

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΤΣΙΓΚΟΥΝΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΘΕΜΑ:

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ SIRE- CDI- RIGHTSHIP

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ

Α.Γ.Μ.: 4172

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 16/05/2020

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη.....	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο	
Σημαία (Flag State).....	5
Νηογώμονες & Σημαία.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο	
Θεσμός Επιθεωρήσεων.....	8
Τρόπος Διεξαγωγής των Επιθεωρήσεων.....	10
Προετοιμασία Επιθεώρησης.....	10
Διαδικασία Επιθεώρησης.....	11
Μετά την Επιθεώρηση.....	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο	
OCIMF (Oil Companies International Marine Forum).....	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο	
SIRE (Ship Inspection Report Program).....	15
Περιγραφή SIRE.....	16
VIQ (VESSEL INSPECTION QUESTIONNAIRE).....	19
Βασικές Τροποποιήσεις.....	23
Εγχειρίδια Επιθεωρητή – Αναδιοργανωμένο ερωτηματολόγιο Επιθεώρησης Πλοίων (ROVIQ).....	25
Αξιολόγηση SIRE.....	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο	

TMSA (TANKER MANAGEMENT SELF ASSESSMENT PROGRAMME).....	27
Περιγραφή	27
Λειτουργία και Συσχετισμός με το SIRE.....	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6°	
CDI (Chemical Distribution Institute).....	30
Επιθεώρηση υγραεριοφόρων και χημικών δεξαμενόπλοιων.....	31
Τομείς Επιθεώρησης Δεξαμενοπλοίων Συμφώνως του CDI.....	33
Ερωτηματολόγιο CDI.....	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7°	
RIGHTSHIP.....	38
Σχετικά με την επιθεώρηση RIGHTSHIP.....	39
Ερωτηματολόγιο RIGHTSHIP.....	41
Πλατφόρμα αξιολόγησης πλοίων ασφάλειας.....	43
RIGHTSHIP Safety Score.....	44
Βαθμολογία αερίων Θερμοκηπίου (GHG).....	45
Αξιολόγηση RightShip.....	46
Βιβλιογραφία.....	47

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια των Προπτυχιακών Σπουδών μου στη σχολή Πλοιάρχων της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού. Θέμα της εργασίας αποτελούν τα «Προγράμματα Επιθεωρήσεων: SIRE, CDI, & RIGHTSHIP». Αρχικά, παρατίθενται οι έννοιες της σημαίας και του νηογνώμονα σε ένα πλοίο αλλά και η μεταξύ τους σχέση. Στην συνέχεια αναφέρεται ο Θεσμός των Επιθεωρήσεων, και στον τρόπο διεξαγωγής των επιθεωρήσεων αναλυτικά. Το επόμενο κεφάλαιο περικλείει πληροφορίες σχετικά με το Διεθνές Θαλάσσιο Φόρουμ Πετρελαϊκών Εταιρειών (OCIMF). Ακολουθούν έπειτα, εκτενείς αναφορές σε επιμέρους κεφάλαια για καθεμία από τα προγράμματα επιθεωρήσεων: SIRE, CDI & RIGHTSHIP. Στο τέλος, παρατίθεται η Βιβλιογραφία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

Σημαία (Flag State)

Τα πλοία, προκειμένου να έχουν τη δυνατότητα να ταξιδέψουν σε διάφορους προορισμούς και λιμάνια, υποχρεούνται να δηλώνουν ότι υπάγονται σε κάποια συγκεκριμένη χώρα και να φέρουν την ανάλογη σημαία του εκάστοτε Κράτους. Το συγκεκριμένο έγγραφο εκδίδεται από το ανάλογο Κράτος και περιλαμβάνει τα γενικά χαρακτηριστικά του πλοίου, όπως είναι το όνομα, η χωρητικότητα, τον αριθμό και το λιμάνι πλοήγησης. Εκτός από τα παραπάνω συμπεριλαμβάνει τα στοιχεία του πλοιοκτήτη και άλλα λεπτομερή στοιχεία, όπως είναι τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου. Το έγγραφο της εθνικότητας βρίσκεται πάντα πάνω στο πλοίο.

Είναι σημαντικό τα πλοία να δηλώνονται στο Νηολόγιο της χώρας στην οποία δηλώνεται. Το Νηολόγιο είναι ένα ειδικό δημόσιο βιβλίο που τηρείται από τις αρχές του εκάστοτε λιμανιού και στο οποίο καταγράφονται τα εμπορικά πλοία που ανήκουν στο λιμάνι αλλά και φέρουν τη σημαία του κράτους του λιμανιού καταγραφής. Το «Κράτος Καταγραφής», διατηρεί καταλόγους από πλοία που έχουν τη σημαία του. Αυτοί οι κατάλογοι, διατηρούνται και ανανεώνονται ανάλογα με τον τρόπο που θα ορίσει το κάθε Κράτος σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες της Συνθήκης των Ηνωμένων Εθνών του 1986. Έτσι, σύμφωνα με την παραπάνω συνθήκη στα πλοία που δικαιούνται να υψώσουν τη σημαία ενός Κράτους. Η πράξη νηολόγησης είναι άκυρη αν από αυτή δεν προκύπτει η ταυτότητα του πλοίου.






Υποχρεωτικά πρέπει όλα τα πλοία να εγγράφονται στο Νηολόγιο, προκειμένου να χορηγηθεί σε αυτά το Πιστοποιητικό Νηολόγησης, του οποίου αντίγραφο πρέπει να έχει κάθε πλοίο για την εξακρίβωση στοιχείων από τις αρχές. Αν ένα πλοίο είναι εγγεγραμμένο σε ένα μητρώο και θέλει να εγγραφεί σε ένα άλλο Νηολόγιο, οφείλει πρώτα να διαγραφεί από το αρχικό και έπειτα να προχωρήσει στην νέα εγγραφή του. Με τη νηολόγηση ενός σκάφους σε μία συγκεκριμένη χώρα, ο ιδιοκτήτης του σκάφους δεσμεύεται να τηρεί το θαλάσσιο νόμο ή το Νόμο της Εμπορικής Ναυτιλίας της εκάστοτε χώρας. Αλλαγή στα στοιχεία της νηολόγησης ενός πλοίου, επιτρέπεται εφόσον κατατεθούν στην Λιμενική Αρχή του νέου λιμανιού νηολόγησης τα απαραίτητα δικαιολογητικά, ώστε να γίνουν οι αναγκαίες τροποποιήσεις.

Νηογνώμονες και Σημαία

Η σημαία του πλοίου, είναι εμφανές, πως αποτελεί «τον απόλυτο άρχων του πλοίου». Μάλιστα συνδέεται άμεσα με την αξιοπλοΐα ενός πλοίου αλλά και με τους νηογνώμονες. Οι τελευταίοι, είναι ανεξάρτητοι τεχνικοί οργανισμοί, που είναι διεθνώς αναγνωρισμένοι για την οργάνωση και τη σύνταξη διατάξεων και κανόνων σχετικά με την ναυπήγηση και την κατάταξη των πλοίων άνω των 100 κόρων ολικής χωρητικότητας. Επιπρόσθετα, έχουν τη δυνατότητα να παρακολουθούν τα εγγεγραμμένα σε αυτούς πλοία από την ημέρα της ναυπήγησής τους και καθ' όλη τη διάρκεια της ενεργούς τους ζωής. Οι κανόνες αυτοί ορίζουν κάποια δεδομένα που πρέπει να εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της κατασκευής ενός πλοίου. Τα πλοία που έχουν κατασκευαστεί βάσει αυτών των δεδομένων και των κανονισμών, έχουν τη δυνατότητα να κάνουν μία αίτηση, ώστε να αποκτήσουν το πιστοποιητικό ταξινόμησης από το συγκεκριμένο νηογνώμονα. Οι νηογνώμονες λοιπόν, πέραν της εφαρμογής των κανόνων με βάση τους οποίους πρέπει να κατασκευάζονται τα πλοία, εκδίδουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά και κατατάσσουν κάθε πλοίο στην κατάλληλη κλάση. Το πιστοποιητικό όμως αυτό δεν αποτελεί εγγύηση για την ασφάλεια και την καταλληλότητα ή την αξιοπιστία ενός πλοίου.

Κάθε Κράτος Σημαίας στη συνέχεια, εκδίδει πιστοποιητικά, τα οποία είναι απαραίτητα για το απόπλου, έχοντας ως βάση τους κανονισμούς και τις Διεθνείς Συμβάσεις, που έχει επιλέξει να εφαρμόζει.

Τα πιστοποιητικά αυτά είναι τα λεγόμενα Flag Certificates και είναι τα εξής:

-  Πιστοποιητικό Νηολόγησης
-  Minimum Manning
-  Radio License
-  Tonnage Certificate
-  CRS Certificate

Όλα τα υπόλοιπα πιστοποιητικά (trading certificates) εκδίδονται από τους Νηογνώμονες αλλά για λογαριασμό της Σημαίας.

Με την έκδοση του πιστοποιητικού και την κατάταξη του πλοίου σε μία κλάση, παίρνει τη Σημαία που έχει επιλέξει η πλοιοκτήτρια εταιρεία μόλις γίνει η κατέλκυσή του. Από τη στιγμή που θα γίνει η επιλογή της Σημαίας, όλα προσαρμόζονται και

δρουν βάσει των απαιτήσεων και των δεδομένων που έχει. Ο πλοιοκτήτης επιλέγει σημαία με κριτήριο τα χαρακτηριστικά της κάθε σημαίας, αλλά και συγκρίνοντας τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που μπορεί να έχει.

