήσεων, έτσι οι εταιρίες μέλη, μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα αποτελέσματα αυτά στα δικά τους vetting systems, μειώνοντας έτσι τον αριθμό των επιθεωρήσεων που υφίσταται το κάθε πλοίο. Με την σύσταση του International Safety Management (ISM) Code, επισημοποιήθηκε/ τυποποιήθηκε το management και το Operation των πλοίων μέσα από μια κουλτούρα safety & environmental excellence. Ο ISM code απαιτεί οι operators των πλοίων να εφαρμόσουν ένα Safety Management System το οποίο τους βοηθά να επιτύχουν incident-free operations. Υπάρχει όμως μια ξεκάθαρη διάκριση ανάμεσα στα standards εκείνων των διαχειριστών που ενστερνίζονται τις αρχές του ISM Code και στα standards εκείνων που αποσκοπούν μόνο στην εκπλήρωση των ελαχίστων απαιτήσεων του κώδικα. Η διαφοροποίηση αυτή μπορεί να οδηγήσει σε έναν ναυλωτή ο οποίος, διατηρώντας ορισμένες ανησυχίες για τον αν ο διαχειριστής εφαρμόζει την πρόεπουσα επιμέλεια στις εργασίες του, να πρέπει να αξιολογήσει τα standards του κάθε διαχειριστή. Το TMSA της OCIMF, συστάθηκε το 2004, με σκοπό να αποτελέσει ένα εργαλείο που θα βοηθήσει τους διαχειριστές των πλοίων να αξιολογήσουν και να βελτιώσουν τα δικά τους Management Systems.

8.2 ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Η δεύτερη έκδοση του TMSA αποτελεί μία αναβάθμιση που βασίστηκε στην εμπειρία των διαχειριστών σε σχέση με την πρώτη έκδοση και στο feedback από την πετρελαϊκή βιομηχανία και επίσης εξασφαλίζει τη συνοχή της αναβάθμισης αυτού με τις παρούσες διεθνείς συμβάσεις και πρακτικές της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Μία από τις πιο σημαντικές αλλαγές του ήταν ότι το πεδίο δράσης του TMSA επεκτείνεται έτσι ώστε να γίνει αξιοποιήσιμο από όλους τους tanker operators συμπεριλαμβανομένων εκείνων των coastal vessels και των barges. Το πρόγραμμα προωθεί τους διαχειριστές να κρίνουν το safety management system τους με βάση ορισμένους δείκτες επίδοσης – κλειδιά (key performance indicators) και παρέχει οδηγίες για την εφαρμογή της καλύτερης πρακτικής (best practice). Το best practice είναι ένας αποτελεσματικός τρόπος ελαχιστοποίησης της πιθανότητας επανεμφάνισης ενός προβλήματος. Δημιουργεί ευκαιρίες και βελτιστοποιεί την απόδοση σε κρίσιμα θέματα που αφορούν την ασφάλεια και περιβαλλοντική αριστεία. Οι ναυτιλιακές εταιρίες θα πρέπει να έχουν σαν στόχο να 18 μεταφέρουν τις best practices σε όλο το στόλο τους μέσα από τη συνεχή εφαρμογή των βελτιωμένων μεθόδων και διαδικασιών. Μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα αποτελέσματα της αξιολόγησης τους για να αναπτύξουν ένα πρόγραμμα φάσεων για την βελτίωση της ασφάλειας και των οικολογικών επιδόσεων τους. Οι πετρελαϊκές εταιρίες δίνουν μεγάλη σημασία στην επιλογή ναύλωσης πλοίων τα οποία είναι σωστά συντηρημένα και διαχειρίζονται καλά και το πρόγραμμα του TMSA έχοντας σαν βάση του τον ISM Code, μπορεί να παρέχει πολύτιμο feedback για την αποτελεσματικότητα του Management System του operator του πλοίου. Προσφέρει κίνητρα στους διαχειριστές να επιτύχουν υψηλά standards στο management των πλοίων τους, συνεχή βελτίωση και επίσης παρέχει οδηγίες όσον αφορά το τι θεωρεί η OCIMF ότι αποτελεί best practice για την σύγχρονη βιομηχανία. Το best practice εξελίσσεται και είναι αναμενόμενο ότι θα υπάρξουν και νέες ανανεωμένες εκδόσεις αυτού του Προγράμματος στο μέλλον.

8.3 TO QUALITY SYSTEM (TMSA) & GUIDELINES

Το TMSA προσφέρει ένα πρότυπο πλαίσιο αξιολόγησης του management system του διαχειριστή ενός πλοίου και του παρέχει οδηγίες (guidelines) που περιλαμβάνουν τους παράγοντες (elements) ενός επίσημου management system, ουσιαστικής σημασίας για το management και τη διαχείριση των πλοίων του. Για να είναι αποτελεσματικό αυτό το management system, πρέπει να είναι κάτι παραπάνω από απλά «μόνο διαδικασίες». Η ηγεσία / management της εταιρίας θα πρέπει να καθορίσει της αξίες και τις επιδιώξεις της εταιρίας και να ορίσει πώς σκοπεύει να επιτύχει τους στόχους της καθορισμένης πολιτικής της. Θα πρέπει επίσης να παρέχει επαρκείς και κατάλληλους πόρους για να εξασφαλίσει ότι τα πλοία της διοικούνται, επανδρώνονται, λειτουργούν σωστά και συντηρούνται από καλά εκπαιδευμένο και ικανό προσωπικό. Σε ένα αποτελεσματικό σύστημα τα incidents και τα near misses ερευνώνται για να προσδιοριστεί η αιτία πρόκλησης τους, και εφαρμόζονται διορθωτικές ενέργειες (corrective actions) προκειμένου να αποτραπεί η επανάληψή τους. Ο απρόβλεπτος κίνδυνος και το ρίσκο αναγνωρίζονται συστηματικά και αξιολογούνται για να εξασφαλιστεί ότι η έκθεση στους κινδύνους ελέγχεται αποτελεσματικά και εξετάζεται από τα ανάλογα επίπεδα του management. Η ηγεσία σε όλα τα επίπεδα αποτελεί ένα ουσιαστικό κομμάτι οποιασδήποτε διαδικασίας βελτίωσης. Ακρογωνιαίος λίθος της αποτελεσματικής ηγεσίας είναι η σαφήνεια όσον αφορά τους επιθυμητούς στόχους, τα στρατηγικά οράματα, οι κατευθύνσεις, η επικοινωνία, η εμπιστοσύνη, η δέσμευση και η ενίσχυση. Η ηγεσία παρέχει την χάραξη της στρατηγικής, δυνατές κατευθύνσεις για το προσωπικό και συνεχή βελτίωση σε ατομικά και συλλογικά αποτελέσματα. Ο κύκλος της συνεχούς βελτίωσης στοχεύει στην επίτευξη βελτιώσεων μέσα από ένα σύστημα διαχείρισης της εταιρίας. Οι δείκτες επίδοσης –κλειδιά (key performance indicators) βοηθούν τους διαχειριστές να καθοδηγήσουν τα προγράμματα συνεχούς βελτίωσής τους. Έτσι, μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις πληροφορίες για την αξιολόγηση της επίδοσης τους σαν ένα αυτοδύναμο μοχλό βελτίωσης ή να τις συνδυάσουν με τα εργαλεία που χρησιμοποιούν προς το παρόν για την εξέλιξη και βελτίωση του management system τους. Τα στάδια κλειδιά του «κύκλου της συνεχούς βελτίωσης» συνοψίζονται στα Σχεδιασμός, Δράση, Αξιολόγηση και Βελτίωση.

8.3.1 Ο «ΚΥΚΛΟΣ ΤΗΣ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ», ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ (PLAN)

Στο στάδιο αυτό αναπτύσσονται σχέδια που περιλαμβάνουν αποτελεσματικές στρατηγικές και προσφέρουν σαφήνεια στις πολιτικές της εταιρίας, στις προθέσεις, στις διαδικασίες, στους ρόλους και στις ευθύνες. Οι αποτελεσματικές στρατηγικές απαιτούν ξεκάθαρες πολιτικές, προθέσεις, ρόλους και ευθύνες. Η OCIMF προσφέρει οδηγίες πάνω σε αυτά τα θέματα, ενθαρρύνοντας τις εταιρίες να πραγματοποιούν τις εργασίες τους εστιάζοντας στην ασφάλεια και environmental excellence. Οι οδηγίες αυτές παραπέμπουν τους διαχειριστές των πλοίων σε σαφή προσδιορισμό των σχετικών διαδικασιών και στόχων που θα τους βοηθήσουν με το σχεδιασμό αυτού του σκοπού τους.

8.3.2Ο «ΚΥΚΛΟΣ ΤΗΣ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ», ΔΡΑΣΗ (ACT)

Στο στάδιο αυτό, η εταιρία εργάζεται για να πραγματοποιήσει τις επιδιώξεις της με την συνεχή εφαρμογή των σχεδιασμών της. Ανακοινώνει σχεδιασμούς και μετά δίνει προτεραιότητα σε διαδικασίες για βελτίωση, παρέχοντας σαφή καθορισμό των επιδιώξεών της και στην καταμέτρηση του αποτελέσματος. Τα guidelines του TMSA είναι σχεδιασμένα για να συμβάλουν έτσι ώστε οι διαχειριστές να εφαρμόσουν εργαλεία και τεχνικές συνεχούς βελτίωσης. Αυτό το μέρος του «κύκλου της συνεχούς βελτίωσης» βοηθά το προσωπικό να ευθυγραμμίσει τις δραστηριότητες του με τις επιδιώξεις της εταιρίας και να βελτιώσει την επίδοσή του.

