

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ
ΚΑΙ
ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΣ
ΠΛΟΙΩΝ**

**ΤΣΟΛΑΚΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΜΑΥΡΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

ΙΟΥΝΙΟΣ 2015

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΜΑΥΡΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΘΕΜΑ: ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΤΣΟΛΑΚΙΔΗ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ
Α.Γ.Μ: 3085**

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

A/A	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότης	Αξιολόγηση	Υπογραφή
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
ΙΣΤΟΡΙΚΟ.....	5
OCIMF.....	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ (SIRE).....	6
ΕΓΓΡΑΦΑ SIRE.....	8
ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ SIRE.....	9
ΕΝΙΑΙΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	9
VIQ, ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ ΤΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ VIQ.....	10
ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΤΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ.....	10
ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ SIRE/VIQ.....	11
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ.....	13
ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ.....	13
ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ.....	15
ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ.....	17
ΑΛΛΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ.....	17
ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ.....	18
ΤΕΛΙΚΕΣ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΕΣ.....	25
Η ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ.....	25
Η ΦΥΣΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ.....	36
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΣΤΗ ΓΕΦΥΡΑ.....	37
ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑ.....	44
ΕΠΙΔΕΙΞΗ.....	46
Ο ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ.....	48
Η ΤΕΛΙΚΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΜΕΤΑ ΤΟ ΠΕΡΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ.....	48
Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ.....	49
Η ΑΝΑΦΟΡΑ ΤΟΥ SIRE Ή ΤΟΥ CDI.....	50
Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ.....	50
ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΣ.....	51

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα μελέτη αποτελεί πτυχιακή εργασία στα πλαίσια της εκπαιδευτικής διαδικασίας. Σκοπός τούτης της μελέτης είναι σε πρώτο βαθμό η ανάδειξη εκείνων των στοιχείων που καθιστούν την ειδική επιθεώρηση ως ένα σημαντικό στάδιο στην εμπορική ζωή ενός πλοίου. Οι δε περιοδικές επιθεωρήσεις, που μπορεί να είναι ειδικές ή πιο γενικές, αποτελούν κρίκο στην ναυτική ασφάλεια και η διενέργειά τους πρέπει να γίνεται με επαγγελματισμό και αφοσίωση στο αντικείμενο. Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης τόσο ο εξοπλισμός όσο και η ικανότητα του πληρώματος δοκιμάζονται.

Οπότε ας δούμε συνοπτικά, στη ναυτιλιακή βιομηχανία των δεξαμενόπλοιων, δύο συστήματα επιθεώρησης είναι κυρίαρχα το SIRE και CDI. Οι επιθεωρήσεις SIRE ανατέθηκαν από πετρελαϊκές εταιρείες που είναι μέλη του OCIMF (Oil Companies International Marine Forum). οι εκθέσεις των ελέγχων αυτών διατηρούνται στη βάση δεδομένων του OCIMF για τα μέλη να έχουν πρόσβαση, παρέχοντάς τους μέχρι και σήμερα την κατάσταση επιθεώρησης του πλοίου. Η CDI (Chemical Distribution Institute) είναι ένα σύστημα ελέγχου σχεδιασμένο για δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών και φυσικού αερίου, και η ολοκληρωμένη αναφορά παρέχει μια βαθμολογία για το πλοίο που έχει επιθεωρηθεί. Μια υψηλότερη βαθμολογία δείχνει ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τα πρότυπα της βιομηχανίας.

Γι' αυτό τα έγγραφα και τα πιστοποιητικά που απαιτούνται για την επιθεώρηση να είναι έτοιμα και διαθέσιμα για την εκάστοτε επιθεώρηση καθώς επίσης και η λίστα με τις προηγούμενες επιθεωρήσεις και τις ημερομηνίες τους. Όπως επίσης το ερωτηματολόγιο OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), σημαντικοί όροι της Κλάσης, Εκδόσεις, Διαδικασίες, Οδηγίες και τις προηγούμενες καταγραφές αυτών.

Οι επιθεωρητές επίσης θα εστιάσουν στα επείγοντα γυμνάσια, η αποτυχία να εκτελεστεί ένα βασικό γυμνάσιο φωτιάς και γυμνάσιο σωστικών λέμβων σίγουρα θα αποτελέσουν μια μεγάλη παρατήρηση (non conformity). Δεδομένου ότι ο πλοίαρχος είναι στη γέφυρα, ο υποπλοίαρχος πρέπει να αποδείξει ότι έχει τον έλεγχο της έκτακτης ανάγκης.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Το 1993, η OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) θέσπισε ένα πρόγραμμα SIRE (Ship inspection Report Programme), γεγονός που επέτρεψε στα μέλη του OCIMF να υποβάλουν τις δικές τους αναφορές (reports) όσων αφορά τις επιθεωρήσεις των δικών τους πλοίων στο OCIMF για διανομή στα μέλη του OCIMF, η οποία διαδικασία γίνεται και μη εγγεγραμμένα μέλη του OCIMF.

Η συμμετοχή στο αρχικό πρόγραμμα, είτε ως μέλος επιθεώρησης του OCIMF ή ως αποδέκτης του προγράμματος, ήταν αυστηρά εθελοντική και κάθε αποδέκτης του προγράμματος καθορίζεται ανεξάρτητα ως προς τον τρόπο του πώς να αξιολογούν τις πληροφορίες που περιέχονται στις εκθέσεις που διαβιβάζονται από το OCIMF

Στο πλαίσιο του προγράμματος SIRE ο διαχειριστής κάθε πλοίου το οποίο είναι το αντικείμενο εκθέσεως επιθεώρησης του δίδεται αντίγραφο αυτής της εκθέσεως και η ευκαιρία να υποβάλει γραπτά σχόλια σχετικά με την έκθεση και προς τον επιθεωρητή και προς την OCIMF.

Τα εμπλεκόμενα μέρη στην έκθεση, έχουν πρόσβαση μέσω κομπιούτερ στο σύστημα SIRE και αυτό τους επιτρέπει είτε να δουν είτε να κατεβάσουν τον κατάλογο. Οι μετέχοντες στο πρόγραμμα μπορούν να παραγγείλουν μέσω του συστήματος εκθέσεις και σχετικά σχόλια από το σύστημα SIRE. Εκθέσεις και σχόλια μπορούν να σταλούν στους μετέχοντες και με FAX.

OCIMF

Η OCIMF είναι μια εθελοντική ένωση πετρελαϊκών εταιριών με ενδιαφέροντα στην μεταφορά και επεξεργασία αργού πετρελαίου, παράγωγα πετρελαίου, πετρελαιοχημικά και πετρελαϊκά αέρια και ιδρύθηκε το 1970 σε απάντηση στην αυξανόμενη δημόσια ανησυχία σχετικά με τις θαλάσσιες ρυπάνσεις και ειδικά αυτές που προκαλούνται από πετρέλαιο σε συνέχεια του ατυχήματος του «Torrey Canyon» το 1967.

Η OCIMF έχει αναγνωριστεί ως η φωνή της πετρελαϊκής βιομηχανίας για την ασφάλεια στην θάλασσα και έχει την δυνατότητα να αντλεί από τα αποθέματα γνώσης και δεξιοτήτων εντός της ενώσεως για να θεμελιώσει και να αναδείξει τα ψηλότερα στάνταρ θαλάσσιας ασφάλειας και υπευθύνων περιβαλλοντικών χειρισμών παγκόσμια.

Τα τελευταία χρόνια υπάρχει μια σταθερή αύξηση των μελών της OCIMF η οποία σήμερα περιλαμβάνει όλες τις μεγάλες πετρελαϊκές και τις περισσότερες εθνικές πετρελαϊκές εταιρείες. Τα μέλη διαφέρουν γεωγραφικά και από άποψη κουλτούρας και συγκροτούν μια ευρεία δεξαμενή ναυτικών δεξιοτήτων από την Αρκτική ναυτιλία μέχρι την εκτός θαλάσσης υποστήριξη.

Ανώτεροι αντιπρόσωποι από εταιρείες-μέλη υπηρετούν την OCIMF σε διάφορες θέσεις, όπως για παράδειγμα σαν πρόεδροι ή αντιπρόεδροι, ως μέλη της εκτελεστικής επιτροπής ή άλλες επιτροπές εργασίας ή ως σύμβουλοι σε συγκεκριμένα θέματα. Η διοίκηση της OCIMF ασκείται από έναν γραμματέα ο οποίος υποστηρίζει την εκτελεστική επιτροπή ή άλλες επιτροπές εργασίας. Οι εταιρείες-μέλη παρέχουν έμπειρους επαγγελματίες για την υποστήριξη το γραμματέα ως τεχνικοί σύμβουλοι.

Η OCIMF όχι μόνο έχει συνεισφέρει ουσιαστικά στην ποσότητα των κανονισμών του IMO που στοχεύουν στην βελτίωση της ασφάλειας των Δ/Ξ και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αλλά έχει επίσης παρουσιάσει νέους τρόπους επίλυσης προβλημάτων. Με την διαδικασία ανάδειξης της ανάγκης ύπαρξης διεθνώς αποδεκτών κανονισμών, όπως περνά μέσα από χώρες και δικαιοδοσίες, η OCIMF είναι στην μοναδική θέση να μπορεί να εκμεταλλευτεί τις δεξιότητες των μελών της για να προωθεί την απαραίτητη τεχνογνωσία στη επίλυση προβλημάτων της βιομηχανίας. Αυτό παρέχει τα μέσα για την βελτίωση των πρακτικών των μελών και στην ευρύτερη βιομηχανία και εξυπηρετεί στην πολύτιμη ανάπτυξη των κανονισμών.

Επιπλέον στην διευρυμένη βιβλιοθήκη δημοσιεύσεων, η OCIMF έχει πλούσιο χαρτοφυλάκιο από εργαλεία συμπεριλαμβανομένου του προγράμματος έκθεσης επιθεώρησης πλοίου (SIRE) και το εργαλείο διαχείρισης Δ/Ξ και αυτό αξιολόγησης (TMSA), τα όποια και τα δύο έχουν αποκτήσει παγκόσμια αποδοχή και αναγνώριση και συνεχίζει να αναπτύσσει νέα.

Τα μέλη της OCIMF συνεχίζουν την δημοσίευση νέων πληροφοριών και προτύπων παγκόσμια.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ (SIRE)

Μια από τις πιο σημαντικές πρωτοβουλίες για την ασφάλεια οι οποίες εισάγονται από την OCIMF είναι το πρόγραμμα αναφοράς επιθεώρησης πλοίων (SIRE)

Το συγκεκριμένο πρόγραμμα ξεκίνησε αρχικά το 1993 για να απευθυνθεί ειδικά σε πρότυπα ναυτιλίας. Το SIRE είναι ένα μοναδικό εργαλείο αξιολόγησης κινδύνου Δ/Ξ χρήσιμο σε ναυλωτές, διαχειριστές πλοίων, διαχειριστές τερματικών και κυβερνητικών σωμάτων υπεύθυνων για την ασφάλεια των πλοίων.

Το σύστημα SIRE είναι μια τεράστια βάση δεδομένων με ενημερωμένες πληροφορίες σχετικά με Δ/Ξ και φορτηγίδες. Στην ουσία το SIRE έχει επικεντρωθεί στην επίγνωση της βιομηχανίας των Δ/Ξ και στην σημασία για την απαιτούμενη ποιότητα στα Δ/Ξ και στα πρότυπα ασφαλείας των πλοίων. Από την εισαγωγή της η SIRE έχει τύχει ευρείας αποδοχής και από τα μέλη της OCIMF και από τους διαχειριστές πλοίων.

Από την εισαγωγή της πάνω από 220.000 αναφορές επιθεωρήσεων έχουν υποβληθεί στην SIRE. Κατά μέσο όρο συμμετέχοντες στο πρόγραμμα Φμπαίνουν στην βάση δεδομένων 8.000 φορές τον μήνα.

Το πρόγραμμα SIRE απαιτεί ένα πρωτόκολλο επιθεώρησης το οποίο αποτελείται από τα ακόλουθα:

- Ερωτηματολόγιο επιθεώρησης πλοίου (VIQ)-Εναρμονισμένη αναφορά SIRE
- Ερωτηματολόγιο στοιχείων πλοίου-HVPQ
- Ηλεκτρονική αναφορά επιθεώρησης στο SIRE

Αυτά τα χαρακτηριστικά έχουν εδραιώσει το πρόγραμμα ως πιο ομοιόμορφο και φιλικό προς τον χρήστη και παρέχουν ένα επίπεδο μοναδικής διαφάνειας στην βιομηχανία θαλάσσιων μεταφορών.

Το SIRE έχει εδραιωθεί ως μεγάλη πηγή τεχνικών και διαχειριστικών πληροφοριών για πιθανούς ναυλωτές και άλλους χρήστες του προγράμματος. Η αυξανόμενη χρήση του συνάδει με τις προσπάθειες της πετρελαϊκής βιομηχανίας για την καλύτερη εξακρίβωση εάν τα πλοία διαχειρίζονται και συντηρούνται σωστά. Έτσι η OCIMF είναι καλύτερα ενημερωμένη και οι αποφάσεις των επιθεωρήσεων οδηγούν σε βελτιώσεις στην ποιότητα των πλοίων, επιταχύνοντας την συνεχή αναζήτηση για πιο ασφαλή πλοία και καθαρότερες θάλασσες.

Οι εκθέσεις επιθεωρήσεων οι οποίες υποβάλλονται στο σύστημα παραμένουν στους καταλόγους για 12 μήνες και στην βάση δεδομένων 2 χρόνια. Η πρόσβαση στο SIRE είναι διαθέσιμη με κάποιο κόστος στα μέλη του OCIMF, διαχειριστές τερματικών, Λιμενικές Αρχές, Αρχές διωρύγων, βιομηχανικές ή πετρελαϊκές εταιρίες οι οποίες ναυλώνουν Δ/Ξ ή Φ/Γ. Αιτούντες οι οποίοι επιθυμούν να συμμετάσχουν στο πρόγραμμα SIRE τους ζητείται να παρέχουν τις απαιτούμενες αιτήσεις μέσω email ή FAX.

ΕΓΓΡΑΦΑ SIRE

Ερωτηματολόγια για την επιθεώρηση των πετρελαιοφόρων, δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων και πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου χρησιμοποιούνται από επιθεωρητές να συντάξουν και να υποβάλουν πληροφορίες ελέγχου. Το VIQ απευθύνεται σε ερωτήματα πιστοποίησης, διαχείριση πληρώματος, πλοήγησης, διακίνηση φορτίων, ελλιμενισμού, μηχανοστασίου και μηχανισμού κινήσεως του πηδαλίου και άλλες πτυχές που συνδέονται με την ασφάλεια και ρύπανση.

Το VIQ έχει σχεδιαστεί για να είναι ολοκληρωμένο σε ηλεκτρονική μορφή από επιθεωρητή χρησιμοποιώντας έναν υπολογιστή και ειδικά σχεδιασμένο λογισμικό OCIMF και στη συνέχεια υποβάλλεται ηλεκτρονικά είτε στον επιθεωρητή επίτροπο του μέλους του OCIMF ή απευθείας για επεξεργασία από το ίδιο μέλος. Οι χρήστες του εγγράφου θα πρέπει να σημειώσουν ότι αυτό το έγγραφο δεν περιέχει τα ερωτηματολόγια που χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο στις φορηγίδες, ρυμούλκησης σκαφών ή σε σκάφη που μεταφέρουν συσκευασμένα φορτία.

Διαχείριση αναφορών SIRE

Οι αναφορές SIRE είναι διαθέσιμες ηλεκτρονικά 24 ώρες την ημέρα, 365 ημέρες το χρόνο μέσω του Διαδικτύου σε ειδικούς παραλήπτες και εκθέσεις φορηγίδων και VPQs/BPQs

Ερωτηματολόγιο σκαφών για μεταφορείς πετρελαίου και/ή χημικών, χύδην και αερίου (VPQ) συν ερωτηματολόγιο φορηγίδας.

Το ερωτηματολόγιο σκάφους για μεταφορείς πετρελαίου και/ή χημικών και αερίων (VPQ) και ερωτηματολόγιο φορηγίδας (BPQ) παρέχει το μέσο με το οποίο πλοίο/φορηγίδα διαχειριστές καταρτίζουν τα στοιχεία δεδομένων πλοίο/φορηγίδα, χρησιμοποιώντας λογισμικό της OCIMF για την ηλεκτρονική υποβολή στην SIRE. Αν και η υποβολή στοιχείων VPQ/BPQ δεν είναι υποχρεωτική, συστήνεται. Τα VPQ/BPQ, περιέχουν πολλά ερωτήματα τα οποία έχουν να κάνουν με επίσημα έγγραφα επί του σκάφους και τα στοιχεία των πλοίων τα οποία έχουν μόνιμο ή ημι-μόνιμο χαρακτήρα που θα μειώσει το χρόνο των επιθεωρητών επί του σκάφους. Αυτές οι πληροφορίες θα βοηθήσουν, επίσης, ένα τμήμα επιθεώρησης κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης του σκάφους και μειώνει την ανάγκη να συμπληρωθούν ξεχωριστά τεχνική ερωτηματολόγια για επιμέρους ναυλωτές

ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ SIRE

Το αρχικό πρόγραμμα SIRE αναθεωρήθηκε για πρώτη φορά το 1997 και εισήγαγε το μέσο με το οποίο οι παραλήπτες του προγράμματος ήταν σε θέση να λαμβάνουν τις εκθέσεις και τις τυχόν παρατηρήσεις του χειριστή ηλεκτρονικά, καθώς και από το FAX. Δύο σημαντικές αλλαγές που εισήχθησαν επίσης στο αναθεωρημένο πρόγραμμα το 1997. Αυτά ήταν:

1. Ενιαία διαδικασία επιθεώρησης πλοίων
2. Ειδικό ερωτηματολόγιο πλοίου

Οι αναθεωρήσεις που έγιναν το 2004 έφεραν περαιτέρω σημαντικές αλλαγές στη διαδικασία επιθεώρησης καθώς επίσης η προσθήκη πολλών νέων τύπων πλοίων που επιθεωρούνται σύμφωνα με το πρόγραμμα αυτό. Συλλογικά, αυτά αναφέρονται εδώ ως "Σκάφη". Στις μεταγενέστερες αναθεωρήσεις των ερωτήσεων και των καθοδηγήσεων του VIQ που έγιναν δεν προστέθηκαν περαιτέρω ερωτήσεις. Ουσιαστικά αλλάζει το επίκεντρο της VIQ για να αυξηθεί η έμφαση του ελέγχου σχετικά με τις διαδικασίες πλοήγησης και φορτίου καθώς και εργασίες διακίνησης έρματος.

ΕΝΙΑΙΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.

Το πρόγραμμα απαιτεί οι συμμετέχουσες εταιρείες να ακολουθούν μια ενιαία διαδικασία επιθεώρησης των πλοίων. Αυτή η διαδικασία έχει ένα στοιχείο ελέγχου (Inspection Element) και το στοιχείο της έκθεσης (Report Element).

Το Στοιχείο Ελέγχου (Inspection Element) χρησιμοποιεί μια σειρά από λεπτομερή ερωτηματολόγια ελέγχου ανάλογα με τον τύπο του επιθεωρηθέντος πλοίου. Τα ερωτηματολόγια αυτά σχετίζονται με την αντιμετώπιση θεμάτων όπως η ασφάλεια και η πρόληψη της ρύπανσης. Οι επιθεωρητές που τους έχουν προσλάβει οι υποβαλουσες εταιρείες πρέπει να απαντήσουν σε όλες αυτές τις ερωτήσεις.

Οι ερωτήσεις, σε πολλές περιπτώσεις, συνοδεύονται από καθοδηγητικές σημειώσεις ή/και αναφορές σε παραστατικά προέλευσης. Σκοπός τους είναι να βοηθήσουν την απάντηση των επιθεωρητών.

Το Στοιχείο Αναφοράς (Report Element) έχει αναπτυχθεί από το ολοκληρωμένο ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο που υποβληθεί από τον Επιθεωρητή, είτε απευθείας στην ιστοσελίδα SIRE, ή στην παραδίδουσα εταιρεία για περαιτέρω επεξεργασία πριν από τη παράδοσή της στον εφοπλιστή και στο SIRE.

