

SHIP INSPECTION REPORT (SIRE)



ΚΩΣΤΙΚΑΣ ΡΑΦΑΗΛ

Νέα Μηχανιώνα, Θεσσαλονίκη, Ελλάδα.

Μάρτιος 2019

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

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ:

ΘΕΜΑ: "SHIP INSPECTION REPORT (SIRE)"

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΚΩΣΤΙΚΑ ΡΑΦΑΗΛ

Α.Γ.Μ: 3690

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :

Περιεχόμενα

Εισαγωγή

Κεφάλαιο 1

1. Προετοιμασία πλοίου για να διεξαχθεί η επιθεώρηση και τα απαιτούμενα έγγραφα.
2. Προετοιμασία συσκευών συναγερμών, συστημάτων ασφάλειας και αντικείμενα ζωτικής σημασίας για την πρώτη εντύπωση.
3. Η επιθεώρηση, οι ανεπίσημοι κανόνες που διέπουν μια επιθεώρηση, οι ευθύνες και οι ρόλοι του πληρώματος.

Κεφάλαιο 2

1. Το ιστορικό του προγράμματος SIRE και οι αναθεωρήσεις του.
2. Η φόρμα διαδικασίας του πλοίου και τα ερωτηματολόγια VIQ.
3. Χρησιμότητα του VIQ .

Κεφάλαιο 3

1. OCIMF (Διεθνής ναυτιλιακή αγορά πετρελαϊκών εταιρειών) Ίδρυση, στόχοι, στρατηγική και μέλη.
2. OCIMF & TMSA, εκδόσεις του TMSA. Το σύστημα ποιότητα και ο κύκλος συνεχούς βελτίωσης (σχεδιασμός, δράση, αξιολόγηση και βελτίωση)
3. Κατευθυντήριες γραμμές του TMSA και τα 4 στάδια αφομοίωσης

Κεφάλαιο 4

1. Η πολιτική της MOH(motor oil hellas), αξιολόγηση πλοίων και επιθεωρήσεις.

πρόλογος:

Στην έρευνα μας θα ασχοληθούμε με τις επιθεωρήσεις στα δεξαμενόπλοια και θα αναλύσουμε την διαδικασία της επιθεώρησης και τις δραστηριότητες που πρέπει να γίνουν για να πραγματοποιηθεί σωστά η επιθεώρηση ή ο έλεγχος. θα αναφερθούμε στα έγγραφα του πλοίου όπως επίσης και στην προετοιμασία πριν από την επιθεώρηση.

θα γίνει επίσης αναφορά στους άγραφους κανόνες που ισχύουν για την επιθεώρηση, της συμπεριφοράς του προσωπικού και του ίδιου του επιθεωρητή. Έπειτα θα αναφερθούμε στο SIRE (Ship inspection report) ξεκινώντας με μια ιστορική αναδρομή και τους λογούς που οδήγησαν στην δημιουργία αυτού του προγράμματος, θα αναλύουμε την δομή του προγράμματος και τον τρόπο λειτουργίας όπως επίσης και την ευκολία με την οποία παρέχει το αποτέλεσμα της επιθεώρησης που αφορούν την συντήρηση και την λειτουργία του πλοίου. Επιπλέον θα αναφερθούμε στο OCIMF (Oil Companies indicator marine forum) διεθνής πετρελαϊκή αγορά και στην δημιουργία του TMSA (Tanker marine το οποίο στοχεύει σε μια διαδικασία αξιολόγησης και συνεχούς βελτιώσεις του συστήματος διαχείρισης. Επίσης θα αναλύσουμε το πρόγραμμα TMSA όπως και τα στάδια τα οποία αποτελείται. Τελικά θα χρησιμοποιήσουμε την MOTOR OIL HELLAS (MOH) ως παράδειγμα για να κατανοήσουμε τον τρόπο με τον οποίον λειτουργούν οι επιχειρήσεις που διεξάγουν τα vetting inspections και θα αναφερθούμε στα κριτήρια που θα πρέπει να πληροί ένα πλοίο το οποίο πρόκειται να ναυλωθεί από την MOH όπως επίσης και την επαγγελματική σχέση ανάμεσα στους πλοιοκτήτες και τις πετρελαϊκές εταιρείες (σύμφωνα με το παράδειγμα της MOH).

Κεφάλαιο 1

Inspection Vetting

Τα αποτελέσματα της επιθεώρησης είναι εκείνα τα οποία θα κρίνουν το αν το πλοίο διοικείται σωστά και λειτουργεί σύμφωνα με τους εκάστοτε κανόνες. Η επιθεώρηση έλεγχου διεξάγεται για να δηλώσει την αξιοπλοΐα του караβιού είναι επιτυχής μόνο αν το πλοίο είναι έτοιμο και αν το πλήρωμα έχει προετοιμαστεί με επάρκεια για την διεξαγωγή της επιθεώρησης. Ο επιθεωρητής ο οποίος είναι υπεύθυνος να διεξάγει τον έλεγχο συλλέγει εντυπώσεις από την πρώτη στιγμή που βλέπει το πλοίο και συνεχίζει μέχρι το πέρας της επιθεώρησης. Σχεδόν όλοι οι επιθεωρητές είναι πρώην ναυτικοί του καταστρώματος ή του μηχανοστασίου και έχουν εκτεταμένη εμπειρία σε θύματα που σχετίζονται με το πλοίο. Από την πρώτη στιγμή που ο επιθεωρητής αντικρίζει το πλοίο μέχρι την άφιξη του στην καμπίνα του πλοιάρχου θα έχει σχηματίσει μια πρώτη εντύπωση για το πλοίο. Οι επιθεωρητές αναλαμβάνουν την επιθεώρηση του πλοίου και αναζητούν συγκεκριμένα κριτήρια-παρατηρήσεις για να κριθούν από το πλοίο και να διεξαχθούν οι κατάλληλες διεργασίες για την αντιμετώπιση των παρατηρήσεων. Είναι γεγονός ότι, ανάλογα με την απόφαση του ο επιθεωρητής θα ψάξει να βρει στοιχεία για να υποστηρίξει την αρχική του άποψη, γι' αυτό τον λόγο είναι σημαντικό να φροντίσουμε την πορεία του επιθεωρητή από την σκάλα έως την καμπίνα του πλοιάρχου, διότι η πρώτη εντύπωση είναι σημαντική και δεν υπάρχει δεύτερη ευκαιρία για την "πρώτη εντύπωση".

Προετοιμασία επιθεωρήσεως

Για να επιτευχθεί η επιθεώρηση πρέπει να διασφαλιστεί ότι είναι προγραμματισμένη σε βολικό χρόνο για το πλοίο έτσι ώστε να μην συμπέσει με άλλες επιθεωρήσεις, αυτό μπορεί να ταχτοποιηθεί εύκολα μέσω του πράκτορα του πλοίου. Αυτός θα πρέπει να είναι σίγουρος ότι ο κάθε επικεφαλής του πλοίου (αξιωματικοί και μηχανικοί) έχει διεξάγει μια σχετική επιθεώρηση πριν φτάσει στον λιμένα και οποιαδήποτε αμφιβολία-πιθανές παρατηρήσεις έχουν καταγράφει ή διορθωθεί. Ένας πρακτικός τρόπος για να επιτευχθεί αυτό, είναι να υπάρχει ένα έντυπο αυτοαξιολόγησης που θα καλύπτει τους επιμέρους τομείς (κατάστρωμα - μηχανοστάσιο)