Οι Νηογνώμονες τέλος, επηρεάζονται και συνεργάζονται με το Κράτος της Σημαίας. Αυτό σημαίνει πως κάθε Κράτος Σημαίας, εξουσιοδοτεί αναγνωρισμένους Νηογνώμονες, οι οποίοι είναι μέλη του Διεθνούς Οργανισμού IACS, για να κάνουν επιθεωρήσεις στα πλοία έτσι ώστε στην συνέχεια να εκδίδεται το ανάλογο πιστοποιητικό κλάσης, αποκλειστικά από τον νηογνώμονα. Τα περισσότερα κράτη Σημαίας επιλέγουν να εξουσιοδοτούν Νηογνώμονες που είναι μέλη του IACS, για την έκδοση Διεθνών Πιστοποιητικών, ενώ οι εκτός IACS εκδίδουν πιστοποιητικά μόνο για πλοία του Κράτους στο οποίο ανήκουν ή και πολύ φιλικών κρατών. Δύσκολο φαινόμενο είναι πάντως, ένας αναγνωρισμένος Νηογνώμονας να δεχθεί ένα πλοίο με Σημαία, η οποία είναι στο Black List, ακόμα κι αν το πλοίο έχει καλές προδιαγραφές, καλό management και δεν έχει σοβαρές παρατηρήσεις από τις αρχές λιμανιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΘΕΣΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

Με τον όρο «Επιθεώρηση (survey)» στη ναυτιλιακή ορολογία, περιγράφεται ο κάθε έλεγχος που γίνεται σε πλοίο ή και ακόμη στο φορτίο που φέρει, για τη διαπίστωση της κατάστασής του, προκειμένου να του χορηγηθούν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας. Από τα αρχικά στάδια της κατασκευής ενός πλοίου και μέχρι να παρθεί η τελική απόφαση που θα το αποσύρει από την ενεργό δράση, θα πρέπει το πλοίο να παρακολουθείται με μία σειρά εσωτερικών και εξωτερικών επιθεωρήσεων, ώστε να εκτιμάται η ακεραιότητα της σιδερένιας κατασκευής, των συστημάτων καταστολής της διάβρωσης, της μηχανολογικής εγκατάστασης και του εξοπλισμού του.

Οι ναυτικές επιθεωρήσεις είναι πλέον, ένα βαθιά καθιερωμένο και ουσιώδες κομμάτι των πλοίων και γενικότερα των θαλασσίων μεταφορών. Επιθεωρήσεις απαιτούνται για έναν μεγάλο αριθμό λόγων θεμάτων με αποτέλεσμα η μορφή της επιθεώρησης καθώς και του πορίσματος που την ακολουθεί να ποικίλουν. Μπορούμε λοιπόν να μιλήσουμε για δύο διαφορετικούς τύπους επιθεωρήσεων:

- Αυτές που γίνονται από ή παρουσία επιθεωρητών (surveyors) κάποιου εξωτερικού φορέα (νηογνώμονα κ.α.) για την εξακρίβωση της κατάστασης του πλοίου και την έκδοση πιστοποιητικού (certificate) ικανότητας. Οι επιθεωρήσεις αυτές είναι υποχρεωτικές.
- Αυτές που γίνονται από ή για λογαριασμό των πλοιοκτητών (ownerssurveys), από επιθεωρητές που είτε έχουν αναλάβει σε συνεχή βάση την παρακολούθηση της κατάστασης του πλοίου είτε καλούνται να το πράξουν σε μια συγκεκριμένη περίπτωση. Σε αυτή την κατηγορία επιθεωρήσεων περιλαμβάνονται και αυτές που εκπονούνται για λογαριασμό των ναυτασφαλιστών.

Οι κυριότερες επιθεωρήσεις που υφίσταται ένα πλοίο είναι:

- Η αρχική ή πρώτη επιθεώρηση (initial survey).
- Η ετήσια επιθεώρηση (annual survey).
- Η περιοδική επιθεώρηση (periodic survey).
- Η επιθεώρηση επισκευών (repairs survey), μετά από επισκευή (-ές).

- Η ειδική επιθεώρηση (special survey), κάθε 4 χρόνια με δυνατότητα παράτασης (extension of survey). Στη περίπτωση παράτασης στα 2,5 χρόνια μεσολαβεί η ενδιάμεση επιθεώρηση (medial survey).
- Η γενική επιθεώρηση (για τα υπό ελλην. σημαία πλοία).
- Η έκτακτη επιθεώρηση (για τα υπό ελλην. σημαία πλοία).

Επιθεωρήσεις της μεταλλικής κατασκευής του πλοίου γίνονται σε ένα μεγάλο αριθμό περιπτώσεων. Πολλές ναυτικές επιθεωρήσεις έχουν σαν σκοπό να εντοπίσουν ή και να προβλέψουν ανησυχητικές καταστάσεις ώστε να αποτρέψουν ζημιές και ατυχήματα. Ένας αρκετά μεγάλος αριθμός επιθεωρήσεων που διεξάγονται παγκοσμίως, ασχολείται με τη μέτρηση ενδεικτικών ποσοτήτων(π.χ. πάχη με την ελασμάτων, φθορές χιτωνίων κυρίας μηχανής) ή την εξακρίβωση της ποιότητας και τον καθορισμό της κατάστασης του πλοίου.

Τα τελευταία χρόνια έχει εισαχθεί και μία νέα κατηγορία επιθεωρήσεων, οι οποίες αποβλέπουν στην αξιολόγηση πλοίων που πλησιάζουν το ανώτατο όριο ηλικίας τους. Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό αυτών των επιθεωρήσεων είναι ότι δεν αποβλέπουν στην έκδοση πιστοποιητικού κλάσης, παρόλο που διενεργούνται από τον εκάστοτε νηογνώμονα. Οι επιθεωρήσεις αυτές γίνονται όταν εξετάζεται η δυνατότητα επέκτασης της διάρκειας ζωής (life extension program) του πλοίου.

Προκειμένου η επιθεώρηση να κριθεί επιτυχής όμως, είναι αναγκαίο τόσο το πλοίο όσο και το πλήρωμα να είναι καθ' όλα έτοιμα για την διεκπεραίωση της. Για το λόγο αυτό, απαιτείται η ακολουθία ενός καλού σχεδιασμού, η καλή γνώση του πλοίου και η στενή συνεργασία με τον νηογνώμονα, ώστε να ελαχιστοποιείται κατά το μέγιστο δυνατό ο χρόνος των επιθεωρήσεων. Συγκεκριμένα τα τρία στάδια της επιθεώρησης είναι τα εξής:

- 1) Προετοιμασία επιθεώρησης (Survey preparation)
- 2) Διαδικασία επιθεώρησης (Survey procedure)
- 3) Πόρισμα επιθεώρησης (Report on the results of survey).

Τρόπος Διεξαγωγής Επιθεωρήσεων

2.1. Προετοιμασία

Στην προετοιμασία κάθε επιθεώρησης ο αρχιμηχανικός των πλοιοκτητών, το προσωπικό του ναυπηγείου, η ομάδα επιθεώρησης και, όπου είναι δυνατόν, ο επιθεωρητής του νηογνώμονα πρέπει να βεβαιωθούν ότι έχει καθοριστεί το αντικείμενο της επιθεώρησης, ο εξοπλισμός είναι έτοιμος και το πλοίο έχει προετοιμαστεί για τον έλεγχο.

Σε γενικές γραμμές, η ομάδα επιθεώρησης πρέπει να ελέγξει την κατάσταση της κατασκευής και το σύστημα ελέγχου διάβρωσης, να μελετήσει το ιστορικό του πλοίου και των αδελφών πλοίων και να αποφανθεί για τυχόν δεδομένα προβλήματα που θα κληθεί να αντιμετωπίσει. Θα πρέπει επίσης, να έχουν προετοιμασθεί σχέδια τυπικών κατασκευαστικών στοιχείων, όπως δικτύωματα νομέων, λώροι και ελάσματα πυθμένα, ώστε κάθε πρόβλημα και μέτρηση να καταγράφονται αμέσως. Πριν από την επιθεώρηση είναι απαραίτητη και μία συνάντηση με τον πλοίαρχο για να συζητηθούν θέματα πρόσβασης, προγραμματισμού κλπ.

Ο επιθεωρητής, ο οποίος πρόκειται να πραγματοποιήσει την επιθεώρηση θα αρχίσει να συλλέγει τις εντυπώσεις ακόμη και πριν από το πρώτο βήμα του στον διάδρομο κατά την έξοδο από το δεξαμενόπλοιο μετά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης. Η μεγάλη πλειοψηφία των επιθεωρητών είναι πρώην ναυτικοί, των οποίων η πείρα επιτρέπει να εκτιμούν ένα δεξαμενόπλοιο. Οι επιθεωρητές αναλαμβάνουν την επιθεώρηση αναζητώντας αντικειμενικά κριτήρια βάσει των οποίων οι ίδιοι και η εταιρεία πετρελαίου θα είναι σε θέση να κρίνουν το δεξαμενόπλοιο.