VIQ, ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ ΤΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ VIQ

Σημαντικές αλλαγές που παρατηρήθηκαν:

1. Η επιθεώρηση των πετρελαιοφόρων, χημικών και υγραεριοφορών. Σύμφωνα με το αναθεωρημένο πρόγραμμα, αυτά τα πλοία ταξινομούνται ανάλογα με το μέγεθος.
2. Η επιθεώρηση των φορηγίδων που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου, χημικά, ή φυσικού αερίου, ή πλοία που χρησιμοποιούνται στη μεταφορά των συσκευασμένων προϊόντων πετρελαίου ή φυσικού αερίου ή βυτιοφόρων οχημάτων μεταφοράς για τα ίδια εμπορεύματα, καθώς επίσης και κάποια ρυμουλκά που χρησιμοποιούνται στο χειρισμό των φορηγίδων που μεταφέρουν τα παραπάνω αναφερόμενα προϊόντα. Συλλογικά, στα έγγραφα VIQ, τα ερωτηματολόγια επιθεώρησης που χρησιμοποιούνται αναφέρονται ως «Ερωτηματολόγια επιθεώρησης των πλοίων» ("VIQs").
3. Παρ' όλες τις αλλαγές που έχουν γίνει, κάποια σημαντικά παραμένουν στο ερωτηματολόγιο όπως το "ΝΑΙ" "ΟΧΙ" "ΔΕΝ ΕΧΩ ΔΕΙ" "ΔΕΝ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ".

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΤΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ

Το Εγχειρίδιο του επιθεωρητή ήταν ένα νέο στοιχείο που παρουσιάστηκε με τις αναθεωρήσεις του SIRE το 2000. Το εγχειρίδιο αναδιοργάνωσε τις ερωτήσεις κλειδιά στο VIQ, τις υπο-ερωτήσεις και τις κατευθυντήριες σημειώσεις που ακολουθεί κανονικά ένας επιθεωρητής κατά τη διάρκεια μιας επιθεώρησης.

Η επιλογή του ερωτηματολογίου που θα χρησιμοποιηθεί για κάθε συγκεκριμένη επιθεώρηση γίνεται με τη χρήση ενός " Οδηγού επιλογής πλοίου " ενσωματωμένο στο πρόγραμμα SIRE. Αυτός ο οδηγός απαιτεί μια σειρά από ερωτήματα που πρέπει να απαντηθούν. Όταν ολοκληρωθεί ο "Οδηγός" , το κατάλληλο ερωτηματολόγιο μπορεί να εκτυπωθεί σε έναν τοπικό εκτυπωτή, με τα ερωτήματα που τίθενται, είτε με τη μορφή του ίδιου του VIQ, ή με τη μορφή του εγχειριδίου του Επιθεωρητή. Το ερωτηματολόγιο μπορεί να εκτυπωθεί σε A4 χαρτί, ή να μειωθεί σε μέγεθος κατάλληλο για να χρησιμοποιηθεί ως SIRE VIQ εγχειρίδιο τσέπης. Αυτά τα ερωτηματολόγια πρέπει να χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια κάθε επιθεώρησης. Τα πορίσματα των επιθεωρήσεων πρέπει να μεταφερθούν από το εγχειρίδιο στο κατάλληλου προγράμματος VIQ μετά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης.

ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ SIRE/VIQ

Το ερωτηματολόγιο των επιθεωρήσεων που χρησιμοποιείται σε αυτό το πρόγραμμα περιλαμβάνει μια σειρά από ερωτήματα που σχετίζονται με την πρόληψη της ασφάλεια και της ρύπανση που ισχύουν για τον τύπο του πλοίου που επιθεωρείται. Αυτές οι ερωτήσεις είναι διαδοχικά αριθμημένες και λογικά ομαδοποιημένες σε ξεχωριστά κεφάλαια. Και κάθε κεφάλαιο περιλαμβάνει μια σειρά από ερωτήσεις που πρέπει να απαντηθούν από τον επιθεωρητή

Οι ερωτήσεις μπορεί να συνοδεύεται από οδηγίες, και συγκεκριμένα:

1. Κατευθυντήριες οδηγίες προς τους επιθεωρητές
2. Πηγή που αναφέρεται στις επικαλούμενες ρυθμίσεις ή κατευθυντήριες γραμμές του κλάδου που σχετίζονται με τις ερωτήσεις
3. Ένας δείκτης να εντοπίζει θέματα όταν ένα σχόλιο του επιθεωρητή είναι σημαντικό

Η προαναφερθείσες καθοδηγητικές/κανονιστικές αναφορές που ενισχύουν τις ερωτήσεις και αυτές παρέχονται για να υποβοηθήσουν τον επιθεωρητή να απαντήσει στις ερωτήσεις.

Αν η καθοδήγηση και οι αναφορές οδηγούν τον επιθεωρητή στο συμπέρασμα ότι το ερώτημα πρέπει να απαντηθεί θετικά, τότε τσεκάρει την ένδειξη "Ναι" στο πρόγραμμα VIQ. Από την άλλη πλευρά, αν η καθοδήγηση και τυχόν πηγές αναφοράς δείχνουν στον επιθεωρητή ότι το ερώτημα πρέπει να απαντηθεί αρνητικά, τότε τσεκάρει την ένδειξη "Όχι". Όπου κρίνεται σκόπιμο τσεκάρει την ένδειξη "Δεν βρέθηκε" ή "Δεν εφαρμόζεται".

Ο επιθεωρητής πρέπει να απαντήσει σε όλες τις ερωτήσεις κατάλληλα ανάλογα τον τύπο του πλοίου που πρόκειται να επιθεωρηθεί. Σε αντίθετη περίπτωση, αυτό θα σημαίνει ότι η αναφορά της επιθεώρησης δεν είναι δυνατόν να μεταδοθεί στον διαδικτυακό τόπο του SIRE για επεξεργασία από τον κύριο υπόχρεο ο οποίος ανέθεσε την επιθεώρηση. Ο επιθεωρητής πρέπει να εισάγει μια Παρατήρηση όταν απαντά σε οποιαδήποτε ερώτηση αρνητικά δηλαδή "Όχι". Η Παρατήρηση πρέπει να προσδιοριστεί και να εξηγηθεί για ποιο λόγο δόθηκε αρνητική απάντηση. Επιπρόσθετα, όπου έχει τσεκάρει "NOT SEEN", θα πρέπει να δοθεί ο λόγος για την απάντηση "Not Seen", στο τμήμα Παρατηρήσεις που συνοδεύει το θέμα. Σε περιπτώσεις όπου απαιτείται ως απάντηση ένα " Δεν Εφαρμόζεται " τότε αντιμετωπίζεται με τον ίδιο τρόπο όπως η απάντηση "Ναι". Ωστόσο, εάν , κατά την κρίση του επιθεωρητή είναι απαραίτητο να γίνει επεξηγηματικό σχόλιο, τότε ο επιθεωρητής μπορεί να κάνει τέτοια σχόλια στην ενότητα "Σχόλια" ώστε να βοηθήσει την κατανόησης ενός θέματος που σχετίζεται

με μια συγκεκριμένη ερώτηση. Σε ορισμένες περιπτώσεις, όταν τα αποτελέσματα για μια ή περισσότερες ερωτήσεις δεν ισχύουν για το συγκεκριμένο πλοίο που επιθεωρείται, ο συντάκτης της έκθεσης είναι προγραμματισμένος να απαντά αυτόματα στα ερωτήματα αυτά " Δεν εφαρμόζεται ". Σε πολλές περιπτώσεις, το "Δεν εφαρμόζεται" δεν υπάρχει σαν επιλογή.

Για ορισμένες ερωτήσεις, ο επιθεωρητής καλείται να σχολιάσει, ανεξάρτητα από το πώς είναι η απάντηση στο ερώτημα. Η απαίτηση αυτή επισημαίνεται στο έντυπο VIQ με έντονα, πλάγια γράμματα, στο χώρο των σημειωμάτων. Στο πρόγραμμα στον υπολογιστή επισημαίνεται με κίτρινο χρώμα.

Ας δούμε συνοπτικά τα παραπάνω:

		ΑΠΑΝΤΗΣΗ
Y	YES	Επιλέξτε "YES" αν, στην επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή με τη βοήθεια κάποιας καθοδήγησης, μπορεί να δοθεί μια θετική απάντηση στην ερώτηση. Εάν, κατά την κρίση του επιθεωρητή η απάντηση ΝΑΙ απαιτείται να ενισχυθεί με περαιτέρω θετικά σχόλια, αυτό μπορεί να γίνει στο πεδίο των σχολίων. Οι επιθεωρητές πρέπει να λάβουν υπόψη, ότι εάν μια ασυνήθιστη κατάσταση πρέπει να απαντηθεί θετικά, τότε η απάντηση "YES" χωρίς σχόλιο είναι επαρκής.
N	NO	Επιλέξτε "NO" αν, στην επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή με τη βοήθεια κάποιας καθοδήγησης, μπορεί να δοθεί μια θετική απάντηση στην ερώτηση
NS	NOT SEEN	Επέλεξε "NOT SEEN" αν το θέμα που παραπέμπει σε με μια ερώτηση δεν έχει ελεγχθεί. Ο λόγος για τον οποίο το θέμα ή το ζήτημα δεν ελέγχθηκε πρέπει να καταγράφεται στο πλαίσιο των παρατηρήσεων.

NA	NOT APPLICABLE	Σημειώστε "NOT APPLICABLE" αν το αντικείμενο που καλύπτεται από την ερώτηση δεν ισχύει για το πλοίο που επιθεωρείται. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η απάντηση "NOT APPLICABLE" δίνεται αυτόματα μέσα στο λογισμικό και υπόκειται με τον τύπο του πλοίου που πρόκειται να επιθεωρηθεί. Σε άλλες περιπτώσεις, η απάντηση «NOT APPLICABLE» δεν παρέχεται σε κάποια ερώτηση και μόνο το "YES", "NO" ή "NOT SEEN" ως απάντηση είναι διαθέσιμες. Εάν, κατά την κρίση του επιθεωρητή η απάντηση "NOT APPLICABLE" πρέπει να ενισχυθεί με περαιτέρω σχόλια, ο επιθεωρητής μπορεί να καταγράψει τις παρατηρήσεις αυτές στο πλαίσιο Σχόλια. Εάν, κατά την κρίση του επιθεωρητή ένα επεξηγηματικό σχόλιο είναι απαραίτητο, ο επιθεωρητής μπορεί να κάνει τέτοια σχόλια στην ενότητα "Σχόλια" που συνοδεύει την ερώτηση υπό την προϋπόθεση ότι το σχόλιο το κάνουν για να βοηθήσουν την ενίσχυση της κατανόησης του παραλήπτη της αναφοράς ως προς ένα θέμα που σχετίζεται με μια συγκεκριμένη ερώτηση.
	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑ	Η Παρατήρηση απαιτείται όταν ο επιθεωρητής απαντήσει "NO" ή "NOT SEEN". Όταν η ερώτηση απαιτεί κάποιο σχόλιο του επιθεωρητή ανεξάρτητα από το πώς έχει απαντηθεί η ερώτηση, τέτοια σχόλια καταγράφονται στο τμήμα «Παρατηρήσεις». Οι επιθεωρητές έχουν τη δυνατότητα να κάνουν κάποιο σχόλιο ακόμα και αν η απάντηση που έχει δοθεί είναι "YES", υπό την προϋπόθεση ότι το σχόλιο το κάνουν για να βοηθήσουν την ενίσχυση της κατανόησης του παραλήπτη της αναφοράς ως προς ένα θέμα που σχετίζεται με μια συγκεκριμένη ερώτηση.
	ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΑ ΣΧΟΛΙΑ	Στο τμήμα Επιπρόσθετα Σχόλια στο τέλος του κάθε κεφαλαίου ο επιθεωρητής μπορεί να καταγράψει παρατηρήσεις όσον αφορά το κεφάλαιο που είναι επιπλέον εκείνων που μπορεί να κάνει, όταν ανταποκρίνεται στις συγκεκριμένες ερωτήσεις.

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ.

Οι ακόλουθες υποχρεωτικές απαιτήσεις επιθεώρησης πρέπει να ακολουθούνται από τους επιθεωρητές κατά τη διεξαγωγή της επιθεώρησής τους επί του πλοίου ώστε οι εκθέσεις τους, να πληρούν τις απαιτήσεις του προγράμματος SIRE.

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ.

1. Ο επιθεωρητής πρέπει να παρουσιαστεί στον Πλοίαρχο ή στον εξουσιοδοτημένο αντικαταστάτη του, να εξηγήσει το σκοπό της

επιθεώρησης και να συζητήσει την προτιμώμενη σειρά με την οποία θα πραγματοποιηθεί η επιθεώρηση. Οι επιθεωρητές θα πρέπει να συνεργάζονται πλήρως για να διενεργήσουν την επιθεώρηση με τέτοιο τρόπο ούτως ώστε να προκαλείται η ελάχιστη δυνατή παρεμπόδιση της σωστής λειτουργίας του πλοίου. Ο επιθεωρητής θα πρέπει να συνοδεύεται καθολη την διάρκεια της επιθεώρησης από ένα μέλος του πληρώματος.

2. Ο επιθεωρητής πρέπει να δίνει το καλό παράδειγμα σεβόμενος τις δικές του προσωπικές διαδικασίες ασφαλείας όσο είναι στο πλοίο ή στο τερματικό και θα πρέπει να φορά τα ενδεδειγμένα μέσα προστασίας καθολη τη διάρκεια της επιθεώρησης.
3. Ηλεκτρικός ή ηλεκτρονικός εξοπλισμός μη εγκεκριμένου τύπου, είτε κυρίως είτε τροφοδοτούμενος από μπαταρία δεν πρέπει να είναι ενεργός, ανοιχτός ή να χρησιμοποιείται σε επικίνδυνες αερίων ή απλώς επικίνδυνες περιοχές. Αυτό περιλαμβάνει φακούς, VHF, κινητά τηλέφωνα, βομβητές, αριθμομηχανές, H/Y, φωτογραφικό εξοπλισμό, και κάθε άλλο φορητό εξοπλισμό ο οποίος τροφοδοτείται ηλεκτρικά αλλά δεν είναι εγκεκριμένο να λειτουργεί σε επικίνδυνες περιοχές. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι εξοπλισμός όπως ραδιοβομβητες και κινητά τηλέφωνα αν είναι σε λειτουργία μπορούν να ενεργοποιηθούν από απόσταση και κίνδυνος μπορεί να προκληθεί από τον μηχανισμό κλήσης και στην περίπτωση του κινητού τηλεφώνου από την φυσική αντίδραση για απάντηση της κλήσης. Κάθε επιπρόσθετη απαίτηση του τερματικού θα πρέπει να προστίθεται σε αυτά.
4. Κάθε παρατήρηση την οποία ο επιθεωρητής σκοπεύει να καταγράψει στο VIQ πρέπει να καταδεικνύεται και να τίθεται υπο συζήτηση επι τοπου με το μέλος του πληρώματος στο οποίο έχει οριστεί να συνοδεύει τον επιθεωρητή. Αυτό επιβεβαιώνει ότι η φύση της παρατήρησης έχει γίνει πλήρως κατανοητή και αποφεύγονται μακροσκελής συζητήσεις στο τέλος της επιθεώρησης.
5. Με την ολοκλήρωση της επιθεώρησης, κάποιες επιθεωρούμενες εταιρίες ζητούν από τον επιθεωρητή να τους δώσει μια λίστα με τα ευρήματά της επιθεώρησης σε μορφή γραπτών παρατηρήσεων, ενώ άλλες όχι. Σε κάθε περίπτωση ο επιθεωρητής πρέπει να συζητήσει τα ευρήματα της επιθεώρησης με τον πλοίαρχο ή τον εξουσιοδοτημένο αναπληρωτή αυτού προ της αποβίβασης του από το σκάφος. Εκτός από το να προετοιμάσει τις παρατηρήσεις ο επιθεωρητής δεν πρέπει να παραμείνει στο σκάφος για να ολοκληρώσει την έκθεση. Αναγνωρίζεται ότι αυτό δεν είναι πάντα εφικτό ειδικά όταν η επιβίβαση και αποβίβαση γίνεται με ελικόπτερο ενώ το σκάφος διενεργεί φερτό-εκφόρτωση με σύστημα STS.

6. Ο συνιστώμενος χρόνος επιθεώρησης όπως καθορίζεται παρακάτω στο 4.3.4 είναι 8-10 ώρες και αυτός ο χρόνος πρέπει να χρησιμοποιείται για την διενέργεια της επιθεώρησης του σκάφους, να συμπληρωθεί αν χρειάζεται η λίστα παρατηρήσεων και να γίνει η τελική συνάντηση. Η ολοκλήρωση της έκθεσης με την χρήση του λογισμικού σύνταξης έκθεσης δεν πρέπει να γίνεται πριν την αποβίβαση του επιθεωρητή καθώς αυτό μειώνει τον χρόνο τον οποίο καταναλώνει ο επιθεωρητής για την φυσική επιθεώρηση. Όπως καθορίζεται στο 4.1.1.5. παραπάνω ο επιθεωρητής πρέπει να αποβιβαστεί από σκάφος με την ολοκλήρωση της επιθεώρησης και δεν πρέπει να παραμείνει για την ολοκλήρωση όλων των λεπτομερειών της έκθεσης στο λογισμικό σύνταξης

ΕΠΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Επιπλέον με τις γενικές υποχρεωτικές απαιτήσεις της παραπάνω λίστας, ο επιθεωρητής:

1. Πρέπει να εισάγει τις ζητούμενες πληροφορίες ή ελέγχοντας την απάντηση για κάθε ερώτηση
2. Πρέπει, όπου παρέχεται καθοδήγηση σε μια ερώτηση, να εξετάσει όλες τις οδηγίες για να καθορίσει πώς πρέπει να απαντηθεί το ερώτημα
3. Θα πρέπει να λαμβάνει με προσοχή υπόψιν του και να δίνει την κατάλληλη απάντηση σε κάθε ερώτηση
4. Πρέπει να χρησιμοποιεί αντικειμενικές αποδείξεις όταν απαντάει κάθε ερώτηση(οι διαβεβαιώσεις του πληρώματος δεν θεωρούνται αποδείξεις)
5. Πρέπει να περιλαμβάνει επεξηγηματική περιγραφή στο τμήμα επεξηγήσεων το οποίο συνοδεύει μια ερώτηση η οποία απαντάται με “ΟΧΙ” ή “ΔΕΝ ΒΡΕΘΗΚΕ”. Όπου η ερώτηση VIQ απαντάται “ΜΗ ΕΦΑΡΜΟΣΙΜΟ” ή όπου απαιτείται κάποιο σχόλιο ανεξάρτητα από το πώς απαντάται μία ερώτηση τέτοια σχόλια πρέπει να καταχωρούνται στην ενότητα σχόλιων.
6. Δεν πρέπει να χρησιμοποιεί την απάντηση “ΝΑΙ” σε καμία ερώτηση όπου μια παρατήρηση του επιθεωρητή περιέχει αρνητικό στοιχείο(εάν υπάρχει τέτοια αρνητική παρατήρηση η απάντηση πρέπει να είναι ‘ΟΧΙ’).
7. Δεν πρέπει σε οποιοδήποτε άλλο ή επιπλέον σχόλιο να περιλαμβάνεται: **α)**Κάθε γενική ή μερική αξιολόγηση ή ένδειξη αποδοχής/μη αποδοχής του σκάφους. **β)**Κάθε θέμα μη σχετικό στο θέμα ενός VIQ κεφαλαίου και συγκεκριμένα κάθε θέμα μη σχετικό στην ασφάλεια πλοίου και την πρόληψη ρύπανσης **γ)**Κάθε γενικό

κεφάλαιο το οποίο τελειώνει η άλλο μερικό σύνολο των ευρημάτων του επιθεωρητή

8. Πρέπει να δίνει βάσιμα στοιχεία και συγκεκριμένους λόγους για κάθε γνώμη του ή υποκειμενικά σχόλια
9. Πρέπει να επισημάνει τυχόν ελλείψεις ή τυχόν επικίνδυνες καταστάσεις που παρατήρησε ο επιθεωρητής όσο ήταν στο πλοίο.
10. Δεν πρέπει να κάνει οποιαδήποτε σχόλιο ή να εκφέρει άποψη όσον αφορά τις δράσεις που πρέπει να ληφθούν για τυχόν ελλείψεις ή παρατηρήσεις που σημειώνεται από τον επιθεωρητή
11. Δεν πρέπει να χρησιμοποιήσετε την έκφραση "εμείς" σε οποιαδήποτε παρατήρηση ή άλλο σχόλιο εκτός εάν ο έλεγχος διενεργήθηκε από περισσότερους από έναν επιθεωρητή.
12. Δεν πρέπει να δώσουμε καμία λεκτική ένδειξη αποδοχής/μη-αποδοχή του πλοίου
13. Δεν πρέπει να συζητήσει ή να εκφέρει με κανένα μέσο (προφορικό, γραπτό, ηλεκτρονικό ή μη) τις πληροφορίες ή το αποτέλεσμα της επιθεώρησης σε οποιονδήποτε τρίτο πλην σε αυτόν με τη νόμιμη συμμετοχή στη διαδικασία επιθεώρησης για το εν λόγω πλοίο.