Tanker particulars	Master
Certification/documentation	Master
Crew management	Master
Safety management	Master/ Chief engineer
Lifesaving equipment	Second/ third mate
Firefighting equipment	Chief engineer
Pollution prevention	Chief officer
Cargo/ballast system	Chief officer
Inert gas system	Chief engineer
C.O.W installation	Chief officer
Mooring equipment	Chief officer
Bridge equipment	Second officer
Navigation	Master/ Second officer
Radio equipment	Second officer/Master
Engine room & steering gear	Chief engineer
Load lines items	Chief officer
Chemical supplement	Chief officer

Έγγραφα που χρειάζονται από τον επιθεωρητή:

- Classification document
- Certificate of registry
- Cargo ship safety construction certificate
- Cargo ship safety equipment certificate
- Safety radiotelegraphy certificate
- Load line certificate

- IMO certificate of fitness
- IOPP certificate & supplement
- IOPP certificate & supplement form B
- Certificate of financial responsibility
- A crew list
- A drawing of vessel's cargo tank arrangement
- Vessel's safe manning document

Τα παρακάτω έγγραφα θα πρέπει να είναι διαθέσιμα για την επιθεώρηση

- Officer's licenses
- Health certificates
- P&A manual
- Approved ballast manual
- Oil/ Cargo record book
- Oil transfer procedures
- Garbage log for compliance with marpol annex V
- Proof of cargo hose/piping test
- Proof of fixed and portable firefighting equipment servicing
- Proof of professional servicing of breathing apparatus
- Proof of life raft servicing
- Setting for vessel's PV valves
- Shipping document and cargo manifest
- Certificate of inhabitation or stabilization of cargo
- Declaration of inspection if transferring bunkers
- Material safety data sheets vessel response plan/sopep/smpep etc.
- Inert gas manual

- Waiver letters
- Vessel response plan
- Safety management system manuals
- Vessel operation manual, company's policy for upgrading and training

Ετοιμότητα για την βαθμονόμηση και αποδείξεις για την σωστή λειτουργία των ακόλουθων συσκευών

- Combustible gas detectors or fixed gas detection system
- Oxygen analyzer
- Toxic gas generator
- Oil discharge monitoring equipment (O.D.M.E)
- Cargo pump emergency shutdown and bearing alarms
- High level alarms
- Overfill alarms
- Quick closing fuel valves

Ετοιμότητα για να παρουσιάσουμε την σωστή λειτουργία των ακόλουθων συναγερμών/συστημάτων

- Inert gas system alarms
- Oily water separator
- Firefighting systems
- Steering gear
- Emergency generator
- Engine room ventilation shutdowns
- Lifeboat engines

Επιπλέον τα ακόλουθα αντικείμενα πρέπει να ελέγχουν και να είναι έτοιμα για την επιθεώρηση

- Firemen's outfit
- International ship-shore connection
- Navigation equipment
- Charts, publications and corrections
- E.P.I.R.B, pyrotechnics and hydrostatic releases
- Flame screens on bunker and water ballast tanks
- Paint locker smothering system
- Marine sanitation device

Τα ακόλουθα αντικείμενα είναι ζωτικής σημασίας εφόσον δημιουργούν την πρώτη εντύπωση στον επιθεωρητή του πλοίου που εν μέρη κρίνουν το αποτέλεσμα της επιθεώρησης

ΣΚΑΛΑ:

πρέπει να είναι τοποθετημένη κατάλληλα όπως επίσης πρέπει να έχει δίχτυ ασφάλειας και να υπάρχει το κυκλικό σωσίβιο σε περίπτωση επείγοντος ανάγκης.

ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ:

Οι προειδοποιητικές πινακίδες πρέπει να είναι τοποθετημένες στα κατάλληλα σημεία.

ΠΛΗΡΩΜΑ:

Το πλήρωμα καταστρώματος θα πρέπει να φέρει τον προστατευτικό εξοπλισμό (πχ κράνος, παπούτσια ασφαλείας, γάντια, γυαλιά ασφαλείας).

ΠΛΗΡΩΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ:

Πρέπει να είναι παρών στο καταστρωμένα να καταγράψει τα στοιχεία του επιθεωρητή και να γίνει αναγνώριση μέσω του αξιωματικού φυλακής, να φέρει τον προσωπικό εξοπλισμό ασφαλείας όπως επίσης και τις συσκευές ενδοεπικοινωνίας. Τέλος μέλος του πληρώματος πρέπει να συνοδεύει τον επιθεωρητή στην καμπίνα του πλοιάρχου και να του επιδοθεί η λίστα επιθεωρήσεως.

εξοπλισμός πυρασφαλείας στα manifolds (εξοπλισμός κατάσβεσης φωτιάς). Ο εξοπλισμός πρέπει να είναι δίπλα στις βαλβίδες φορτώσεως και να είναι έτοιμο για χρήση

ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ:

Το κατάστρωμα θα πρέπει να είναι καθαρισμένο από λάδια και νερό και δεν πρέπει να υπάρχουν εμπόδια όπως και τα μπούνια θα πρέπει να είναι κλειστά και ασφαλισμένα για να εμποδίσουμε την διαρροή πετρελαίου στην θάλασσα.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ: Οι πληροφορίες του φορτίου θα πρέπει να είναι ενημερωμένες, αναρτημένες και ευανάγνωστες τοποθετημένες στα κατάλληλα σημεία του πλοίου (MSDS)

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΕΙΓΟΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΗΚΑ: Θα πρέπει να είναι εύκολο να χρησιμοποιηθεί ανά πάσα στιγμή χωρίς ζημίες και κατάλληλα συντηρημένο, πρέπει επίσης να είναι τοποθετημένα και να μπορεί να αποσπαστεί γρήγορα από το σημείο που πρέπει να είναι τοποθετημένα.

ΠΡΟΣΔΕΣΗ: Τα μέσα πρόσδεσης πρέπει να είναι κατάλληλα συντηρημένα και να επιτηρούνται συνεχώς για ζημίες με σκοπό την αποφυγή ατυχημάτων.

ΧΩΡΟΣ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗΣ : Οι πόρτες του αρκουδίσιου πρέπει να είναι κλειστές και η γέφυρα ναυσιπλοΐας να είναι καθαρή και να έχει επαρκή εξαερισμό

Η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Ο επιθεωρητής πρέπει να συνοδεύετε κατά την διάρκεια της επιθεώρησης, τα πιο κατάλληλα πρόσωπα για την συνοδεία του είναι ο πλοίαρχος, πρώτος μηχανικός, ο υποπλοίαρχος, δεύτερος μηχανικός οι οποίοι θα τον συνοδέψουν σε κατάστρωμα και μηχανοστάσιο αντίστοιχα. Συνήθως η επιθεώρηση ξεκινάει με τον έλεγχο των πιστοποιητικών και εγγράφων υπό την παρουσία του πλοιάρχου. Ο επιθεωρητής συνήθως έχει έτοιμο ένα πλάνο επιθεώρησης αλλά αυτό μπορεί να μην τηρηθεί επακριβώς. σύμφωνα με το καινούριο OCIMF & VPQ , τα έγγραφα που αφορούν το δεξαμενόπλοιο θα επιθεωρηθούν κατά προτεραιότητα, έτσι θα πρέπει να υπάρχει ένα ενημερωμένο αντίγραφο αυτών για εξοικονόμηση χρόνου.

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ:

Με την ολοκλήρωση της επιθεώρησης, οι επιθεωρητές πρέπει να συγκεντρώσουν και να συζητήσουν τις παρατηρήσεις που έγιναν πάνω στο δεξαμενόπλοιο. Αν τα παραπάνω δεν πραγματοποιηθούν ο πλοίαρχος πρέπει να ενημερώσει την εταιρεία αμέσως. Ο επιθεωρητής θα δώσει στον πλοίαρχο την λίστα με τις παρατηρήσεις, η οποία θα μελετηθεί και να διορθωθεί στον επιθυμητό χρόνο. Η αναφορά στέλνεται στους αξιωματικούς του πλοιοκτήτη μαζί με το έντυπο έγγραφο του επιθεωρητή.