Σπουδαίας σημασίας είναι η πρώτη εντύπωση που δημιουργείται από τη στιγμή που το δεξαμενόπλοιο θα είναι ορατό μέχρι την άφιξη του επιθεωρητή στην καμπίνα του Master, καθώς ο επιθεωρητής θα διαμορφώσει, έστω και υποκειμενικά, την πρώτη του εντύπωση για το πλοίο. Για τον λόγο αυτό η σημασία της διαδρομής από την πλευρά του πλοίου προς την καμπίνα του πλοιάρχου δεν πρέπει να υποτιμάται.

Επιπλέον, είναι σημαντική η εξασφάλιση του κατάλληλου χρόνου για την διεξαγωγή της επιθεώρησης για το πλοίο, ώστε να μην έρθει σε αντίθεση με άλλες επιθεωρήσεις ή παρόμοια θέματα. Αυτό θα μπορούσε εύκολα να ρυθμιστεί μέσω του

πράκτορα λιμένα. Ακόμα, ο κάθε επιθεωρητής του τμήματος πρέπει να έχει ολοκληρώσει την δική του επιθεώρηση πριν από την άφιξή του στο λιμάνι και ότι τυχόν ελλείψεις οφείλουν να έχουν διορθωθεί. Πέραν αυτών σε ετοιμότητα πρέπει να είναι και το πλήρωμα, έχοντας ολοκληρώσει την κατάλληλη προετοιμασία σε ορισμένες περιοχές.

2.2. Διαδικασία Επιθεώρησης

Καθ' όλη τη διάρκεια της επιθεώρησης, ο πλοίαρχος, ο πρώτος μηχανικός, ο υποπλοίαρχος και ο δεύτερος μηχανικός, ως τα ιδανικά άτομα για τον διαχωρισμό των περιοχών επιθεώρησης μεταξύ τους, οφείλουν να συνοδεύουν τον επιθεωρητή. Συνήθως η επιθεώρηση ξεκινάει με τον έλεγχο όλων των πιστοποιητικών και εγγράφων παρουσία πλοίαρχου. Ο επιθεωρητής συνήθως θα έχει έτοιμο ένα πλάνο επιθεώρησης αυτό όμως μπορεί να μην τηρηθεί ως έχει. Σύμφωνα με το καινούριο OCIMF VPQ, τα έγγραφα που αφορούν το δεξαμενόπλοιο θα επιθεωρηθούν έχοντας προτεραιότητα, γι' αυτό το λόγο πρέπει να υπάρχει ένα ενημερωμένο αντίγραφο αυτών καθώς θα εξοικονομηθεί χρόνος κατ' αυτόν τον τρόπο.

2.3. Μετά την Επιθεώρηση

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

OCIMF (Oil Companies International Marine Forum)

Το Διεθνές Θαλάσσιο Φόρουμ Πετρελαϊκών Εταιρειών (OCIMF), το οποίο ιδρύθηκε τον Απρίλιο του 1970, είναι μία εθελοντική ένωση πετρελαϊκών εταιρειών που ενδιαφέρονται για την μεταφορά και την επεξεργασία του αργού πετρελαίου, των πετρελαϊκών προϊόντων, των πετροχημικών και του φυσικού αερίου. Το έναυσμα της δημιουργίας του αποτέλεσε η αυξανόμενη ανησυχία του κοινού για τη θαλάσσια ρύπανση, ιδίως από το πετρέλαιο, μετά το περιστατικό Torrey Canyon το 1967. Η δομή της επιτροπής του OCIMF περιλαμβάνει την Εκτελεστική Επιτροπή υπό την προεδρία της και τέσσερις ανώτερες μόνιμες επιτροπές με την εξουσία να συγκροτούν υποεπιτροπές ή φόρουμ, όπως απαιτείται. Η OCIMF επικεντρώνεται αποκλειστικά στην πρόληψη των βλαβών για τους ανθρώπους και το περιβάλλον, προωθώντας τις βέλτιστες πρακτικές στον σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία δεξαμενοπλοίων, φορηγίδων και υπεράκτιων πλοίων και τις διεπαφές τους με τερματικούς σταθμούς.

Πιο αναλυτικά, στις αρχές της δεκαετίας του 1970, μια ποικιλία πρωτοβουλιών κατά της ρύπανσης άρχισαν να αναδύονται σε εθνικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο, αλλά με ελάχιστο συντονισμό. Μέσω του OCIMF, η πετρελαϊκή βιομηχανία μπόρεσε να διαδραματίσει έναν ισχυρότερο, συντονιστικό ρόλο ως απάντηση σε αυτές τις πρωτοβουλίες, καθιστώντας την επαγγελματική της εμπειρογνομοσύνη ευρέως διαθέσιμη μέσω της συνεργασίας με κυβερνήσεις και διακυβερνητικούς φορείς.

Η OCIMF έλαβε συμβουλευτικό καθεστώς στον IMO (International Maritime Organization) το 1971, και συνεχίζει να παρουσιάζει απόψεις της βιομηχανίας πετρελαίου στις συνεδριάσεις του IMO. Έκτοτε, ο ρόλος του διευρύνθηκε για να λάβει υπόψη τις μεταβαλλόμενες θαλάσσιες δραστηριότητες της ιδιότητας μέλους του. Η αρμοδιότητά του καλύπτει τώρα την ασφάλεια, την υγεία, την ασφάλεια και το περιβάλλον που σχετίζεται με δεξαμενόπλοια, φορηγίδες, υπεράκτια πλοία και τερματικές διεπαφές. Η τρέχουσα ιδιότητα μέλους του OCIMF περιλαμβάνει πάνω από 100 εταιρείες παγκοσμίως.

Έχοντας ως αποστολή να ηγηθεί της παγκόσμιας θαλάσσιας βιομηχανίας στην προώθηση ασφαλών και περιβαλλοντικά υπεύθυνων μεταφορών αργού πετρελαίου, προϊόντων πετρελαίου, πετροχημικών και φυσικού αερίου, και να οδηγήσει τις ίδιες αξίες στη διαχείριση σχετικών υπεράκτιων θαλάσσιων επιχειρήσεων, αναπτύσσει βέλτιστες πρακτικές στο σχεδιασμό, την κατασκευή και την ασφαλή λειτουργία των εμπορικών πλοίων λαμβάνοντας υπόψη τους ανθρώπινους παράγοντες. Συγκεκριμένα, το OCIMF έχει προσδιορίσει τρεις στόχους, οι οποίοι θα βοηθήσουν τον οργανισμό να επιτύχει την αποστολή και το όραμά του:

- I. **Συγκέντρωση σε τέσσερις τομείς προτεραιότητας που σχετίζονται με τον κίνδυνο υψηλού αντίκτυπου** των δημοσιεύσεων, της υπεράσπισης, των προγραμμάτων και της συνεργασίας των μελών.
- II. **Επαναπροσδιορισμός της δομής της επιτροπής** για αποτελεσματικότερη επίδοση στους τέσσερις τομείς προτεραιότητας και ενίσχυση της εμπλοκής με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.
- III. **Ενίσχυση της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας** για την αποτελεσματική επίτευξη αποτελεσμάτων και παραμονή σχετική με τους εξελισσόμενους κινδύνους στη θαλάσσια βιομηχανία τώρα και στο μέλλον.

Σήμερα, το OCIMF αναγνωρίζεται ευρέως ως η φωνή της βιομηχανίας πετρελαίου που παρέχει εμπειρογνωμοσύνη στην ασφαλή και περιβαλλοντικά υπεύθυνη μεταφορά και διαχείριση υδρογονανθράκων σε πλοία και τερματικούς σταθμούς και θέτει πρότυπα για συνεχή βελτίωση. Η ιδιότητα μέλους είναι εκτεταμένη και περιλαμβάνει κάθε πετρελαιοειδές στον κόσμο μαζί με την πλειονότητα των Εθνικών Εταιρειών Πετρελαίου.

Το OCIMF πρέπει να είναι υπερήφανο. Όχι μόνο έχει συμβάλει σε μια σημαντική ποσότητα κανονισμών στον IMO που στοχεύει στη βελτίωση της ασφάλειας των δεξαμενόπλοιων και στην προστασία του περιβάλλοντος, αλλά έχει εισαγάγει σημαντικές νέες κατευθύνσεις σχετικά με τα πιεστικά τρέχοντα ζητήματα, όπως η πειρατεία και η ναυτική της Αρκτικής. Με τη διαδικασία εισαγωγής νέου διεθνώς αποδεκτού κανονισμού αναγκαστικά αργού καθώς διασχίζει πολλές μεμονωμένες χώρες και δικαιοδοσίες, το OCIMF είναι σε μοναδική θέση να μπορεί να αξιοποιήσει την εμπειρία των μελών του για να προχωρήσει με την απαραίτητη καθοδήγηση σε σημαντικά ζητήματα του κλάδου. Αυτό παρέχει τα μέσα για τη βελτίωση των

πρακτικών στην ιδιότητα μέλους και στον ευρύτερο κλάδο και χρησιμεύει ως πολύτιμη αναφορά για την ανάπτυξη κανονισμών.