ΕΠΙΘΕΩΡΟΜΕΝΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

Οι επιθεωρητές μπορούν:

1. Να συμπεριλάβουν στην ενότητα "Σχόλια" που συνοδεύει οποιαδήποτε ερώτηση, τα σχόλια του επιθεωρητή ακόμη και όταν η ερώτηση έχει απαντηθεί με ένα "ΝΑΙ", αρκεί αυτά τα σχόλια να δίνουν χρήσιμες πληροφορίες για τον αποδέκτη της έκθεσης
2. Να απαντήσουν σε ερωτήσεις ή να υποβάλλουν παρατηρήσεις σχετικά με τη βάση του υλικού που δεν περιλαμβάνονται στις οδηγίες που αφορούν την ερώτηση, αλλά πρέπει να σημειώσουν σε αυτό το συσχετισμό και να εξηγήσουν τους λόγους του συσχετισμού.
3. Να συμπεριλάβουν στα «Συμπληρωματικά Σχόλια» για κάθε κεφάλαιο τυχόν σχόλια όσον αφορά το θέμα που δεν καλύπτεται από τις ερωτήσεις που περιέχονται στο κεφάλαιο επιπλέον αυτών που ο επιθεωρητής μπορεί να κάνει σε απάντηση των συγκεκριμένων σχολίων του κεφαλαίου.
4. Να απαντήσει "Δεν ισχύει" σε ερωτήσεις που δεν ισχύουν ούτε για το πλοίο ούτε για το φορτίο.

ΆΛΛΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

1. Οι επιθεωρήσεις δεν πρέπει να διεξαχθούν τη νύχτα, εκτός εάν επιτρέπεται από το μέλος επιθεώρησης του OCIMF και συμφωνήθηκε από το χειριστή του σκάφους και από το τερματικό σταθμό.
2. Ο επιθεωρητής πρέπει να εξετάσει την αίτηση ότι ο εξοπλισμός πρέπει να δοκιμαστεί και να επιβεβαιωθεί ότι είναι σε καλή λειτουργική κατάσταση και ότι αξιωματικούς και το πλήρωμα είναι εξοικειωμένοι με τη λειτουργία του, αλλά πρέπει να διασφαλίσει ότι οι απαιτήσεις αυτές δεν προκαλούν καθυστέρηση ή παρεμποδίζουν την ασφάλεια και την κανονική λειτουργία του πλοίου.
3. Πρέπει να αναγνωριστεί ότι ο γενικός στόχος του ελέγχου είναι να παρέχει στο χρήστη της έκθεσης SIRE μια πραγματική καταγραφή της κατάστασης του πλοίου και το τρόπο λειτουργίας κατά την διάρκεια της επιθεώρησης και με τη σειρά τους, να επιτρέψει την αξιολόγηση του κινδύνου που θα μπορούσε να δημιουργηθεί κατά τη λειτουργία του πλοίου.
4. Το πεδίο εφαρμογής μιας επιθεώρησης SIRE αναμένεται να επιτρέψει στην επιθεώρηση για να ολοκληρωθεί μέσα σε ένα διάστημα 8-10 ωρών. Οι επιθεωρητές πρέπει να λάβουμε υπόψη τις ώρες που θα λάβουν για τις υπόλοιπες απαιτήσεις ανάπαυσης που

πρέπει να τηρηθούν και να εξασφαλίσει ότι η επιθεώρηση του SIRE δεν θα αναμειχθεί με αυτές τις ώρες.

5. Υπό κανονικές συνθήκες, μια επιθεώρηση του SIRE θα λάβει χώρα όταν ένα πλοίο είναι δεμένο στο λιμάνι κατά τη διάρκεια εκφόρτωσης ή φόρτωσης των εμπορευμάτων. Κατά τη διάρκεια του ελέγχου η είσοδος στις δεξαμενές έρματος/κενού δεν συνιστάτε. Φυσική αξιολόγηση της κατάστασης των δεξαμενών έρματος/κενών χώρων κλπ, μπορεί να γίνει μόνο σε περιπτώσεις όπου οι εισοδοί των δεξαμενών μπορούν να αφαιρεθούν και το εσωτερικό των δεξαμενών να γίνει ορατό από το κατάστρωμα, σε κάθε περίπτωση, η πρόσβαση στις δεξαμενές θα πρέπει να γίνεται μόνο μετά από ρητές εντολές της εταιρία επιθεώρησης. Με την εξουσιοδότηση του πλοιάρχου και υπό την προϋπόθεση ότι οι κανονισμοί λιμένος και τερματικού το επιτρέπουν. Σε όλες τις περιπτώσεις, πρέπει να τηρούνται αυστηρά τις διαδικασίες εισόδου κλειστών χώρων που ορίζονται στο κεφάλαιο 10 του ISGOTT.

ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Ο προγραμματισμός της επιθεώρησης δεν είναι πάντα εύκολη υπόθεση. Υπάρχουν διάφοροι λόγοι για τους οποίους το πλοίο δεν μπορεί να επιθεωρηθεί στο επιθυμητό λιμάνι για έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους λόγους:

1. Δεν υπάρχει διαθέσιμος επιθεωρητής
2. Περιορισμένος αριθμός επιθεωρητών στο επιθυμητό λιμάνι επιθεώρησης
3. Η τοποθεσία του λιμανιού δεν είναι τέτοια ώστε να επιτρέπει άνετο ταξίδι για τον επιθεωρητή
4. Το αιτούμενο μεγάλο πετρελαϊκό τμήμα επιθεώρησης δεν έχει επιχειρηματική ανάγκη να επιθεωρήσει το πλοίο
5. Το πλοίο βρίσκεται στη διαδικασία φόρτωσης και όχι εκφόρτωσης, τη λειτουργία δηλαδή που τα περισσότερα τμήματα επιθεώρησης δεν λειτουργούν
6. Λιγότερες από 30 μέρες από την τελευταία επιθεώρηση SIRE

Η εταιρεία πρέπει πάντα να εξασφαλίζει ότι κάθε δεξαμενόπλοιο στο στόλο της διαθέτει πάνω στο πλοίο την τελευταία έκδοση του VIQ (vessel inspection questionnaire) είτε του OCIMF (oil companies' international marine forum) είτε του CDI (chemical distribution institute). Στην πραγματικότητα, είναι επιτακτική ανάγκη κάθε σκάφος να είναι εφοδιασμένο με την τελευταία έκδοση VIQ για μια πλήρη κατανόηση της διαδικασίας της επιθεώρησης. Το σχετικό ερωτηματολόγιο VIQ είναι

ελεύθερα διαθέσιμο είτε στο OCIMF ή στην ιστοσελίδα CDI ανάλογα με την περίπτωση. Τόσο το ανώτερο όσο και το κατώτερο πλήρωμα στο πλοίο θα πρέπει να έχουν ένα αντίγραφο από τους τομείς των τμημάτων του VIQ που ισχύουν για τις αντίστοιχες ευθύνες τους. Παρέχοντάς το αυτό θα επιτρέψει σε κάθε μέλος να εξοικειωθεί με τις ιδιαίτερες ευθύνες τους, όπως αυτό φαίνεται στα μάτια ενός επιθεωρητή.

Όταν παρθεί η απόφαση να διεξαχθεί η επιθεώρηση του πλοίου, η εταιρεία παρέχει συμβουλές στον πλοίαρχο του πλοίου, έτσι ώστε όλο το προσωπικό του πλοίου να έχει κατάλληλο χρόνο για την προετοιμασία του πλοίου. Μια πρόωρη επίσης κοινοποίηση επιτρέπει τον πλοίαρχο και το ανώτερο πλήρωμα να οργανώσουν σωστά την πιστοποίηση, τα αρχεία, εγχειρίδια κλπ που ο επιθεωρητής θα εξετάσει κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης.

Η εταιρεία θα στείλει μια λίστα με τα πιστοποιητικά, έγγραφα και οδηγίες ώστε να προετοιμαστούν κατάλληλα και που ο επιθεωρητής θα στοχεύσει από την αρχή της επιθεώρησης, και κάθε συμβουλή από τις εμπειρίες που απορρέουν από προηγούμενες επιθεωρήσεις που η εταιρεία μπορεί να έχει αποκτήσει. Στην πραγματικότητα από τα τμήματα επιθεωρήσεων παρέχουν μια παρόμοια. Αφού η επιβεβαίωση της επιθεώρησης έχει ληφθεί από την εταιρία επιθεώρησης, όλο το πλήρωμα θα πρέπει να συμβουλευτεί ότι η επιθεώρηση θα διεξαχθεί κανονικά επί του πλοίου όπως προηγουμένως αναφέρθηκε.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ:

1. ΚΥΡΙΑ

- Class certificate
- International tonnage certificate
- Panama tonnage certificate
- Suez tonnage certificate
- Registry certificate
- International load line certificate
- Safety construction certificate
- Safety radio certificate
- GMDSS shore based maintenance certificate
- Ship radio station licence certificate
- Safe manning certificate
- Safety management certificate (SMC)
- Document of compliance (DOC) - declaration of company, of DPA, of company security Officer

- International oil pollution prevention certificate
- International sewage pollution certificate
- Ship sanitation control exemption certificate
- U.S.C.G Certificate of compliance
- International air pollution prevention certificate
- Incinerator type approval certificate
- Vapour emission control system
- Engine international air pollution certificate
- Anti-fouling system – certificate of compliance
- Ballast water management plan
- EPIRB annual certificate
- VDR- type approval certificate and annual performance test certificate
- AIS annual test
- Maritime Labour convention certificate (MLC 2006)

2. ΔΕΥΤΕΡΕΥΩΝ

- Certificate of civil liability
- U.S.C.G certificate of financial responsibility
- P&I Club certificate of entry
- Civil liability for bunker oil pollution damage
- Cargo gear booklet
- ODME
- Cargo loading instrument certificates
- Cargo loading test certificate
- Drug & alcohol test certificate
- Alcometer certificate
- Medical chest certificate
- Suez canal searchlight certificate
- Portable instruments certificates
- Mooring winches brake holding capacity tests
- Anchors, chains and shackles certificates
- Mooring wires, ropes, tails and shackles certificate
- Navigation light certificate
- Sewage test certificate
- Crew accommodation certificate
- ITF collective agreement and ITF yellow card
- Gyro inspection annually certificate
- Magnetic compass deviation card
- Emergency rapid response service certificate

- Statement of compliance in OCIMF recommendation of SPM
- Green passport statement of compliance
- Navigation customer services certificate

3. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

- Lifeboat annual inspection certificate
- Certificate for wire-falls of lifeboats
- Lifeboat air bottles pressure test
- Life rafts annual inspection certificate
- Immersion suits
- Life jackets
- Thermal protective equipment
- Portable fire fighting equipment
- Fixed fire fighting system, CO₂/Dry Powder
- Foam analysis certificate
- Emergency escape breathing devices
- Breathing apparatus annual certificate
- Firemen's outfit
- Breathing apparatus compressor air quality
- Medical O₂ Cylinders
- O₂ Resuscitator

4. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΕΓΓΡΑΦΑ

- Anti – fouling system documentation
- Ballast water management system documentation
- Boiler operation, maintenance, repair and water management record
- Bunkering documentation
- Cargo tanks oil and water interface detection system documentation
- Coating technical file
- Condition assessment report
- Crude oil washing manual
- Diesel engines NOx emission related documentation
- Emergency escape breathing device service report
- Exhaust gas cleaning system documentation
- Field instruments periodic test plan
- Field instruments periodic test report
- Fire detection and alarm system testing, operation and maintenance manual
- Fire extinguishing training manual

- Fire fighting equipment maintenance plan and procedure
- Fire fighting equipment operating instructions
- Fire fighting media log
- Fire safety operational booklet
- Fixed fire fighting system service report
- Fuel oil system documentation
- Garbage disposal system documentation
- Incinerator documentation
- Inert gas manual
- Inflatable lifejackets service report
- Lifeboats service report
- Liferafts service reports
- Life-saving appliances on-board maintenance instruction
- Life-saving training manual
- Loading computer documentation
- Loading manual
- NOx emission procedure and control log
- Oil/water interface oil consumption log
- Oil discharge monitoring manual
- Oil record book
- Oily bilge water system documentation
- Pollution prevention arrangements-on board documentation
- Portable fire extinguishers service report
- Record of condition of assignment of load lines
- Refrigeration system documentation
- Rescue boats service report
- Safety equipment records
- Self-contained breathing apparatus bottles pressure testing reports
- Sewage system documentation
- Ship structure access manual
- Shipboard oil pollution emergency plan (SOPEP) manual
- Ship to ship (STS) operations plan
- Stability manual
- Survival craft certificates
- Tailshaft documentation
- Towing procedure for towed vessel
- Vapour collection system manual
- Vessel management on board documentation
- Volatile organic compound (VOC) plant operation manual
- Compass deviation curve

- International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual

Χρησιμοποιώντας το VIQ για καθοδήγηση , η κατανομή των εργασιών για συγκεκριμένους τομείς, όπως ορίζεται από την ομάδα διαχείρισης του πλοίου και των αρμοδιοτήτων αυτών που καθορίζονται από την εταιρεία θα πρέπει να καλύπτουν όλους τους χώρους του πλοίου .

Ας δούμε συνοπτικά τι περιλαμβάνουν τα κεφάλαια του VIQ και ποιος είναι υπεύθυνος γι' αυτά

Κεφ.-1: περιλαμβάνει γενικές αλλά σημαντικές πληροφορίες για το πλοίο, όπως όνομα, αριθμός IMO, σημαία, τον διαχειριστή του πλοίου καθώς και στοιχεία αυτού. Υπεύθυνος είναι ο Πλοίαρχος.

Κεφ.-2: Αφορά τα έγγραφα και τα πιστοποιητικά που αναφέρονται στη Διαχείριση ασφάλειας και εγχειρίδια διαδικασιών του διαχειριστή, στο Ιστορικό αναθεωρήσεων και επιθεωρήσεων, στο Αναβαθμισμένο πρόγραμμα επιθεώρησης, στο Σχήμα αξιολόγησης κατάστασης και στις Εκδόσεις των βιβλίων. Υπεύθυνος είναι ο Πλοίαρχος να τα απαντήσει.

Κεφ.-3: Αναφέρεται στη Διαχείριση του πληρώματος, στα Προσόντα του πληρώματος, στην Πολιτική φαρμάκων και αλκοόλ και Υπεύθυνος είναι ο Πλοίαρχος να απαντήσει.

Κεφ.-4: Είναι η Ναυσιπλοΐα και περιλαμβάνει τις διαδικασίες-έγγραφα, τον Εξοπλισμό ναυσιπλοΐας, τους χάρτες και τις εκδόσεις των βιβλίων, αστρονομικές παρατηρήσεις, σφάλματα πυξίδας. Προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί για ένα ασφαλές ταξίδι. Ο Πλοίαρχος και αξιωματικός πλοήγησης απαντούν σε αυτές τις ερωτήσεις.

Κεφ. 5: Διαχείριση ασφάλειας. Συγκεκριμένα αναφέρεται στα γυμνάσια, εκπαιδεύσεις και τα familiarization, στην ασφάλεια του πλοίου, στις διαδικασίες εισόδου σε κλειστούς χώρους, στην παρακολούθηση χώρων μη φόρτωσης, στον εξοπλισμό ελέγχου αερίων, στις διαδικασίες εργασιών με θερμότητα, στον εξοπλισμό σωστικών και πυροσβεστικών, Φύλλα MSDS καθώς και στη Πρόσβαση στις δεξαμενές. Αυτά βρίσκονται στην αρμοδιότητα που Πλοίαρχου, Υποπλοίαρχου, Αξιωματικών Ασφαλείας και Α μηχανικού.

Κεφ.-6: Αναφέρεται στην πρόληψη ρύπανσης, συγκεκριμένα στα βιβλία πετρελαίου, στα εγχειρίδια για πρόληψη ρύπανσης στη θάλασσα, στους

χειρισμούς φορτίου, στην πρόληψη ρύπανσης περιοχής καταστρώματος, στο αντλιοστάσιο & συσκευή απόρριψης πετρελαιοειδών στη θάλασσα, στη διαχείριση έρματος, τα τμήματα μηχανής & πηδαλιουχίας και στη διαχείριση απορριμμάτων. Υπεύθυνοι να απαντήσουν είναι ο Πλοίαρχος, Υποπλοίαρχος, Α & Β μηχανικός.

Κεφ.-7: Κατασκευαστικά στοιχεία του πλοίου, εδώ υπεύθυνος να απαντήσει είναι ο Υποπλοίαρχος και ο Α' Μηχανικός.

Κεφ.-8: Συστήματα φορτίου & έρματος για τα πετρελαιοφόρα, όπου συγκεκριμένα έχουμε: διαδικασίες & έγγραφα, ευστάθεια & όρια φορτώσεως, χειρισμοί φορτώσεως & σχετική διαχείριση ασφάλειας, μέτρηση φορτίου, κενού δεξαμενών, διαδικασίες εξαερισμών, συστήματα αδρανούς αερίου, πλύση με αργό πετρέλαιο, προφυλάξεις στατικού ηλεκτρισμού, κανονισμοί όσων αφορά τα manifolds, το αντλιοστάσιο, γερανοί/κρένια και χειρισμοί μεταφοράς πετρελαίου από πλοίο σε πλοίο. Για τις ερωτήσεις που σχετίζονται με τα παραπάνω είναι υπεύθυνος ο Υποπλοίαρχος και ο Α' Μηχανικός.

Κεφ.-9: Εδώ γίνεται λόγος για την πρόσδεση, τα έγγραφα του εξοπλισμού προσδέσεως πλοίου, τη διαδικασία και τον εξοπλισμό αγκυροβολίας, τον εξοπλισμό πρόσδεσης σε τσαμαδούρα και τη διαδικασία ρυμούλκησης έκτακτης ανάγκης. Για τις ερωτήσεις που σχετίζονται με τα παραπάνω είναι υπεύθυνος ο Πλοίαρχος και ο Υποπλοίαρχος

Κεφ.-10: Επικοινωνίες. Εδώ έχουμε ερωτήσεις σχετικά με τον Χειριστή διαδικασιών επικοινωνίας και τον εξοπλισμό επικοινωνίας και υπεύθυνος να της απαντήσει είναι ο Πλοίαρχος και ο Χειριστής GMDSS

Κεφ.-11: Τμήματα μηχανοστασίου & πηδαλιουχίας, διαδικασίες & έγγραφα σχετικά με το τμήμα αυτό, σχεδιασμένη συντήρηση, διαχείριση ασφάλειας, κατάσταση μηχανής και τμήμα πηδαλιουχίας. Το τμήμα αυτό έχει σχέση καθαρά με το μηχανοστάσιο και να απαντήσει στις σχετικές ερωτήσεις είναι ο Α και Β μηχανικός.

Κεφ.-12: Γενική κατάσταση και εμφάνιση που έχουν να κάνουν με τα κύτη, υπερκατασκευές και εξωτερικά καταστρώματα, με τον ηλεκτρικό εξοπλισμό, τους εσωτερικούς χώρους όπως επίσης και τους χώρους ενδαιτήσεως. Υπεύθυνοι να απαντήσουν είναι ο Πλοίαρχος, Υποπλοίαρχος, Α μηχανικός.

ΤΕΛΙΚΕΣ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΕΣ

Πριν από τον κατάπλου του πλοίου στο λιμένα επιθεώρησης, προτείνεται περαιτέρω οι ανώτεροι αξιωματικοί να οργανώσουν μια τελική συνάντηση για να συζητήσουν πώς η διαδικασία της προετοιμασίας έχει προχωρήσει. Μέχρι εκείνη τη στιγμή, αν υπάρξουν οποιεσδήποτε ανησυχίες, και αυτά θα πρέπει να συζητηθούν και, ενδεχομένως, όπου είναι αναγκαίο η εταιρεία να οργανώσει ένα πρόγραμμα διορθωτικών μέτρων.

Είναι υψίστης σημασίας να χρησιμοποιείται η τελευταία έκδοση VIQ (ερωτηματολόγιο επιθεώρησης πλοίων) είτε του OCIMF ή CDI για να βοηθηθούν όλοι στους τομείς τους κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας για μια επιθεώρηση SIRE ή CDI

Μερικές φορές ένας εκπρόσωπος της εταιρείας παρακολουθεί το πλοίο κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης, όμως δεν θεωρείται ως αρμοδιότητα του για να απαντήσει στις ερωτήσεις του επιθεωρητή, το οποίο πρέπει να γίνει από το προσωπικό του πλοίου.