Η ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Ο επιθεωρητής πρέπει:

- Να εξηγήσει τον σκοπό της επιθεώρησης και να ενημερώσει για την εκτιμώμενη διάρκεια επιθεώρησης

- Να συζητήσει με την σειρά που θα γίνει η επιθεώρηση

- Να παρέχει πληροφορίες για τον εξοπλισμό που θέλει να ελέγξει για να επιβεβαιώσει την λειτουργικότητα του.

- Να συνεργαστεί με τον πλοίαρχο για να διεξαχθεί η επιθεώρηση χωρίς καθυστέρηση στις λειτουργίες του πλοίου.

ο επιθεωρητής απαιτείται:

-Να χρησιμοποιεί αντικειμενικά στοιχεία για να απαντήσει τις ερωτήσεις του πλοιάρχου VIQ.

-Να καταγράψει τις δράσεις που έλαβαν χώρα έτσι ώστε να καλύψουν τις ελλείψεις κατά την διάρκεια της διαμονής του επάνω στο πλοίο.

-Να αποδείξει την κατανόηση των ερωτήσεων του πλοιάρχου.

-Να περιορίσει τις παρατηρήσεις του σύμφωνα με τα κεφάλαια του VIQ

-Να αποφύγει να αποσύρει μια παρατήρηση

-Να συζητήσει πάνω στο καράβι της παρατηρήσεις που προτίθεται να κάνει

Ο ρόλος του πλοίου

το πλοίο πρέπει να είναι πάντα έτοιμο για επιθεώρηση. Πριν την επιθεώρηση ο πλοίαρχος:

-Ο πλοίαρχος πρέπει να υπενθυμίσει σε όλο το πλήρωμα τα καθήκοντα τους κατά την διάρκεια της επιθεώρησης

-Να υπενθυμίσει στους αξιωματικούς να χρησιμοποιήσουν το VIQ για να πραγματοποιήσουν μια προ-επιθεώρηση οι ίδιοι

-Πρέπει να σιγουρευτεί ότι όλα τα έγγραφα ασφάλειας είναι ενημερωμένα

-Πρέπει να καταγράφουν οι λειτουργικοί έλεγχοι

-Πρέπει να διασφαλίσει το ότι όλα τα έγγραφα θα είναι έτοιμα για τον επιθεωρητή

-Τέλος πρέπει να φροντίσει για την γενική καθαριότητα του πλοίου

υποχρεώσεις του πελάτη

ο πλοίαρχος πρέπει:

- Να διασφαλίσει την ασφάλεια του επιθεωρητή

- Να θεσει την σειρά επιθεώρησης αν υπάρχουν κάποιες αμφιβολίες

- Να προτείνει αλλαγές στο πρόγραμμα της επιθεώρησης αν είναι απαραίτητο

- Να διασφαλίσουν ότι οι ώρες εργασίες δεν υπερβαίνουν εκείνες που έχουν οριστεί από την STCW.

- Να διασφαλίσουν την σωστή χρήση όποιου εξοπλισμού χρειάζεται να εξεταστεί από τον επιθεωρητή έτσι ώστε να μην έρχονται σε αντίθεση με στοιχειά ασφάλειας

- Να διασφαλίσει το ότι ο επιθεωρητής θα συνοδεύεται από έναν αξιωματικό καθ'όλη την διάρκεια της επιθεώρησης

- Να μην έρχεται σε αντιπαράθεση με τον επιθεωρητή και να του συμπεριφέρεται ως επαγγελματίας

- Να μην δίνει ψευδή στοιχεία

- Να μην φέρει τον επιθεωρητή σε δύσκολη θέση όσων αφορά την εμπειρία του και τις γνώσεις του

- Να διαφωνεί με την εκτέλεση μιας πράξης η οποία δεν είναι ασφαλής ακόμη και αν αυτό προτείνεται

- Να μην λέει την προσωπική του γνώμη σε καταγεγραμμένη παρατήρηση το οποίο ισχύει και για τους υπόλοιπους αξιωματικούς

-Να μην προτίθεται να παρέχει άσχετες πληροφορίες για να εντυπωσιάσει τον επιθεωρητή όπως επίσης και για τους άλλους αξιωματικούς

-Να επικοινωνεί με το γραφείο αν νομίζει πως ο επιθεωρητής κάνει κάποιο λάθος, το γραφείο θα χειριστεί αυτό το θέμα

Το meeting μετά την επιθεώρηση

ο πλοίαρχος θα πρέπει:

-Να ζητήσει μια ευκαιρία να συζητήσει τις παρατηρήσεις

-Να ζητήσει προφορική ή γραπτή αναφορά, παρόλα αυτά οι επιθεωρητές δεν είναι υποχρεωμένοι να την παρέχουν

-Να μην προσπαθήσει να εστιάσει στις παρατηρήσεις που νομίζει πως δεν είναι σωστές

-Να διασφαλίσει την παρουσία ενός άλλου αξιωματικού σε αυτό το meeting κατά προτίμηση τον υποπλοίαρχο.

-Να μην προσπαθήσει να ξεκαθαρίσει τις πιθανές αμφιβολίες για τις παρατηρήσεις

-Να μην ζητήσει από τους επιθεωρητές συμβουλές για την διόρθωση των παρατηρήσεων

Μετά την κριτική του επιθεωρητή

Ο πλοίαρχος πρέπει να ενημερώσει το γραφείο

-Για τις παρατηρήσεις που καταγράφηκαν

-Για το λεπτομερές πλάνο των παρατηρήσεων που πρέπει να διορθώσουν και για τον απαιτούμενο χρόνο που θα χρειαστούν να γίνουν

-Για τις παρατηρήσεις που απαιτούν περισσότερη προσοχή

-Για το όνομα του επιθεωρητή

-Για πληροφορίες που θα βοηθήσουν το γραφείο να συντάξει ένα πλάνο για την διόρθωση των παρατηρήσεων και την ενημέρωση στον ναυλωτή.

Κεφάλαιο 2

Το ιστορικό του προγράμματος sire

Το 1993 ο OCIMF ίδρυσε ένα πρόγραμμα επιθεώρησης πλοίου που ονομαστικέ SIRE το οποίο επέτρεπε τα μέλη του ocimf να αναφέρουν τις επιθεωρήσεις του πλοίου τους στην ocimf για διανομή σε άλλα μέλη της ocimf και σε μερικά μη μέλη. Η συμμετοχή στο αρχικό πρόγραμμα, είτε ως επιθεωρητής του ocimf είτε ως λήπτης αυτής , ήταν αυστηρώς εθελοντική και το κάθε πρόγραμμα ανεξάρτητα καθόριζε το πως θα εκτιμούσε τις πληροφορίες που περιέχονταν στις αναφορές του ocimf. Στο πρόγραμμα sire ο manager του πλοίου λάμβανε ένα αντίγραφο αναφοράς και του δινόταν η ευκαιρία να προσθέσει γραπτά σχόλια στην αναφορά και προς τα μέλη επιθεώρησης του ocimf και προς τον ίδιο τον οργανισμό. Οι παραλήπτες είχαν πρόσβαση στα δεδομένα του sire μέσω

ενός υπολογιστή και τους επιτρεπόταν να το δουν ή να το αποθηκεύσουν. Οι παραλήπτες μπορούσαν να ζητήσουν αναφορές και σχόλια από τα δεδομένα του sire τα οποία τα έστελναν μέσω φαξ.