Εκτός από την εκτεταμένη βιβλιοθήκη εκδόσεών της, το OCIMF διαθέτει ένα πλούσιο χαρτοφυλάκιο εργαλείων, όπως το πρόγραμμα Ship Inspection Report (SIRE) και το Tanker Management and Self Assessment(TMSA), τα οποία έχουν αποκτήσει παγκόσμια αναγνώριση και αποδοχή. Συνεχίζει ωστόσο, να αναπτύσσει και νέα εργαλεία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

SIRE (Ship Inspection Report Program)

Μία από τις σημαντικότερες πρωτοβουλίες ασφάλειας που εισήγαγε το OCIMF είναι το Πρόγραμμα Αναφορών Επιθεώρησης Πλοίων (SIRE). Αυτό το πρόγραμμα ξεκίνησε αρχικά το 1993 για να αντιμετωπίσει συγκεκριμένα τις ανησυχίες σχετικά με την υπο-τυπική αποστολή. Ήταν η πρώτη συστηματική προσπάθεια να υπάρξει μία τυποποιημένη μορφή εκπόνησης επιθεωρήσεων στα πλοία. Οι πληροφορίες αυτές είναι σε μορφή αναφορών, με σκοπό να μπορούν να μοιράζονται μεταξύ των μελών του OCIMF και να υπάρχει έτσι μία σφαιρική εικόνα αναφορικά με την κατάσταση του πλοίου και κατ' επέκταση της διαχειρίστριας εταιρείας.

Από την εισαγωγή του προγράμματος, έχουν υποβληθεί περισσότερες από 180.000 εκθέσεις επιθεώρησης SIRE. Επί του παρόντος υπάρχουν πάνω από 22.500 αναφορές σε περισσότερα από 8000 σκάφη για επιθεωρήσεις που έχουν διεξαχθεί τους τελευταίους 12 μήνες. Κατά μέσο όρο, οι παραλήπτες προγράμματος έχουν πρόσβαση στη βάση δεδομένων SIRE με ρυθμό άνω των 8000 αναφορών ανά μήνα. Κάθε μήνα, οι παραλήπτες αναφοράς έχουν πρόσβαση σε περισσότερες από 3.000 αναφορές από το SIRE. Εκτός από τις επιθεωρήσεις που διεξάγονται από Επιθεωρητές που είναι διαπιστευμένοι από την OCIMF, από το 1997 οι Υπεύθυνοι Πλοίων έχουν την δυνατότητα να υποβάλλουν πληροφορίες σχετικά με τις φυσικές πληροφορίες, σχετικά με το σκάφος (μήκος, δέσμη κ.λπ.), χρησιμοποιώντας το OCIMF που συνοδεύει το «Ερωτηματολόγιο Σκαφών», λογισμικό ηλεκτρονικών υπολογιστών. Το 2002, ζητήθηκε από την OCIMF να επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής του SIRE αναπτύσσοντας ένα καθεστώς επιθεώρησης για τις φορηγίδες, τα πλοία που συνδέονται με τη ρυμούλκηση και την ώθηση των φορηγίδων και τα πλοία που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά αερίων και υδρογονανθράκων από τα δεξαμενόπλοια και τα συσκευασμένα φορτία.

Περιγραφή SIRE

Ανά τα χρόνια, η διαρκώς αυξανόμενη χρήση των πληροφοριών του προγράμματος SIRE παγκοσμίως έχει και άμεσο αντίκτυπο στις αυξανόμενες προσπάθειες που έχουν γίνει από τις πετρελαϊκές εταιρείες να χρησιμοποιούν πλοία που πληρούν τα υψηλότερα κριτήρια και πρότυπα διαχείρισης και συντήρησης, και κατά συνέπεια τα πλοία που τελικά χρησιμοποιούνται να διατρέχουν χαμηλότερο κίνδυνο ανάμειξης σε ναυτικά ατυχήματα. Ο ρόλος του OCIMF έχει υπάρξει καθοριστικός στο να ανεβάζει τον πήχη στις προσδοκίες και κατά συνέπεια στα πρότυπα που επικρατούν στην αγορά, οδηγώντας τελικά σε μειωμένα ποσοστά ατυχημάτων, στην καθιέρωση κοινώς αποδεκτών αρχών και κανόνων ως προς την εκπαίδευση των επιθεωρητών και τέλος στη μείωση των επιθεωρήσεων στις οποίες κάθε πλοίο υπόκειται ανά έτος, συνεπώς μειώνοντας και την ανάλογη επιβάρυνση στους ναυτικούς.

Το πρόγραμμα SIRE είναι ένα μοναδικό εργαλείο αξιολόγησης κινδύνου για δεξαμενόπλοια για ναυλωτές, χειριστές πλοίων, φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών και κυβερνητικούς φορείς που ασχολούνται με την ασφάλεια των πλοίων. Αποτελείται από μια μεγάλη συλλογή ενημερωμένων πληροφοριών σχετικά με τα δεξαμενόπλοια και τις φορτηγίδες. Ουσιαστικά, η SIRE έχει εστιάσει την ευαισθητοποίηση της βιομηχανίας δεξαμενόπλοιων στη σημασία της τήρησης ικανοποιητικών προτύπων ποιότητας και ασφάλειας πλοίων. Από την εισαγωγή του, το Πρόγραμμα SIRE έχει λάβει αποδοχή και συμμετοχή σε ολόκληρο τον κλάδο τόσο από τα Μέλη του OCIMF, από τους παραλήπτες του Προγράμματος όσο και από τους Διαχειριστές πλοίων. Η επέκταση των φορτηγίδων και των μικρών σκαφών στο SIRE εγκαινιάστηκε στα τέλη του 2004.

Στην καρδιά του προγράμματος SIRE βρίσκεται μια εκτενής βάση δεδομένων με αντικειμενικές πληροφορίες τεχνικού αλλά και διαχειριστικού περιεχομένου που καλύπτει έναν τεράστιο αριθμό πλοίων που μεταφέρουν πετρέλαιο, υγροποιημένο αέριο και χημικά προϊόντα (oil – gas – chemical carriers). Οι πληροφορίες αυτές χρησιμοποιούνται πλέον για να παρθούν αποφάσεις σχετικά με τις ναυλώσεις πλοίων, αλλά και ως γνώμονας για να παρθούν αποφάσεις αναφορικά με τις απαραίτητες αλλαγές και βελτιώσεις που χρειάζεται να πραγματοποιηθούν στην ποιότητα και ασφάλεια των πλοίων.

Η βάση του προγράμματος SIRE λοιπόν, είναι η διαδικασία ελέγχου των πλοίων από επιθεωρητές που έχουν ανατεθεί από το ναυλωτή του πλοίου ή από πιθανούς ναυλωτές του πλοίου. Δεν πρόκειται λοιπόν για επιθεώρηση που είναι υποχρεωτική από κάποια νομοθεσία, όπως είναι αυτές που πραγματοποιούνται από επιθεωρητές στους λιμένες (PSC Inspection) ούτε επιθεωρήσεις που επιβάλλονται για την έκδοση των πιστοποιητικών του Κώδικα Διεθνούς Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) ή τους Νηογνώμονες, αλλά καθίσταται υποχρεωτική ώστε να μπορέσει να μεταφέρει φορτία για κάποια από τις πετρελαϊκές εταιρείες-μέλη του OCIMF, δηλαδή για να μπορέσει το πλοίο να εργαστεί και να αποφέρει κέρδος. Η διαχειρίστρια εταιρεία θα πρέπει να καταβάλλει ένα διόλου ευκαταφρόνητο ποσό της τάξης των 4.000-5.000 Δολαρίων ΗΠΑ (τουλάχιστον, που αυξάνεται εκθετικά αν το λιμάνι επιθεώρησης δεν είναι βολικό) ανά επιθεώρηση, άρα πρόκειται για μία διαδικασία που συνεισφέρει σημαντικά στα κόστη διαχείρισης των πλοίων – δεδομένου ότι κατά μέσο όρο ένα πλοίο θα πρέπει να επιθεωρηθεί με αναφορά SIRE 2 ως και 4 φορές το χρόνο.

Η κεντρική βάση δεδομένων SIRE διατίθεται 24 ώρες την ημέρα, 7 ημέρες την εβδομάδα μέσω ενός απλού διαδικτυακού τόπου. Η πρόσβαση σε όλες τις αναφορές γίνεται ηλεκτρονικά μαζί με βασικά έγγραφα, π.χ. VIQ, BIQ και πίνακες πληρώματος.

Οργάνωση και πραγμάτωση SIRE

Στο πλαίσιο του προγράμματος SIRE, κάθε δεξαμενόπλοιο πρέπει να επιθεωρείται κάθε έξι μήνες. Προκειμένου να διεξαχθεί ομαλά και πιο οργανωμένα η επιθεώρηση, τα σκάφη που καλύπτονται από το SIRE, ομαδοποιούνται σε τρεις κατηγορίες:

- *Κατηγορίες 1 και 2, ανάλογα με τη χωρητικότητα*
 - Πετρελαιοφόρα
 - Δεξαμενόπλοια χημικών προϊόντων
 - Πλοία μεταφοράς υγραερίου
 - Πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου
 - Συνδυασμένα δεξαμενόπλοια
- *Κατηγορία 3*
 - Υπεράκτιες φορτηγίδες

- Χερσαίες φορτηγίδες
- Ενσωματωμένες φορτηγίδες

Απαραίτητη προϋπόθεση είναι επίσης, προκειμένου το πρόγραμμα να είναι πιο ομοιόμορφο και φιλικό προς το χρήστη και να παρέχει ένα μοναδικό επίπεδο διαφάνειας στη ναυτιλιακή βιομηχανία μεταφορών είναι η θέσπιση ενός ομοιόμορφου πρωτοκόλλου επιθεώρησης, το οποίο βασίζεται στα ακόλουθα:

- Ερωτηματολόγιο επιθεώρησης σκαφών (VIQ)
- Ερωτηματολόγιο επιθεώρησης φορτηγίδων (BIQ)
- Ενιαία έκθεση επιθεώρησης SIRE
- Ερωτηματολόγιο για τα σκάφη (VPQ)
- Ερωτηματολόγιο Barge Particulars (BPQ)

Οι εταιρείες – μέλη λοιπόν του OCIMF, αναθέτουν επιθεωρήσεις πλοίων και ορίζουν έναν διαπιστευμένο επιθεωρητή SIRE για τη διενέργεια της επιθεώρησης. Οι επιθεωρητές, λαμβάνοντας υπ' όψη ότι δεν πρέπει να προκαλέσουν διακοπή της λειτουργίας του δεξαμενόπλοιου και συνοδευόμενοι από ένα μέλος του προσωπικού του, διενεργούν επιθεώρηση με την ακόλουθη σειρά: ανασκόπηση των πιστοποιητικών και εγγράφων του πλοίου, συνεχίζουν με έλεγχο της γέφυρας και της πλοήγησης, τις επικοινωνίες, καθώς και τις γενικές εξωτερικές περιοχές (συμπεριλαμβανομένης της πρόσδεσης, κύριο κατάστρωμα και αντλιοστάσιο). Τέλος, ολοκληρώνουν την επιθεώρηση με τους χώρους φορτίου, κινητήρα, μηχανισμού πηδαλίου και τα καταλύματα (Grbić, Čulin & Perkonjić, 2018).