Η ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ

Είναι εξαιρετικά σημαντικό όταν ο επιθεωρητής να κερδίσει μια πρώτη θετική εντύπωση του πλοίου. Πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι μόλις ο επιθεωρητής βλέπει και προσεγγίζει το πλοίο, ο οπτικός έλεγχος ξεκινά. Ως εκ τούτου, είναι επιτακτική ανάγκη όλα να είναι έτοιμοι και να θυμάστε - **δεν έχετε μια 2η ευκαιρία να δημιουργήσετε μια 1η εντύπωση**. Από την πρώτη παρατήρηση του πλοίου μέχρι να φθάσουν στο γραφείο του πλοίου/πλοιάρχου, ο επιθεωρητής θα έχουν αποκτήσει μια πρώτη

εντύπωση. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό οι προετοιμασίες να συμπεριλαμβάνουν τα ακόλουθα:

1. Η σκάλα πλοίου/ενδιαίτησης είναι σωστά στημένη και ασφαλισμένη
2. Η άτομα βάρδια είναι κατάλληλα ενδεδυμένη με το σωστό εξοπλισμό ατομικής προστασίας (PPE-personal protective equipment)
3. Υποδοχή του επιθεωρητή με τον πρέπον σεβασμό
4. Ο αξιωματικός της βάρδια προβαίνει σε ελέγχους ασφαλείας (security control), ενημερώνει και διασφαλίζει ότι το κινητό τηλέφωνο, ο τηλεειδοποιητής κτλ του επιθεωρητή είναι απενεργοποιημένα και έχει υπογραφεί το ημερολόγιο του επισκέπτη (visitor's log book) εάν αυτό αποτελεί υποχρεωτική διαδικασία της εταιρίας.
5. Μόλις ολοκληρωθεί η διαδικασία της επιβίβασης, ο επιθεωρητής συνοδεύεται στο γραφείο του πλοιάρχου/πλοίου
6. Παρέχετε στον επιθεωρητή με πλήρη συνεργασία, κάθε αναγκαία βοήθεια φιλοξενία

Τα ακόλουθα θα πρέπει να είναι έτοιμα για την άφιξη του επιθεωρητή. Ορισμένα δεν μπορούν να είναι εφαρμόσιμα σε όλα τα δεξαμενόπλοια . Ωστόσο , θα είναι εξαιρετικά ωφέλιμο όλα τα έγγραφα να είναι άμεσα διαθέσιμα ώστε να επισπεύσει η διαδικασία ελέγχου:

- ✓ Ένα ενημερωμένο HVPQ (Harmonized vessel particulars questionnaire)
- ✓ Η διεύθυνση του διαχειριστή και οι επαφές επικοινωνίας του
- ✓ Continuous Synopsis Record (CSR) και επισυναπτόμενα έντυπα
- ✓ Έγγραφο συμμόρφωσης (Document of Compliance)
- ✓ Πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας (Safety Management certificate-SMC)
- ✓ Διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας πλοίου (I.S.S.C)
- ✓ Όλα τα πιστοποιητικά κλάσης του πλοίου πρέπει να κατατεθούν με την ίδια σειρά όπως εμφανίζονται στο VIQ. Ορισμένες λιμενικές αρχές θα απαιτήσουν να δουν τα πρωτότυπα πιστοποιητικά κλάσης στο γραφείο τους. Ως εκ τούτου, συνιστάται ιδιαίτερα να υπάρχουν πιστά αντίγραφα όλων των πιστοποιητικών κλάσης και να διατίθενται στην απουσία των πρωτοτύπων.
- ✓ Διεθνές πιστοποιητικό χωρητικότητας
- ✓ Πιστοποιητικό ασφαλούς επάνδρωσης (Minimum Safe Manning)
- ✓ Πιστοποιητικό καταλληλότητας (Certificate of Fitness)
- ✓ Πιστοποιητικό επιβλαβών υγρών ουσιών (NLS)

- ✓ Πιστοποιητικό σύμβασης της αστικής ευθύνης (Civil Liability Convention)
- ✓ Πιστοποιητικό εισόδου στα P&I clubs
- ✓ Αμερικάνικο πιστοποιητικό οικονομικής ευθύνης (COFR)
- ✓ Πιστοποιητικό συντήρησης διάσωσης και πυροσβεστικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σωσιβίων λέμβων στο μηχανισμό απελευθέρωσης του φορτίου (Lifesaving and fire-fighting servicing certificates)
- ✓ Αρχείο καταγραφής επιθεωρήσεων λιμενικής αρχής και αποδεικτικά στοιχεία που να αποκλείουν ελαττώματα
- ✓ Καταχώριση εργαλείων ανύψωσης (Lifting gear register)
- ✓ Εγχειρίδια ISM του χειριστή
- ✓ Αρχεία των επισκέψεων του διαχειριστή στο πλοίο
- ✓ Τελευταία έκθεση ελέγχου του διαχειριστή και αποδεικτικό μη συμμόρφωσης
- ✓ Έκθεση έλεγχου του πλοιάρχου για την διαχείριση του συστήματος ασφαλείας
- ✓ Τελευταία έκθεση επιθεώρησης κλάσης (δεν πρέπει να είναι πάνω από 4 μηνών)
- ✓ Έκθεση επιθεώρησης κλάσης (ετήσια, μέση, περιοδική)
- ✓ Αρχεία δεξαμενών φορτίου και έρματος, κενών χώρων, στεγανών παραφραγμάτων (Record of cargo and ballast tanks, void spaces, trunks and cofferdams)
- ✓ Ενισχυμένες εκθέσεις επιθεώρησης (Enhanced Survey Reports)
- ✓ Σύνοψη κήτους (Executive hull summary)
- ✓ Πλάνο εκτίμησης κατάστασης (Condition Assessment Scheme)
- ✓ Πρόγραμμα εκτίμησης κατάστασης (Condition Assessment Programme)
- ✓ Έκθεση μέτρησης πάχους
- ✓ Ημερολόγιο απορριμμάτων (Garbage log book)
- ✓ Βιβλίο πετρελαίου μέρος 1 (Oil record book 1)
- ✓ Βιβλίο πετρελαίου μέρος 2 (Oil record book 2)
- ✓ Βιβλίο φορτίου (Cargo record book)
- ✓ Σχέδιο απάντησης σκάφους ως εξής:
 - Σχέδιο απάντησης σκάφους σύμφωνα με την OPA 90
 - Σχέδιο ρύπανσης πετρελαίου πλοίου έκτακτης ανάγκης (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan)
 - Σχέδιο θαλάσσιας ρύπανσης πλοίου έκτακτης ανάγκης (Shipboard Marine Pollution Emergency Plan)
 - Σχέδιο ρύπανσης πετρελαίου πλοίου έκτακτης ανάγκης διώρυγας Παναμά (PCSOPEP)
 - Σχέδιο απάντησης σκάφους Καλιφόρνια

- Σχέδιο απάντησης σκάφους πολιτείας Ουάσιγκτον
- ✓ Εγχειρίδιο πολιτικής οινόπνευματων και ναρκωτικών (Drug and Alcohol policy Manual)
- ✓ Εγχειρίδια συστημάτων διαχείρισης ασφαλείας (SMS)
- ✓ Εγχειρίδιο συστημάτων ασφαλείας αδρανών αερίων (I.G System)
- ✓ Εγχειρίδιο ευστάθειας
- ✓ Εγχειρίδιο ζημιών ευστάθειας (Damage Stability manual)
- ✓ Εγχειρίδιο φόρτωσης υπολογιστή (Loading Computer manual)
- ✓ Εγχειρίδιου εξοπλισμού παρακολούθησης απόρριψης πετρελαίου (Oil discharging monitoring equipment manual)
- ✓ Εγχειρίδιο πλύσης αργού πετρελαίου (Crude oil washing manual)
- ✓ Σχέδιο διαχείρισης έρματος
- ✓ Εγχειρίδιο διαδικασιών και ρυθμίσεων (procedures and arrangements manual)
- ✓ Πολιτική διαχειριστή περί οινόπνευματων και ναρκωτικών (Operator's drug and alcohol policy)
- ✓ Πιστοποιητικά εξοπλισμού πυρόσβεσης
- ✓ Πιστοποιητικά εξοπλισμού σωστικών
- ✓ Πιστοποιητικά κλειδιών και εξαρτημάτων πρόσδεσης συμπεριλαμβανομένου και συρματοσχοινων έκτακτης ανάγκης. (Mooring lines, shackles and tails certificates, including emergency towing-off wires)
- ✓ Αρχεία για δοκιμή ορίων θραύσεως των φρένων των συστημάτων πρόσδεσης. (Records of mooring winches Brake Holding Capacity test records)
- ✓ Πιστοποιητικό ορίου αντοχής φρένου αλυσίδας κατά τη λειτουργία STS (Bow chain stopper certificate)



Βιβλιοθήκη δημοσιεύσεων όπως παρέχεται από το VIQ με εφαρμογή στον τύπο του πλοίου πετρέλαιο, χημικά ή αέριο.

✓ Hours of work/rest records (Αρχεία ωρών εργασίας-ανάπαυσης)



Model format for record of hours of work or hours of rest of seafarers¹

Name of ship: _____ IMO number (if any): _____ Flag of ship: _____
 Seafarer (full name): _____ Position / rank: _____
 Month and year: _____ Watchkeeper:² yes no

Page 1 of 2

Record of hours of work/rest³

Please mark periods of work or rest, as applicable, with an X, or using a continuous line or arrow.

COMPLETE THE TABLE ON THE REVERSE SIDE

The following national laws, regulations and/or collective agreements governing limitations on working hours or minimum rest periods apply to this ship:

I agree that this record is an accurate reflection of the hours of work or rest of the seafarer concerned.

Name of master or person authorized by master to sign this record _____

Signature of master or authorized person _____ Signature of seafarer _____

A copy of this record is to be given to the seafarer. This form is subject to examination and endorsement under procedures established by _____ (name of competent authority)

¹ The terms used in this model table are to appear in the working language or languages of the ship and in English.
² Check / as appropriate.
³ Delete as appropriate.

Please mark periods of work or rest, as applicable, with an "X", or using a continuous line or arrow																									Hours of rest in 24-hour period	Comments	NOT TO BE COMPLETED BY THE SEAFARER ¹		
Hours	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			Hours of work or rest, as applicable, in any 24-hour period ¹	Hours of work or rest, as applicable, in any 7-day period ²	
Date																													
Hours	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23					

✓ Crew list (Λίστα πληρώματος)

VESSEL:						DATE:		
PORT OF ARRIVAL / DEPARTURE				DATE OF ARRIVAL / DEPARTURE				
Nationality of Ship:				Port Arrived From:				
No	CREW NAME	RANK/ RATING	NATIONALIT Y	DATE OF BIRTH	AGE	SEAMAN'S BOOK NUMBER	JOINING DATE ONBOAR D	DATE CONTRAC T EXPIRES
01								
02								
03								
04								
05								
06								
07								
08								
09								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								
17								
18								
19								
20								
21								
22								
23								
24								
25								
26								
27								
28								
29								
30								
MASTER:				SIGNATURE:				

This report to be filed in Master's File **CRW 01**

- ✓ MATRIX αξιωματικού το οποίο συμπληρώνεται online και πρέπει να είναι ακριβές και σωστό

OFFICER'S QUALIFICATION EXPERIENCE MATRIX

QUALIFICATION OF OFFICERS	MASTER	C/O	2/O	3/O	X/O	C/E	1/E	2/E	3/E	4/E
Nationality	GREEK	GREEK	GREEK	GREEK	GREEK	GREEK	GREEK	GREEK		
Certificate of Competency	CAPTAIN A' CLASS	CAPTAIN B' CLASS	CAPTAIN C CLASS	CAPTAIN C CLASS	CAPTAIN A' CLASS	ENGS A' CLASS	ENGS B' CLASS	ENGS C CLASS		
Issuing Country (National or Administration)	GREECE	GREECE	GREECE	GREECE	GREECE	GREECE	GREECE	GREECE		
Administration Acceptance	H M M	H M M	H M M	H M M	H M M	H M M	H M M	H M M		
DCE (or proof of satisfactory STCW training)	Adv Oil	Adv Oil	Adv Oil	Adv Oil	Adv Oil	Adv Oil	Adv Oil	Adv Oil		
Years with Operator	10 1/2	3	2	1	12	11 1/2	1	1		
Years in Rank	2 1/2	1	1/2	1 m	8	3 1/2	3	4		
Years on this type of tanker	10 1/2	4	2	1	15	11 1/2	10	6		
Years on all types of tankers	10 1/2	4	2	1	15	11 1/2	10	6		
Months on the vessel this tour of duty	1 1/2	5 1/2	1	1	6 d	1	3	3		
English Proficiency (Good / Fair / Poor)	G	G	G	G	G	G	G	G		
GMDSS (National)	Y	Y	Y	Y	Y	n / a	n / a	n / a		
GMDSS (Flag State)	Y	Y	Y	Y	Y	n / a	n / a	n / a		
Bridge Team Management	Y	Y	Y	N	Y	n / a	n / a	n / a		

The figure in "Years on all types of tanker" should include the seafarer's total service as officer on petroleum, chemical and gas tankers, and if significant should include service on combination carriers whilst in the 'wet' mode.

** H M M: Hellenic Merchantile Marine

INTERTANKO οδηγία της επιτροπής επιθεωρήσεων σχετικά με το matrix αξιωματικού

Είναι σημαντικό να συμπληρώνεται σωστά το matrix αξιωματικού καθώς η σημασία του δεν πρέπει να υποτιμάται. Το ακόλουθο είναι μια βήμα προς βήμα οδηγία για την σωστή συμπλήρωση του matrix αξιωματικού με τις ακριβείς πληροφορίες όπως ζητούνται από τα διάφορα μεγάλα τμήματα επιθεωρήσεων:

- **Εθνικότητα** – Η εθνικότητα του αξιωματικού
- **Πιστοποιητικό ικανότητας** – Μερικές φορές αναφέρεται και ως δίπλωμα και θα πρέπει να είναι το υψηλότερο επίπεδο το οποίο κατέχει ο αξιωματικός
- **Χώρα έκδοσης** – Η χώρα έκδοσης του πιστοποιητικού δεν είναι απαραίτητο να είναι ίδια με την χώρα εθνικότητας του αξιωματικού

- **Αποδοχή από σημαία** – Το δίπλωμα του αξιωματικού θα πρέπει να είναι αποδεκτό από την χώρα σημαίας
- **Πιστοποίηση Δ/Ξ** – Οι αξιωματικοί θα πρέπει να έχουν εκπαίδευση σχετική με το σκάφος στο οποίο υπηρετούν
- **STCW V παράγραφος** - Κεφάλαιο V παράγραφος 1.1. αναφέρεται στην ειδική εκπαίδευση Δ/Ξ η οποία παρέχεται στους Ανθυποπλοιάρχους και βαθμίδες οι οποίες έχουν ευθύνες στην διαδικασία φορτοεκφόρτωσης. Το κεφάλαιο 5 παρ. 1.2. αναφέρεται στην ειδική εκπαίδευση που παρέχεται στους αξιωματικούς οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την μεταφορά φορτίων. Εφόσον Α/Φ εμπλέκονται με οποιονδήποτε τρόπο στην διαδικασία μεταφοράς φορτίων και αυτοί θα πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με πιστοποιητικού κεφαλαίου 5 παρ 1.2.
- **Ράδιο πιστοποίηση-** στο επίπεδο του GO και δεν απαιτείται για όλα τα μέλη της γέφυρας, αλλά θα πρέπει να είναι στην κατοχή τουλάχιστον 2 αξιωματικών.
- **Χρόνια με τον διαχειριστή-** τα χρόνια ημερολογιακών ετών στα οποία ο αξιωματικός απ ασχολείται από την διαχειρίστρια εταιρεία (η εταιρεία υπεύθυνη για την καθημερινή λειτουργία του σκάφους)
- **Χρόνια στον βαθμό-**αναφέρεται στα πραγματικά χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας που έχουν γίνει στον τρέχοντα βαθμό.
- **Χρόνια στον συγκεκριμένο τύπο δεξαμενόπλοιο-**αναφέρεται αποκλειστικά στα χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας του αξιωματικού στον συγκεκριμένο τύπο σκάφους. Αν το τρέχον σκάφος είναι πετρελαιοφόρο τότε είναι τα πραγματικά χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας σε πετρελαιοφόρα ανεξάρτητου μεγέθους. Το ίδιο ισχύει για χημικά και δεξαμενόπλοια. (Οι ιδιοκτήτες μπορεί να συμπεριλάβουν τον χρόνο σαν δόκιμος στον υπολογισμό «χρόνια στον συγκεκριμένο τύπο τάνκερ» αν οι ιδιοκτήτες έχουν καταγεγραμμένο κάποιο πρόγραμμα εκπαίδευσης δοκίμων)
- **Χρόνια σε όλων των τύπων τα γκαζάδικα-**αναφέρεται αποκλειστικά στην πραγματική θαλάσσια υπηρεσία του αξιωματικού που έχει γίνει σε όλα τα πετρελαιοφόρα είτε χημικών αερίων.

- (Οι ιδιοκτήτες μπορεί να συμπεριλάβουν τον χρόνο σαν δόκιμος στον υπολογισμό «χρόνια στον συγκεκριμένο τύπο τάνκερ») αν οι ιδιοκτήτες καταγεγραμμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης δοκίμων)
- **Μήνες στο σκάφος σε αυτόν τον κύκλο υπηρεσίας**-οι μήνες εν πλω από την στιγμή επιβίβασης στο συγκεκριμένο σκάφος

Εάν τα μέλη έχουν να κάνουν απευθείας με το κυρίως τμήμα επιθεώρησης πετρελαίου σε θέματα matrix αξιωματικών, τα μέλη μπορούν να προσθέσουν επιπλέον γραμμή στο δικό τους matrix αξιωματικών για να συμπεριλάβουν «τα πραγματικά χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας» σαν αξιωματικός βάρδιας (OOW). Αυτό είναι καλό καθώς κάποια τμήματα επιθεώρησης επιλέγουν να αξιολογήσουν τα επίπεδα εμπειρίας των κατώτερων αξιωματικών επιπλέον των ανωτέρων.

Για επιπλέον επεξήγηση δείτε το ακόλουθο, αλλά κρατείστε ότι αυτό εναπόκειται στην ευχέρεια του ελέγχοντα.

- **Μήνες εμπειρίας σαν OOW**-Ανεξαρτήτου βαθμού, αυτό είναι ο συνδυασμός «πραγματικών μηνών θαλάσσιας υπηρεσίας σαν OOW. Π.χ. για την θαλάσσια υπηρεσία του υποπλοίαρχου σαν αξιωματικός βάρδιας είναι το σύνολο σαν υποπλοίαρχος, Ανθυποπλοίαρχος και junior. Το ίδιο ισχύει και για τους μηχανικούς.

OFFICER'S QUALIFICATION AND EXPERIENCE MATRIX

Qualification of Officers	Master	C/O	2/O	3/O		C/E	1/E	2/E	3/E
Nationality	Greek	Greek	Greek	Greek		Greek	Greek	Greek	Greek
Certificate of Competency	Master	C/O	2/O	2/O		C/E	2/E	3/E	3/E
Issuing Country	Greece	Greece	Greece	Greece		Greece	Greece	Greece	Greece
Admin. Acceptance	HMM	HMM	HMM	HMM		HMM	HMM	HMM	HMM
DCE	ADV	ADV	ADV	ADV		ADV	ADV	ADV	ADV
Years with operator	10	4	8	3		6	8	20	4
Years in rank	6	4	9	1		5	2	15	3
Years on Tankers	15	10	10	3		11	8	15	4
Months on the vessel this voyage	9	7	4	5		4	6	3	4
English Proficiency	G	G	G	G		G	G	F	F

Ο λόγος για την πρόσθεση της επιπλέον γραμμής στο matrix αξιωματικών είναι για παράδειγμα, ο Ανθυποπλοίαρχος μπορεί να έχει μόλις 2 μήνες στο βαθμό αλλά σαν junior μπορεί να είχε 24 μήνες. Γι αυτό, αντί να έχει αυτό που θα φαινόταν σαν 2 μήνες υπηρεσία στο βαθμό έχει συνολικά 26 μήνες θαλάσσιο χρόνο σαν αξιωματικός βάρδιας

Μερικοί ναυλωτές δεν επιθυμούν την ταυτόχρονη παρουσία πολλών νέων αξιωματικών και κοιτούν την εμπειρία των αξιωματικών σαν OOW (μείον τον χρόνο δοκίμου).