Οι αναθεωρήσεις του προγράμματος

Το αρχικό πρόγραμμα sire ανανεώθηκε για πρώτη φορά το 1997 και εισήγαγε τα μέσα με τα οποία οι παραλήπτες θα μπορούσαν να λάβουν τις αναφορές και τις κριτικές ηλεκτρονικά όπως επίσης και μέσω φαξ. Δυο σημαντικές αλλαγές επίσης συμπεριλαμβάνονταν στην ανανέωση του 1997.

αυτές ήταν:

-Μια ξεχωριστή διαδικασία επιθεώρησης για κάθε πλοίο

-Ένα εξειδικευμένο ερωτηματολόγιο για το κάθε πλοίο (vpr)

το πρόγραμμα sire ανανεώθηκε ξανά το 2000. Το 2004 έγιναν ακόμη πιο σημαντικές αλλαγές στην διαδικασία επιθεώρησης και ένας μεγάλος αριθμός πλοίων επιθεωρήθηκε σύμφωνα με το πρόγραμμα. Αργότερα προστέθηκαν άλλες ερωτήσεις. Το 2011 έγινε μια καινούργια αναθεώρηση η οποία άλλαξε το ερωτηματολόγιο και έδωσε περισσότερη έμφαση στην επιθεώρηση για την πλοήγηση και την

διαχείριση φορτίου και του έρματος.

Διαδικασία επιθεώρησης για κάθε πλοίο

Το πρόγραμμα απαιτεί οι εταιρείες που συμμετέχουν να ακολουθούν μια συγκεκριμένη διαδικασία επιθεώρησης. Αυτή η διαδικασία έχει στοιχεία έλεγχου και αναφοράς. Ο έλεγχος χρησιμοποιεί μια σειρά από λεπτομερή ερωτηματολόγια που βασίζονται στο τύπο του πλοίου το οποίο επιθεωρείται. Αυτά τα ερωτηματολόγια περιέχουν θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια και την αποφυγή μόλυνσης.

Οι επιθεωρητές που επιλέγονται ή προσλαμβάνονται από τις εταιρείες πρέπει να απαντήσουν όλες τις ερωτήσεις. Οι ερωτήσεις συχνά συνοδεύονται από οδηγίες και αναφορές σε έγγραφα που είναι καταγεγραμμένα. Ο σκοπός τους είναι να βοηθήσουν τον επιθεωρητή στις απαντήσεις του. Η αναφορά εξελίχθη από ένα ολοκληρωμένο διαδικτυακό ερωτηματολόγιο το οποίο επιβάλλεται από τον επιθεωρητή

είτε κατευθείαν στην σελίδα του sire είτε στην εταιρεία η οποία ζητά περαιτέρω επεξεργασία πριν μεταβίβασή του στον manager του πλοίου και του SIRE

Ερωτηματολόγιο επιθεώρησης πλοίου, εγχειρίδιο επιθεώρησης και ηλεκτρονικά προγράμματα VIQ.

Οι αναθεωρήσεις της τρίτης έκδοσης, τα ερωτηματολόγια έρευνας του sire για τα πλοία και οι συνοδευτικές αναφορές έφεραν σημαντικές αλλαγές στους στόχους και στην παρουσίαση του προγράμματος.

αυτές ήταν:

-Την επιθεώρηση των δεξαμενόπλοιων των πλοίων με χημικά και των πλοίων που μεταφέρουν αέριο κατηγοριοποιούνται ανάλογα με το μέγεθος τους σύμφωνα με το ανανεωμένο πρόγραμμα

-Η επιθεώρηση της μπαρίζας που μεταφέρει τα προϊόντα πετρελαίου, χημικά και το αέριο η για τα σκάφη που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά προϊόντων πετρελαίων και αερίου σε βαρέλια η για τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν τα ίδια αγαθά αλλά και για τα ρυμουλκά των πλοίων που χρησιμοποιούνται για να χειριστούν τις μπαρίζες που μεταφέρουν τα παραπάνω προϊόντα.

-Στα έγγραφα viq τα ερωτηματολόγια έλεγχου που χρησιμοποιούνται αναφέρονται ως "έρευνα επιθεώρησης πλοίων- vessel inspection service" (viq)

-Οι ερωτήσεις κλειδιά που χρησιμοποιήθηκαν στην δεύτερη και τρίτη έκδοχή του viq σταμάτησαν η αντικαταστάθηκαν από συγκεκριμένες ερωτήσεις ως τόσο οι ερωτήσεις που απαιτούν μονολεκτική απάντηση (ναι η όχι) συνέχισαν να χρησιμοποιούνται.

Το εγχειρίδιο του επιθεωρητή

το εγχειρίδιο του επιθεωρητή ήταν ένα καινούριο στοιχείο χρησιμοποιήθηκε το 2000 από το πρόγραμμα sire για πρώτη φορά. Το εγχειρίδιο αναδιοργάνωνε τις ερωτήσεις κλειδιά , τα υπερτιμήματα και τις βασικές οδηγίες που πρέπει να ακολουθήσει ο επιθεωρητής όταν διεξάγει μια έρευνα. Όπως και στις προηγούμενες εκδοχές του viq , η εκδοχή του 2011 για το εγχειρίδιο του επιθεωρητή χρησιμοποιήθηκε

για να θέσει ερωτήματα που είναι πιθανό να κάνει ο επιθεωρητής σε μια επιθεώρηση. Η επιλογή του ερωτηματολογίου για κάθε επιθεώρηση βασίζεται στο "Ship selection guide" που εμπεριέχονται σε ένα λογισμικό του SIRE. Αυτός ο οδηγός απαιτεί να απαντηθούν τα ερωτήματα. Το κατάλληλο ερωτηματολόγιο μπορεί να εκτυπωθεί και οι ερωτήσεις να είναι σύμφωνα με το εγχειρίδιο του επιθεωρητή η του viq.

Αυτά τα ερωτηματολόγια θα πρέπει να τεθούν σε κάθε επιθεώρηση. Τα αποτελέσματα της επιθεώρησης πρέπει να μεταφερθούν στο κατάλληλο πρόγραμμα viq μόλις ολοκληρωθεί η επιθεώρηση.

Η χρήση του VIQ

Τα ερωτηματολόγια που χρησιμοποιούνται σε αυτό το πρόγραμμα περιέχουν μια σειρά από ερωτήσεις για την ασφάλεια και την αποφυγή της μόλυνσης για το είδος του πλοίου που επιθεωρείται. Αυτές οι ερωτήσεις είναι αριθμημένες και ταξινομημένες σε ξεχωριστά κεφάλαια. Κάθε κεφάλαιο περιέχει μια σειρά ερωτημάτων που πρέπει να απαντηθούν από τον επιθεωρητή. Οι ερωτήσεις πρέπει να συνοδεύονται από

οδηγίες, συγκεκριμένα:

-Σημειώσεις καθοδήγησης για τους επιθεωρητές.

-Πηγές αναφοράς που εφαρμόζουν τις κατευθυντήριες γραμμές της εταιρείας.

-Ένας δείκτης που ταχτοποιεί τα θέματα όταν είναι υποχρεωτικό το σχόλιο του επιθεωρητή.