Πιο αναλυτικά, αρχικά ο επιθεωρητής προσπελάζει τα στοιχεία του σκάφους από τη βάση δεδομένων SIRE και τα κατάλληλα ερωτηματολόγια επιθεωρήσεως πλοίων ή φορτηγίδων (VIQ/BIQ). Αυτά καλύπτουν όλους τους τομείς και τις πτυχές των δραστηριοτήτων του (π.χ. συντήρηση, φορτοεκφόρτωση, πιστοποιητικά κ.ο.κ.). Το VIQ αποτελεί και την τυποποιημένη μορφή της αναφοράς, η οποία εφόσον ολοκληρωθεί από τον επιθεωρητή, εισάγεται στην βάση του SIRE και γίνεται διαθέσιμη σε όλα τα μέλη του OCIMF και πιθανούς ναυλωτές του πλοίου, οι οποίοι ωστόσο θα πρέπει να πληρώσουν ένα μικρό αντίτιμο για να έχουν πρόσβαση. Στην συνέχεια, ο επιθεωρητής διενεργεί επιθεώρηση επί του σκάφους των δραστηριοτήτων που κυμαίνονται από τις διαδικασίες διακίνησης φορτίου έως τα μέτρα πρόληψης της

ρύπανσης του σκάφους. Η έκθεση επιθεώρησης συμβάλλει στη εκτίμηση κινδύνου της εταιρείας – μέλους πριν από τη ναύλωση. Η έκθεση αυτή αποστέλλεται επίσης στη βάση δεδομένων SIR, όπου, με ονομαστικό τέλος, μπορεί να προσπελαστεί από εγγεγραμμένες εταιρείες που ναυλώνουν δεξαμενόπλοια ή εκμεταλλεύονται τερματικούς σταθμούς. Οι εκθέσεις SIRE παρέχονται δωρεάν σε κυβερνητικές υπηρεσίες που ασχολούνται με δραστηριότητες ελέγχου από το κράτος.

Οι εκθέσεις επιθεώρησης διατηρούνται στο ευρετήριο για περίοδο 12 μηνών από την ημερομηνία παραλαβής και διατηρούνται στη βάση δεδομένων για 2 χρόνια. Η πρόσβαση στο SIRE διατίθεται, με ονομαστικό κόστος, στα μέλη του OCIMF, στους χειριστές τερματικών χύδην πετρελαίου, στις λιμενικές αρχές, στις αρχές του καναλιού, στις εταιρείες πετρελαίου, ηλεκτρικής ενέργειας, βιομηχανικών ή πετρελαϊκών εταιρειών που ναυλώνουν δεξαμενόπλοια / φορηγίδες ως κανονικό μέρος της επιχείρησής τους. Διατίθεται επίσης δωρεάν σε κυβερνητικούς φορείς που εποπτεύουν την ασφάλεια και / ή την πρόληψη της ρύπανσης σε πετρελαιοφόρα / φορηγίδες (π.χ. αρχές ελέγχου από το κράτος λιμένα, ΜΣ, κ.λπ.).

VIQ (VESSEL INSPECTION QUESTIONNAIRE)

Το σύνολο των ερωτηματολογίων τα οποία εφαρμόζονται σε αυτά τα προγράμματα περιλαμβάνουν ερωτήσεις με κύρια ζητήματα την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης, για τους τύπους των πλοίων τα οποία επιθεωρούνται..

Το άθροισμα αυτών των ερωτήσεων έχουν αριθμηθεί με διαδοχικό τρόπο και έχουν ομαδοποιηθεί εντός ξεχωριστών κεφαλαίων. Όλα τα κεφάλαια εμπεριέχουν έναν αριθμό ερωτημάτων τα οποία χρειάζεται να απαντηθούν από τους επιθεωρητές. Τα Reorganized Vessel Inspection Questionnaires, που επικαιροποιήθηκαν με την ανανέωση του SIRE το 2000, δίνουν μία σειρά στην ακολουθία των πραγμάτων που πρόκειται να εξετάσει ο επιθεωρητής. Στην έκδοση του 2018, υπάρχει αναθεώρηση στο ερωτηματολόγιο και τίθενται ερωτήσεις σε σχεδόν ακριβή σειρά ώστε να συμβαδίζουν με τα σημεία του πλοίου που ελέγχονται από τον επιθεωρητή.

Το πλήθος των ερωτήσεων είναι δυνατόν να συνοδεύεται από κάποια οδηγία και ειδικότερα από σημειώσεις που αποδίδουν καθοδηγήσεις για τους επιθεωρητές, από πηγές αναφορών επικαλούμενων των κανονισμών ή των κατευθυντήριων γραμμών των εταιριών σε σχέση με σύνολο ερωτημάτων και από δείκτες για να γίνει εντοπισμός ζητημάτων όταν τα σχόλια των επιθεωρητών είναι υποχρεωτικά. Οι οδηγίες αποσκοπούν στο να βοηθήσουν τους επιθεωρητές να απαντήσουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο το ερωτηματολόγιο.

Αν οι καθοδηγήσεις και το σύνολο των αναφορών έχουν οδηγήσει τους επιθεωρητές στα συμπεράσματα που υπαγορεύουν ότι τα ερωτήματα θα χρειαστεί να απαντηθούν με θετικό τρόπο, τα τετραγωνίδια «ναι» στα προγράμματα των υπολογιστών VIQ θα χρειαστεί να σημειωθούν. Αντιθέτως, αν οι καθοδηγήσεις και οι τυχόν πηγές αναφορών έχουν υποδείξει στους επιθεωρητές ότι τα ερωτήματα χρειάζεται να απαντώνται αρνητικά, το «όχι» κουτί θα χρειαστεί να έχει σημειωθεί. Με βάση τις περιπτώσεις, το «δεν θεωρείται» ή το «μη ισχύουν» κουτί θα χρειαστεί να είναι σημειωμένο. Οι επιθεωρητές χρειάζεται να απαντήσουν στο σύνολο των ερωτήσεων με κατάλληλο τρόπο σε σχέση με το σύνολο των τύπων των πλοίων τα οποία πρόκειται να επιθεωρηθούν. Εάν δεν πράξουν με τον τρόπο αυτό, τότε οι εκθέσεις/αναφορές ελέγχων δεν μπορούν να μεταδοθούν στις βάσεις των δεδομένων του SIRE για να γίνει επεξεργασία από τους υπευθύνους, οι οποίοι έχουν αναθέσει τις επιθεωρήσεις.

Οι επιθεωρητές χρειάζεται να τοποθετήσουν τις παρατηρήσεις κατά τις απαντήσεις τους σε όλες τις ερωτήσεις στα σημεία που τα πλαίσια των απαντήσεων χαρακτηρίζονται ως «όχι». Οι παρατηρήσεις πρέπει να προσδιορίζουν και να εξηγούν τους λόγους των αρνητικών απαντήσεων.

Ακόμη, όταν τα κουτάκια έχουν μαρκαριστεί με τις ενδείξεις «δεν θεωρείται» χρειάζεται να υπάρχει συνοδεία μιας επεξήγησης για αυτή την αναφορά. Εάν είναι αναγκαίο να δοθεί η απάντηση «δεν εφαρμόζεται» τότε οι απαντήσεις καταλογίζονται σαν «ναι» και έτσι δεν υπάρχει ανάγκη επεξήγησης. Ωστόσο, όταν το σύνολο αυτών, κατά τις κρίσεις των επιθεωρητών, έχουν ανάγκη από την ύπαρξη επεξηγηματικού 25 σχολίου, τότε υπάρχει η επιλογή πρόσθεσης στην περιοχή «άλλα σχόλια» που έχει συνοδευτεί από ερωτήσεις. Για ορισμένα θέματα, οι επιθεωρητές χρειάζεται να σχολιάζουν, ανεξαρτήτως από το εάν οι ερωτήσεις μπορούν να απαντηθούν. Οι

απαιτήσεις αυτές σηματοδοτούνται με έντονες, υπογραμμισμένες και πλάγιες γραφές εντός των κατευθυντήριων σημειώσεων. Στα ηλεκτρονικά προγράμματα «REPORT EDITOR» υπάρχει η σηματοδότηση με πλάγια και κίτρινη γραφή. Στο τελευταίο μέρος των κεφαλαίων υπάρχουν οι ενότητες «Πρόσθετα σχόλια». Αν οι επιθεωρητές έχουν πρόσθετο σχόλιο για ένα ζήτημα το οποίο δεν έχει καλυφθεί από το σύνολο συγκεκριμένων ερωτήσεων, τότε χρειάζεται να γίνει πρόσθεση αυτών εντός της ενότητας «Πρόσθετα σχόλια».