Στα μέλη υπενθυμίζεται ότι δεν είναι σπάνιο οι ναυλωτές να ζητούν, εάν στο πλοίο υπάρχουν δύο junior ανά τμήμα (κατάστρωμα ή μηχανή), η συνολική εμπειρία ως junior OOW να μην είναι κάτω των 12 μηνών. Και εάν ο ένας από τους δύο έχει λιγότερο από 6 μήνες τότε ο άλλος θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 12 μήνες.

Επίσης, εάν στο σκάφος υπάρχουν 3 junior ανά τμήμα (κατάστρωμα ή μηχανή), η συνολική εμπειρία ως junior OOW να μην είναι κάτω των 18 μηνών. Εάν ένας από τους 3 έχει εμπειρία κάτω των 3 μηνών τότε οι άλλοι 2 θα πρέπει να έχουν τουλάχιστον 12 μήνες υπηρεσία σαν OOW.

- Με την ολοκλήρωση, το SIRE online matrix αξιωματικού πρέπει να επικαιροποιηθεί
- Όλα τα πιστοποιητικά αξιολόγησης του πλοίου και των αξιωματικών και τα θεωρημένα πιστοποιητικά της σημαίας εάν η εκδίδουσα χώρα είναι διαφορετική από την σημαία του πλοίου.
- Αρχεία από εκπαιδευτικά σεμινάρια που παρακολούθησε ο κάθε αξιωματικός, καθώς και τα προσωπικά πιστοποιητικά των αξιωματικών ασφαλείας του πλοίου.
- Αρχεία από το τελευταίο απροειδοποίητο αλκοτέστ το οποίο έγινε στο πλοίο
- Αρχεία από το τελευταίο απροειδοποίητο ναρκοτεστ (drug test) που έγινε από εξωτερικό συλλέκτη.
- Αρχεία από εν πλω επιθεώρηση/συντήρηση του εξοπλισμού πυρασφάλειας. (Records of on board inspection/maintenance for fire-fighting equipment)
- Αρχεία από εν πλω επιθεώρηση/συντήρηση του εξοπλισμού σωστικών. (Records of on board inspection/maintenance for lifesaving equipment)
- Αρχεία από έκτακτα γυμνάσια που έγιναν.
- Αρχεία από γυμνάσια ρύπανσης (Records of pollution clean-up drill)
- Συναντήσεις για την ασφάλεια του πλοίου (Safety Committee Meeting minutes)
- Φάκελος παραλίγο-ατυχημάτων (Casualty/Near Miss file and company acknowledgements of same)
- Φάκελος μη συμμορφώσεων (Non-conformities file with evidence of the close out)
- Φάκελος αδειών εργασίας π.χ. θερμές εργασίες, είσοδος σε κλειστούς χώρους, καθώς και αξιολογήσεις κινδύνου. (Permit to work file i.e. hot work)
- Αρχεία παρακολούθησης έρματος και κενών χώρων
- Αρχεία τα οποία δείχνουν τον τακτικό έλεγχο των φορητών συσκευών (οξυγόνο κτλ)
- Αρχεία φορτίου, δεξαμενών έρματος και επιθεωρήσεων κενών χώρων.
- Αρχεία ρυθμίσεων ανιχνευτών πίεσης φορτίου.

- Αρχεία δοκιμών πίεσης σωληνώσεων φορτίου. (records of pressure testing vessel's cargo hoses)
- Εκπαίδευση SOLAS και εγχειρίδια πυροσβεστικής εκπαίδευσης (SOLAS training and fire training manuals)
- Φάκελος ανάλυση καύσιμων, λιπαντικών και υδραυλικών

Κάποιες εταιρίες επιθεώρησης απαιτούν από τον επιθεωρητή τους να συγκεντρώσει φωτοτυπίες των ακολούθων εγγράφων. Παρόλα αυτά αυτές οι απαιτήσεις μειώνονται σταδιακά καθώς όλο και περισσότερα τμήματα επιθεώρησης γίνονται μέλη του OCIMF-SIRE.

- Κλάσης επιθεώρησης (Class Survey Status)
- Εξωτερική κατάσταση κύτους πλοίου (Executive Hull Summary)
- Ερωτηματολόγιο του πλοίου (Vessel Particular Questionnaire)
- Matrix Αξιωματικού (Officer's Matrix)
- Φωτοαντίγραφο της συμπληρωματικής φόρμας Β του IOPP
- Διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας πλοίου (International Ship Security Certificate)
- Κατάσταση πληρώματος (Crew list)



Η ΦΥΣΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Αφού ολοκληρωθεί το τμήμα των πιστοποιητικών και των εγγράφων της επιθεώρησης στο γραφείο του πλοίου ή του πλοιάρχου, η διαδικασία της επιθεώρησης ακολουθεί περίπου τα εξής βήματα: γέφυρα (bridge),

εξωτερικά καταστρώματα (external accommodation), επίστεγο και κύρια καταστρώματα συμπεριλαμβανομένου του πρόστεγου (roop and main decks), αντλιοστάσιο (rump room), χώρος ελέγχου φορτίου (CCR), χώρος μηχανοστασίου (machinery spaces), χώρους εστίασης (galley and food handling), εσωτερικοί χώροι ενδιαίτησης (internal accommodation) και καταλήγει στο γραφείο του πλοίαρχου για το τελικό κλείσιμο της επιθεώρησης.

Καθ όλη την διάρκεια της επιθεώρησης ο επιθεωρητής πρέπει να συνοδεύεται από ένα μέλος του πληρώματος το οποίο θα έχει τις γνώσεις να απαντήσει σε κάθε ερώτηση η οποία θα τεθεί από τον επιθεωρητή. Προτείνεται τα μέλη του πληρώματος να μην ξεφεύγουν από το πνεύμα της επιθεώρησης και να απαντούν στις ερωτήσεις χωρίς να διευρύνουν. Εάν το μέλος του πληρώματος το οποίο συνοδεύει τον επιθεωρητή κληθεί σε άλλη υπηρεσία θα πρέπει πρώτα να έχει βρεθεί αντικαταστατής. Η συνοδεία των μελών του πληρώματος θα πρέπει να κρατείται στο ελάχιστο.

Για το κομμάτι της επιθεώρησης της ναυσιπλοΐας θα πρέπει να είναι παρόν ο αξιωματικός ναυσιπλοΐας συνοδευόμενος από τον πλοίαρχο.

Στην επιθεώρηση των μηχανικών τμημάτων ο επιθεωρητής θα πρέπει να συνοδεύεται από τον πρώτο ή τον δεύτερο μηχανικό. Ο ηλεκτρολόγος μπορεί επίσης να κληθεί για βοήθεια. Ο πρώτος μηχανικός αναμένεται να κληθεί να παρουσιάσει τον σχεδιασμό συντήρησης πλοίου (PMS) καθώς και τον έλεγχο βοηθητικών συστημάτων.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΣΤΗ ΓΕΦΥΡΑ

Η επιθεώρηση της γέφυρας γίνεται συνήθως όταν το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι, για αυτό και ο επιθεωρητής θα πρέπει να επιθεωρήσει προσεκτικά τα διαγράμματα, ημερολόγια και άλλα αρχεία για να καθορίσει ότι το πλοίο πλοηγήθηκε με ασφάλεια και ότι η γέφυρα οδηγήθηκε σε όλο το διάστημα του ταξιδιού με ασφάλεια. Η συμμόρφωση με τις διαδικασίες πλοήγησης του διαχειριστή θα πρέπει να επιβεβαιώνεται μέσω παρατηρήσεων αλλά και της συζήτησης με τον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς. Οι διαδικασίες πλοήγησης πρέπει αν χρειαστεί να συμπληρώνονται από τα οδηγίες (Standing orders) και το Ημερολόγιο της γέφυρας. Ο στόχος είναι να σιγουρευτεί ότι αυτές οι διαδικασίες γίνονται κατανοητές και ότι υπάρχει συμμόρφωση.

Όλος ο εξοπλισμός της γέφυρας θα πρέπει να είναι σε κατάσταση λειτουργίας όπως αυτό απαιτείται από τον SOLAS. Εξοπλισμός γέφυρας ο οποίος δεν λειτουργεί θα πρέπει να σημειώνεται ως παρατήρηση.

Έχουν δοθεί στο πλοίο οι ακριβείς οδηγίες και διαδικασίες ναυσιπλοΐας από τον διαχειριστή?

Κάθε πλοιοκτήτρια εταιρία θα πρέπει να έχει διαδικασία διαχείρισης ασφάλειας (ISM manual). Θα πρέπει να παρέχει πρακτική καθοδήγηση η οποία θα αφορά ασφαλή ναυσιπλοΐα και να περιέχει ξεκάθαρη δήλωση η οποία θα δίνει έμφαση στην εξουσία του πλοιάρχου. Η εταιρία θα πρέπει καθιερώνει στο SMS την αδιαμφισβήτητη εξουσία του πλοιάρχου και την ευθύνη να παίρνει αποφάσεις σεβόμενος την ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης και την αναζήτηση βοήθειας από την εταιρία αν κριθεί απαραίτητο. Η καθοδήγηση θα πρέπει να καλύπτει:

- Κατανομή των υποχρεώσεων βάρδιας γέφυρας και ευθύνες για διαδικασία ναυσιπλοΐας
- Διαδικασίες για τον σχεδιασμό και την εκτέλεση του ταξιδιού
- Διαδικασίες διόρθωσης χαρτών και ναυτικών εκδόσεων
- Διαδικασίες επιβεβαίωσης ότι όλος ο απαραίτητος εξοπλισμός καθώς και οι κύριοι και βοηθητικοί μηχανισμοί είναι διαθέσιμοι και πλήρως λειτουργικοί
- Συμβουλές που αφορούν έκτακτες ενέργειες
- Διαδικασίες αναφοράς θέσης πλοίου
- Διαδικασίες αναφοράς ατυχημάτων
- Καταγραφή συμβάντων ταξιδιού
- Διαδικασίες εκπαίδευσης εξοικείωσης και παράδοση-παραλαβή σε αλλαγές πληρωμάτων
- Αναγνωρισμένο σύστημα για την ταυτοποίηση ειδικών αναγκών εκπαίδευσης
- Επαφές της εταιρίας, συμπεριλαμβανομένου του ατόμου υπό τον κώδικα ISM

Έχει ο πλοίαρχος γραμμένες τις δικές του πάγιες διαταγές και είναι συμπληρωμένες οι διαταγές γέφυρας ?

Σε τακτά διαστήματα κατά την διάρκεια της ημέρας ο πλοίαρχος θα πρέπει να γράφει στο βιβλίο διαταγών της γέφυρας (Standing Orders) τι ζητά από τους OOW (αξιωματικοί βάρδιας), με ιδιαίτερη αναφορά στις απαιτήσεις του κατά τη διάρκεια της νύχτας. Αυτές οι διαταγές πρέπει να υπογράφονται από τον εκάστοτε OOW κατά την παραλαβή της βάρδιας.

Το βιβλίο διαταγών και εντολών γέφυρας θα πρέπει να ελέγχονται ούτως ώστε οι OOW να γνωρίζουν τις ευθύνες τους και πρέπει να γράφονται από τον ίδιο τον πλοίαρχο σε σχέση με τις απαιτήσεις του πλοίου, τον ναύλο καθώς και την εμπειρία των αξιωματικών που υπηρετούν στο πλοίο την δεδομένη χρονική στιγμή. Οι εντολές αυτές πρέπει να συμφωνούν με το

SMS του πλοίου και οι οποίες πρέπει να υπογραφούν από τους αξιωματικούς αφού πρώτα διαβαστούν και κατανοηθούν.

Φυλάσσονται καλώς τα ημερολόγια καταστρώματος καθώς και τα βιβλία κίνησης μηχανών (bell book) και φυλάσσεται επίσης ακριβές αρχείο όλων των δραστηριοτήτων σε ανοιχτή θάλασσα και υπό πλοήγηση εντός λιμένα?

Όλα τα πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται σε διεθνή ταξίδια είναι υποχρεωμένα να τηρούν αρχεία ναυσιπλοΐας και συμβάντων τα οποία είναι σημαντικά για την ασφάλεια του ταξιδιού, περιέχοντας όλες τις λεπτομέρειες ούτως ώστε να μπορεί να ανακτηθεί όλο το αρχείο του ταξιδιού.

Οι πληροφορίες οι οποίες καταγράφονται θα πρέπει να περιλαμβάνουν στίγμα, πορεία και ταχύτητα. Τις ώρες και θέσεις όταν το πλοίο περνά από καθορισμένα σημεία, σημάδια στην θάλασσα ή την στεριά, καιρικές και θαλάσσιες συνθήκες καθώς και συμβάντα συμπεριλαμβανομένου την επιβίβαση και αποβίβαση πλοηγού, ώρες σύνδεσης και αποσύνδεσης με ρυμουλκά, ώρες προσόρμισης, επικίνδυνα συμβάντα.

Καταγράφεται η αποτελεσματικότητα του ραντάρ όπως καθορίζεται από την απόδοση των συσκευών από τους ΟΟW στο τέλος κάθε βάρδιας. Το ραντάρ είναι σε λειτουργία ούτως ώστε να καταγράφεται η ιδανική τους αποτελεσματικότητα και τα αρχεία θα πρέπει να διατηρούνται είτε το πλοίο είναι εν πλω είτε όχι.

Τα ημερολόγια και τα βιβλία κίνησης μηχανών (bell book) πρέπει να είναι ενημερωμένα και οι εγγραφές να γίνονται με μελάνι και όχι μολυβί.

Ένα ηλεκτρονικό σύστημα καταγραφής πορείας. Όπου οι προπέλες ελεγχόμενου τύπου (controlable pitch propellers) είναι τοποθετημένες, οι ώρες σημαντικών μεταβολών του πρέπει να καταγράφονται αν δεν περνιούνται αυτόματα στο ημερολόγιο.

Θα πρέπει να φαίνονται τα χαρακτηριστικά ελιγμών του σκάφους στην γέφυρα και για όλα τα πλοία άνω των 100 μέτρων μήκους καθώς και όλα τα γκαζάδικα και χημικά ανεξαρτήτως μήκους θα πρέπει να παρέχεται κάρτα πιλότου (pilot card), κάρτα ναυσιπλοΐας και φυλλάδιο ελιγμών (wheelhouse poster). Ενώ παράλληλα, οι διαδικασίες ελέγχου της γέφυρας να είναι σε ετοιμότητα προ και μετά απόπλου. Συγκεκριμένα εντός 12 ωρών προ απόπλου του πλοίου το πηδάλιο πρέπει να ελέγχεται από το πλήρωμα.

Τα αρχεία φυλάσσονται από φωτιά και γίνονται περιπολίες ελέγχου στο πλοίο μετά από κάθε βάρδια?

Τα άτομα της βάρδια δεν θα πρέπει να εγκαταλείπει την γέφυρα μια και αυτό έρχεται σε αντίθεση με τους κανονισμούς του SOLAS και της STCW. Οι περιπολίες ελέγχου πρέπει να γίνονται μετά το τέλος της βάρδιας και κατά την διάρκεια της νύχτας, συνήθως μεταξύ 22.00 και 06.00. Αναγνωρίζεται επίσης ότι κατά την διάρκεια των θερινών μηνών σε υψηλά πλάτη του βόρειου ημισφαιρίου όπου υπάρχει μόνιμο φως οι περιπολίες γίνονται κατά τις ίδιες ώρες δηλ 22.00 έως 06.00.

Είναι οι λίστες ελέγχου για τον προ-απόπλου και τον προ-κατάπλου, οι παραδόσεις παραλαβές βάρδιας, οι ανταλλαγές πληροφοριών μεταξύ πλοιάρχου-πλοηγού και η κάρτα πλοηγού σωστά συμπληρωμένες?

Το έντυπο ανταλλαγής πληροφορίες των μεταξύ πλοηγού και πλοιάρχου συμπληρώνονται και από τους δύο. Το έντυπο ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ πλοιάρχου και πλοηγού θα πρέπει να περιλαμβάνει τους ελάχιστου βυθίσματος κάτω από την τρόπιδα (under keel clearance) ως προς την μέγιστη επιτρεπόμενη έλξη των ρυμουλκών η οποία είναι προς αξιοποίηση. Λεπτομέρειες ελαττωματικού εξοπλισμού ο οποίος μπορεί να επηρεάσει την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου πρέπει να αναφέρονται κατά την ανταλλαγή μεταξύ πλοιάρχου και πλοηγού.

Ο διαχειριστής παρέχει οδηγίες για το ελάχιστο βύθισμα κάτω από την τρόπιδα και για το squat?

Γίνεται καταγραφή στα σχόλια για τις απαιτήσεις του περιθωρίου βυθίσματος κατά τους ωκεάνιους πλους, τον πλου σε ρηχά νερά και την πλαγιοδέτηση.

Οι κανονισμοί του διαχειριστή ως προς το περιθώριο κάτω από την τρόπιδα του πλοίου πρέπει να εμπεριέχονται στο έντυπα ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ πλοιάρχου και πλοηγού με την μορφή γραπτού υπολογισμού του περιθωρίου βυθίσματος. Οι κανονισμοί πρέπει να περιλαμβάνουν το ελάχιστο επιτρεπόμενο βύθισμα και για παράκτια αλλά και ποτάμια ναυσιπλοΐα καθώς και τις ενέργειες που πρέπει να γίνονται στα ρηχά νερά.

Το περιθώριο βυθίσματος επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες και οι υπολογισμοί του θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα ακόλουθα:

- Προβλεπόμενο ύψος παλίρροιας
- Αλλαγές στο ύψος της παλίρροιας οι οποίες προκαλούνται από την αλλαγή της ταχύτητας των ανέμων ή την κατεύθυνση της καθώς και την αλλαγή στα βαρομετρικά χαμηλά
- Μορφολογία και ποιότητα του βυθού

- Ακρίβεια υδρογραφικών δεδομένων
- Πυκνότητα του νερού η οποία επηρεάζει το βύθισμα
- Το μέγεθος του πλοίου και τα χαρακτηριστικά χειρισμών
- Η αντίδραση του κύτους του πλοίου κατά τον προνευστασμό και το διατοιχισμό που προκαλούν τα κύματα
- Η αξιοπιστία των παρατηρήσεων των επιθεωρήσεων
- Μειωμένα βυθίσματα πάνω από αγωγούς και άλλα εμπόδια

Με το που υπολογιστεί το περιθώριο βυθίσματος τότε καθορίζεται αν χρειάζεται μείωση της ταχύτητας για να περιοριστεί η επίδραση του squat. Όπου υπάρχει αμφιβολία σχετικά με το αν μπορεί να διατηρηθεί το ελάχιστο περιθώριο βυθίσματος κατά τον πλου ο πλοίαρχος πρέπει:

- Να ενημερώσει τον διαχειριστή το συντομότερο δυνατόν
- Στο λιμάνι: να αποκτήσει πρόσβαση στις πιο πρόσφατες πληροφορίες σχετικά με την φύση του βυθού του λιμένα αρκετά πριν τον κατάπλου είτε από τις τοπικές αρχές είτε από το τερματικό. Εάν αυτό δεν είναι δυνατό τότε θα πρέπει να ζητηθούν οδηγίες από τον διαχειριστή
- Αν το σκάφος είναι πλαγιοδετημένο πρέπει να εγκαταλείψει την προβλήτα άμεσα εφόσον διατρέχει κίνδυνος προσάραξης. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι σε περιπτώσεις μικρών σκαφών έχουμε το φαινόμενο όπου αυτά τα σκάφη «καταλαμβάνουν τον βυθό» όπου απλά κάθονται στον βυθό. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι σε αυτές τις περιπτώσεις η προγενέστερη εμπειρία παίζει ρόλο. Επίσης θα πρέπει οι διαχειριστές να επιδεικνύουν έγγραφα τα οποία αποδεικνύουν ότι είναι γνώστες της ιδιαιτερότητας αυτών των λιμένων καθώς και της φύσης του βυθού και της πίεσης που ενδεχομένως δέχεται το σκάφος.

Έγιναν σωστοί χειρισμοί από την γέφυρα κατά την διάρκεια του πλου?

Η εμπειρία των αξιωματικών, οι καιρικές συνθήκες και η θαλάσσια κυκλοφορία θα καθορίσουν το είδος των χειρισμών σε κάθε δεδομένη στιγμή. Κάθε στάδιο του πλου πρέπει να εξεταστεί για να επιβεβαιωθεί ότι υπήρχε αρκετό προσωπικό στην γέφυρα σωστή επικοινωνία μεταξύ τους και ομαδικότητα. Οι επιθεωρητές θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους την επίδραση τυχόν επιπλέον πληρώματος στη γέφυρα λόγω φόρτου εργασίας και στην επίδραση που θα έχουν στις ώρες ανάπαυσης του πληρώματος (rest hours regulations)

Είναι οι ενέργειες του οπτήρα της γέφυρας ακριβείς?