8.3.3 Ο «ΚΥΚΛΟΣ ΤΗΣ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ», ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ (MEASURE)

Στο στάδιο αυτό έχουμε τον έλεγχο, την αξιολόγηση και το feedback πληροφοριών σχετικά με τα αποτελέσματα που έχουν επιτευχθεί. Η ασφάλεια και η environmental excellence απαιτεί διαδικασίες ελέγχου, αξιολόγησης και feedback πληροφοριών για την πρόοδο και τα επιτεύγματα προκειμένου να πραγματοποιηθεί διατηρήσιμη βελτίωση. Αυτό το μέρος του «κύκλου της συνεχούς βελτίωσης» υποδηλώνει συμμόρφωση με τις διαδικασίες καθώς και προσπάθειες εφαρμογής και βελτίωσης.

8.3.4 Ο «ΚΥΚΛΟΣ ΤΗΣ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ», ΒΕΛΤΙΩΣΗ (IMPROVE)

Το τέταρτο στάδιο περιλαμβάνει τον ορισμό των στόχων και την εστίαση των προσπαθειών σε τομείς όπου μπορούν να επιτευχθούν τα μεγαλύτερα οφέλη και βελτίωση. Ο διαχειριστής συγκρίνει την αναγνωρισμένη πρόοδο με τις τεχνικές, λειτουργικές του ανάγκες και τους πόρους του έτσι ώστε να κατασκευάσει ένα σχέδιο προτεραιοτήτων. Το προσωπικό μελετά το σχέδιο και συμφωνεί με το management. Όπου απαιτούνται δράσεις αλλά οι πόροι δεν είναι διαθέσιμοι, το θέμα αναφέρεται στο ανώτερο management. Έμφαση δίνεται στην επίτευξη μακροχρόνιων 20 βελτιώσεων παρά στις γρήγορες λύσεις. Αυτό το μέρος του «κύκλου της συνεχούς βελτίωσης» ευθυγραμμίζει τις δράσεις με τους στόχους προόδου και εξασφαλίζει ότι τα μεμονωμένα σχέδια βελτίωσης επανεξετάζονται και ανανεώνονται τακτικά. Οι στόχοι ορίζονται και οι προσπάθειες επικεντρώνονται σε τομείς όπου ο διαχειριστής του πλοίου μπορεί να επιτύχει τα μεγαλύτερα οφέλη και βελτιώσεις. Το πρόγραμμα TMSA συμπληρώνει τους Κώδικες Ποιότητας της βιομηχανίας και επιδιώκει να ενθαρρύνει την αυτό-ρύθμιση και να προάγει την συνεχή βελτίωση. Επίσης έχει σχεδιαστεί για να παρέχει στους διαχειριστές ένα μέσο με το οποίο μπορούν να αποδείξουν την ισχυρή δέσμευσή τους στην ασφάλεια και στην environmental excellence.

8.5 TMSA GUIDELINES

Οι οδηγίες (guidelines) του TMSA ορίζουν 12 αρχές (elements) για management practice, δημιουργώντας έτσι ένα πλαίσιο εργασιών για τους διαχειριστές των πλοίων που επιδιώκουν να επιτύχουν την ασφάλεια και την environmental excellence, και έχουν την εξής δομή:

- ο τίτλος του κάθε element, υποδηλώνει τον αντίστοιχο θεμελιώδη τομέα του management practice
- η κύρια επιδίωξη καθορίζει και τον στόχο που πρόκειται να πραγματοποιηθεί
- οι παράγραφοι υποστήριξης μέσα στα elements εξηγούν πως οι διαχειριστές μπορούν να επιτύχουν την κύρια επιδίωξη. Αυτές είναι πρακτικές που οι επιμελείς διαχειριστές είτε τις έχουν ήδη εντάξει ή επιθυμούν να τις εντάξουν στα management systems τους.
- το κάθε element ορίζει ένα Σκοπό (Aim) και τα KPIs (Key Performance Indicators) που απαιτούνται για την επίτευξη της κύριας επιδίωξης, μαζί με καθοδήγηση για το πώς θα επιτευχθεί η κύρια επιδίωξη.
- το κάθε KPI προσφέρει μία αντικειμενική αξιολόγηση/ μέτρηση των standards που έχει πετύχει σήμερα το management system του διαχειριστή. Ο τελευταίος μπορεί να επιθυμεί να χρησιμοποιήσει την Best-Practice Guidance για να επιτύχει τα standards που σκιαγραφούνται από τα KPIs. Όταν οι tmsa guidelines υιοθετηθούν, τότε γίνονται ένα πλαίσιο μέσα στο management system του διαχειριστή και παρέχουν συνεχή αξιολόγηση και feedback, παράγουν συνεχείς διατηρήσιμες βελτιώσεις σε διαδικασίες– κλειδιά του management και τελικά οδηγούν στη μακροχρόνια επίτευξη της ασφάλειας και της environmental excellence.

8.6 TMSA ΚΑΙ 4 ΣΤΑΔΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ

Οι εργασίες/ δραστηριότητες του κάθε element εντάσσονται σε 4 στάδια (stages). Γενικά, τα υψηλότερα στάδια χτίζονται πάνω στα χαμηλότερα αλλά είναι πιθανό ένας διαχειριστής να επικεντρώνεται σε πρακτικές/ δραστηριότητες υψηλότερου σταδίου χωρίς να έχει ικανοποιήσει τα χαμηλότερα στάδια ή μπορεί να επιλέξει να οργανώσει τις πρακτικές/ δραστηριότητες με διαφορετική σειρά από αυτή που προτείνουν τα στάδια. Είναι πάντως γεγονός ότι το μεγαλύτερο όφελος επιτυγχάνεται όταν τα στάδια ολοκληρώνονται με σειρά και επίσης είναι πολύ πιθανό η μη αποτελεσματική ολοκλήρωση ενός σταδίου να οδηγήσει σε μη υγιή 21 συμπεράσματα και επιλογές για την ολοκλήρωση των υψηλότερων σταδίων. Επομένως, δίνεται έμφαση γενικά στην ολοκλήρωση των elements με την σειρά που παρουσιάζονται στο TMSA

. Μετά την πρόσφατη επέκταση του πεδίου δράσης του TMSA, έτσι ώστε να συγκαταλέγονται σε αυτόν και τα coastal και inland πλοία, πρέπει να διευκρινιστεί ότι ορισμένοι KPIs, που αφορούν κυρίως international-trading πλοία, δεν βρίσκουν εφαρμογή σε αυτά και επομένως οι διαχειριστές θα έχουν την επιλογή της μη δυνατής εφαρμογής (Not Applicable - N/A) όσον αφορά αυτούς του KPIs. Δεν υπάρχει καμία προσδοκία ότι όλα τα στάδια θα ολοκληρωθούν άμεσα, αλλά ο βαθμός ολοκλήρωσης θα αποτελέσει παράγοντα αξιολόγησης της ποιότητας. Και καθώς αξιολογείται η συνεχής βελτίωση, είναι προτιμότερο ο διαχειριστής να εισαχθεί στον tmsa παρουσιάζοντας το τρέχον status του και να καταγράψει τις βελτιώσεις με μετέπειτα updates, παρά να περιμένει και να υποβάλει μια πιο ολοκληρωμένη αξιολόγηση αργότερα. Το tmsa πρέπει να αποτελεί μια ειλικρινή αυτοκριτική με την οποία οι χρήστες θα μάθουν περισσότερα και θα αποκομίσουν μεγαλύτερα οφέλη αν το tmsa γίνεται πράξη από το προσωπικό που συνδέεται άμεσα με την εκάστοτε δραστηριότητα/ πρακτική.

Για κάθε στάδιο που ολοκληρώνεται, θα πρέπει να προετοιμάζεται και σχετική γραπτή απόδειξη η οποία θα τεθεί στη διάθεση του ανώτερου management και με τον τρόπο αυτό υποδηλώνεται ότι οι διαδικασίες και οι τρόποι λειτουργίας είναι σε συμφωνία με το safety management system. Είναι επίσης, ωφέλιμο να αναφερθεί αυτή η έγγραφη απόδειξη όταν ένας διαχειριστής υποβάλει το TMSA στην OCIMF. Τα επίπεδα επίτευξης θα πρέπει να είναι όσο το δυνατό ακριβή και ανεξάρτητα. Τα μέλη της OCIMF, μελετούν τις αιτήσεις των διαχειριστών και όποτε κρίνουν απαραίτητο επισκέπτονται τα γραφεία

των διαχειριστών για να πιστοποιήσουν την ακρίβεια της υποβολής/ αίτησης, μελετώντας τα KPIs και άλλα σχετικά αποδεικτικά έγγραφα. Η «υπερτίμηση» του status του safety management system από κάποιον διαχειριστή μειώνει το σκοπό του προγράμματος αυτού και μπορεί να οδηγήσει σε λανθασμένες ή ανούσιες πληροφορίες οι οποίες στρεβλώνουν τις προσπάθειες για βελτίωση.