Οι απαντήσεις στα VIQs είναι η βάση στην οποία στηρίζεται η διαδικασία επεξεργασίας της αναφοράς Vessel Inspection Procedure που διανέμεται στο πλαίσιο του προγράμματος. Το ολοκληρωμένα συμπληρωμένο ερωτηματολόγιο διαβάζεται και χρησιμοποιείται από την ενδιαφερόμενη εταιρεία προτού εμφανιστεί στο σύστημα του SIRE και διαβιβαστεί στο φορέα εκμετάλλευσης του σκάφους.

Μετά το πέρας της επεξεργασίας του VIQ, μετατρέπεται αυτόματα σε αναφορά και διανέμεται σε σύντομη μορφή, και όχι στην αρχική εκτεταμένη μορφή του ερωτηματολογίου. Η έκθεση στην τελική της κατάσταση χωρίζεται σε τρία θεματικά μέρη. Το πρώτο τμήμα περιέχει γενικές πληροφορίες που αφορούν στοιχεία του πλοίου, του επιθεωρητή, ημερομηνίες των τελευταίων επιθεωρήσεων και ημερομηνίες ισχύος των πιστοποιητικών του πλοίου. Στο δεύτερο κομμάτι, εμπεριέχονται στοιχεία που έχουν απαντηθεί θετικά (ναι), χωρίς όμως να συνοδεύονται από σχόλια. Η τρίτη και τελευταία ενότητα αποτελείται από όσα έχουν απαντηθεί αρνητικά επιλέγοντας είτε όχι, είτε ότι το ζητούμενο δε βρέθηκε, είτε ότι δεν ισχύει καθώς και οτιδήποτε περιλαμβάνει σχόλια και παρατηρήσεις του επιθεωρητή.

Το VIQ χωρίζεται σε 12 κεφάλαια, όπως παρουσιάζονται παρακάτω, τα οποία πρέπει να μελετώνται από τον επιθεωρητή κατά τη διάρκεια της παραμονής του στο πλοίο, η οποία συνήθως διαρκεί περίπου 9-10 ώρες:

- 1) Γενικές πληροφορίες
- 2) Πιστοποιητικά και έγγραφα
- 3) Διαχείριση πληρώματος
- 4) Ναυσιπλοΐα και επικοινωνίες
- 5) Διαχείριση της ασφάλειας
- 6) Αποφυγή ρύπανσης

- 7) Ναυτιλιακή προστασία
- 8) Συστήματα φορτίου και έρματος
- 9) Πρόσδεση
- 10) Διαμερίσματα μηχανών και πηδαλιουχίας
- 11) Γενική εμφάνιση και κατάσταση
- 12) Επιχειρήσεις σε πάγους

Αυτά τα κεφάλαια έχουν να κάνουν με τα πιστοποιητικά και έγγραφα του πλοίου, την επικοινωνία και συνεργασία ανάμεσα στους ανώτερους και στο υπόλοιπο πλήρωμα για την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία του πλοίου, την πλοήγηση και τον εξοπλισμό επικοινωνίας σύμφωνα με τη σύμβαση SOLAS, την ασφαλή διαχείριση, την πρόληψη της ρύπανσης, τα συστήματα διαχείρισης του φορτίου και του έρματος, τα εξαρτήματα αγκυροβόλησης σύμφωνα με τις εκδόσεις της OCIMF “Effective Mooring” και “ Mooring Equipment guidelines, Anchoring systems and Procedures”, τα συστήματα μηχανής και κινητήρα, τη γενικότερη εμφάνιση και κατάσταση του σκάφους και τέλος, σε περιπτώσεις που χρειάζεται τη λειτουργία του πλοίου σε περιοχές με πάγο.

Οι προαναφερθείσες πληροφορίες θα μειώσουν το χρόνο του επιθεωρητή επί του σκάφους καθώς επίσης θα εξοικονομήσουν χρόνο για μια πιο ουσιαστική επιθεώρηση σε όλους τους χώρους του πλοίου, όπως το κατάστρωμα και το μηχανοστάσιο. Επιπροσθέτως, ένα καλά ενημερωμένο έγγραφο VIQ θα βοηθήσει επίσης τόσο τις εταιρίες πετρελαιοειδών όσο και τους διαχειριστές πλοίων να μειώσουν το χρόνο της αξιολόγησης του σκάφους. Επίσης πρέπει πάντα να συμπληρώνονται διάφορα ξεχωριστά τεχνικά ερωτηματολόγια για απλά δρομολόγια / μεμονωμένους ναυλωτές.

Βασικές Τροποποιήσεις του Προγράμματος SIRE

Η πρώτη τροποποίηση του προγράμματος πραγματοποιήθηκε το 1997, με τέτοια χαρακτηριστικά ώστε να μπορεί να παρέχει στους ενδιαφερόμενους πληροφορίες για τα πλοία και τα σχόλια των πλοιοκτητών, μέσω facsimile. Ακόμη τη χρονιά αυτή για πρώτη φορά εισήχθησαν οι έννοιες του Vessel Particular Questionnaire (VPQ) και της ενιαίας διαδικασίας επιθεώρησης των πλοίων. Τροποποιήθηκε εκ νέου το 2000 και το 2004. Το 2004 έγιναν σημαντικές αλλαγές στο πρόγραμμα, καθώς συμπεριελήφθησαν πολλοί καινούριοι τύποι πλοίων.

Όσον αφορά το ερωτηματολόγιο επικαιροποιήθηκε χωρίς να προστεθούν καινούριες ερωτήσεις. Ουσιαστική τροποποίηση έγινε το 2011 στο Vessel Inspection Questionnaire (VIQ) πλέον, όταν προκειμένου να αυξηθεί η σπουδαιότητα της επιθεώρησης, επικεντρώθηκε σε θέματα λειτουργίας φορτίου και έρματος.

Η διαδικασία επιθεώρησης πλοίων γίνεται στα δεξαμενόπλοια, στα χημικά πλοία και στα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου, όπως ορίζεται στο αναθεωρημένο πρόγραμμα. Η κατηγοριοποίηση αυτών των πλοίων είναι ανάλογη του μεγέθους τους. Επιπλέον, διεξάγεται επιθεώρηση στα φορτηγά πλοία που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου, χημικές ουσίες και φυσικό αέριο ή τα σκάφη που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά των συσκευασμένων προϊόντων πετρελαίου και αερίου ή βυτιοφόρων που μεταφέρουν τα ίδια εμπορεύματα. Επιπροσθέτως, αξιολογείται και η ρυμούλκηση των σκαφών που χρησιμοποιούνται στο χειρισμό των φορτηγών για τη μεταφορά των παραπάνω προϊόντων.

Στα έγγραφα VIQ, τα ερωτηματολόγια ελέγχου που χρησιμοποιούνται αναφέρονται ως «Ερωτηματολόγια επιθεώρησης των πλοίων» ("VIQ"). Η ερώτηση κλειδί και οι υποερωτήσεις που χρησιμοποιήθηκαν στην πρώτη και στη δεύτερη έκδοση του VIQ δεν συνεχίστηκαν στην τρίτη ή στις νεότερες αλλά έγινε αντικατάσταση αυτών από επιμέρους ερωτήσεις. Ωστόσο, όπως και στις προηγούμενες εκδόσεις συνέχισαν να χρησιμοποιούνται απαντήσεις τύπου "Ναι" "Όχι", "δεν θεωρείται" ή "δεν εφαρμόζεται".

Η ενιαία διαδικασία επιθεώρησης κρίθηκε απαραίτητη προκειμένου να υπάρξει αντικειμενικότητα και καθολικότητα στις αξιολογήσεις. Το πρώτο διάστημα (1993)

κάθε μέλος εταιρεία που συμμετείχε στη συνέλευση είχε στη δική του ευχέρεια την επιλογή για το πώς θα πραγματοποιήσει την επιθεώρηση στο πλοίο που ενδιαφερόταν να ναυλώσει. Το πρόγραμμα έθεσε τα θεμέλια μίας κοινής σε απαιτήσεις επιθεώρησης με το VIQ, και την εξέλιξη αυτού.

Το 2005 επίσης, στο πρόγραμμα SIRE εισήχθησαν και οι ενιαίες επιθεωρήσεις για τα πλοία μπάριζες (barges) που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου, χημικά ή αέρια, καθώς και σκάφη ρυμούλκησης που χρησιμοποιούνται για το χειρισμό φορτηγίδων όπως οι μπάριζες. Και τα δύο αυτά είδη πλοίων έχουν δικά τους ερωτηματολόγια που συμπληρώνονται κατά την επιθεώρηση.