Κάθε πλοίο θα πρέπει να διατηρεί σωστή φυλακή τόσο δια ακοής και όρασης καθώς και με οποιοδήποτε άλλο μέσον για την σωστή εκτίμηση καταστάσεων και αποφυγή συγκρούσεων.

Η φυλακή θα πρέπει να δίνει όλη της την προσοχή της στο έργο της και δεν θα πρέπει να της ανατίθενται άλλες εργασίες.

Ο αξιωματικός υπεύθυνος για τη ναυσιπλοΐα μπορεί να είναι ο μόνος σε επιφυλακή κατά την διάρκεια της ημέρας και σε κάθε περίπτωση εφόσον:

- Η κάθε κατάσταση έχει αξιολογηθεί με λεπτομέρεια
- Έχουν υπολογιστεί πλήρως οι κάτωθι παράγοντες αλλά όχι αποκλειστικά μόνον αυτοί:
- Καιρικές συνθήκες
- Ορατότητα
- Κυκλοφοριακή πυκνότητα
- Κοντινοί κίνδυνοι για την ναυσιπλοΐας
- Η απαιτούμενη προσοχή όταν ο πους γίνεται μέσα η κοντά σε διαχωριστές κυκλοφορίας
- Βοήθεια στην γέφυρα είναι άμεσα διαθέσιμη αν απαιτηθεί από τις συνθήκες

Είναι πολύ σημαντικό ο αξιωματικός γέφυρας να φροντίζει για την διατήρηση της φυλακής. Σε πλοίο με ξεχωριστό δωμάτιο χαρτών ο αξιωματικός γέφυρας δύναται να το επισκέπτεται για λόγους ναυσιπλοΐας αφού εξασφαλίσει ότι η φυλακή διατηρείται.

Όργανα ναυσιπλοΐας

Ο επιθεωρητής ελέγχει εάν το πλοίο είναι εφοδιασμένο με ένα σύστημα συναγερμού γέφυρας (BNWAS). Δηλαδή είναι μια συσκευή που ενεργοποιεί έναν συναγερμό όταν ο Α/Φ αδυνατεί να εκτελέσει τα καθήκοντά του. Μέσα στα καθήκοντά του συμπεριλαμβάνεται και το BNWAS, το οποίο πρέπει να είναι σε λειτουργία καθ' όλη τη διάρκεια του πλου.

Η μαγνητική πυξίδα πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση λειτουργίας και να δείχνει καθαρά την πορεία του πλοίου. Ο πλοίαρχος και οι αξιωματικοί πρέπει να γνωρίζουν ότι οι φορητές ηλεκτρικές συσκευές π.χ VHF ή αντικείμενα κατασκευασμένα από χάλυβα μπορεί να επηρεάσει την

απόδοση μιας πυξίδας και πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα εν λόγω στοιχεία φυλάσσονται μακριά από τη θέση της πυξίδας. Πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ένα παλινόριο. Μια κάρτα σχετικά με την απόκλιση της πυξίδας πρέπει να ετοιμαστεί κάθε φορά που η πυξίδα έχει ρυθμιστεί

Η γυροσκοπική πυξίδα πρέπει να ελέγχεται ώστε να διασφαλιστεί η ταχύτητα και οι διορθώσεις πλάτους εφαρμόζονται σωστά. Πρέπει να υπάρχει αρχείο καταγραφής των ελέγχων για να επιβεβαιωθεί η κατάλληλη λειτουργία της γυροσκοπικής πυξίδας. Οι επαναλήπτες της πυξίδας μαζί με αυτή που είναι για έκτακτη ανάγκη στο τιμονάκι, πρέπει να έχουν συγχρονιστεί. Όταν τοποθετούνται δύο γυροσκοπικές πυξίδες, μια συσκευή αλλαγής πρέπει να τοποθετηθεί και να υπάρχει γραπτώς η διαδικασία της εναλλαγής. Πρέπει επίσης να υπάρχει μια ξεκάθαρη διαδικασία της αλλαγής από την αυτόματη πηδαλιουχία στη χειροκίνητη, απλές οδηγίες μαζί με ένα διάγραμμα που να δείχνουν τη διαδικασία αυτή. Σε περιπτώσεις που έχει γίνει αλλαγή στο χειροκίνητο πχ είσοδος σε λιμάνι, περιορισμένα νερά, πρέπει να καταγραφεί η ώρα και το στίγμα της αλλαγής στο ημερολόγιο της γέφυρας. Επίσης ο επιθεωρητής ελέγχει αν το σφάλμα της μαγνητικής και της γυροσκοπικής πυξίδας ελέγχεται και καταγράφεται. Ο οποίος έλεγχος πρέπει να γίνεται σε κάθε βάρδια και σε αλλαγή της πορείας. Ο έλεγχος την πορείας της γυροπυξίδας γίνεται με τη βοήθεια εξωτερικών παρατηρήσεων (πχ στεριά, φάροι), ουράνιων σωμάτων, διελεύσεων και μετά συγκρίνεται με την πορεία της μαγνητικής και καταγράφονται στο Compass Error Book.

Χάρτες και εκδόσεις βιβλίων

Ο επιθεωρητής θα δει αν υπάρχει ένα καθιερωμένο σύστημα που να διαβεβαιώνει ότι οι εκδόσεις των βιβλίων και οι χάρτες που υπάρχουν στο πλοίο είναι ικανοποιητικοί και ενημερωμένοι, καθώς επίσης υπάρχουν τα Sailing Directions, list of lights, notices to mariners, tide tables και όλες οι επιπλέον πληροφορίες που είναι απαραίτητες για το ταξίδι. Πρέπει να υπάρχει λίστα όλων των χαρτών που υπάρχουν στο πλοίο καθώς και αυτών που χρησιμοποιήθηκαν για το ταξίδι. Σε περίπτωση που υπάρχουν μόνο χάρτες, τότε πρέπει να είναι όλοι οι απαραίτητοι χάρτες που χρειάζονται για τις περιοχές που ταξιδεύει το πλοίο και μάλιστα πλήρως ενημερωμένοι και διορθωμένοι με βάση τα Sailing Directions, list of lights, notices to mariners, tide tables. Οι διορθώσεις που έχουν γίνει στους χάρτες ελέγχονται από τον επιθεωρητή. Επίσης ο επιθεωρητής θα ζητήσει να δει αν είναι διαθέσιμοι οι χάρτες που χρησιμοποιήθηκαν στο προηγούμενο ταξίδι ώστε να ελέγξει τις βασικές πληροφορίες ναυσιπλοΐας που πρέπει να έχει ένας χάρτης κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Από την άλλη αν στο

πλοίο υπάρχει ECDIS, τότε ο επιθεωρητής ελέγχει να δει εάν ο Πλοίαρχος και οι Αξιωματικοί γέφυρας είναι πιστοποιημένοι με πιστοποιητικά αρχικά γενικά για τα ECDIS και στην πορεία συγκεκριμένα για το ECDIS που υπάρχει στο πλοίο, σε αντίθετη περίπτωση πρέπει να υπάρχουν αποδεικτικά έγγραφα για εξοικείωση πάνω στο συγκεκριμένο ECDIS που υπάρχει στο πλοίο. Στην περίπτωση που το πλοίο είναι εξοπλισμένο μόνο με ECDIS, τότε πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της SOLAS. Συγκεκριμένα το κύριο ECDIS πρέπει να είναι εγκεκριμένου τύπου και να έχει εγκατεστημένο το επίσημο ENC's (Electronic Navigation Charts), πρέπει επίσης να υπάρχει και ένα δευτερεύον μέσο ναυσιπλοΐας:

- a. ή ένα δεύτερο εγκεκριμένο ECDIS που να λειτουργεί ανεξάρτητα από το κύριο ECDIS
- b. ή ένα ολοκληρωμένο ηλεκτρονικό σύστημα χαρτογράφησης (Electronic Charting System) είτε ψηφιδωτούς είτε εμπορικούς
- c. ή ένα πλήρες φύλλο με χάρτες

ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ

Ο επιθεωρητής ελέγχει αν το πλοίο ταξίδεψε με ασφάλεια και συμμορφώθηκε με τους διεθνείς κανονισμούς. Από τη στιγμή της αναχώρησης μέχρι την άφιξη του στον προορισμό του, το πλοίο ακολουθεί ένα σχεδιασμένο δρομολόγιο, εκτός και αν υπήρξαν κάποιοι λόγοι που το ανάγκασαν να παρεκτραπεί από την πορεία του. Το οποίο φυσικά θα καταγράφει στο ημερολόγιο. Οι χάρτες του προηγούμενου ταξιδιού ελέγχονται ώστε να σιγουρευτεί ότι το ταξίδι πραγματοποιήθηκε με ασφάλεια, δηλαδή η σωστή χρήση των ζωνών διαχωρισμού κυκλοφορίας, τα διαστήματα μεταξύ διορθώσεων θέσης, διατήρηση ασφαλούς απόστασης από την ακτή, αποφυγή των απαγορευμένων περιοχών και επικίνδυνα ναυάγια, κλπ.

Το βυθόμετρο ήταν ενεργοποιημένο όταν το πλοίο εισερχόταν σε ρηχά νερά ή στο λιμάνι ή όταν αναχωρούσε? Η ημέρα και η ώρα της ενεργοποίησης πάνω στο χαρτί καταγραφής. Τα σύγχρονα βυθόμετρα έχουν μέχρι και 24-ωρη μνήμη, στα άλλα που δεν υπάρχει η 24-ωρη μνήμη υπάρχει ένας εκτυπωτής.

Ελέγχεται επίσης εάν το σχέδιο του προηγούμενου ταξιδιού (passage plan) ήταν ολοκληρωμένο και το κάλυπτε πλήρως από αποβάθρα σε αποβάθρα. Πριν την αναχώρηση ο πλοίαρχος ελέγχει ότι το προβλεπόμενο ταξίδι έχει προγραμματιστεί με τη χρήση κατάλληλων χαρτών και βιβλίων. Το passage plan πρέπει να ολοκληρωθεί από τον αξιωματικό ναυσιπλοΐας και να

εγκριθεί από τον πλοίαρχο. Τα παρακάτω θα πρέπει να αναγράφεται στους χάρτες για να ενισχυθεί η ασφαλή ναυσιπλοΐα:

- Parallel indexing (όχι από επιπλέοντα αντικείμενα)
- Chart changes (αλλαγή χάρτη)
- Methods and frequency of position fixing (τρόπος και συχνότητα σημείωσης θέσης)
- Radar marks (σήματα ραντάρ)
- No-go areas (απαγορευμένες περιοχές)
- Landfall targets and lights (στόχοι από τη στεριά και φώτα)
- Clearing lines and bearings (διόπτρευση)
- Transits, heading marks and leading lines (διελεύσεις, καθοδηγητικά σημάδια και γραμμές)
- Significant tides or current (παλίρροιες και ρεύματα)
- Safe speed and necessary speed alterations (ασφαλή ταχύτητα)
- Changes in machinery status (αλλαγές της κατάστασης της μηχανής)
- Minimum under keel clearance (ελάχιστο βύθισμα κάτω από την τρόπιδα)
- Positions where the echo sounder should be activated (στιγμά ενεργοποίησης του βαθόμετρου)
- Crossing and high density traffic areas (διασταυρώσεις και περιοχές με μεγάλη κυκλοφορία)
- Safe distance off (ασφαλής απόσταση)
- Anchor clearance (θέση άγκυρας χωρίς εμπόδια)
- Contingency plans (σχέδιο έκτακτης ανάγκης)
- Abort positions (αλλαγή πορείας)
- VTS and reporting points (σημείο υποβολής αναφοράς)

Ο αξιωματικός πρέπει να τονίσει τις απαγορευμένες περιοχές (no go areas) πάνω στο χάρτη που κρύβουν κάποιο κίνδυνο, χωρίς να του αποσπάσει την προσοχή από τις σημαντικές πληροφορίες που του παρέχει ο χάρτης.

Ο καθορισμός και η συχνότητα απεικόνισης της θέσης θα πρέπει να έχουν γίνει σύμφωνα με το passage plan. Ο Α/Φ θα πρέπει να καταλαβαίνει τις ικανότητες και τους περιορισμούς των βοηθημάτων ναυσιπλοΐας, να χρησιμοποιεί το βυθόμετρο ώστε να ελέγχει το βυθό όπου είναι απαραίτητο, να χρησιμοποιεί τις τεχνικές dead reckoning, να κάνει διπλό έλεγχο της θέσης του πλοίου, χρησιμοποιώντας πηγές και εκτός από το GPS, να παίρνει οπτική διόπτρευση κτλ. Θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν τουλάχιστον δυο μέθοδοι προσδιορισμού θέσης όπου είναι δυνατόν. Ο καθορισμός της θέσης με το GPS θα πρέπει πάντα να ελέγχεται από εναλλακτικές μεθόδους. Η συχνότητα του καθορισμού

της θέσης θα πρέπει να είναι τέτοια ώστε πάνω απ' όλα να υπάρχει ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα. Στις περιπτώσεις που υπάρχει πλοηγός πάνω, συνεχίζουν να ισχύουν οι ίδιες οδηγίες περί ασφάλειας κατά τη διάρκεια της ναυσιπλοΐας και εννοείται ότι οι προφορικές εντολές του πιλότου ελέγχονται για να επιβεβαιωθούμε ότι είναι σωστές.

Συνοψίζοντας, με βάση το μέγεθος του πλοίου υπάρχει και συγκεκριμένος εξοπλισμός που ελέγχεται. Έχουμε:

- Έναν δέκτη για έναν παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα ναυσιπλοΐας
- Δέκτη NAVTEX
- Σφυρίχτρα, κουδούνι και το καμπάνα
- Σχήματα ημέρας
- Κατάλληλη μαγνητική πυξίδα και μια εφεδρική
- Κατάλληλα μέσα για διόπτρευση
- AIS
- VHF/DSC
- Γυροσκοπική πυξίδα και οι επαναλήπτες
- Βυθόμετρο
- Ένδειξη ταχύτητας και απόστασης
- ARPA
- Ραντάρ
- Γωνία πηδαλίου (rudder angle), RPM, βοηθητικές προπέλες πλώρης και πρύμης
- VDR

ΕΠΙΔΕΙΞΗ

Κατά το ελάχιστο, ο επιθεωρητής θα ζητήσει από μέλος του πληρώματος την γνώση στον χειρισμό εξοπλισμού ακόμα και την εκκίνηση κάποιου εξ αυτών. Κάτι το οποίο θα έχει συμφωνηθεί εξ αρχής στην προκαταρκτική συζήτηση στο γραφείο του πλοιάρχου.

- Μηχανές σωστικών (Lifeboat engines)
- Γεννήτρια εκτάκτου ανάγκης με την χρήση δύο τρόπων εκκίνησης
- Αντλία πυρκαγιάς εκτάκτου ανάγκης (Emergency fire pump)
- Ανεμιστήρες και αποσβεστήρες φωτιάς (Fan and dampers)
- Συστήματα πνιγμού φωτιάς (Fire smothering system)
- Αντί-ρυπαντικές αντλίες πετρελαιοκηλίδων
- Βαλβίδα κενού/πίεσεως (P/V), να ληφθεί υπόψη η τυχόν ύπαρξη H₂S η άλλων τοξικών αερίων στον χώρο φορτώσεως. Λειτουργήστε μόνο εφόσον είναι απόλυτα ασφαλές.

- Εκτοξευτής αφρού (Foam monitors)
- Αναπνευστικές συσκευές
- Διαδικασίες εισόδου στο αντλιοστάσιο
- Σύστημα συναγερμού υπερχειλίσης δεξαμενών (προτείνεται να ενημερώνεται πρώτα ο τερματικός σταθμός)- (Cargo tank high level and overfill alarms)
- Χρήση φορητού μετρητή οξυγόνου για τον έλεγχο περιεκτικότητας O₂ στα αδρανή αέρια τα οποία εισέρχονται στον χώρο φόρτωσης
- Οπτικός έλεγχος από το υψηλό μπροστινό σημείο μέχρι τις δύο δεξαμενές έρματος από το επίπεδο του καταστρώματος και μόνον
- Συστήματα ελέγχου αδρανών αερίων (IG System)

ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΝ, ΕΠΙΔΕΙΞΗ ΓΝΩΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ:

- Εξοπλισμός πλοήγησης (Navigational equipment)
- Ραδιοφάρος εντοπισμού θέσης έκτακτης ανάγκης (Electronic Position Indicating Radio Beacon)
- Σύστημα εντοπισμού θέσεως έκτακτης ανάγκης- SARTS
- Πυροτεχνήματα
- Σύστημα απόρριψης πετρελαιοειδών (Oil Discharge Monitoring Equipment)
- Μετρητές βαθμονόμησης οξυγόνου και εύφλεκτων αερίων και χρήση ανιχνευτών τοξικών αερίων
- Τηλεχειρισμός των δεξαμενών καυσίμων και γρήγορο κλείσιμο βαλβίδων (Remote operation of the fuel oil tank's quick closing valves)
- Συναγερμός ανόδου θερμοκρασίας ψυγείου τροφίμων (Cold room alarms)

ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ, ΕΠΙΔΕΙΞΗ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ:

- Συναγερμοί υδροσυλλεκτών (Bilge alarms)
- Ανιχνευτής καπνού κύριας/βοηθητικής μηχανής
- Σύστημα απόρριψης πετρελαιοειδών με συναγερμό 15ppm και βαλβίδα 3 διαδρομών
- Εξοπλισμός πηδαλιουχίας σε κανονική και έκτακτη λειτουργία (Steering gear in normal and emergency modes)
- Συμπιεστής αέρα έκτακτης ανάγκης (Emergency air compressor)

- Ανιχνευτές ηλεκτρικών διαρροών υψηλής και χαμηλής τάσης (High and low voltage earth leakage detector)
- Αντλία πυρκαγιάς εκτάκτου ανάγκης
- Αρχεία σχεδιασμού συστημάτων συντήρησης και πιστοποιητικά έγκρισης κλάσης

Ο ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Κατά την διάρκεια της επιθεώρησης ο πλοίαρχος θα πρέπει να βεβαιώσει τα εξής:

- Όλοι οι επιβαίνοντες ενημερώνονται ότι θα λάβει χώρα επιθεώρηση προ αφίξεως του πλοίου στον λιμένα και θα πρέπει να είναι προετοιμασμένοι για αυτό
- Όλο το πλήρωμα φορά τον εξοπλισμό προσωπικής ασφάλειας (PPE)
- Διασφαλίζεται η ασφάλεια και η άνεση του επιθεωρητή καθ όλη την διάρκεια της διαδικασίας
- Ο επιθεωρητής δεν αμφισβητείτε για την εμπειρία και τις ικανότητες του
- Παρέχει έναν αξιωματικό ο οποίος συνοδεύει τον επιθεωρητή κατά την διάρκεια της διαδικασίας
- Τα αιτήματα του επιθεωρητή για οποιοδήποτε έλεγχο δεν πρέπει να παρεμβαίνουν στην ομαλή λειτουργία του πλοίου
- Το πλήρωμα του πλοίου να αποφεύγει να αντιδικεί με τον επιθεωρητή και να απαντά σε όλα τα ερωτήματα με επαγγελματικό τρόπο χωρίς να ωραιοποιεί τις απαντήσεις
- Αν θεωρήσει ότι ο επιθεωρητής είναι παράλογος επικοινωνεί με την εταιρία. Τυχόν περεταίρω ενέργειες αναλαμβάνονται από την εταιρία

Η ΤΕΛΙΚΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΜΕΤΑ ΤΟ ΠΕΡΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

Η τελική συγκέντρωση είναι ένα ιδιαίτερα σημαντικό κομμάτι της επιθεώρησης SIRE και σε αυτήν θα πρέπει να παρευρίσκονται τόσο ο πλοίαρχος όσο και ο πρώτος μηχανικός. Αυτή είναι η χρονική στιγμή όπου τυχόν παρατηρήσεις του επιθεωρητή μπορούν να συζητηθούν και να εξηγηθούν επακριβώς, γεγονός το οποίο σε πολλές περιπτώσεις οδηγεί στην διαγραφή τυχόν παρατηρήσεων.

Λίστα με παρατηρήσεις δεν ζητούν από τους επιθεωρητές όλες οι μεγάλες πετρελαϊκές. Για αυτό τον λόγο θα πρέπει να κρατούνται σημειώσεις από

τις παρατηρήσεις οι οποίες συζητήθηκαν ουτως ώστε εν συνεχεία να αναφερθούν αναλυτικά στην εταιρία.