8.7ΥΠΟΒΟΛΗ/ ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ TMSA

Από τη στιγμή που μία ναυτιλιακή εταιρία/διαχειριστής υποβάλει αίτηση για το πρόγραμμα του tmsa, θα πρέπει να πραγματοποιηθεί μια ανάλυση-ελλείψεων με την οποία θα αναγνωριστούν εκείνα τα elements και stages που μένουν ακόμα να επιτευχθούν. Από αυτή την ανάλυση, θα πρέπει να επιλεγθούν τα elements εκείνα τα οποία ταιριάζουν καλύτερα στο πεδίο εργασιών του κάθε ξεχωριστού διαχειριστή και θα στηρίζουν με το καλύτερο δυνατό τρόπο την επίτευξη των στόχων της εταιρίας. Οι αναφορές υποβολής για το tmsa (submitting reports) θα πρέπει να υποβάλλονται στο site της OCIMF on line. Μέσα από αυτή τη διαδικασία, οι διαχειριστές θα κληθούν να δηλώσουν ποιες εταιρίες μέλη της OCIMF, επιθυμούν να έχουν πρόσβαση στις αναφορές αυτές και μόνο αυτές που θα κατονομαστούν θα λάβουν το πρόγραμμα του tmsa για το συγκεκριμένο διαχειριστή. Τέλος, προτείνεται στους διαχειριστές να μελετούν και να αναθεωρούν το tmsa πρόγραμμα τους σε τουλάχιστον ετήσια βάση και σημαντικές αλλαγές που αφορούν τη δομή του management, τα management systems, το μέγεθος ή τη σύνθεση του στόλου θα πρέπει να οδηγούν σε updated αξιολόγηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΑ 9 : Υποχρεωτικές απαιτήσεις επιθεώρησης

9.1 Υποχρεωτικές απαιτήσεις επιθεώρησης

Οι ακόλουθες απαιτήσεις υποχρεωτικής επιθεώρησης πρέπει να ακολουθούνται από τους επιθεωρητές κατά τη διεξαγωγή της επιθεώρησης επί του πλοίου ώστε οι εκθέσεις να πληρούν τις απαιτήσεις του προγράμματος . Γενικές απαιτήσεις Ο επιθεωρητής πρέπει να πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις: Ο επιθεωρητής πρέπει να εισαγάγει τον εαυτό του στον κύριο ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του πλοίαρχου, να εξηγήσει το εύρος της επιθεώρησης και να συζητήσει την προτιμώμενη σειρά με την οποία θα διεξαχθεί πριν από την έναρξη της επιθεώρησης. Οι επιθεωρητές θα πρέπει να συνεργάζονται πλήρως για τη διεξαγωγή της επιθεώρησης με τη σειρά που θα προκαλέσει την ελάχιστη διακοπή των εργασιών του σκάφους. Ο επιθεωρητής πρέπει να συνοδεύεται από ένα μέλος του προσωπικού του πλοίου ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης. Ο επιθεωρητής πρέπει να δώσει καλό παράδειγμα όσον αφορά τις προσωπικές του διαδικασίες ασφαλείας, ενώ βρίσκεται στο πλοίο και στο τερματικό σταθμό και πρέπει να φοράει τον κατάλληλο εξοπλισμό προσωπικής προστασίας ανά πάσα στιγμή. Ο ηλεκτρικός ή ηλεκτρονικός εξοπλισμός μη εγκεκριμένου τύπου, είτε τροφοδοτείται με ηλεκτρικό ρεύμα είτε με μπαταρία, δεν πρέπει να είναι ενεργός, να ενεργοποιείται ή να χρησιμοποιείται σε οποιοσδήποτε επικίνδυνες περιοχές ή σε άλλες επικίνδυνες περιοχές. Σε αυτές περιλαμβάνονται φακοί, ραδιόφωνα, κινητά τηλέφωνα, τηλεειδοποιητές, αριθμομηχανές, ηλεκτρονικοί υπολογιστές, φωτογραφικός εξοπλισμός και κάθε άλλο φορητό μηχάνημα που τροφοδοτείται με ηλεκτρικό ρεύμα αλλά δεν έχει εγκριθεί για λειτουργία σε περιοχή επικίνδυνου για φυσικό αέριο. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι ο εξοπλισμός, όπως τα κινητά τηλέφωνα και οι τηλεειδοποιητές, εάν είναι ενεργοποιημένος, μπορεί να ενεργοποιηθεί εξ αποστάσεως και να δημιουργηθεί κίνδυνος από τον μηχανισμό προειδοποίησης ή κλήσης και, στην περίπτωση των κινητών τηλεφώνων, από τη φυσική απάντηση Απαντήστε στην κλήση. Πρέπει να τηρούνται οποιοσδήποτε ειδικές απαιτήσεις τερματικού. Οποιοσδήποτε παρατηρήσεις που ο επιθεωρητής σκοπεύει να καταγράψει στο VIQ πρέπει να επισημαίνονται και να συζητούνται «επί τόπου» εκείνη τη στιγμή με το μέλος του προσωπικού του πλοίου που έχει οριστεί να συνοδεύει τον επιθεωρητή. Αυτό εξασφαλίζει ότι η φύση των

παρατηρήσεων είναι πλήρως κατανοητή και μπορεί επίσης να αποφευχθεί εκτεταμένη συζήτηση στο τέλος της επιθεώρησης. Μετά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης, ορισμένες Υποκείμενες Εταιρείες απαιτούν από τον επιθεωρητή να παράσχει κατάλογο των διαπιστώσεων της επιθεώρησης με τη μορφή γραπτών παρατηρήσεων, άλλοι όχι. Και στις δύο περιπτώσεις, ο επιθεωρητής πρέπει να συζητήσει τα πορίσματα της επιθεώρησης με τον πλοίαρχο ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του πλοίου πριν εγκαταλείψει το πλοίο. Εκτός από την προετοιμασία αυτών των παρατηρήσεων, ωστόσο, ο επιθεωρητής δεν πρέπει να παραμείνει στο σκάφος για να συμπληρώσει την έκθεση επιθεώρησης. Αναγνωρίζεται ότι σε ορισμένες περιπτώσεις αυτό μπορεί να μην είναι δυνατό, ειδικά όταν εγκαταλείπουν και ενταχθούν στο πλοίο με ελικόπτερο σε πλοία που εκτελούν πτητικές λειτουργίες STS. Ο χρόνος καθοδήγησης για μια επιθεώρηση είναι 8-10 ώρες και ως οδηγός οι έλεγχοι τεκμηρίωσης δεν πρέπει να υπερβαίνουν τις 3 ώρες και αυτή τη φορά θα πρέπει να χρησιμοποιείται για να διεξάγει την επιθεώρηση του σκάφους, να συντάσσει τον κατάλογο παρατήρησης, εάν χρειάζεται, και να διεξάγει το κλείσιμο συνάντησης. Η συμπλήρωση της αναφοράς χρησιμοποιώντας το λογισμικό επεξεργασίας έκθεσης πριν από την έξοδο του επιθεωρητή από το σκάφος δεν πρέπει να συμβεί, καθώς μειώνεται ο χρόνος που ο επιθεωρητής θα δαπανήσει για τη διενέργεια του φυσικού ελέγχου του σκάφους. Ο επιθεωρητής πρέπει να εγκαταλείψει το σκάφος μετά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης και δεν πρέπει να παραμείνει επί του σκάφους για να ολοκληρώσει την εισαγωγή των στοιχείων αναφοράς στον εκδότη έκθεσης. Ο χρόνος καθοδήγησης είναι 8-10 ώρες, ωστόσο ο πραγματικός χρόνος για τη διεξαγωγή της επιθεώρησης θα είναι μεγαλύτερος από αυτό λαμβάνοντας υπόψη τον χρόνο ταξιδιού προς και από το σκάφος. Όλοι οι επιθεωρητές θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις δικές τους ώρες ανάπαυσης και τα επίπεδα κόπωσης κατά τη διεξαγωγή των επιθεωρήσεων. Οι επιθεωρήσεις «πίσω στη μέση» αποθαρρύνονται και οι επιθεωρητές πρέπει να συμπληρώσουν την έκθεση για ένα σκάφος πριν ξεκινήσουν την επιθεώρηση σε άλλο σκάφος.