Εγχειρίδια Επιθεωρητή – Αναδιοργανωμένο ερωτηματολόγιο Επιθεωρήσεως Πλοίων (ROVIQ)

Το εγχειρίδιο του επιθεωρητή ήταν ακόμα ένα νέο στοιχείο που εισήχθη με τις αναθεωρήσεις του SIRE το 2000. Το εγχειρίδιο αναδιοργάνωσε τις ερωτήσεις – κλειδιά, υπο ερωτήσεις και τις κατευθυντήριες σημειώσεις ώστε να ακολουθούν την σειρά την οποία θα έπρεπε να ακολουθεί ο επιθεωρητής κατά τη διεξαγωγή της επιθεώρησης. Όπως και στις προηγούμενες εκδόσεις του VIQ, έτσι και στην έκδοση του 2011 τα εγχειρίδια του επιθεωρητή θα χρησιμοποιηθούν έτσι ώστε να θέσουν τις ερωτήσεις με την πιθανή σειρά που θα τις έθετε ο επιθεωρητής κατά τη διεξαγωγή της επιθεώρησης. Η επιλογή του ερωτηματολογίου που θα χρησιμοποιηθεί για κάθε συγκεκριμένη επιθεώρηση, γίνεται με βάση ενός «οδηγού επιλογής πλοίου» που ενσωματώθηκε στο SIRE report editors of tware program. Ο οδηγός περιλαμβάνει σειρά ερωτημάτων που είναι αναγκαίο να απαντηθούν. Αφού απαντηθεί λοιπόν, το κατάλληλο ερωτηματολόγιο μπορεί να εκτυπωθεί σε έναν τοπικό εκτυπωτή, με τις ερωτήσεις να έχουν διαταχθεί σύμφωνα με το VIQ ή σύμφωνα με το εγχειρίδιο του επιθεωρητή. Αυτά τα ερωτηματολόγια πρέπει να χρησιμοποιούνται σε κάθε επιθεώρηση. Τα αποτελέσματα της επιθεώρησης πρέπει να μεταφερθούν στο κατάλληλο VIQ πρόγραμμα αμέσως μετά το πέρας της επιθεώρησης.

Αξιολόγηση SIRE

Συμπερασματικά, ο κύριος λόγος για την ύπαρξη του συστήματος αυτού των επιθεωρήσεων SIRE είναι η ύπαρξη ενός εργαλείου ή καλύτερα «φίλτρου» στα χέρια των ναυλωτών, ώστε να είναι σε θέση να ελέγξουν την κατάσταση και την απόδοση ενός πλοίου, και συγκεκριμένα όχι μόνο τη συμμόρφωση του πλοίου με τις διεθνείς συμβάσεις και νομοθεσία, αλλά και με τις πιο αυστηρές απαιτήσεις και οδηγίες, όπως αυτές έχουν διατυπωθεί μέσα στο VIQ, και που βασίζονται στο τι ορίζει ο OCIMF ως βέλτιστες πρακτικές.

Βάσει αυτών των σταθερών οργάνωσης του προγράμματος, το SIRE έχει συμβάλλει αποφασιστικά στην αύξηση των προσδοκιών και των συμπεριφορών που σχετίζονται με τα επιχειρησιακά πρότυπα και τα πρότυπα ασφάλειας στον κλάδο. Σπουδαία είναι επίσης η συμβολή του όσον αφορά στα βελτιωμένα λειτουργικά πρότυπα και στον μειωμένο αριθμό συμβάντων, στην καθιέρωση ενιαίων προτύπων και στην κατάρτιση των επιθεωρητών πλοίων, αλλά και στη μείωση του αριθμού των επαναληπτικών επιθεωρήσεων στο ίδιο σκάφος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

TMSA (TANKER MANAGEMENT SELF ASSESMENT PROGRAMME)

5.1. Περιγραφή

Το πρόγραμμα διαχείρισης και αυτοαξιολόγησης δεξαμενόπλοιων OCIMF (TMSA) θεσπίστηκε το 2004 ως εργαλείο που θα βοηθήσει τις εταιρείες να αξιολογήσουν, να μετρήσουν και να βελτιώσουν τα συστήματα διαχείρισής τους. Το πρόγραμμα αυτό έχει σχεδιαστεί για εταιρείες που διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια και φορτηγίδες (διεθνείς, παράκτιες και εσωτερικές), ωστόσο μπορεί να είναι χρήσιμη και για άλλους ναυτιλιακούς τομείς. Επίσης, το TMSA, ενθαρρύνει τις εταιρείες να αξιολογήσουν τα συστήματά του για τη διαχείριση της ασφάλειας (SMS), έναντι βασικών δεικτών επιδόσεων (KPIs) και παρέχει ελάχιστη προσδοκία συν τρία επίπεδα καθοδήγησης για την αύξηση των βέλτιστων πρακτικών. Τα αποτελέσματα της αυτοαξιολόγησης μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ανάπτυξη σχεδίων σταδιακής βελτίωσης που υποστηρίζουν τη συνεχή βελτίωση των συστημάτων διαχείρισης πλοίων τους.

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

5.2. Λειτουργία & Συσχετισμός με το SIRE

Το πρόγραμμα διαχείρισης και αυτοαξιολόγησης δεξαμενόπλοιων OCIMF (Tanker Management and Self Assessment, TMSA) αποτελείται από ένα βιβλίο, ένα αντίστοιχο διαδικτυακό εργαλείο για την καταγραφή της αυτοαξιολόγησης και μία

βάση δεδομένων για την κοινοποίηση αναφορών. Τον Φεβρουάριο του 2017, η TMSA ενσωματώθηκε στο Πρόγραμμα Αναφοράς Επιθεωρήσεως Πλοίων (AYA). Το πρόγραμμα TMSA συμπληρώνει τις συμβάσεις, τους κώδικες και τις εγκυκλίους του ΔΝΟ και προορίζεται ενθάρρυνση της αυτορρύθμισης και προώθηση της συνεχούς βελτίωσης για την ενίσχυση της ασφάλειας της εμπορικής ναυτιλίας και την επίτευξη πτητικών λειτουργιών χωρίς συμβάντα. Η εφαρμογή των συμβάσεων, κωδικών και εγκυκλίων του ΔΝΟ επιτυγχάνεται από τις εταιρείες που δημιουργούν ένα αποτελεσματικό σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (SMS), το οποίο καλύπτει τόσο τις διαδικασίες διαχείρισης πλοίων όσο και τις διαδικασίες διαχείρισης ξηράς. Ένα αποτελεσματικό SMS είναι επίσης απαίτηση από τις εταιρίες, ώστε να πετύχουν την υπεροχή της HSSE. Η TMSA ενθαρρύνει τις εταιρείες να αξιολογήσουν τα δικά τους SMS έναντι καθορισμένων βασικών δεικτών απόδοσης (Key Performance Indicators – Kpis). Μέσω της αυτοαξιολόγησης, οι εταιρείες ενθαρρύνονται να χρησιμοποιούν τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της διαχείρισης πλοίων για την ανάπτυξη σταδιακών σχεδίων βελτίωσης που μπορούν να εφαρμοστούν σε ολόκληρο τον στόλο τους και να μοιράζονται τις αυτοαξιολογήσεις του TMSA με τους δυνητικούς ναυλωτές που χρησιμοποιούν τη βάση δεδομένων TMSA.

Πιο αναλυτικά το TMSA καλύπτει 13 στοιχεία της πρακτικής διαχείρισης. Οι εταιρείες θα πρέπει να επεξεργάζονται τα στοιχεία και να αντιστοιχίζουν το SMS τους με το Kpis εντός των τεσσάρων επιπέδων. Όσο υψηλότερο είναι το επίπεδο που αντιστοιχούν, τόσο πιο κοντά είναι να επιτύχουν πλήρως το στόχο τους σε αυτό το στοιχείο. Οι χρήστες θα επωφεληθούν περισσότερο από την TMSA όταν το προσωπικό που ασχολείται άμεσα με το θέμα καλύπτεται από το στοιχείο που συμπληρώνει αυτό το μέρος της αξιολόγησης. Η αξιολόγηση του επιπέδου πρέπει να είναι όσο το δυνατόν ακριβέστερη και ουσιαστικότερη.

Με την ολοκλήρωση κάθε επιπέδου, πρέπει να συντάσσονται και να αναφέρονται τεκμηριωμένα στοιχεία, τα οποία στηρίζουν την αξιολόγηση και διευκολύνουν κάθε εξωτερική επαλήθευση. Μόλις καταγραφεί μία αρχική TMSA, η εταιρεία μπορεί να προβεί σε επανεξέταση για να προσδιορίσει τα στοιχεία και τα επίπεδα που πρέπει ακόμη να επιτευχθούν, γεγονός που επιτρέπει τη βελτίωση των επιδόσεων στο πρόγραμμα ανάπτυξης. Οι εταιρείες θα πρέπει να αποφασίσουν ποια στοιχεία και επίπεδα θα χρησιμοποιήσουν για να βελτιώσουν τις επιδόσεις της λειτουργίας του στόλου τους και να εστιάσουν την προσοχή τους.

Συνίσταται στις εταιρείες να επανεξετάσουν και να ενημερώσουν τις αξιολογήσεις στο διαδικτυακό εργαλείο TMSA σε ετήσια βάση. Συνιστώνται πρόσθετες ενημερώσεις για περαιτέρω βελτιώσεις όποτε αυτό χρήζει αναγκαίο.