Είναι σύνηθες παρατηρήσεις του επιθεωρητή να διορθώνονται κατά την διάρκεια της επιθεώρησης. Αυτό δεν σημαίνει ότι η παρατήρηση θα διαγραφεί από την τελική αναφορά SIRE. Η παρατήρηση θα αναφέρει ότι τι παρατηρήθηκε και ότι αυτό διορθώθηκε την ώρα της επιθεώρησης. Από την εταιρία θα ζητηθεί να δώσει την απάντησή της.

Οι επιθεωρητές δεν είναι πάντα σωστοί και οι παρατηρήσεις τους θα πρέπει αν γίνονται με βάση σημεία αναφοράς όπως π.χ. SIRE/CDI-VIQ, ISGOTT MARPOL, SOLAS κτλ. Χωρίς να προκαλείται αντιδικία από τον επιθεωρητή δύναται να ζητηθούν εξηγήσεις όταν οι παρατηρήσεις βασίζονται στην προσωπική του άποψη και όχι με βάση τα προαναφερθέντα σημεία αναφοράς.

Η τελική συγκέντρωση θα πρέπει να διεξάγεται σε φιλικό τόνο και με το πέρας της επιθεώρησης και της τελικής συνάντησης ο επιθεωρητής θα πρέπει να συνοδεύεται ασφαλώς εκτός πλοίου .

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

Προτείνεται οι διαχειριστές του πλοίου να περιμένουν την πλήρη αναφορά της πετρέλαιο/χημικής εταιρίας η οποία διενήργησε την επιθεώρηση. Σε ορισμένες περιπτώσεις έγινε γνωστό ότι η λίστα παρατηρήσεων την οποία άφησε ο επιθεωρητής μπορεί να διαφέρει από την αναφορά της SIRE ή του CDI. Εάν υπάρχουν αρνητικές παρατηρήσεις τις οποίες μπορεί να διορθώσει το πλήρωμα φρόνιμο θα ήταν η εταιρία να παρέχει τις απαραίτητες οδηγίες ούτως ώστε αυτές να διορθωθούν.

Παρατηρήσεις που δεν μπορούν να διορθωθούν από το πλήρωμα μπορούν να διορθωθούν από την εταιρία.

Όταν η εταιρία υποβάλλει την απάντηση της θα πρέπει να αποφεύγει να χρησιμοποιεί όρους όπως «φτιάχτηκε» ή αποκατεστάθη. Θα ήταν προτιμότερο να εξηγεί την γενεσιουργό αιτία του προβλήματος, την διαδικασία που ακολουθήθηκε για την αποκατάσταση, τις ενέργειες που πάρθηκαν για αποφυγή επανεμφάνισης του προβλήματος και κατά πόσον αυτό θα διαδώσει μαθήματα και στα υπόλοιπα πλοία του στόλου.

Πριν η εταιρία απαντήσει στην SIRE και το CDI, θα πρέπει να έχει αποφασίσει ποιες από τις παρατηρήσεις είναι ελλείψεις και ποιες παρατηρήσεις δεν χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής.

Η εταιρία θα πρέπει να αναγνωρίσει ότι η απάντηση σε μια επιθεώρηση είναι σημαντικότερη από την ίδια την επιθεώρηση και καθορίζει εν πολλής το αποτέλεσμα αυτής. Θα πρέπει πάνω απ όλα να είναι ακριβής και ειλικρινής.

Η ΑΝΑΦΟΡΑ ΤΟΥ SIRE Ή ΤΟΥ CDI

Είναι κοινώς αποδεκτό από την πλειοψηφία των τμημάτων επιθεωρήσεων ότι η αναφορά SIRE ή CDI μαζί με την απάντηση του διαχειριστή έχουν «ζωή» έξι μηνών από την ημερομηνία επιθεώρησης. Για αυτό προτείνεται αν ληφθούν υπόψη οι επιβαρύνσεις του εκάστοτε πλοίου κατά τους πλους και σε μερικές περιπτώσεις και η ηλικία, να προγραμματίζονται επιθεωρήσεις σε τριμηνιαία ή τετραμηνιαία βάση. Αυτό διασφαλίζει ότι πάντα θα υπάρχει «φρέσκια» αναφορά καθώς και απάντηση διαθέσιμη για μέλη του OCIMF-SIRE ή CDI να υπάρχει πρόσβαση για εκτίμηση των δεδομένων.

Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

Είναι απαραίτητο να κατανοηθεί ότι η διαδικασία επιθεωρήσεως αυτή κάθε αυτή είναι μόνο ένα μέρος της όλης διαδικασίας ελέγχου και η ολοκληρωμένη VIQ δεν περιλαμβάνει ολοκληρωτική απόφαση αποδοχής για το πλοίο.

Το αποτέλεσμα της VIQ μαζί με τα σχόλια του πλοιοκτήτη χρησιμοποιούνται για να υποβοηθήσουν της αποφάσεις ελέγχου από το κάθε τμήμα επιθεώρησης. Η επιθεώρηση είναι μόνο ένα τμήμα της όλης διαδικασίας ελέγχου.

Κάθε μια από τις πετρελαϊκές εταιρίες, τερματικά, Λιμενικές Αρχές κτλ (συνολικά αναφέρονται ως ομάδα επιθεώρησης) έχει τις δίκες του διαδικασίες και πολιτικές όπως εξυπηρετούν την κάθε μια. Η επιθεώρηση SIRE ή CDI είναι μέρος της διαδικασίας της κάθε ομάδας επιθεώρησης, καθώς λαμβάνονται και άλλοι παράγοντες υπόψη για την τελική εκτίμηση και για τι αν το πλοίο θα γίνει αποδεκτό για την χρήση που προορίζεται. Η διαδικασία ελέγχου ξεκινά με την συμπλήρωση από τον διαχειριστή του πλοίου του ερωτηματολογίου (HVPQ) και του matrix αξιωματικού.

Από εκεί και μετά υπάρχουν 3 στάδια.

- Πρώτα μια πετρέλαιο/χημική εταιρία διενεργεί επιθεώρηση στο πλοίο
- Δεύτερον, η έκθεση του επιθεωρητή (συμπεριλαμβανομένων των όποιων σχολίων ή παρατηρήσεων) δίδεται στον διαχειριστή ο οποίος συντάσσει την απαντήσει και εν συνεχεία η απάντηση μαζί με την έκθεση ανεβάζονται στην βάση δεδομένων της SIRE ή CDI, από όπου άλλα μέλη του συστήματος μπορούν να τα κατεβάσουν αναλόγως.
- Στο τρίτο στάδιο, μεμονωμένα μέλη του ανάλογου συστήματος όπως πετρελαϊκές εταιρίες, χημικές εταιρίες, τερματικά κτλ μπορούν να χρησιμοποιήσουν την έκθεση για να πάρουν τις τελικές αποφάσεις επιθεώρησης.

Τόσο τα συστήματα της SIRE όσο και της CDI χρησιμοποιούν ένα στάνταρ ερωτηματολόγιο (VIQ).

Σε κάποιες περιπτώσεις κάποιοι οργανισμοί διατηρούν ένα σύστημα «εγκρίσεων» κατά το οποίο κάποιο πλοίο γίνεται αποδεκτό για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Παρόλα αυτά στις περισσότερες περιπτώσεις το τμήμα επιθεώρησης ενός οργανισμού ελέγχει ένα πλοίο και το εγκρίνει ή το απορρίπτει σε σχέση με το ιδιαίτερο επιχειρηματικό κομμάτι με το οποίο οι ναυλωτές το προορίζουν.

Η τελική απόφαση ελέγχου δεν βασίζεται φυσικά μόνο στο στην έκθεση επιθεώρησης αλλά και στην εκάστοτε αντίληψη του τμήματος επιθεώρησης για τον διαχειριστή/πλοιοκτήτη, στο ιστορικό του πλοίου, αρχεία Λιμενικών Αρχών, αναφορές τερματικών καθώς και στην επιχειρηματική δραστηριότητα για την οποία προορίζεται, μιας και ο βαθμός ρίσκου εξαρτάται από πράγματα όπως το φορτίο, την διαδρομή και την διάρκεια του πλου και την περίοδο του έτους. Επίσης διαφορετικές εταιρίες αναλαμβάνουν και διαφορετικά επίπεδα ρίσκου. Παρόλα αυτά το τμήμα επιθεώρησης συνήθως αρκείται στην έκθεση επιθεώρησης την οποία «κατέβασε» από την βάση δεδομένων της SIRE ή CDI, (αρκεί να είναι σχετικά πρόσφατη και θα ήταν ασυνήθιστο να ζητήσει εκ νέου επιθεώρηση από κάποιον δικό του επιθεωρητή.

Παρότι όχι πλήρες το παρακάτω είναι ένα παράδειγμα από τι κριτήρια χρειάζονται για να εκτιμηθεί η καταλληλότητα του πλοίου:

- Πρέπει να είναι μέλος του IACS (Class society)
- Κατάσταση κλάσης του πλοίου (Class survey status)

- Ιστορικό αλλαγής κλάσης (History of any change of Class)
- Τελευταία επισκευή ή ειδική επιθεώρηση (Last dry dock or special survey)
- CAP
- Ηλικία
- Τύπος του κύτους του πλοίου (Type of hull)
- Χώρα σημαίας (Flag state)
- Ιστορικό αλλαγών σημαίας (History of any change of flag state)
- Ιστορικό ατυχημάτων (Casualty history data)
- Ταξινόμηση με βάση το φορτίο μεταφοράς (Classed for the cargo to be carried)
- Τωρινοί πλοιοκτήτες (Current owners)
- Ιστορικό προηγούμενων πλοιοκτητών (History of any previous owners)
- Υπεύθυνη εταιρία για τις καθημερινές δραστηριότητες του πλοίου
- Ιστορικό προηγούμενων διαχειριστών
- Αυτό-αξιολόγηση της διοίκησης της εταιρείας των δεξαμενόπλοιων
- Matrix αξιωματικού
- Αναφορά αποτελεσμάτων επιθεώρησης Λιμενικών Αρχών
- Αποτελέσματα επιθεώρησης USCG
- Τελευταία αναφορά SIRE και απάντηση της εταιρίας
- Όλες οι πρόσφατες αναφορές SIRE και απαντήσεις της εταιρίας
- Ιστορικό των επιθεωρήσεων της ομάδας επιθεώρησης και απαντήσεις της εταιρίας
- Αποτελέσματα επιθεωρήσεων της SIRE και ιστορικό απαντήσεων της εταιρίας σχετιζόμενα με τα υπόλοιπα πλοία του στόλου
- Έκθεση και σχόλια των τερματικών (Terminal feedback)
- Εμπορικές εκθέσεις και σχόλια (Commercial feedback)
- Εφόσον εξυπηρετεί τα εκάστοτε τερματικά-μέγεθος, διαδικασίες ελλιμενισμού, draft κτλ

Μεμονωμένα τμήματα επιθεώρησης μπορεί να διαφέρουν ως προς το πόσο πρόσφατη είναι η επιθεώρηση την οποία ζητούν πάνω στην οποία θα βασιστούν. Είναι βέβαια κατανοητό ότι κάθε τμήμα επιθεώρησης θα θέλει να βασιστεί πάνω σε επιθεώρηση η οποία δεν είναι νεότερη από έξι μηνών. Είναι πολιτική κάποιων τμημάτων επιθεώρησης να έχουν πρόσβαση σε όλες τις απαραίτητες εκθέσεις της SIRE όταν εκτιμούν ένα πλοίο.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΗΣΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥ

ΓΕΝΙΚΑ

Οι ετήσιες επιθεωρήσεις εκτελούνται, εφόσον είναι πρακτικά δυνατό, συγχρόνως με τις κεκανονισμένες ετήσιες ή άλλες επιθεωρήσεις γραμμής φορτώσεως (δεξαμενισμού).

Όταν το πλοίο βρίσκεται σε δεξαμενή ή σχάρα, τοποθετείται επί υποβάθρων ερκετού ύψους και εγείρονται ικριώματα κατάλληλα για την εξέταση του περιβλήματος, του ποδοστήματος και του πηδαλίου. Η επιθεώρηση στη δεξαμενή είναι καλό να γίνεται κατά διαστήματα δώδεκα μηνών περίπου, ο δε χρόνος μεταξύ δύο τέτοιων επιθεωρήσεων να μην υπερβαίνει τα δύο έτη, εκτός όταν χρησιμοποιείται επίχρισμα υψηλής αντοχής τύπου Epoxy στα ύφαλα του πλοίου και εφαρμόζεται εγκεκριμένο αυτόματα σύστημα παροχέτευσης ηλεκτρικού ρεύματος στα στοιχεία εξωτερικής καθοδικής προστασίας, οπότε το μέγιστο διάστημα δύναται να παραταθεί μέχρι 2 ½ έτη κατα τη χρήση του Νηογνώμονα εκτός αν αλλιώς απαιτούν οι αρχές της χώρας, στην οποία ανήκει το πλοίο.

Για τα κινούμενα πλοία σε γλυκό νερό καθώς στα πλωτά μέσα χωρίς κινητήρια μηχανήματα, ο χρόνος δύναται να είναι μεγαλύτερος από αυτόν που έχει καθοριστεί.

Η ημερομηνία της τελευταίας επιθεωρήσεως σε δεξαμενή αναγράφεται στο παράρτημα κατάλογο του Νηογνώμονα.

ΣΚΑΦΟΣ

Ο επιθεωρητής εξετάζει το πλοίο εξωτερικά και αν απαιτείται εσωτερικά, για εξακρίβωση της κατάστασής του, ειδική προσοχή δίδεται στα μέρη του σκάφους, τα υποκείμενα, ιδιαίτερα σε υπερβολική οξείδωση ή φθορά από αιτίες όπως προσάραξη, προσάραξη ή χειρισμό του φορτίου.

Ειδική προσοχή δίδεται σε ασύνηθη παραμόρφωση των ελασμάτων του πυθμένα ή των καταστρωμάτων αντοχής και στα σημεία τα οποία παρουσιάζεται απότομη διακοπή της κατασκευαστικής συνέχειας, καθώς και στις γωνίες των ανοιγμάτων επί των καταστρωμάτων αντοχής και των εξάλλων.

Σε κάθε περίπτωση ο επιθεωρητής κατά την ετήσια επιθεώρηση του σκάφους πρέπει να μένει ικανοποιημένος για την καλή κατάσταση: Των στόμιων κυτών και των μέσων κλεισίματος αυτών, τα οποία προστατεύουν τα ανοίγματα επί των καταστρωμάτων, των εξάλλων και των καταστρωμάτων των υπερκατασκευασμάτων, των θυριδών επιβίβασης,

φορτοθυρίδων και θυρίδων ανθρακείσεως, εκβολέων τέφρας και λοιπών ανοιγμάτων στις πλευρές του πλοίου με τα μέσα ασφαλείας τους. Επίσης των καλλυμάτων των επι των δυφράκτων θυρίδων εκροής νερού.

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΗΔΑΛΟΥΧΙΑΣ

Ο επιθεωρητής εξετάζει το σύστημα πηδαλουχίας. Ειδική προσοχή δίνεται στην εξέταση όλων των μερών των τροχών και των αλυσιδών της κίνησης. Εξετάζονται όλοι οι πείροι, η αλυσίδα, στην περιοχή των τροχιών καθαρίζεται και εξετάζεται η φθορά ή η ρωγμή. Αντικαθίσταται κάθε τμήμα της αλυσίδας που παρουσιάζει φθορά άνω του 10% του αρχικού πάχους της αλυσίδας. Όλες οι αντικαταστάσεις αλυσίδων υποβάλλονται κάτω από την εποπτεία του Νηογνώμονα σε δοκιμές και προσκομίζονται τα πιστοποιητικά. Επιπροσθέτως, εκτελούνται σε εργαστήριο δοκιμής υλικών αναγνωρισμένο από τον Νηογνώμονα.

Συνιστάται όμως οι επισκευασμένες αλυσίδες να δοκιμάζονται από το εργοστάσιο επισκευής και να προσκομίζεται σχετικό πιστοποιητικό. Συνιστάται όμως να υπάρχει σειρά αμοιβών.

Τα διάφορα μέρη του βοηθητικού συστήματος πηδαλουχίας συναρμολογούνται και επιθεωρούνται για εξακρίβωση της καλής κατάστασής και λειτουργίας του.

ΕΞΑΡΤΙΣΜΟΣ

Επιθεωρούνται το βαρούλκο αγκυρών, οι άγκυρες και ο γενικός εξαρτισμός, εφ' όσον είναι δυνατό.

Όταν οι αλυσίδες βρίσκονται σε έκταση επιθεωρούνται από τον επιθεωρητή. Οι ιστοί και η εξαρτία επιθεωρούνται από τον επιθεωρητή, εάν κρίνεται αναγκαίο σε άλλες περιπτώσεις εκτός των ειδικών επιθεωρήσεων.

ΜΗΧΑΝΕΣ

Οι κύριες και βοηθητικές μηχανές, λέβητες και η ηλεκτρική εγκατάσταση θα επιθεωρούνται σύμφωνα με τις απαιτήσεις και οι εκθέσεις των επιθεωρητών του Νηογνώμονα πρέπει να είναι ικανοποιητικές.

Όταν το πλοίο βρίσκεται σε δεξαμενή, επιθεωρούνται η εξέλιξη, ο πρυμναίος τρίβευς της ελικοφόρου ατράκτου, η στερωση των λήδεων θαλάσσης του σκάφους και τα τρυπητά των λήψεων.

ΓΡΑΜΜΗ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

Όταν η κανονισμένη επιθεώρηση γραμμής φορτώσεως εκτελείται συγχρόνως με την ετησια επιθεώρηση κλάσεως, ο επιθεωρητής προβαίνει και στην εξέταση των συνθηκών καθορισμού γραμμής φορτώσεως.

Ακόμα οι επιθεωρητές πρέπει να επιβεβαιώνονται απο το γεγονός οτι δεν έχει εκτελεστεί ουσιαστική μετατροπή στο σκάφος, υπερκατασκευές ή τα μέσα κλεισίματος των ανοιγμάτων των υπερκατασκευών, όπου θα επηρεάζουν τη θέση των γραμμών φορτώσεως.

Πρέπει επίσης να εκτελείται μέτρηση των εξάλλων με αρχή την επιφάνεια καταστρώματος μέχρι του κέντρου του δίκου, την πάνω ακμής της γραμμής.

Σε περίπτωση πλοίων, που έχουν γραμμές φορτώσεως για ξυλεία η δεξαμενόπλοια ή έχοντας ειδικές γραμμές φορτώσεως πρέπει να διενεργείται επιθεώρηση των κατασκευαστικών διατάξεων, εξαρτημάτων και συσκευών, απο τις οποίες εξαρτώνται οι γραμμές φορτώσεως.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΛΟΓΩ ΖΗΜΙΩΝ Ή ΜΕΤΑΤΡΟΠΩΝ

Οποιαδήποτε ζημία στο σκάφος, μηχανήματα ή εξοπλισμός, η ποία επηρεάζει ή δυνατον να επηρεάσει την πλοημότητα η κατάταξη πρέπει να αναφέρεται και να παρουσιάζεται εκτός απο τους πλοιοκτήτες τους αντιπροσώπους και για εξέταση απο τους επιθεωρητές.

Οι κρινόμενες αναγκαίες επισκευές απο τους επιθεωρητές πρέπει να εκτελούνται ικανοποιητικά. Κατασκευαστικές μετατροπές στο σκάφος ή τα μηχανήματα τα οποία επηρεάζουν ή μπορεί να επηρεάσουν την πλοημότητα κατάταξη ή τον καθορισμό γραμμής φορτώσεως, πρέπει να μην εκτελούνται εκτός εάν υποβληθούν και εγκριθούν σχέδια των προτεινόμενων μετατροπών, προς της ενάρξεως των ανωτέρω εργασιών. Οι ανωτέρω αναφερόμενες εργασίες καλό είναι να εκτελούνται με την επίβλεψη επιθεωρητών.

Ειδικά τα χρησιμοποιούμενα υλικά συσκολλήσεων των χαλυβών πρέπει να μην είναι υψηλότερης αντοχής της κατασκευής, για τα χαλύβδινα δε ελάσματα υψηλότερης αντοχής ή πάχους των αρχικώς τοποθετημένων απαιτείται έγκριση του Νηογνώμονος για τη χρησιμοποίησή τους.

Επίσης εξετάζεται ειδικός κάθε αποκαλυπτόμενο μέρος της μεταλλικής κατασκευής του πλοίου, το οποίο κανονικά είναι δύσκολο προσιτόκ, ακόμα βρίσκεται σε μέρος των κυρίων ή βοηθητικών μηχανών, περιλαμβανομένων των λεβητών, αφαιρούνται για οποιονδήποτε λόγο επενδύσεις μονωτικά εξαρτήματα κ.λ.π. εξετάζεται με προσοχή απο τον επιθεωρητή στην περιοχή αυτή η μεταλλική κατασκευή του σκάφους.