9.2 Πρόσθετες απαιτήσεις που πρέπει να ακολουθήσει ο επιθεωρητής

Πρέπει να ανταποκρίνεται εισάγοντας τις ζητούμενες πληροφορίες ή επιλέγοντας ένα πλαίσιο απάντησης για κάθε ερώτηση. Πρέπει, όπου υπάρχει καθοδήγηση σε μια ερώτηση, να εξετάσετε όλες τις οδηγίες για να καθορίσετε τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να απαντηθεί η ερώτηση. Πρέπει να εξετάσει προσεκτικά και να δώσει μια σωστή απάντηση σε κάθε ερώτηση. Πρέπει να χρησιμοποιεί αντικειμενικά στοιχεία όταν απαντά σε κάθε ερώτηση (η διασφάλιση του προσωπικού του σκάφους είναι ανεπαρκής απόδειξη ή απόδειξη). Πρέπει να περιλαμβάνει μια επεξηγηματική Παρατήρηση στην ενότητα παρατήρησης που συνοδεύει μια ερώτηση όταν απαντάται "Όχι" ή "Δεν βλέπω". Σε περίπτωση που απαντηθεί η ερώτηση VIQ "Δεν εφαρμόζεται" ή σε περιπτώσεις όπου η καθοδήγηση απαιτεί σχόλια ανεξάρτητα από τον τρόπο με τον οποίο απαντάται σε μια ερώτηση, το σχόλιο αυτό πρέπει να καταγράφεται στην ενότητα "Σχόλια". Δεν πρέπει να χρησιμοποιήσει μια απάντηση "Ναι" σε οποιαδήποτε ερώτηση, όταν ένα Παρατηρητήριο Παρατήρησης ή Άλλο Σχόλιο περιέχει αρνητικά στοιχεία (εάν υπάρχει τέτοια αρνητική Παρατήρηση ή Άλλο Σχόλιο τότε η απάντηση στο ερώτημα αυτό θα πρέπει να είναι "Όχι"). Δεν πρέπει να περιλαμβάνει, σε οποιοδήποτε άλλο σχόλιο ή πρόσθετα σχόλια Εγώ. Οποιαδήποτε συνολική ή μερική βαθμολογία πλοίου ή ένδειξη αποδοχής / μη αποδοχής του πλοίου. Ii. Οποιοδήποτε θέμα δεν σχετίζεται με το θέμα του κεφαλαίου VIQ και, ειδικότερα, οποιοδήποτε θέμα δεν σχετίζεται με την ασφάλεια των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης. και, Iii. Οποιοδήποτε γενικό κεφάλαιο καταλήγει ή άλλη μερική περίληψη των ευρημάτων του επιθεωρητή. Πρέπει να δίδει την πραγματική βάση και συγκεκριμένους λόγους για τυχόν γνώμες ή υποκειμενικές παρατηρήσεις του επιθεωρητή. Πρέπει να σημειώνει τυχόν ελλείψεις ή συνθήκες που έχουν παρατηρηθεί από επιθεωρητές, στις οποίες έχουν ληφθεί μέτρα ενώ ο επιθεωρητής ήταν επί του σκάφους, και Δεν πρέπει να υποβάλλει παρατηρήσεις ή απόψεις σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για τυχόν ελλείψεις ή παρατηρημένες συνθήκες που επισημαίνονται από τον επιθεωρητή. Δεν πρέπει να χρησιμοποιούμε την έκφραση "εμείς" σε οποιοδήποτε παρατήρηση ή άλλο σχόλιο εκτός εάν η επιθεώρηση διεξήχθη από περισσότερους από έναν επιθεωρητές. Δεν πρέπει σε καμία χρονική στιγμή να παράσχει

καμία λεκτική ένδειξη της αποδοχής ή μη αποδοχής του πλοίου. Δεν πρέπει να συζητά ούτε να επικοινωνεί με κανέναν τρόπο (προφορικά, γραπτά, ηλεκτρονικά ή με άλλο τρόπο) με οποιοδήποτε τρίτο πρόσωπο, εκτός από εκείνους που έχουν νόμιμη συμμετοχή στη διαδικασία επιθεώρησης του συγκεκριμένου σκάφους, τυχόν ευρήματα, πληροφορίες ή αποτελέσματα της επιθεώρησης

Οι επιθεωρητές μπορούν: Συμπεριλάβετε στην ενότητα "Παρατηρήσεις" που συνοδεύει οποιαδήποτε ερώτηση, επιθεωρητής σχολιάζει ακόμη και όταν η ερώτηση απαντάται με "Ναι" υπό την προϋπόθεση ότι τα σχόλια αυτά δίνουν χρήσιμες πληροφορίες στον παραλήπτη της αναφοράς. Να απαντάτε σε ερωτήσεις ή να σχολιάζετε με βάση υλικό που δεν περιλαμβάνεται στις οδηγίες που καθορίζονται για την ερώτηση, αλλά πρέπει να σημειώσετε αυτή την εξάρτηση και να εξηγήσετε τους λόγους για την εξάρτηση. Να συμπεριληφθούν στα "Πρόσθετα σχόλια" για κάθε κεφάλαιο τυχόν παρατηρήσεις σχετικά με το αντικείμενο που δεν καλύπτονται από τις ερωτήσεις που περιέχονται στο κεφάλαιο συμπληρωματικές εκείνων που μπορεί να κάνει ο επιθεωρητής σε απάντηση στις συγκεκριμένες ερωτήσεις του κεφαλαίου. και Απαντήστε σε ερωτήσεις που δεν ισχύουν ούτε για το σκάφος ούτε για το φορτίο του, ελέγχοντας τα ερωτήματα "Δεν ισχύει".

9.3 Άλλες απαιτήσεις επιθεώρησης

Ορισμένες άλλες απαιτήσεις που πρέπει να ακολουθήσει ο επιθεωρητής: Εκτός εάν εγκριθεί από το μέλος ελέγχου του OCIMF και συμφωνηθεί από τον υπεύθυνο του σκάφους, οι επιθεωρήσεις δεν θα πρέπει να διενεργούνται τη νύχτα. Ο επιθεωρητής θα πρέπει να εξετάσει το αίτημα να τεθεί σε λειτουργία και να δοκιμαστεί ο εξοπλισμός ώστε να επιβεβαιωθεί ότι είναι σε επιχειρησιακή κατάσταση και ότι οι αξιωματικοί και το πλήρωμα είναι εξοικειωμένοι με τη λειτουργία του, αλλά πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι αιτήσεις αυτές δεν προκαλούν καθυστέρηση ή παρεμποδίζουν την ασφάλεια και την κανονική λειτουργία του σκάφους. Πρέπει να αναγνωριστεί ότι ο γενικός στόχος της επιθεώρησης είναι να παρέχει στον χρήστη μιας έκθεσης SIRE πραγματικό ιστορικό της κατάστασης και του επιπέδου λειτουργίας του σκάφους κατά τη στιγμή της επιθεώρησης και, με τη σειρά του, να επιτρέπει την αξιολόγηση του κινδύνου Χρήση του σκάφους. Το

πεδίο εφαρμογής της επιθεώρησης SIRE αναμένεται να καταστήσει δυνατή την πραγματοποίηση επιθεώρησης εντός περιόδου 8-10 ωρών. Οι επιθεωρητές πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις απαιτήσεις των ωρών ανάπαυσης που πρέπει να τηρούνται και να διασφαλίζουν ότι η επιθεώρηση SIRE δεν παρεμβαίνει σε αυτές. Υπό κανονικές συνθήκες, μια επιθεώρηση SIRE θα πραγματοποιηθεί όταν ένα σκάφος βρίσκεται παράλληλα στο λιμάνι ενώ εκφορτώνει ή φορτώνει φορτίο. Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης, η είσοδος δεξαμενής έρματος / κενών αποτρέπεται. Η φυσική εκτίμηση της κατάστασης των δεξαμενών έρματος / κενών χώρων κ.λπ. μπορεί να γίνει μόνο σε περιπτώσεις όπου οι καταπακτές ή οι πλάκες πρόσβασης στη δεξαμενή μπορούν να αφαιρεθούν και οι εσωτερικές δεξαμενές βλέπουν από το κατάστρωμα. Εν πάση περιπτώσει, η πραγματική πρόσβαση στη δεξαμενή πρέπει να πραγματοποιείται μόνο με συγκεκριμένες οδηγίες της εταιρείας επιθεώρησης, με την εξουσιοδότηση του πλοίαρχου και υπό τον όρο ότι επιτρέπονται οι κανονισμοί λιμένα και τερματικών σταθμών. Σε όλες τις περιπτώσεις, πρέπει να τηρούνται αυστηρά οι διαδικασίες κλειστού χώρου που καθορίζονται στο κεφάλαιο 10 του ISGOTT.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 :SIRE

Το πρόγραμμα SIRE εισήχθη το 1993 για να παρέχει στα μέλη του OCIMF και σε άλλους που συμμερίζονται τις ανησυχίες του OCIMF για την πρόληψη της ρύπανσης και την ασφάλεια των δεξαμενοπλοίων, πληροφορίες που σχετίζονται με την κατάσταση και τις επιχειρησιακές πρακτικές που παρατηρήθηκαν κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων πλοίων. Έκτοτε, το SIRE αναπτύχθηκε για να αποτελέσει το βασικό εργαλείο που χρησιμοποιούν οι εταιρείες πετρελαίου, οι ναυλωτές και άλλοι για να καθορίσουν τα ποιοτικά και επιχειρησιακά πρότυπα των πλοίων. Από την έναρξη του προγράμματος, υποβλήθηκαν περισσότερες από 150.000 εκθέσεις επιθεώρησης. Κάθε μήνα, οι παραλήπτες αναφοράς έχουν πρόσβαση σε περισσότερες από 3.000 αναφορές από το SIRE. Εκτός από τις επιθεωρήσεις που διεξάγονται από Επιθεωρητές που είναι διαπιστευμένοι από την OCIMF, από το 1997 οι Υπεύθυνοι Πλοίων έχουν τη δυνατότητα να υποβάλλουν πληροφορίες σχετικά με τις φυσικές πληροφορίες σχετικά με το σκάφος (Μήκος, δέσμη κ.λπ.) χρησιμοποιώντας το OCIMF που συνοδεύει το "Ερωτηματολόγιο Σκαφών" Λογισμικό Ηλεκτρονικών Υπολογιστών. Το 2002, ζητήθηκε από την OCIMF

να επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής του SIRE αναπτύσσοντας ένα καθεστώς επιθεώρησης για τις φορηγίδες, τα πλοία που συνδέονται με τη ρυμούλκηση και την ώθηση των φορηγίδων και τα πλοία που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά αερίων και υδρογονανθράκων από τα δεξαμενόπλοια και τα συσκευασμένα φορτία.