Οι παραπάνω κατευθυντήριες γραμμές παρέχονται για να βοηθήσουν τον επιθεωρητή να απαντήσει στις ερωτήσεις. Εάν η καθοδήγηση και οι αναφορές οδηγήσουν τον επιθεωρητή να συμπεράνει ότι τα ερωτήματα θα πρέπει να απαντηθούν θετικά θα

πρέπει να σημειωθεί στο νίq στο πλαίσιο "ναι". εάν η καθοδήγηση και οι πηγές αναφοράς υποδεικνύουν στον επιθεωρητή ότι η ερώτηση πρέπει να απαντηθεί αρνητικά θα πρέπει να

σημειωθεί το πλαίσιο "όχι". Ανάλογα με την περίπτωση το πλαίσιο "δεν λαμβάνεται υπόψη η δεν είναι εφαρμόσιμο". Ο επιθεωρητής πρέπει να απαντήσει όλες τις ερωτήσεις που είναι οι κατάλληλες για τον τύπο του πλοίου που πρόκειται να επιθεωρήσει. Ειδάλλως, αυτό θα σημαίνει ότι η αναφορά δεν θα μπορεί να μεταδοθεί στην βάση δεδομένων του sire για να επεξεργαστεί από το άτομο που είναι υπεύθυνο για την επιθεώρηση

Ο επιθεωρητής θα πρέπει να κάνει μια παρατήρηση σε κάθε ερώτημα, όπου το απαντητικό πλαίσιο σημειώνεται ως "όχι". Η παρατήρηση θα πρέπει να ταχτοποιεί και να εξηγεί τον λόγο για την αρνητική απάντηση. Επίσης, όταν σημειώνεται το πλαίσιο "δεν λαμβάνεται υπόψη" αυτό πρέπει να συνοδεύεται από μια εξήγηση αυτής της εκδοχής. Στις περιπτώσεις όπου η απάντηση "μη εφαρμόσιμο" τότε το ερώτημα μέτριοι ως "ναι",

και έτσι δεν χρειάζεται εξήγηση. Ωστόσο, εάν ο επιθεωρητής χρειάζεται ένα επεξηγηματικό σχόλιο τότε μπορεί να το προσθέσει στο πλαίσιο "αλλά σχόλια" το οποίο συνοδεύει την ερώτηση. Για κάποια θέματα ο επιθεωρητής θα πρέπει να σχολιάσει άσχετα με το πως θα πρέπει να απαντηθεί το ερώτημα. Αυτή η απαίτηση ξεχωρίζει με έντονα γράμματα, είναι υπογραμμισμένη και γραμμένη με πλάγια γράμματα στις κατευθυντήριες

σημειώσεις. Το ηλεκτρονικό πρόγραμμα "σύνταξη αναφοράς" σημειώνεται με κίτρινο. Στο τέλος κάθε κεφαλαίου υπάρχει ο τομέας "επιπρόσθετα σχόλια". Εάν ο επιθεωρητής έχει επιπρόσθετα σχόλια πάνω σε ένα θέμα το οποίο δεν έχει καλυφτεί από συγκεκριμένα ερωτήματα, τότε θα πρέπει να τα προσθέσει στο τομέα "επιπρόσθετα σχόλια"

Κεφάλαιο 3

TMSA tanker management self assessment(αυτοαξιολόγηση διαχείρισης δεξαμενόπλοιο)

OCIMF oil companys international marine form(Διεθνής ναυτιλιακή αγορά πετρελαϊκών εταιριών, ίδρυση και στόχοι)

Η διεθνής εταιρεία εξόρυξης πετρελαίου είναι μια ανεξάρτητη αρχή που ιδρύθηκε στο Λονδίνο στις 8 Απριλίου του 1970 και ήταν αρχικά μια προσπάθεια από την βιομηχανία πετρελαίου να βελτιωθεί η δημόσια ενημέρωση για την θαλάσσια μόλυνση, συγκεκριμένα για την πετρελαϊκή μόλυνση. Μετά το ατύχημα του "Torrey Canyon". Αντιπροσωπεύει τις πετρελαϊκές εταιρείες που τα συμφέροντα τους σχετίζονται με την φόρτωση,

εκφόρτωση, μεταφορά, παράδοση πετρελαίου και των παραγώγων του. Στην αρχή τις δεκαετία του 1980 ο οργανισμός αριθμούσε περίπου 50 πετρελαϊκές εταιρείας ως μέλη, οι οποίες έλεγχαν το 80% της συνολικής μεταφοράς πετρελαίου. Αυτά τα μέλη συμπεριελάμβαναν τις επτά γνώστες "επτά ξαδέρφες" οι οποίες, παρά το γεγονός ότι η μείωση παράγωγης κατά την δεκαετία 1970 είχε τεράστιες επιπτώσεις για αυτές, συνέχισαν να

ελέγχουν τους δυο πιο σημαντικούς τομείς της αγοράς, την διανομή και τις πωλήσεις. Ο OCIMF συμμετέχει στα συνέδρια του παγκόσμιου ναυτιλιακού οργανισμού παρουσιάζοντας τεχνικές αναφορές για την αποφυγή μόλυνσης από τα πλοία και εστιάζει κυρίως στα πετρελαιοφόρα

Σήμερα, τα μέλη αριθμούν 68 εταιρείες σε όλο τον κόσμο τα οποία εκλέγουν πρόεδρο και τρεις (3) αντιπρόεδρους στην ετήσια γενική συνέλευση του οργανισμού. Επίσης ο επικεφαλής της επιτροπής της ocimf είναι η "εκτελεστική επιτροπή" στην οποία δίνουν αναφορά οι άλλες τρεις κύριες επιτροπές οι οποίες με την σειρά τους μπορούν να διοργανώσουν υπό-επιτροπές η συνέδρια όταν είναι απαραίτητο. Τα κεντρικά γραφεία του οργανισμού βρίσκονται στο Λονδίνο και υπάρχει τεχνικό προσωπικό από τις εταιρείες μέλη. Η εργασία του OCIMF διεξάγονται από επιτροπές, υποεπιτροπές, συνέδρια, ομάδες εργασίας που αποτελούνται από αντιπροσώπους των μελών του με την υποστήριξη των κεντρικών γραφείων.

Οι πρωταρχικοί στόχοι του OCIMF είναι να προωθήσει την ασφάλεια και την αποφυγή της μόλυνσης που προκαλείται από τα πετρελαιοφόρα και τους σταθμούς φορτοεκφορτώσεως. Η ίδρυση του στοχεύει στο να συντονίσει τις απόψεις της πετρελαϊκής βιομηχανίας στα συνέδρια με τον IMO, να εξετάσει τις τεχνικές προτάσεις που προωθούνται από τον IMO και να συμβουλέψει τα μέλη του για τις διάφορες νομοθετικές δραστηριότητες

οι οποίες λαμβάνουν χώρα ενίοτε. Ο OCIMF επίσης συνεργάζεται με το οικονομικό και κοινωνικό συμβούλιο των ηνωμένων εθνών και τον διεθνή οργανισμό αξιολόγησης, συμμετέχει ενεργά στις εργασίες του IMO, εκφράζει τις θέσεις των μελών του σε διάφορες εθνικές κυβερνητικές αρχές και διατηρεί στενούς δεσμούς με άλλους οργανισμούς και ενώσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Όπως δηλώνει στην ιστοσελίδα του, η σημαντική του συνεισφορά στην γενικότερη ασφάλεια της

βιομηχανίας και ο ρόλος του στο να δίνει τεχνικές και λειτουργικές οδηγίες αφε αυτού η σε συνεργασία με άλλους οργανισμούς. Μέχρι σήμερα, πάνω από 50 τέτοιες κατευθυντήριες οδηγίες έχουν συσταθεί και πολλές από αυτές έχουν ήδη χαρακτηριστεί ως κριτήρια επίπεδου(standards) σε πολλούς τομείς. Ο OCIMF παρέχει τα μέσα για να διεξαχθούν συλλογικά προγράμματα έρευνας εκ μέρους των μελών του,

που έχουν ως αποτέλεσμα διάφορες μελέτες που αφορούν, για παράδειγμα, την πλοήγηση και την ρυμούλκηση του δεξαμενοπλοίου. Και έτσι έχει βοηθήσει να υπάρχουν τεχνικές οδηγίες προς όφελος της ευρύτερης ναυτιλιακής βιομηχανίας.