Επίσης στην περίπτωση αφαίρεσεως επιστρώσεως τσιμέντου απο τον πυθμένα του σκάφους ή των καταστρωμάτων, εξετάονται τα ελάσματα στα μέρη αυτά.

ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΔΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Για πλοία νεώτερα των 5 ετών

Η ειδική περιοδική επιθεώρηση υπ' αριθμόν 1 πρέπει να περιλαμβάνει συμμόρφωση προς όλες τις απαιτήσεις των ετησίων επιθεωρήσεων. Η επιθεώρηση του σκάφους γίνεται μέσο του δεξαμενισμού του.

Κύτη

Τα κύτη και οι δεξαμενές ζυγοστάθμισης καθαρίζονται για την επιθεώρηση. Απασυναρμολογούνται τα επιστόμια εισαγωγής και εξαγωγής θαλάσσιου νερού με τις δικλείδες και τους κρουνούς τους που βρίσκονται πάνω και κάτω της ισάλου γραμμής.

Αφαιρήται επαρκής επίστωση, συνήθως δύο σειρών επιγκενίδων στις δύο πλευρές του σκλαφους απο πλώρας έως πρύμνας, η μια σειρά πρέπει να είναι εκείνη πάνω απο τον υδροσυλλέκτη το παραπάνω ισχύει για πλοία χωρίς διπυθμένα. Για πλοία με διπυθμένα αφαιρείται επαρκής αριθμός επιγκενίδων, όπου ο επιθεωρητής πρέπει να ελέγξει την ικανοποιητική ή μη κατάσταση των κατωτέρων κατασκευών ή ελασμάτων. Οι υδροσυλλέκτες καθαρίζονται για επιθεώρηση.

Εαν ο εσωτερικός πυθμένας του πλοίουέχει επικάλυψη τσιμέντου ή ασφάλτου δεν είναι απαραίτητο να γίνει αφαίρεση της επικάλυψης εάν αποδειχθεί ότι βρίσκεται σε ικανοποιητική κατάσταση μέσω της μεθόδου σφυρηλάτησης.

Ο επιθεωρητής πρέπει να ζητήσει μέτρηση παχών ελασμάτων, σφυρηλάτηση και βαφή του περιβλήματος του πλοίου διαφραγμάτων και νομέων, και για πλοία θερμικώς μεμονομένα επαρκή αριθμόν οπως μικρών διαστάσεων για την επιθεώρηση των εσωτερικών πλευρών του πλοίου.

ΔΕΞΑΜΕΝΗ

Η επιθεώρηση δεξαμενών και εξαρτημάτων τους εκτελείται απο τον επιθεωρητή, για τις δεξαμενές υδάτινου έρματος, ζλαίου λιπάνσεως και των χρησιμοποιούμενων εναλλαξ για υγρά καύσιμα και υδάτινα έρμα, για καθαρισμό και εξαερισμό τους, ώστε να γίνει η εσωτερική επιθεώρηση, των δε υγρών καυσίμων, για ικανοποιητικού εξωτερικού ελέγχου. Για τις δεξαμενές διπυθμένων, ζυγοσταθμίσεως και λοιπών δεξαμενών, εφ' όσον

καθαριστούν και στεγνωθούν, υπόκεινται σε υδραυλικό έλεγχο για τη μέγιστη περιοδική επιθεώρηση κύτους και δεξαμενών (hull) μπορούν να γίνονται συνεχώς.

ΛΟΙΠΑ ΜΕΡΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Τα ξύλινα καταστρώματα να μην έχουν φθορά μεγαλύτερη του 25%, εκτός αν αλλιώς αποφασίσει η κεντρική διεύθυνση.

Οι ιστοί και ο γενικός εξαρτισμός τίθενται σε λειτουργία, τα καλύμματα στομίου κύτους επιθεωρούνται και αν υπάρχουν ελλήψεις επισκευάζονται ή αντικαθίστανται. Οι αλυσίδες είναι απαραίτητο να βγούν για επιθεώρηση, ελεγχεται η στεγανότητα και το αποτελεσματικό κλείσιμο των κυτών, ελέγχονται οι εξαεριστήρες και τα μέσα κλεισίματος τους.

Τα βαρούλκα, οι αντλίες, οι υδατοστεγείς πόρτες, οι αεραγωγοί και οι μετρηκοί σωλήνες σεντινών και διπυθμένων ελέγχονται με προσοχή.

Μεγάλη προσοχή δίνει ο επιθεωρητής στα αντικρουστικά ελάσματα σε παρόμοιες ασφαλιστικές διατάξεις στο τέρμα των καταμετρητικών σωλήνων. Στην επίκρουση της καταμετρικής ράβδου σε όλους τους ξηρούς χώρους και σε όσες γίνεται να επιθεωρηθούν εσωτερικώς δεξαμενές. Στα όργανα ελέγχου διανομής φορτίου και έρματος και ότι το πιστοποιητικό ύψος εξάλων συμφωνεί με το σημειούμενο δίδεται από τον επιθεωρητή ιδιαίτερη προσοχή.

Το πηδάλιο πρέπει να εξετάζεται και να ανυψώνεται όταν απαιτείται, και όταν ανανεώνονται οι τριβές των γομφώσεων. Όποτε ανυψώνεται το πηδάλιο, καλό είναι και να εξακριβώνεται η κατάσταση των εδράνων στηρίξεως και σταθεροποιήσεως όπως και η αναποτελεσματικότητα των στυπιοθάλαμων.

Γίνεται επίσης επιθεώρηση στορέων των αγκυρών, αμμάτων αλυσιδών και της αποδόσεως των χειραντλιών. Τα χωρίς χαλυβδίνα καλύμματα στόμια κύτων πρέπει να εξετάζονται με με εκτόξευση νερού, ώστε να αποδειχθεί η υδατοστεγανότητα τους επίσης επανασημείωση και χρωματισμός σημάνσεων της γραμμής φορτώσεως.

ΜΗΧΑΝΕΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ

Όλα τα ανοίγματα προς τη θάλασσα του μηχανοστασίου, περιλαμβανομένων και των εξαγωγών υγιεινής, κρουνοί και επιστόμια επιθεωρούνται.

Οι αντλίες, επιστόμια, σωληνώσεις και φίλτρα οι άτρακτοι (εξαιρείται της ελικοφόρου) ως ωστικοί τριβείς, έδρανα ατράκτων ανοίγονται προς την επιθεώρηση.

Επιθεωρούνται οι βάσεις των κυρίων και βοηθητικών μηχανών, οι βραστήρες τα μηχανήματα πηδαλιουχίας και οι συσκευές πυροσβέσεως. Ανοίγονται προς επιθεώρηση οι μειωτές στροφών, οι κύλινδροι, τα έμβολα, τα επιστόμια, τα ψυγεία και όλα τα τμήματα των κυρίων και βοηθητικών μηχανημάτων. Ανοίγονται οι στρόβιλοι εξαγωγής ατμού, οι οδοντωτοί τροχοί και οι συμπλέκτες. Επιθεωρήται η κύρια σωλήνωση ατμού.

Στις μηχανές εσωτερικής καύσεως ανοίγονται για επιθεώρηση οι κύλινδροι, πώματα κυλίνδρων, επιστόμια αντλία κ.τ.λ. επίσης οι δεξαμενές καυσίμων.

ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΞΥ 5 ΚΑΙ 10 ΕΤΩΝ

Γι' αυτά τα πλοία ισχύουν όλα τα αναφερόμενα γοια τα πλοία, τα νεότερα των 5 ετών και επιπλέον τα ακόλουθα:

Η επιθεώρηση του σκάφους, για τα μη διπύθμενα πλοία, γίνεται εφόσον αφαιρεθούν και των πλευρών του σκάφους τρεις σειρές επιγκενίδες η μια των οποίων να αποκαλύπτει τους υδροσυλλέκτες απο πλώρα ως πρύμνη για τα διπύθμενα πλοία αφαιρείται μεγάλη επίστρωση επιγκενίδων, για τον εσωτερικό έλεγχο του πυθμένου και ιδίως του κάτω τμήματος των στυριγμάτων, των διαφραγμάτων και της σήραγγας του ελικοφόρου άξονος.

Όλες οι δεξαμενές διπυθμένων και υπόλοιπες δεξαμενές και διαχωριστικά φρεάτια, καλό είναι να καθαρίζονται πλήρων και να επιθεωρούνται εσωτερικώς. Σε περιπτώσεις όπου οι δεξαμενές διπυθμένων χρησιμοποιούνται περισσότερο για βαρέα υγρά καύσιμα ή αποκλειστικά για ελαφρά έλαια, μια απο τις πρωταίες δεξαμενές διπυθμένων πρέπει να καθαρίζονται πλήρως, να ελευθερώνεται απο το επικίνδυνο αέριο και να επιθεωρείται εσωτερικώς, και αν βρεθεί σε ικανοποιητική κατάσταση, μπορεί να παραληφθεί ο καθαρισμός και η ελευθέρωση των επικίνδυνων αερίων των υπόλοιπων δεξαμενών καυσίμου των διπυθμένων, υπο την προϋπόθεση οτι, κατόπιν γενικής εξωτερικής εξέτασεως των δεξαμενών, οι επιθεωρητές θεωρούν την κατάσταση τους ικανοποιητική.

Ομοίως ο καθαρισμός, η ελευθέρωση των επικίνδυνων αερίων και η εσωτερική εξέταση όλων των δεξαμενών (εξαιρέσει των δεξαμενών ζυγοσταθμίσεως) χρησιμοποιουμένων για μεταφορά υγρού καυσίμου, μπορεί να παραλειφθεί, εάν κατόπιν μιας γενικής εξέτασης, οι επιθεωρητές θεωρούν την κατάσταση τους ικανοποιητική.

Έλεγχος των φρεατίων των αλυσίδων των μέσων στερεώσεως τους μετά την εξαγωγή της αλυσίδας, επιθεώρηση αγκυρών και αλυσίδων με φθορά μεγαλύτερη του 10% της αρχικής διαμέτρου υποχρεώνει την αντικατάσταση του φθαρμένου μέρους.

ΠΛΟΙΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 10 ΕΤΩΝ

Ισχύουν, κατά την επιθεώρηση τους όλα ατα αναφερόμενα για πλοία νεότερα των 5 ετών, για τα πλοία μεταξύ 5 και 10 ετών και ακόμα:

Αφαιρούνται οι ξύλινες επενδύσεις του σκάφους, οι παραπλεύρωσ των παραφωτίδων, τα ξύλινα δικτυωτά, τα ξύλινα περιβλήματα σωληνών και η επίστρωση, κατα την κρίση του επιθεωρητή. Για την επιβεβαίωση της κατάστασης του χάλυβα των ελασμάτων και των νομέων, ελεγχονται και αφαιρούνται απο τις πλευρές του σκάφους τσιμεντογεμίματα.

Επιθεωρούνται και επαναφέρονται σε καλή κατάσταση τα ακόλουθα:

Η εξωτερική και εσωτερική επιφάνεια των ελασμάτων του περιβλήματος, νομείς, έδραι, αγκώνες, ακτινομείς, εσωτρόπια, διαδοκίδες, ελάσματα οροφών διπυθμένων, εδράσεις μηχανής και λεβήτων, σήραγγες ατράκτων, υπόβαθρο προ ωσεως και ατράκτων, ζυγά, στεγανές φρακτές, κοινομάτια, λουριά και καταστρώματα.

Σε περιπτώσεις, όπου η φθορά των διαστάσεων του υλικού είναι εκτεταμένη, πρέπει να συντάσσεται μια λεπτομερειακή προκαταρκτική αναφορά συνοδευμένη με σκαριφήματα και να αποστέλλεται αμέσως απο τους επιθεωρητές στην επιτροπή προς μελέτη, αυτή η αναφορά θα καθορίζει τα πάχη των ελασμάτων του περιβλήματος των καταστρωμάτων και άλλων παρόμοιων τμημάτων του πλοίου.

Μέτρηση πάχους των ελασμάτων γίνεται όταν η πάνω επιφάνεια της δεξαμενής συμβαίνει να συμπίπτει με το κατάστρωμα ενισχύσεως στερότητας του πλοίου, στην περίπτωση αυτή πρέπει να μετρηθεί το πάχος της διαμήκους ενισχύσεως. Εάν η ελάττωση είναι μικρότερη του 10% πρέπει να μετρηθούν τα πάχη σε περισσότερες δεξαμενές και το πάχος των χαλυβδινών ελασμάτων του καταστρώματος.

Στα διπυθμενα στις δεξαμενές κύτους και στις δεξαμενές υδάτινου έρματος, οι μειώσεις παχώ ελεγχονται με τη μέτρηση τβν εσωτερικών ανισχυτικών γωνιών, τα σημεία μετρήσεως παχών υποδεικνύονται απο τον επιθεωρητή και αν διαπιστωθεί μείωση πάχους ελασμάτων, μπορεί να υποδείξει και νέα σημεία για μετρήσεις. Η διάμετρος της οπής καλό να είναι 10 -15 χιλιοστά διαμέτρου, δηλαδή αρκετά μεγάλη ώστε να χωράει το παχύμετρο.

Προκειμένου για δεξαμενές υγρών καυσίμων, οι οπές δέον να ανοίγονται με τρυπάνι και όχι με οξυγόνο προς αποφυγήν εκρήσεως, εκτός και αν έχουν πιστοποιητικό (free gas).

Εάν οι μετρήσεις των παχών γίνονται με συσκευή υπερηχητικών κυμάτων, ο επιθεωρητής συνήθως επιβεβαιώνει αυτές για τη μέτρηση σε μικρά

σημεία, όπου ήδη έχει μετρηθεί το έλασμα απο τη συσκευή. Καλό είναι να σημειωθεί ότι η απόκλιση δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη των 0.7 χιλιοστών.

Οι δεξαμενές όλες και οποιουδήποτε είδους καθαρίζονται επιμελώς, εξαερόνονται και ελέγχονται λεπτομερώς. Συνήθως επιθεωρείται μόνο μια που βρίσκεται πλώρα, μια στο μέσο κα μια πρυμναία. Τα διπύθμενα κατά τον δεξαμενισμό δοκιμάζονται υπο πίεση, όταν το πλοίο επιπλέει.

Έλασμα θεωρείται ότι πρέπει να εντακατασταθεί, όταν η μείωση του υπερβεί το 20 -50 % ή αν ορίζει ο Νηογνώμονας.

Ειδικά για πλοία άνω των 20 ετών, πρέπει οι εγκάρσιες τομές στο μέσον του πλοίου να μετρηθούν, ακόμα τα πάχη των ελασμάτων του ανωτάτου υδατοστεγούς συνεχούς καταστρώματος, του πυθμένα και των πλευρών, στο ύψος της ισάλου κατά τις υποδείξεις του επιθεωρητή. Εάν απαιτηθεί αντικατάσταση, λόγω μείωσης πάχους, συνεχίζονται οι μετρήσεις όπως και για τα πλοία άνω των 24 ετών.

Στα πλοία μεταφοράς κατεψυγμένων φορτίων, αφαιρείτε αρκετή μονωτική επιφάνεια, επίσης αφαιρούνται οι δίφρακτες και τα καλήμματα των στομιών.

Σε περίπτωση πλοίων που μεταφέρουν χύδην πετρελαιοειδή, πρέπει να καθορίζονται τα πάχη του περιβλήματος, του καταστρώματος όπως και οι άλλες κύριες διαστάσεις του υλικού.

ΠΛΟΙΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 24 ΕΤΩΝ

Για τα πλοία αυτά ισχύουν όλα τα αναφερόμενα νεώτερα πλοία και συμπληρωματικώς τα παρακάτω:

Εκτελούνται μετρήσεις πάχους σε όλα τα ελάσματα του ανωτάτου υδατοστεγούς καταστρώματος, εντός 0,51 από τη μέγιστη νομή του πλοίου.

Ειδικότερα ο Ελληνικός Νηογνώμων αναφέρει για τις μετρήσεις ότι: “θα μετρείται το πάχος του υπόλοιπου του περοβλήματος μεταξύ της αφόρτου και εμφόρτου ισάλου και του καταστρώματος αντοχής εκτός της γραμμής των ανοιγμάτων, πάντοτε εντός του μέσου ημίσεος του πλοίου.

Στις δύο τομές του καταστρώματος, όπου οι μετρήσεις δείχνουν τη μέγιστη μείωση, διεξάγονται μετρήσεις σε όλα τα ελάσματα των πλευρών, των υδροσυλλεκτών, του πυθμένος, του υποφράγματος, των ενετερονείων του πυθμένος, των σταθμίδων και των ενισχυτικών ελασμάτων, επίσης των εγκαρσίων διαφραγμάτων και των πλευρικών νομέων.

Σε μέρη, τα οποία εκτίθενται στο νερό ή την υγρασία, γίνονται τοπικές μετρήσεις για έλεγχο διαβρώσεως, αφού προηγουμένως αφαιρεθεί, όπως είναι φυσικό, το χρώμα και η σκουριά.

Αναλόγως των μειώσεων πάχους ο επιθεωρητής απαιτεί περισσότερες ή όχι μετρήσεις.

Οι μετρήσεις σημειώνονται στα σχέδια, και πισυνάπτονται με την αναφορά. Οι απαιτήσεις περί μετρήσεων των διαστάσεων υλικού, πρέπει να μελετώνται ιδιαίτερος μετά την μελέτη του αρχείου των προηγουμένων μετρήσεων.

Όταν οι χώροι είναι μεμονωμένοι, λόγω εγκαταστάσεων υλικού, πρέπει να μελετώνται ιδιαίτερος μετά τη μελέτη του αρχείου των προηγουμένων μετρήσεων.

Όταν οι χώροι είναι μεμονωμένοι, λόγω εγκαταστάσεων ψύξεως, καλό είναι να αφαιρούνται οι επιφράκτες, τα καλύμματα των στομιών και επαρκής ποσότητα της μόνωσης όλων των χώρων, ώστε να βεβαιώνονται οι επιθεωρητές για τη γενική κατάσταση και το πάχος των χωρών, οι οποίοι λόγω μειωμένης μονώσεως υπόκεινται σε αυξημένη διάβρωση.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ειδικά για τα πλοία μεταφοράς υγρών καυσίμων χύμα, εκτός των ελέγχων των γενομένων για όλες τις προαναφερθείσες περιπτώσεις, επιθεωρούνται απιπροσθέτως οι δεξαμενές τους να είναι απολύτως καθαρές και απολύτως ελεύθερες αερίων και να υφίστανται τα κατάλληλα μέσα, ώστε ο επιθεωρητής να μπορεί να προσεγγίσει οποιοδήποτε σημείο κρίνει, επιθεωρούνται δε τα θετικά ηλεκτρόδια, τα ασφαλιστικά περιφράγματα, τα εξαεριστικά κ.λ.π εξαρτισμός.

Ιδιαίτερη προσοχή δίδεται στην εσωτερική επιφάνει των ελασμάτων του πυθμένα, με σκοπό να εξασφαλισθεί ότι δεν υπάρχει υπερβολική διάβρωση των ελασμάτων.

Όταν διαπιστωθεί αυτή, πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα για τη διατήρηση της διαμήκους αντοχής του πυθμένου, και των απαιτούμενων αντικαταστάσεων και επισκευών.

Σε περιπτώσεις όπου υπάρχει επίστρωση τσιμέντου στον πυθμένα, πρέπει να διαπιστωθεί ότι δεν υπάρχει ενεργός οξειδωση υπο την επίστρωση.

Εκτελείται δοκιμή των δεξαμενών δια πληρώσεως του νερού έως το υψος των ανοιγμάτων, εαν η δοκιμή γίνεται κατα τον δεξαμενισμό τότε γεμίζουμε το νερό μέχρι την ίσαλο, στο υπόλοιπο μέρος των δεξαμενών καθώς και των διαφραγμάτων εκτελείται όταν το πλοίο βρίσκεται στο νερό.

Ο επιθεωρητής ελέγχει επιστάμενος τις κατασκευές τις εκτεθειμένες στην διάβρωση ή αβαρία, απαιτεί την αντικαταστασή των μερών, των οποίων έχει μειωθεί η αντοχή και . εάν ο επιθεωρητής κρίνει αναγκαίο, επιθεωρεί όλες τις δεξαμενές.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

NTERTANKO Guide to the Vetting Process - 9th edition, 2011

Ship Inspection Report Programme (SIRE) – V.I.Q, 2014

OCIMF

GOOGLE

Vessels Repair Manual – Surveys after construction- Rev. Nov 2014

Tanker structure co-operative forum. *Guidance manual for tanker structure.*

Witherby