Το SIRE αντιπροσωπεύει το Πρόγραμμα Έκθεσης Ελέγχου Πλοίων, το οποίο εισήχθη από το OCIMF το 1993 ως πρωτοβουλία ασφάλειας για την αντιμετώπιση των ανησυχιών σχετικά με τη ναυτιλία κάτω από το πρότυπο. Το πρόγραμμα SIRE είναι ένα μοναδικό εργαλείο αξιολόγησης κινδύνου για τα δεξαμενόπλοια, το οποίο έχει μεγάλη αξία για τους ναυλωτές, τους διαχειριστές πλοίων, τους τερματικούς φορείς και τους κρατικούς φορείς που ασχολούνται με την ασφάλεια των πλοίων. Αποτελείται από μια μεγάλη συλλογή ενημερωμένων πληροφοριών σχετικά με τα δεξαμενόπλοια και τις φορηγίδες. Το σύστημα SIRE είναι μια πολύ μεγάλη βάση δεδομένων με ενημερωμένες πληροφορίες για δεξαμενόπλοια και φορηγίδες. Βασικά, η SIRE έχει επικεντρωθεί στη συνειδητοποίηση της βιομηχανίας δεξαμενόπλοιοι σχετικά με τη σημασία της ικανοποίησης των ικανοποιητικών ποιοτικών προδιαγραφών των δεξαμενόπλοιοι και των προτύπων ασφάλειας των πλοίων. Από την εισαγωγή του, το πρόγραμμα SIRE έχει λάβει την αποδοχή και τη συμμετοχή του κλάδου τόσο από τα μέλη του OCIMF, όσο και από τους παραλήπτες του προγράμματος και από τους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων. Η επέκταση των Barges και των μικρών πλοίων στο SIRE εγκαινιάστηκε στα τέλη του 2004. Πώς λειτουργεί; Οι εταιρείες μέλη του OCIMF προβαίνουν σε επιθεωρήσεις σκαφών και διορίζουν διαπιστευμένο επιθεωρητή SIRE για τη διεξαγωγή επιθεώρησης. Ο επιθεωρητής προσεγγίζει τα στοιχεία του σκάφους από τη βάση δεδομένων SIRE μαζί με τα κατάλληλα ερωτηματολόγια επιθεώρησης σκαφών ή πλοίων (VIQ / BIQ) πριν διενεργήσουν επιτόπια επιθεώρηση δραστηριοτήτων που κυμαίνονται από διεργασίες χειρισμού φορτίου έως μέτρα πρόληψης της ρύπανσης του σκάφους. Η έκθεση που προκύπτει συμβάλλει στην εκτίμηση κινδύνου της εταιρίας-μέλους πριν από τη σύναψη της σύμβασης. Η αναφορά φορτώνεται επίσης στη βάση δεδομένων SIRE, όπου, έναντι ονομαστικής αμοιβής, είναι προσβάσιμη από καταχωρημένες εταιρείες που εκτελούν ναυλωμένες δεξαμενόπλοια ή λειτουργούν τερματικά. Η ελεύθερη πρόσβαση σε όλες τις εκθέσεις SIRE παρέχεται σε κρατικές υπηρεσίες που ασχολούνται με δραστηριότητες ελέγχου του κράτους του λιμένα. Τα οφέλη του SIRE με την καθιέρωση μιας

τυποποιημένης, αντικειμενικής διαδικασίας επιθεώρησης, η οποία εξετάζει συστηματικά τις δραστηριότητες των δεξαμενόπλοιων και τα οποία μοιράζονται τα μέλη του OCIMF και άλλου εξουσιοδοτημένου παραλήπτη, το SIRE συνέβαλε αποφασιστικά στην πρόκληση προσδοκιών και συμπεριφορών σχετικά με τα πρότυπα λειτουργίας και ασφάλειας στον κλάδο. Επιπλέον, από την έναρξή της, το SIRE συνέβαλε:

Βελτιωμένα λειτουργικά πρότυπα και μειωμένο αριθμό περιστατικών.

Η θέσπιση ομοιόμορφων προτύπων και κατάρτισης για τους επιθεωρητές πλοίων.

Μείωση του αριθμού των επανειλημμένων επιθεωρήσεων στο ίδιο σκάφος, μειώνοντας έτσι την επιβάρυνση του πληρώματος του σκάφους.

Από την εισαγωγή του, περισσότερες από 180.000 εκθέσεις επιθεώρησης έχουν υποβληθεί στο SIRE. Επί του παρόντος υπάρχουν πάνω από 22.500 αναφορές για πάνω από 8000 σκάφη για επιθεωρήσεις που έχουν διεξαχθεί τους τελευταίους 12 μήνες. Κατά μέσον όρο, οι παραλήπτες του προγράμματος έχουν πρόσβαση στη βάση δεδομένων SIRE με ρυθμό άνω των 8000 αναφορών ανά μήνα. Το πρόγραμμα SIRE απαιτεί ένα ομοιόμορφο πρωτόκολλο επιθεώρησης που βασίζεται στα ακόλουθα:

Ερωτηματολόγιο επιθεώρησης σκαφών (VIQ)

Ερωτηματολόγιο επιθεώρησης φορτηγίδων (BIQ)

Ομοιόμορφη έκθεση επιθεώρησης SIRE

Ερωτηματολόγιο στοιχείων σκαφών (VPQ)

Ερωτηματολόγιο για τα στοιχεία των σκαφών (BPQ)

Αυτά τα χαρακτηριστικά έχουν δημιουργηθεί για να κάνουν το πρόγραμμα πιο ομοιόμορφο και φιλικό προς το χρήστη και να παρέχει ένα μοναδικό επίπεδο διαφάνειας στη ναυτιλιακή βιομηχανία μεταφορών.

Το SIRE έχει καθιερωθεί ως σημαντική πηγή τεχνικών και λειτουργικών πληροφοριών για τους μελλοντικούς ναυλωτές και άλλους χρήστες του προγράμματος. Η αυξανόμενη χρήση της αντιστοιχεί στις προσπάθειες της πετρελαϊκής βιομηχανίας για να διαπιστώσει καλύτερα εάν τα πλοία διαχειρίζονται και συντηρούνται καλά. Η OCIMF δεν αμφιβάλλει ότι οι καλύτερα ενημερωμένες αποφάσεις εξέτασης οδηγούν σε βελτιώσεις στην ποιότητα των πλοίων, επιταχύνοντας τη συνεχιζόμενη προσπάθειά της για ασφαλέστερα πλοία και καθαρότερες θάλασσες.

Οι εκθέσεις επιθεώρησης διατηρούνται στον δείκτη για περίοδο 12 μηνών από την ημερομηνία παραλαβής και διατηρούνται στη βάση δεδομένων για 2 έτη. Η πρόσβαση στο SIRE είναι διαθέσιμη, με ονομαστικό κόστος, στα μέλη του OCIMF, στους τερματικούς σταθμούς πετρελαιοειδών, στις λιμενικές αρχές, στις αρχές του καναλιού, στις εταιρείες πετρελαίου, ενέργειας, βιομηχανίας ή πετρελαιοειδών, οι οποίες εκτελούν ναυλωτές δεξαμενόπλοιων / φορτηγίδες ως κανονικό μέρος της επιχείρησής τους. Διατίθεται δωρεάν, επίσης, σε κυβερνητικούς φορείς που εποπτεύουν την ασφάλεια ή / και την πρόληψη της ρύπανσης όσον αφορά τα πετρελαιοφόρα / φορτηγίδες (π.χ. αρχές ελέγχου του κράτους του λιμένα, Μνημόνια, κλπ.). Οι υποψήφιοι που επιθυμούν να συμμετάσχουν στο πρόγραμμα SIRE υποχρεούνται να λάβουν επίσημες αιτήσεις και καλούνται να υποβάλουν το αίτημά τους μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή φαξ. Παρακαλούμε να συμπεριλάβετε τη διεύθυνση αλληλογραφίας σας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11 : CDI

11.1 Ινστιτούτο χημικής διανομής (CDI)

Το CDI-M (Marine) δημιουργήθηκε από τη χημική βιομηχανία για τη βελτίωση της ασφάλειας και της ποιοτικής απόδοσης των χύδην υγρών πλοίων. Η DI-M παρέχει πλέον ετήσιες εκθέσεις ελέγχου για τον παγκόσμιο στόλο δεξαμενόπλοιων χημικών και υγρών πετρελαϊκών αερίων, πάνω από 600 πλοιοκτήτες με 3000 πλοία που συμμετέχουν στο πρόγραμμα. Οι επιθεωρήσεις διεξάγονται από περισσότερους από 70 επιθεωρητές CDI-M που είναι διαπιστευμένοι σε λιμένες ανά τον κόσμο. Το CDI είναι ένας οργανισμός χημικής βιομηχανίας, ο οποίος έχει συσταθεί βάσει του νόμου των Κάτω Χωρών ως Ινστιτούτο Διανομής Χημικών Προϊόντων (CDI) και λειτουργεί ως μη κερδοσκοπικό ίδρυμα. Το CDI διοικείται από ένα διοικητικό συμβούλιο αποτελούμενο από επτά άτομα που ορίζονται από τις συμμετέχουσες χημικές εταιρείες. Το Διοικητικό Συμβούλιο θεσπίζει πολιτική και είναι υπεύθυνο για τις γενικές υποθέσεις του ιδρύματος. Τα μεμονωμένα εκτελεστικά συμβούλια εκλέγονται για να εποπτεύουν και να διευθύνουν το προσωπικό που διαχειρίζεται τις καθημερινές δραστηριότητες για τα ναυτικά, τα τερματικά και τα θαλάσσια συστήματα συσκευασμένων φορτίων.