OCIMF: Στρατηγική και μέλη

Η στρατηγική της OCIMF συμπεριλαμβάνει το να αναγνωρίζονται τα κρίσιμα θέματα ασφάλειας και περιβάλλοντος που αντιμετωπίζουν τα πετρελαιοφόρα και οι σταθμοί παρέλευσης προτείνοντας κριτήρια που θα είναι σημεία αναφοράς για την βιομηχανία. Μαζί με τον IMO και άλλα πρακτορεία τοπικά και εθνικά, υποστηρίζει την ανάπτυξη των διεθνών συνθηκών και την κανόνων που βελτιώνουν την ασφαλή κατασκευή και λειτουργία των

πετρελαιοφόρων και των σταθμών παρέλευσης. Υποστηρίζει την παγκόσμια εφαρμογή αυτών των διεθνών συνθηκών και νόμων και ενθαρρύνει την αποδοχή των νόμων ασφάλειας και περιβαλλοντικών κανόνων.

OCIMF και TMSA

Η TMSA(αυτοαξιολόγηση διαχείρισης δεξαμενοπλοίου) προσφέρει στα δεξαμενόπλοια έναν τρόπο για να μετρήσει και να βελτιώσει το δικό της σύστημα διαχείρισης. Τους ενθαρρύνει να εκτιμήσουν το σύστημα ασφάλειας διαχείρισης σε σχέση με κάποιους εκτελεστικούς δείκτες. Τα αποτελέσματα αυτής της αξιολόγησης μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να δημιουργήσουμε ένα πλάνο βελτίωσης χρησιμοποιώντας τα στάδια επίτευξης όπως περιγράφεται στο

πρόγραμμα με σκοπό να επιτευχθεί η ασφάλεια και η προστασία του περιβάλλοντος.

TMSA πρώτη έκδοση 2004

Η OCIMF βρίσκεται στην πρώτη γραμμή της πραγματοποίησης των επιθεωρήσεων στα πλοία με την ίδρυση του SIRE. Αυτό το σύστημα προάγει υψηλό επίπεδο επιθεωρήσεων και έτσι οι εταιρείες μέλη μπορούν να χρησιμοποιήσουν αυτά τα αποτελέσματα στα δικά τους συστήματα επιθεωρήσεων, και έτσι να μειώσουν τον αριθμό των επιθεωρήσεων που έχει το κάθε πλοίο. Με τις συστάσεις του διεθνούς κώδικα ασφάλειας της διαχείρισης (ISM), η διαχείριση και η

λειτουργία των πλοίων έχει τυποποιηθεί μέσω των περιβαλλοντικών κανόνων και των κανόνων ασφαλείας. Ο κώδικας ISM απαιτεί από τους λειτουργούς των πλοίων να εφαρμόσουν ένα σύστημα ασφαλείας διαχείρισης το οποίο τους βοηθά να πετύχουν την αποφυγή ατυχημάτων. Ωστόσο, υπάρχει μια ξεκάθαρη διάκριση ανάμεσα σε αυτούς που υιοθετούν τους κανόνες του ISM και στους κανονισμούς που στοχεύουν να επιτευχθούν οι ελάχιστες απαιτήσεις του κώδικα.

Αυτοί η διαφοροποίηση ίσως μπορεί να καθοδηγήσει των ναυλωτή ο οποίος πρέπει να αξιολογήσει το επίπεδο κάθε πλοίου το οποίο θα ναυλωθεί. Η αυτοαξιολόγηση του OCIMF ξεκίνησε το 2004 για την παροχή ενός εργαλείου που θα βοηθήσει τους χειριστές των πλοίων να αξιολογήσουν και να βελτιώσουν τα δικά τους συστήματα διαχειρίσεως

Δεύτερη έκδοση του TMSA 2008, αντικειμενικοί στόχοι και τομέας δράσης.

Η Δεύτερη έκδοση του TMSA είναι μια αναβάθμιση η οποία βασίζεται στην εμπειρία των managers που εφάρμοσαν την πρώτη έκδοση και στις πληροφορίες από την βιομηχανία πετρελαίου. Επίσης διασφαλίζει αυτήν την αναβάθμιση με πρόσφατες διεθνής συμβάσεις και πρακτικές της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Μια από τις πιο σημαντικές αλλαγές ήταν ότι ο στόχος δράσης του TMSA επεκτάθηκε στο να τον κάνει χρήσιμο για όλους τους χειριστές των δεξαμενοπλοίων

συμπεριλαμβανομένων και των παράκτιων πλοίων και των μπαριζών. Το πρόγραμμα ενθαρρύνει τους Managers να κρίνουν το σύστημα ασφαλείας διαχειρίσεις βασιζόμενοι σε κάποιες αποδείξεις και παρέχει καθοδήγηση για το πως θα εφαρμόσουν την καλύτερη πρακτική. Η καλύτερη πρακτική είναι ένας αποτελεσματικός τρόπος για να ελαχιστοποιήσουν την πιθανότητα εμφάνισης προβλήματος. Δημιουργεί τις κατάλληλες συνθήκες έτσι ώστε να υπάρχει ασφάλεια και προστασία του περιβάλλοντος. Οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να στοχεύουν στο να μεταφέρουν τις σωστές πρακτικές στον στόλο τους μέσα από την συνεχή εφαρμογή βελτιωμένων μεθόδων και διαδικασιών. Μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα αποτελέσματα τις αξιολόγησης τους για να αναπτύξουν ένα πρόγραμμα το οποίο θα βελτιώσει την ασφάλεια τους και την περιβαλλοντική προστασία. Οι εταιρίες πετρελαίου δίνουν μεγάλη σημασία στην επιλογή των πλοίων που θα ναυλώσουν

τα οποία πρέπει να είναι καλά συντηρημένα και να έχουν καλή διαχείριση. Το πρόγραμμα TMSA το οποίο βασίζεται στον κώδικα ISM μπορεί να παρέχει πολύτιμες πληροφορίες για την αποτελεσματικότητα του συστήματος διαχείρισης της λειτουργίας του πλοίου. Παρέχει κίνητρα για τους Managers έτσι ώστε να πετύχουν υψηλά επίπεδα ποιότητας στην διαχείριση του πλοίου τους, συνεχή βελτίωση και επίσης παρέχει καθοδήγηση για το ποια θεωρεί ο OCIMF ότι είναι

η καλύτερη πρακτική για την σύγχρονη βιομηχανία. Οι καλύτερη πρακτική εξελίσσεται και στο μέλλον θα υπάρξουν ανανεωμένες εκδοχές αυτού του προγράμματος

Το σύστημα ποιότητας (TMSA) και οι κατευθυντήριες γραμμές.

Η TMSA προσφέρει ένα πρότυπο πλαίσιο για την αξιολόγηση του συστήματος διαχείρισης από ένα διαχειριστή πλοίου και παρέχει καθοδήγηση η οποία συμπεριλαμβάνει τα στοιχεία ενός επίσημου συστήματος διαχείρισης που είναι σημαντικά για την διοίκηση του πλοίου. Για να είναι αποτελεσματικό αυτό το σύστημα πρέπει να είναι κάτι παραπάνω από κάποιες απλές διαδικασίες.

Η ηγεσία της εταιρείας θα πρέπει να καθορίζει τις αρχές της εταιρείας και το πως σκοπεύει να πετύχει τους στόχους της. Θα πρέπει επίσης να παρέχει επαρκείς πηγές ώστε να διασφαλίζει ότι τα πλοία τους διοικούνται, επανδρώνονται και λειτουργούν κατάλληλα και ότι διατηρεί καλά εκπαιδευμένο και ανταγωνιστικό προσωπικό. Σε ένα αποτελεσματικό σύστημα, τα περιστατικά και οι ελλείψεις ερευνώνται για να καθοριστεί η αίτια που τα προκάλεσε και εφαρμόζονται

διορθωτικές κινήσεις για να αποφευχθεί η επανάληψη τους. Το ρίσκο εντοπίζεται συστηματικά και εκτιμάται έτσι ώστε να ελέγχεται αποτελεσματικά η έκθεση στους κινδύνους και να υπάρχει η κατάλληλη διοίκηση. Η ηγεσία σε όλα τα επίπεδα είναι ένας σημαντικός παράγοντας για κάθε διαδικασία βελτίωσης

Ο ακρογωνιαίος λίθος μια αποτελεσματικής ηγεσίας είναι να υπάρχουν ξεκάθαροι στόχοι, στρατηγικές, κατευθύνσεις, επικοινωνία, εμπιστοσύνη και δέσμευση στο καθήκον. Η ηγεσία παρέχει σχεδιασμό στρατηγικής, ισχυρές κατευθυντήριες γραμμές για το προσωπικό και συνεχόμενη βελτίωση στα ατομικά και συλλογικά εγχειρήματα.

Ο κύκλος συνεχόμενης βελτίωσης στοχεύει στο να πετύχει βελτιώσεις μέσα από το σύστημα διοίκησης της εταιρείας.

Σημαντικοί εκτελεστικοί κανόνες βοηθούν του managers να χειριστούν τα προγράμματα βελτίωσης. Έτσι μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις πληροφορίες για να εκτιμήσουν την απόδοση τους ή να τις συνδυάσουν με κάποια άλλα εργαλεία που χρησιμοποιούν για να εξελίξουν και να βελτιώσουν τον τρόπο διοίκησης τους. Τα βασικά στάδια του "κύκλου συνεχόμενης βελτίωσης" συνοψίζονται παρακάτω:

Σχεδιασμός, Δράση, Αξιολόγηση και Βελτίωση

Ο "κύκλος συνεχούς βελτίωσης", Σχεδιασμός

Σε αυτό το στάδιο αναπτύσσονται τα σχέδια που συμπεριλαμβάνουν αποτελεσματικές στρατηγικές και καθαρότητα στις πολιτικές της εταιρείας, στις προθέσεις της, τις διαδικασίες, τους ρόλους και τις ευθύνες της. Οι αποτελεσματικές στρατηγικές απαιτούν ξεκάθαρες πολιτικές, προθέσεις, ρόλους και ευθύνες. Ο OCIMF προσφέρει καθοδήγηση πάνω σε αυτά τα θέματα ενθαρρύνει τις εταιρείες να διεξάγουν την εργασία τους εστιάζοντας στην ασφάλεια και περιβαλλοντική

προστασία. Αυτές οι οδηγίες διδάσκουν τους managers να αναγνωρίζουν ξεκάθαρα τις σχετικές διαδικασίες και τους αντικειμενικούς στόχους που θα τους βοηθήσουν στο σχεδιασμό του σκοπού του.

Ο "κύκλος συνεχούς βελτίωσης", Δράση

Σε αυτό το στάδιο η εταιρεία εργάζεται για να πετύχει τους στόχους της εκπληρώνοντας τον σχεδιασμό της. Ανακοινώνει τα σχέδια και έπειτα δίνει προτεραιότητα σε διαδικασίες για την βελτίωση παρέχοντας έναν ξεκάθαρο ορισμό των στόχων της και καταμετρώντας το αποτέλεσμα. Οι κατευθυντήριες γραμμές TMSA είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να βοηθήσουν τους managers να χρησιμοποιούν τεχνικές και εργαλεία βελτίωσης. Αυτό το μέρος του "κύκλου συνεχούς βελτίωσης"

βοηθά το προσωπικό να συμβαδίζει με τους στόχους της εταιρείας και να βελτιώνει την απόδοση του.

Ο "κύκλος συνεχούς βελτίωσης", Αξιολόγηση

Σε αυτό το στάδιο έχουμε τον έλεγχο, την εκτίμηση και την λήψη πληροφοριών σχετικά με τα αποτελέσματα που είχαμε. Η ασφάλεια και η περιβαλλοντική

προστασία απαιτούν έλεγχο εκτίμηση και λήψη πληροφοριών για την πρόοδο και τα επιτεύγματα για να έχουμε μια σημαντική βελτίωση αυτό το μέρος του "κύκλου συνεχούς βελτίωσης" υποδεικνύει συμμόρφωση με τις διαδικασίες και προσπαθειών για βελτίωση

Ο "κύκλος συνεχούς βελτίωσης" Βελτίωση

Το τέταρτο στάδιο συμπεριλαμβάνει τον καθορισμό των στόχων και την εστίαση στις προσπάθειες σε τομείς όπου μπορούν να επιτευχθούν τα περισσότερα οφέλη και οι περισσότερες βελτιώσεις. Ο κύριος του πλοίου συγκρίνει την πρόοδο με τις τεχνικές και λειτουργικές ανάγκες για να θέσει ένα πλάνο προτεραιότητας. Το προσωπικό μελετά το πλάνο και συμφωνεί με την διαχείριση. Εκεί που απαιτείται δράση άλλα δεν είναι διαθέσιμες οι πηγές αναφοράς, το θέμα αναφέρεται

στην ανώτερη διοίκηση. Δίνεται έμφαση στο να επιτευχθούν μακροχρόνιες βελτιώσεις παρά γρήγορες λύσεις. Αυτό το μέρος του "κύκλου συνεχούς βελτιώσεις" επιδιώκει να συμβαδίζουν οι πράξεις με τους στόχους προόδου και διασφαλίζει την βελτίωση του σχεδιασμού. Οι στόχοι καθορίζονται και οι προσπάθειες εστιάζουν στους τομείς όπου οι διοίκηση του πλοίου μπορεί να πετύχει τα περισσότερα οφέλη και τις περισσότερες βελτιώσεις.

Κατευθυντήριες γραμμές του TMSA

Οι κατευθυντήριες γραμμές του TMSA θέτουν 12 αρχές για την πρακτική διαχείρισης, δημιουργεί ένα πλαίσιο για τους Managers του πλοίου οι οποίοι προσπαθούν να πετύχουν την ασφάλεια και προστασία περιβάλλοντος και δομούνται ως εξής:

- Ο τίτλος κάθε στοιχείου δηλώνει τον ανάλογο βασικό τομέα διαχείρισης.
- Ο κύριος στόχος καθορίζει τον σκοπό που θέλουμε να πετύχουμε.
- Οι υποστηρικτικοί παράγραφοι μέσα στα στοιχεία εξηγούν το πως τα εκτελεστικά στελέχη μπορούν να πετύχουν τον κύριο στόχο.

Αυτές είναι πρακτικές που οι Managers έχουν ήδη ενσωματώσει ή θέλουν να ενσωματώσουν στο σύστημα διοίκησης τους.

- Κάθε στοιχείο καθορίζει ένα σκοπό και τους δείκτες κλειδιά της απόδοσης (KPI) που απαιτούνται για να πετύχουν τον πρωταρχικό στόχο μαζί με τη καθοδήγηση για το πως θα επιτευχθεί ο πρωταρχικός σκοπός.