11.2 Στόχοι CDI:

Να βελτιώνουν συνεχώς την ασφάλεια, την ασφάλεια και την ποιότητα των θαλάσσιων μεταφορών και αποθηκών για τη χημική βιομηχανία. Μέσω της συνεργασίας με τη βιομηχανία και τα κέντρα εκπαίδευσης, προωθούν την ανάπτυξη βέλτιστης πρακτικής στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών και αποθήκευσης χημικών προϊόντων. Να παρέχει πληροφορίες και συμβουλές σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές του κλάδου και τη διεθνή νομοθεσία για τη θαλάσσια μεταφορά και αποθήκευση χημικών προϊόντων σε πελάτες και ενδιαφερόμενους. Παρακολούθηση της τρέχουσας και μελλοντικής διεθνούς νομοθεσίας και παροχή εμπειριών, γνώσεων και συμβουλών από τη χημική βιομηχανία στους νομοθέτες. Να παρέχουμε στις εταιρείες χημικών προϊόντων οικονομικά αποδοτικά συστήματα για την εκτίμηση κινδύνου, βοηθώντας έτσι τη δέσμευσή τους στην υπεύθυνη φροντίδα και τον κώδικα πρακτικής διαχείρισης διανομής. Να παράσχει ένα ενιαίο σύνολο αξιόπιστων και συνεπών δεδομένων ελέγχου τα οποία οι χημικές εταιρείες μπορούν να χρησιμοποιήσουν με σιγουριά. Να παρέχει στην χημική βιομηχανία έναν ανεξάρτητο οργανισμό για: 1. Κατάρτιση, πιστοποίηση και διαπίστευση επιθεωρητών. 2. Ανάπτυξη και συντήρηση βάσεων δεδομένων για τις οποίες μπορούν να δημοσιευθούν πληροφορίες σχετικά με τις επιθεωρήσεις και την αξιολόγηση των κινδύνων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12:ΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ, ΤΑ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ ΤΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ VIQ

Οι αναθεωρήσεις της τρίτης έκδοσης ,στα ερωτηματολόγια επιθεώρησης πλοίων του SIRE και στις συνοδευτικές εκθέσεις-αναφορές, εισήγαγαν σημαντικές αλλαγές στο πεδίο εφαρμογής και στην παρουσίαση του προγράμματος. 13 Αυτές ήταν:

- Η επιθεώρηση των δεξαμενοπλοίων, χημικών πλοίων και πλοίων μεταφοράς φυσικού αερίου. Σύμφωνα με το αναθεωρημένο πρόγραμμα, τα πλοία αυτά κατηγοριοποιούνται με βάση το μέγεθος τους.

- Η επιθεώρηση των φορηγίδων που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου, χημικές ουσίες και φυσικό αέριο ή τα σκάφη που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά των συσκευασμένων προϊόντων πετρελαίου και αερίου ή βυτιοφόρων που μεταφέρουν τα ίδια εμπορεύματα, καθώς επίσης και η ρυμούλκηση των σκαφών που χρησιμοποιούνται στο χειρισμό των φορηγίδων που μεταφέρουν τα παραπάνω προϊόντα που αναφέρονται . Συλλογικά, στα έγγραφα VIQ, τα ερωτηματολόγια ελέγχου που χρησιμοποιούνται αναφέρονται ως «Ερωτηματολόγια επιθεώρησης των πλοίων» ("VIQ").

- Η έννοια της ερώτησης-κλειδί και των υποερωτήσεων που χρησιμοποιήθηκαν στην δεύτερη και πρώτη έκδοση του VIQ διακόπηκε στην τρίτη έκδοση ή σε νεότερες και αντικαταστάθηκαν από επιμέρους ερωτήσεις. Όπως όμως και στις προηγούμενες εκδόσεις οι απαντήσεις "Ναι" "Όχι", "δεν θεωρείται" ή "δεν εφαρμόζεται" συνέχισαν να χρησιμοποιούνται.

12.1ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ ΤΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ

Το εγχειρίδιο του επιθεωρητή ήταν ένα νέο στοιχείο που εισήχθη με τις αναθεωρήσεις του SIRE το 2000. Το εγχειρίδιο αναδιοργάνωσε τις ερωτήσεις- κλειδιά, υποερωτήσεις και τις κατευθυντήριες σημειώσεις ώστε να ακολουθούν την σειρά την οποία θα έπρεπε να ακολουθεί ο επιθεωρητής κατά τη διεξαγωγή της επιθεώρησης. Όπως και στις προηγούμενες εκδόσεις του VIQ, έτσι και στην έκδοση του 2011 τα εγχειρίδια του επιθεωρητή θα χρησιμοποιηθούν έτσι ώστε να θέσουν τις ερωτήσεις με την πιθανή σειρά

που θα τις έθετε ο επιθεωρητής κατά τη διεξαγωγή της επιθεώρησης. Η επιλογή του ερωτηματολογίου που θα χρησιμοποιηθεί για κάθε συγκεκριμένη επιθεώρηση, γίνεται με βάση ενός « οδηγού επιλογής πλοίου» που ενσωματώθηκε στο SIRE report editor software program. Ο οδηγός αυτός απαιτεί μία σειρά ερωτημάτων που πρέπει να απαντηθούν. Όταν απαντηθεί ο οδηγός, το κατάλληλο ερωτηματολόγιο μπορεί να εκτυπωθεί σε έναν τοπικό εκτυπωτή, με τις ερωτήσεις να έχουν διαταχθεί σύμφωνα με το VIQ ή σύμφωνα με το εγχειρίδιο του επιθεωρητή. Αυτά τα ερωτηματολόγια πρέπει να χρησιμοποιούνται σε κάθε επιθεώρηση. Τα αποτελέσματα της επιθεώρησης πρέπει να μεταφερθούν στο κατάλληλο VIQ πρόγραμμα αμέσως μετά το πέρας της επιθεώρησης.

12.2 ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΝΤΑΣ ΤΟ VIQ

Τα ερωτηματολόγια που χρησιμοποιούνται σε αυτό το πρόγραμμα εμπεριέχουν μία σειρά ερωτήσεων με κύριο θέμα την ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης, για τον τύπο του πλοίου που επιθεωρείται. Αυτές οι ερωτήσεις είναι διαδοχικά αριθμημένες και ομαδοποιούνται σε ξεχωριστά κεφάλαια. Κάθε κεφάλαιο περιέχει μια σειρά από ερωτήματα που πρέπει να απαντηθούν από τον επιθεωρητή. Οι ερωτήσεις μπορεί να συνοδεύονται από οδηγίες και συγκεκριμένα:

- Σημειώσεις καθοδήγησης των επιθεωρητών.
- Πηγή αναφοράς επικαλούμενη τον κανονισμό ή τις κατευθυντήριες γραμμές της εταιρίας σχετικά με τα ερωτήματα
- Ένα δείκτη για τον εντοπισμό ζητημάτων όταν το σχόλιο του επιθεωρητή είναι υποχρεωτικό.

Η ανωτέρω οδηγίες, αναφορές της βιομηχανίας ενισχύουν τις ερωτήσεις και αυτές παρέχονται για να υποβοηθηθεί ο επιθεωρητής να απαντήσει στις ερωτήσεις. Αν η καθοδήγηση και οι αναφορές οδηγούν τον επιθεωρητή στο συμπέρασμα ότι το ερώτημα πρέπει να απαντηθεί θετικά, το τετραγωνίδιο "ναι" στο πρόγραμμα του υπολογιστή VIQ θα πρέπει να σημειωθεί. Από την άλλη πλευρά, αν η καθοδήγηση και τυχόν πηγές αναφοράς υποδεικνύουν στον επιθεωρητή ότι το ερώτημα πρέπει να απαντηθεί αρνητικά,