- Κάθε δείκτης της απόδοσης (kpi) προσφέρει μια αντικειμενική εκτίμηση των επίπεδων ποιότητας που τα συστήματα διαχείρισης της διοίκησης έχει πετύχει σήμερα. Ο τελευταίος μπορεί να θέλει να χρησιμοποιήσει την καθοδήγηση για την καλύτερη πρακτική για να πετύχει τα επίπεδα ποιότητας που δίνονται από το KPI (key performance indicator). Όταν υιοθετούνται οι κατευθυντήριες γραμμές του TMSA τότε δημιουργούν ένα πλαίσιο μέσα στο σύστημα διαχείρισης παρέχοντας συνεχή πληροφορίες και προκαλώντας βελτιώσεις ενώ τελικά οδηγούν σε μακροχρόνια ασφάλεια και περιβαλλοντική προστασία.

Αίτηση για το πρόγραμμα TMSA

Μόλις η ναυτιλιακή εταιρεία ή ο manager κάνει αίτηση για πρόγραμμα TMSA πρέπει να διεξαχθεί μια λεπτομερή ανάλυση για να ταχτοποιηθούν εκείνα τα στοιχεία και τα στάδια τα οποία πρέπει να επιτευχθούν από αυτήν την ανάλυση θα πρέπει να επιλέγουν τα στοιχεία που ταιριάζουν στην εργασία του κάθε manager και θα υποστηρίξουν την επίτευξη των στόχων της εταιρείας. Οι αναφορές θα πρέπει να υποβληθούν στον OCIMF διαδικτυακά. Μέσο αυτής της διαδικασίας θα

ζητηθεί από τους managers να δηλώσουν ποιες εταιρείες μέλη του OCIMF θέλουν πρόσβαση σε αυτές τις αναφορές και μόνο αυτές που θα ονοματιστούν θα μπορούν να λάβουν το πρόγραμμα TMSA για αυτόν τον Manager. Τελικά οι Managers ενθαρρύνονται να μελετήσουν το πρόγραμμα TMSA τουλάχιστον σε ετήσια βάση και σημαντικές αλλαγές στην δομή διοίκησης, στο σύστημα διαχείρισης, στο μέγεθος ή στην σύνθεση του στόλου θα πρέπει να οδηγήσουν σε μια ενημερωμένη αξιολόγηση

Κεφάλαιο 4

Δωλιστήρια Κορίνθου motor oil hellas

Είναι η μοναδική ελληνική εταιρεία με συμμετοχή στην OCIMF η οποία συμμετέχει στο εκτελεστικό σώμα της OCIMF και παρέχει αναφορές στην βάση δεδομένων SIRE για επιθεωρήσεις που διεξάγονται στα δεξαμενόπλοια εκ μέρους της εταιρείας του πλοιοκτήτη.

Πολιτική Εταιρείας MOH

Η πολιτική της MOH είναι να ναυλώνει και να διαθέτει τους σταθμούς της μόνο καράβια τα οποία μετά από αξιολόγηση βρεθήκαν να διοικούνται και να συντηρούνται σύμφωνα με τα υψηλότερα κριτήρια ποιότητας της ναυτιλιακής βιομηχανίας και σε κάθε περίπτωση να πληρούν στο τα κριτήρια ασφάλειας σύμφωνα με την MOH.

Αξιολόγηση πλοίου

Η αξιολόγηση πλοίου θα βασιστεί:

- Στις πληροφορίες που παρέχονται από το ερωτηματολόγιο αποδοχής του MOH.

- Σε όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες που συλλέγονται από διάφορες πηγές συμπεριλαμβάνοντας την βάση δεδομένων της MOH και των σταθμών.

- Στις πρόσφατες αναφορές που είναι διαθέσιμες στην βάση δεδομένων SIRE (λιγότερο από 4 μήνες)

- Σε ιδικές αναφορές πλοίων ή σε σταθμούς πετρέλευσης. Η εμπλοκή του πλοίου σε ναυτικά ατύχημα.

Βάση της αξιολόγησης τα πλοία θεωρούνται ως:

Πρώτων αποδεκτό: Το πλοίο μπορεί να ναυλωθεί από την ΜΟΗ για την μεταφορά επικίνδυνου φορτίου που έχουν πουληθεί η αγοραστεί από την ΜΟΗ ή μπορούν να εκτελέσουν φορτοεκφόρτωση από σταθμούς που διαχειρίζεται η ΜΟΗ.

Σχεδόν αποδεκτό: Αυτό σημαίνει ότι το πλοίο μπορεί να ναυλωθεί από την ΜΟΗ μόνο για ένα ταξίδι και το πλοίο θα επιθεωρείτε από εργαζόμενους της ΜΟΗ κατά την διάρκεια των φορτοεκφορτώσεων γι' αυτό το ταξίδι

Μη αποδεκτό: Το όποιο σημαίνει ότι μέχρι το πλοίο να επανεκτιμηθεί και να χαρακτηριστεί ως αποδεκτό δεν μπορεί να ναυλωθεί από την ΜΟΗ η να μεταφέρει φορτίο που αγοράστηκε η πουλήθηκε από αυτή και ότι δεν μπορεί να εισέρθει σε σταθμό τον όποιο διαχειρίζεται η ΜΟΗ.

Εγκυρότητα φυσικών επιθεωρήσεων

Όταν το αποτέλεσμα της επιθεώρησης του πλοίου είναι θετικό δίνεται στο πλοίο μια περίοδος εγκυρότητας ως εξής:

- Εάν το πλοίο είναι 15 χρονών η λιγότερο το ανώτατο όριο εγκυρότητας είναι 12 μήνες

- Εάν το πλοίο είναι 15-25 χρονών το ανώτατο όριο εγκυρότητας είναι 6 μήνες

- Εάν το πλοίο είναι 25 χρονών η περισσότερο το ανώτατο όριο εγκυρότητας είναι 3 μήνες.

Βιβλιογραφία :

- <https://www.linkedin.com/pulse/20140731111846-158951296-a-few-words-aboutvetting-inspection-on-ships>
- <http://www.solygeiablog.gr/2018/05/motor-oil-hellas.html>
- <http://site.rightship.com/services/ship>
- <https://nauticalstudies.org/2015/06/23/%CF%80%CF%81%CE%BF%CE%B3%CF%81%CE%B1%CE%BC%CE%BC%CE%B1-t-m-s-a-requirements-vetting-inspections-process/>
- https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_largest_oil_and_gas_companies_by_revenue
- <http://www.azalea-maritime.com/site/vetting-sire-and-tanker-inspections>
- <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/3027/Kalara.pdf?sequence=3>
- https://en.wikipedia.org/wiki/Anglo-Persian_Oil_Company
- https://en.wikipedia.org/wiki/Royal_Dutch_Shellhttps://en.wikipedia.org/wiki/Chevron_Corporation
- <https://en.wikipedia.org/wiki/Exxon><https://en.a.org/wiki/ConocoPhillips>
- <https://www.ocimf.org/>
- <http://www.maritimesun.com/downloads/inspection/ShipInspectionReportSIRE.pdf>
- [http://www.wikininvest.com/stock/Osg_America_LP_\(OSP\)/Major_Oil_Vetting_Process-](http://www.wikininvest.com/stock/Osg_America_LP_(OSP)/Major_Oil_Vetting_Process-)
- [http://observacionesdevetting.blogspot.gr/p/ship-inspections-and-vetting-guidelines.html-](http://observacionesdevetting.blogspot.gr/p/ship-inspections-and-vetting-guidelines.html)