το "Όχι" κουτί θα πρέπει να σημειωθεί. Ανάλογα με την περίπτωση, το "δεν θεωρείται" ή "μη ισχύον" κουτί θα πρέπει να σημειωθεί. Ο επιθεωρητής πρέπει να απαντήσει σε όλες τις ερωτήσεις κατάλληλα για τον τύπο του πλοίου που πρόκειται να επιθεωρήσει. Σε αντίθετη περίπτωση, αυτό θα σημαίνει ότι η έκθεση/αναφορά ελέγχου δεν μπορεί να μεταδοθεί στη βάση δεδομένων του SIRE για την επεξεργασία από τον υπεύθυνο, ο οποίος ανέθεσε την επιθεώρηση. Ο επιθεωρητής πρέπει να τοποθετήσει μια παρατήρηση κατά την απάντηση σε οποιαδήποτε ερώτηση, όπου το πλαίσιο απάντησης χαρακτηρίζεται ως «Όχι». Η παρατήρηση πρέπει να προσδιορίζει και να εξηγεί το λόγο της αρνητικής απάντησης. Επιπρόσθετα όταν ένα κουτάκι είναι μαρκαρισμένο με την ένδειξη «Δεν θεωρείται» πρέπει να συνοδεύεται με μία επεξήγηση για την επιλογή αυτή. Σε περιπτώσεις που είναι αναγκαία η απάντηση «Δεν εφαρμόζεται», τότε η απάντηση καταλογίζεται σαν «ναι» οπότε δεν χρειάζεται επεξήγηση. Παρ' όλα αυτά αν κατά την κρίση του επιθεωρητή χρειάζεται και ένα επεξηγηματικό σχόλιο, τότε μπορεί να το προσθέσει στην περιοχή «Άλλα σχόλια» που συνοδεύει την ερώτηση. Για ορισμένα θέματα, ο επιθεωρητής οφείλει να σχολιάσει, ανεξάρτητα από το πώς η ερώτηση μπορεί να απαντηθεί. Η απαίτηση αυτή σηματοδοτείται με έντονη, υπογραμμισμένη και πλάγια γραφή στις κατευθυντήριες σημειώσεις. Στο ηλεκτρονικό πρόγραμμα "REPORT EDITOR" σηματοδοτείται με πλάγια και κίτρινη γραφή. Στο τέλος του κάθε κεφαλαίου υπάρχει μία ενότητα «Πρόσθετα σχόλια». Αν ο επιθεωρητής έχει πρόσθετα σχόλια για ένα θέμα που δεν καλύφθηκε από συγκεκριμένες ερωτήσεις, τότε πρέπει να τα προσθέσει στην ενότητα «Πρόσθετα σχόλια».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13: MOTOR OIL (HELLAS) CORINTH REFINERIES S.A

Η MOTOR OIL (HELLAS) CORINTH REFINARIES είναι η μοναδική ελληνική εταιρία με συμμετοχή στον OCIMF, η οποία



συμμετέχει στη δραστηριότητα του εκτελεστικού οργάνου του OCIMF και παρέχει αναφορές/εκθέσεις στη βάση δεδομένων του SIRE για τις επιθεωρήσεις vetting που πραγματοποιούνται στα δεξαμενόπλοια για λογαριασμό της πλοιοκτήτριας εταιρίας.

13.1 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

Η πολιτική της MOTOR OIL (HELLAS) CORINTH REFINARIES είναι να απασχολεί και να επιτρέπει στα terminals της μόνο πλοία τα οποία, μετά από αξιολόγηση, βρέθηκαν να διαχειρίζονται και να συντηρούνται σύμφωνα με τα υψηλότερα πρότυπα της ναυτικής βιομηχανίας και σε οποιαδήποτε περίπτωση να πληρούν τα ελάχιστα κριτήρια ασφαλείας σύμφωνα με την MOH(Motor Oil Hellas).

13.2 ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Η άνωθεν πολιτική εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία που επιδόθηκαν στην MOH ή σε θυγατρικές εταιρίες της προς ναύλωση για την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, ή σε τρίτους για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων που αγοράστηκαν από/ πουλήθηκαν στην MOH, ή σε πλοία που εμπλέκονται στη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων και επισκέπτονται για οποιοδήποτε σκοπό κάποιο terminal που ανήκει ή διαχειρίζεται η MOH. Αυτή η πολιτική δεν εφαρμόζεται σε μικρά πλοία που εμπλέκονται στις τοπικές ακτοπλοϊκές μεταφορές. Αυτά τα πλοία θα γίνουν αποδεκτά για θητεία εφόσον γίνει αποδεκτή η διαχειρίστρια εταιρία τους. Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες μεταφορών θα ελέγχονται και θα πιστοποιούνται σε ετήσια βάση με πιθανές εξαιρέσεις διαρκείας ως 18 μηνών το μέγιστο.

13.3 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Κάθε δήλωση συμμόρφωσης πλοίου με την « Πολιτική αποδοχής πλοίων» δεν αποτελεί πιστοποίηση από τη μεριά της ΜΟΗ, ούτε δίνει στον πλοιοκτήτη/ διαχειριστή το δικαίωμα να έχει το πλοίο του ναυλωμένο στη ΜΟΗ, ούτε επιβάλλει στη ΜΟΗ οποιοδήποτε καθήκον ή υποχρέωση για την ναύλωση/απασχόληση του εν λόγω πλοίου. Η ΜΟΗ, οι υπάλληλοι της, οι πράκτορες της δεν φέρουν καμία ευθύνη σε οποιοδήποτε πλοιοκτήτη/διαχειριστή για την μη αποδοχή του πλοίου του. Σε περίπτωση που η ΜΟΗ αποφασίσει την διεκπεραίωση μίας επιθεώρησης σε ένα πλοίο, μέσω των υπαλλήλων της- πρακτόρων της γίνεται έλεγχος για την επαλήθευση της συμμόρφωσης του πλοίου με την πολιτική αποδοχής πλοίων της ΜΟΗ, ο έλεγχος αυτός δεν πρέπει να επιβάλλει στην ΜΟΗ καμία υποχρέωση ώστε να δεχθεί τον εν λόγω πλοίο, ή οποιοσδήποτε άλλες υποχρεώσεις.

13.4 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

Η αξιολόγηση του πλοίου βασίζεται:

- Στις πληροφορίες που παρέχονται από «ΜΟΗ- ερωτηματολόγιο αποδοχής πλοίου»
- Σε όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες που συλλέγονται από διάφορες πηγές, περιλαμβάνοντας τη βάση δεδομένων vetting της ΜΟΗ, τη βάση δεδομένων PSC, τη βάση δεδομένων των terminals.
- Στις πρόσφατες, μικρότερες 4 μηνών, αναφορές/εκθέσεις που είναι διαθέσιμες στη βάση δεδομένων του SIRE.
- Στις ειδικές εκθέσεις/αναφορές επίδοσης του πλοίου από τα oil terminals. □ Στη συμμετοχή του πλοίου στα θαλάσσια συμβάντα. Με βάση την αξιολόγηση τα πλοία θα θεωρούνται ως:
 - ΑΠΟΔΕΚΤΑ: το οποίο σημαίνει ότι το πλοίο μπορεί να ναυλωθεί από την ΜΟΗ για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, ή επικίνδυνων φορτίων που 24 έχουν πουληθεί/αγορασθεί από την ΜΟΗ, είτε μπορούν να εκτελέσουν διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης σε οποιοδήποτε terminal διαχειρίζεται η ΜΟΗ

. - ΟΡΙΑΚΩΣ ΑΠΟΔΕΚΤΑ: αυτό σημαίνει ότι το πλοίο μπορεί να ναυλωθεί από τη ΜΟΗ αποκλειστικά και μόνο για ένα ταξίδι, με ρήτρα να επιθεωρηθεί το πλοίο από υπαλλήλους της ΜΟΗ κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης για αυτό το ταξίδι.

- ΜΗ ΑΠΟΔΕΚΤΑ: το οποίο σημαίνει ότι μέχρι να επαναξιολογηθεί το πλοίο και να θεωρηθεί αποδεκτό, δεν μπορεί να ναυλωθεί από την ΜΟΗ ή να μεταφέρει φορτίο που έχει αγορασθεί/πουληθεί από αυτή, καθώς και ότι δεν μπορεί να εισέλθει σε κανένα terminal που διαχειρίζεται η ΜΟΗ. Εκτός από τα ελάχιστα κριτήρια ασφαλείας της ΜΟΗ υπάρχουν και κάποια άλλα κριτήρια τα οποία παραθέτονται παρακάτω που μπορούν να οδηγήσουν στην απόρριψη κάποιου πλοίου:

- Εάν το 1/3 του στόλου ενός πλοιοκτήτη/διαχειριστή απορριφθεί τότε αυτομάτως απορρίπτεται και ο υπόλοιπος στόλος.

- Πλοία τα οποία δεν έχουν ταξινομηθεί σε ένα νηογνώμονα πλήρες μέλος του IACS θα πρέπει να εξετάζονται κατά περίπτωση.

- Πλοία 20 χρονών και άνω που έχουν αλλάξει νηογνώμονα σε μία περίοδο έως 2 μηνών πριν από την ειδική επιθεώρησή τους θα εξετάζονται κατά περίπτωση.

- Πλοία τα οποία δεν είναι ασφαλισμένα σε ένα έγκυρο P&I CLUB της διεθνούς ομάδας P&I CLUB θα εξετάζονται κατά περίπτωση.

- Πλοία τα οποία έχουν τοποθετηθεί στη μαύρη λίστα από την Ε.Ε(Ευρωπαϊκή Ένωση), σύμφωνα με τους κανονισμούς 2001/106/EC-19 Δεκεμβρίου 2001, θα απορρίπτονται.

- Πλοία τα οποία έχουν απορριφθεί από την ΜΟΗ σε δύο διαδοχικές επιθεωρήσεις δεν θα επιθεωρούνται ξανά ή θα αξιολογούνται πριν περάσει ένα χρονικό διάστημα 3 μηνών από την τελευταία απόρριψη.

- Η ΜΟΗ προωθεί την χρήση του προγράμματος TMSA ως καλύτερη πρακτική για τους πλοιοκτήτες-διαχειριστές πλοίων στην ναυτική αγορά υδρογονανθράκων(πετρέλαιο). Η ΜΟΗ θα χρησιμοποιήσει αυτό το εργαλείο(TMSA) ως μέρος της αξιολόγησης του πλοίου και του πλοιοκτήτη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14: INTERTANKO

Το όνομα Ιντερτάνκο (INTERTANKO) αποτελεί ακρωνύμιο του αγγλικού τίτλου "International Association of Independent Tanker Owners" με το οποίο φέρεται η Διεθνής Ένωση



Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (tankers). Η ιδιότητα του μέλους είναι ανοικτή σε ανεξάρτητους ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων και χειριστές δεξαμενόπλοιων πετρελαίου, χημικών και αερίου, δηλαδή εταιρειών που δεν είναι πετρελαϊκές και μη κρατικών εφοπλιστών που πληρούν τα κριτήρια της ένταξης. Από τον Ιανουάριο του 2017, ο οργανισμός είχε 205 μέλη, των οποίων ο συνδυασμένος στόλος περιλαμβάνει περίπου 3.805 δεξαμενόπλοια συνολικής αξίας άνω των 332 εκατομμυρίων dwt. Η Συνεργατική Σύνθεση της INTERTANKO ανέρχεται σε περίπου 260 εταιρείες και οργανισμούς που σχετίζονται με τη βιομηχανία δεξαμενόπλοιων.

Η INTERTANKO είναι ένα φόρουμ όπου συναντάται ο κλάδος, συζητούνται οι πολιτικές και αναπτύσσονται οι βέλτιστες πρακτικές. Αποτελεί πολύτιμη πηγή πληροφοριών, απόψεων και καθοδήγησης από πρώτο χέρι. Η INTERTANKO σημαίνει ασφαλείς μεταφορές, καθαρότερες θάλασσες και ελεύθερο ανταγωνισμό. Εκπρόσωπος της INTERTANKO Η ισχυρή υποστήριξη που απολαμβάνει η INTERTANKO της επιτρέπει να μιλήσει έγκυρα και ενεργά για λογαριασμό των επιχειρήσεων δεξαμενόπλοιων σε διεθνές, περιφερειακό, εθνικό και τοπικό επίπεδο. Μπορεί επίσης να διατηρήσει μια γραμματεία 20 μελών και ένα δίκτυο 14 επιτροπών και πέντε περιφερειακών ομάδων που συντονίζουν ένα εκτενές πρόγραμμα εργασίας που περιλαμβάνει περισσότερα από 50 θέματα ημερήσιας διάταξης. Οι κυβερνήσεις και οι ρυθμιστικές αρχές των ναυτιλιακών εταιρειών ενδιαφέρονται περισσότερο για τη ναυτιλία των δεξαμενόπλοιων. Η INTERTANKO ανταποκρίθηκε εγκαθιδρύοντας, ενισχύοντας και διατηρώντας σχέσεις με τους νομοθέτες σε όλα τα επίπεδα,

συνεργαζόμενη με αυτούς για να εξασφαλίσει μια δίκαιη και δίκαιη κατανομή των ευθυνών και των υποχρεώσεων που συνεπάγεται η θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου και χημικών ουσιών. Υπογραμμίζοντας τη δέσμευσή της να εκπροσωπεί τα μέλη της στις αποφάσεις κλειδιά, η INTERTANKO άνοιξε γραφεία στη Σιγκαπούρη και στην Ουάσιγκτον, το 1999, εκτός από τα κεντρικά γραφεία της στο Όσλο και το Λονδίνο. Στο πλαίσιο της ίδιας της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η INTERTANKO συμμετέχει στις συζητήσεις στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), όπου έχουμε καθεστώς ΜΚΟ, και του Διεθνούς Ταμείου Αποζημιώσεων Πετρελαίου. Επιπλέον, έχει συμβουλευτικό καθεστώς στη διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την ανάπτυξη. Το πετρέλαιο, τα παράγωγά του και το φυσικό αέριο θα παραμείνουν το πιο κρίσιμο εμπόρευμα στον κόσμο στο άμεσο μέλλον και θα χρειαστούν δεξαμενόπλοια για να το διανείμουν εκεί όπου χρειάζεται. Όσο τα δεξαμενόπλοια είναι ζωτικής σημασίας για τη διανομή αυτή, η INTERTANKO θα παράσχει ηγετική θέση στην ανάπτυξη και εφαρμογή βιομηχανικών προτύπων και πρακτικών και σε διεθνείς κανονισμούς για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος. Υπηρεσίες πληροφοριών INTERTANKO Η INTERTANKO συμμετέχει ενεργά σε ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, τα οποία περιλαμβάνουν εμπορικά, τεχνικά, νομικά και επιχειρησιακά ζητήματα. Η άμεση επαφή της INTERTANKO με τα μέλη και τις αρχικές πηγές της επιτρέπει να επιλέγει και να δημοσιεύει τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για τη βιομηχανία δεξαμενόπλοιων. Οι υπηρεσίες πληροφόρησης και συμβουλευτικής της INTERTANKO περιλαμβάνουν τα εβδομαδιαία NEWS, μαθήματα, σεμινάρια και ελεύθερη πρόσβαση σε μια σειρά υπηρεσιών μέσω διαδικτύου. Η INTERTANKO παράγει δημοσιεύσεις, που ειδικεύονται σε τεχνικά, λειτουργικά, περιβαλλοντικά, τεκμηριωτικά και εμπορικά θέματα. Τα μέλη και τα συνεργαζόμενα μέλη δικαιούνται επίσης να κατευθύνουν τις απόψεις εμπειρογνομόνων από εξειδικευμένους και έμπειρους δικηγόρους, ναυτικούς, ναυτικούς αρχιτέκτονες, θαλάσσιους μηχανικούς, οικονομολόγους και άλλους ειδικούς στο INTERTANKO. Το ευρύ δίκτυο επαφών τους επωφελείται άμεσα από μέλη και συνεργάτες. Ο στόλος της INTERTANKO 205 μέλη 3.805 δεξαμενόπλοια 332 m dwt 40 χώρες Η INTERTANKO είναι η Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενών. Η INTERTANKO είναι η φωνή ανεξάρτητων ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων από το 1970,

διασφαλίζοντας ότι η υγρή ενέργεια που κρατά τον κόσμο στροφή μεταφέρεται με ασφάλεια, υπευθυνότητα και ανταγωνιστικότητα.

Εκπόνηση

Οι επιθεωρήσεις ελέγχου ελαχιστοποιούν τις πιθανότητες ρύπανσης από πετρέλαιο και μεγιστοποιούν την ασφάλεια των δεξαμενόπλοιων επί του σκάφους. Είναι πολύπλοκες διαδικασίες που απαιτούν πολλή σκληρή δουλειά για την προετοιμασία του πλοίου. Υπάρχουν πολλά σημεία που χρειάζονται προσοχή και αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο μόνο ο έλεγχος της κατάστασής τους από μόνο του παίρνει πολύ χρόνο. Είναι πολύ δύσκολο να περάσει κανείς μια επιθεώρηση χωρίς παρατηρήσεις, αλλά να μην πάρει καμία σημαντική παρατήρηση είναι πραγματικά χρήσιμη για το πλοίο, καθώς το καθιστά έτοιμο για ναυλωμένο πλοίο. Παρέχεται βοήθεια από το πρόγραμμα SIRE με VIQ (ερωτηματολόγια επιθεώρησης σκαφών) που περιέχουν παρατηρήσεις και σημεία που πρέπει να ελεγχθούν πριν από την επιθεώρηση. Η ολοκλήρωση της επιθεώρησης έρχεται με τη στενή συνάντηση μεταξύ του καπετάνιου και των επιθεωρητών για να συζητηθούν οι παρατηρήσεις και να διασφαλιστεί ότι θα μεριμνήσουν όσο το δυνατόν συντομότερα. Οι επιθεωρητές δεν πρέπει να υποτιμηθούν επειδή είναι έμπειροι ναυτικοί (πολύ πιο έμπειροι από κάθε μέλος του πληρώματος) που γνωρίζουν το πώς να κινηθούν πάνω στο πλοίο.

Βιβλιογραφία

<https://www.linkedin.com/pulse/20140731111846-158951296-a-few-words-about-vetting-inspection-on-ships>

<http://site.rightship.com/services/ship-vetting/>

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_largest_oil_and_gas_companies_by_revenue

<http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/3027/Kalara.pdf?sequence=3>

[https://en.wikipedia.org/wiki/Seven_Sisters_\(oil_companies\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Seven_Sisters_(oil_companies))

https://en.wikipedia.org/wiki/Anglo-Persian_Oil_Company

https://en.wikipedia.org/wiki/Royal_Dutch_Shell

https://en.wikipedia.org/wiki/Chevron_Corporation

<https://en.wikipedia.org/wiki/Exxon>

<https://en.wikipedia.org/wiki/ConocoPhillips>

<https://www.ocimf.org/>

Retrieved 17 Apr

2017<http://www.maritimesun.com/downloads/inspection/ShipInspectionReportSIRE.pdf>

[http://www.wikininvest.com/stock/Osg_America_LP_\(OSP\)/Major_Oil_Vetting_Process_-](http://www.wikininvest.com/stock/Osg_America_LP_(OSP)/Major_Oil_Vetting_Process_-)
Retrieved 11 Nov 2016

<http://observacionesdevetting.blogspot.gr/p/ship-inspections-and-vetting-guidelines.html>
- Retrieved 20 Dec 2016

Συστήματα vetting : πάρθηκαν αποσπάσματα από αυτήν την πτυχιακή