Γενικά το TMSA αναφέρεται στα εξής 13 στοιχεία, τα οποία μάλιστα αξίζει να σημειωθεί πως προσομοιάζουν στα αντίστοιχα στοιχεία επιθεωρήσεως του προγράμματος SIRE:

- 1) Ηγεσία και σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (Leadership and the Safety Management System)
- 2) Πρόσληψη και διαχείριση προσωπικού από τη ξηρά (Recruitment and Management of Shore – Based Personnel)
- 3) Πρόσληψη, διαχείριση και ευημερία του προσωπικού των πλοίων (Recruitment, Management and Wellbeing of Vessel Personnel)
- 4) Αξιοπιστία και συντήρηση του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου του κρίσιμου εξοπλισμού (Vessel Reliability and Maintenance including Critical Equipment)
- 5) Ασφάλεια ναυσιπλοΐας (Navigation Safety)
- 6) Φορτίο, Έρμα, Καθαρισμός δεξαμενών, Τροφοδοσία Καυσίμων, Ελλμενισμός και Λειτουργίες αγκυροβολίας (Cargo, Ballast, Tank Cleaning, Bunkering, Mooring and Anchoring Operations)
- 7) Διαχείριση της αλλαγής διοίκησης (Management of Change)
- 8) Αναφορά συμβάντων, έρευνα και ανάλυση (Incident Reporting, Investigation, and Analysis)
- 9) Διαχείριση ασφάλειας (Safety Management)
- 10) Διαχείριση περιβάλλοντος και ενέργειας (Environmental and Energy Management)
- 11) Σχεδιασμός ετοιμότητας και έκτακτης ανάγκης (Emergency Preparedness and Contingency Planning)
- 12) Μέτρηση, Ανάλυση, και Βελτίωση (Measurement, Analysis and Improvement)
- 13) Θαλάσσια Ασφάλεια. (Maritime Security).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

CDI (CHEMICAL DISTRIBUTION INSTITUTE)

Το CDI έχει συσταθεί βάσει του νόμου των Κάτω Χωρών ως Stitching Chemical Distribution Institute και λειτουργεί ως μη κερδοσκοπικό ίδρυμα. Η CDI είναι υπεύθυνη για την επιθεώρηση και τον έλεγχο της παγκόσμιας αλυσίδας εφοδιασμού για τη μεταφορά και αποθήκευση χύδην και συσκευασμένων χημικών. Το CDI δεν είναι εμπορική ένωση, είναι μη κερδοσκοπικός, μη εμπορικός και απαλλαγμένος από πολιτική επιρροή.

Δημιουργήθηκε από τη χημική βιομηχανία παραγωγής, για τη χημική βιομηχανία το 1994 και με την πάροδο των ετών έχει περάσει από δύναμη σε δύναμη. Επιπλέον, είναι εδώ για να εξυπηρετήσει τα μέλη της χημικής εταιρείας CDI και να παρέχει τις ανάγκες επιθεώρησης και ελέγχου, προκειμένου να τους παρέχει οικονομικά αποδοτικά συστήματα αξιολόγησης κινδύνου χρησιμοποιώντας τις καλύτερες διαθέσιμες γνώσεις χημικών και υγραερίου.

Το CDI διοικείται από ένα Διοικητικό Συμβούλιο που αποτελείται από επτά άτομα που διορίζονται από τις συμμετέχουσες χημικές εταιρείες. Το Διοικητικό Συμβούλιο θεσπίζει πολιτική και είναι υπεύθυνο για τις γενικές υποθέσεις του ιδρύματος. Τα μεμονωμένα εκτελεστικά συμβούλια εκλέγονται για να επιβλέπουν και να διευθύνουν το προσωπικό που διαχειρίζεται τις καθημερινές δραστηριότητες για τα προγράμματα θαλάσσιων, τερματικών και ναυτιλιακών φορτίων.

Οι στόχοι του CDI καθορίζονται στο Έγγραφο Πολιτικής Ποιότητας που περιλαμβάνει:

- ✓ Να βελτιώνει συνεχώς την ασφάλεια και την ποιότητα των θαλάσσιων μεταφορών και αποθήκευσης για τη χημική βιομηχανία.
- ✓ Μέσω της συνεργασίας με τη βιομηχανία και τα κέντρα εκπαίδευσης, να προωθήσει την ανάπτυξη βέλτιστων πρακτικών της βιομηχανίας στη θαλάσσια μεταφορά και αποθήκευση χημικών ουσιών.

- ✓ Παροχή πληροφοριών και συμβούλων σχετικά με τη βέλτιστη πρακτική της βιομηχανίας και τη διεθνή νομοθεσία για τη θαλάσσια μεταφορά και αποθήκευση χημικών προϊόντων σε πελάτες και ενδιαφερόμενα μέρη.
- ✓ Παρακολούθηση της τρέχουσας και μελλοντικής διεθνούς νομοθεσίας και παροχή εμπειρίας, γνώσεων και συμβουλών από τη χημική βιομηχανία στους νομοθέτες.
- ✓ Να παρέχουν χημικές εταιρίες με οικονομικά αποδοτικά συστήματα για την εκτίμηση κινδύνου, βοηθώντας έτσι τη δέσμευσή τους για υπεύθυνη φροντίδα.
- ✓ Να παρέχει ενιαίο σύνολο αξιόπιστων και συνεπών δεδομένων επιθεώρησης τα οποία οι χημικές εταιρίες μπορούν να χρησιμοποιήσουν με αυτοπεποίθηση.
- ✓ Να παρέχει στη χημική βιομηχανία έναν ανεξάρτητο οργανισμό για:
 - Εκπαίδευση: προσόντα και διαπίστευση επιθεωρητών
 - Ανάπτυξη και συντήρηση βάσεων δεδομένων στις οποίες μπορούν να προωθηθούν πληροφορίες επιθεώρησης και εκτίμησης κινδύνων.

Επιθεώρηση υγραεριοφόρων και χημικών δεξαμενόπλοιων

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

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

τις βέλτιστες πρακτικές του κλάδου, που θα γλιτώσουν τον ναυλωτή από τν ευθύνη. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο οι 64 εταιρείες χημικών χρηματοδοτούν το CDI.

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

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

Η συμμόρφωση με τα νομικά. Συνιστώμενα και επιθυμητά στοιχεία προσδιορίζεται εντός του SIR. Οι παρατηρήσεις για όλες τις αρνητικές απαντήσεις παρατίθενται στην περίληψη επιθεώρησης. Ο επιθεωρητής μπορεί επίσης να σχολιάσει οποιαδήποτε απάντηση ή ενότητα που χρήζει περαιτέρω επέκτασης και κάθε όρο ή γεγονός που παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης και το οποίο ήταν αντίθετο προς τις ασφαλείς πρακτικές εργασίας. Οι επιθεωρητές ενθαρρύνονται να τεκμηριώνουν θετικά στοιχεία και βέλτιστες πρακτικές που σημειώνονται επί του σκάφους, καθώς και στοιχεία που έχουν διορθωθεί πριν από την ολοκλήρωση της επιθεώρησης.

Οι επιθεωρητές πλοίων διορίζονται αυτομάτως από το σύστημα μηχανικής εναλλαγής του CDI και οι αιτήσεις επιθεωρήσεως πρέπει να υποβάλλονται μέσω του διαδικτυακού τόπου στη διεύθυνση: www.cdi.org.uk.

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

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

Τομείς Επιθεωρήσεως Δεξαμενοπλοίων Συμφώνως του CDI

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

Ερωτηματολόγιο CDI

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

I. ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

- 1.1. Γενικές πληροφορίες
- 1.2. Κυριότητα και λειτουργία
- 1.3. Κατασκευαστής
- 1.4. Ταξινόμηση
- 1.5. Διαστάσεις
- 1.6. Χωρητικότητα
- 1.7. Πληροφορίες γραμμής φόρτωσης
- 1.8. Πρόσφατο ιστορικό λειτουργίας

II. ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

- 2.1. Πιστοποιητικά
- 2.2. Εκδόσεις

III. ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

- 3.1. Διαχείριση πληρώματος
- 3.2. Συνέχεια
- 3.3. Κατάρτιση και εκπαίδευση

IV. ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

- 4.1. Ναυσιπλοΐα

V. ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

- 5.1. Διαχείριση Ασφάλειας
- 5.2. Ελικόπτερα
- 5.3. Εξοπλισμός πυρόσβεσης και διάσωσης

VI. ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

- 6.1. Πρόληψη μόλυνσεως
- 6.2. Απαιτήσεις του OPA 90

VII. ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

- 7.1. Κατασκευαστική κατάσταση

VIII. ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

8.1. Δεξαμενές έρματος

8.2. Χειρισμός έρματος

ΙΧ. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΧ

9.1. Διακίνηση φορτίου (Πετρελαίου)

9.2. Πλοία διπλού κύτους

9.3. Χωρητικότητες δεξαμενών φορτίου

9.4. Δεξαμενόπλοια SBT

9.5. Χειρισμός φορτίου

9.6. Συστήματα χειρισμού φορτίου

9.7. Χώρος χειρισμού φορτίου

9.8. Μετρήσεις και δειγματοληψία

9.9. Έλεγχος εκπομπών αερίων

9.10. Εξαερισμός

9.11. Λήψεις φορτίου

9.12. Διάταξη λήψεων φορτίου

9.13. Παρακολούθηση αερίων

9.14. Θέρμανση φορτίου

9.15. Σύστημα αδρανούς αερίου και πλύσιμο με αργό πετρέλαιο

9.16. Αντλίες φορτίου

9.17. Χημικά δεξαμενόπλοια

9.18. Ναυπηγική κατάσταση δεξαμενής

9.19. Ασφάλεια

9.20. Λήψεις φορτίου και άλλων ειδών

9.21. Συστήματα καθαρισμού δεξαμενών.

Η διαφοροποίηση για τα υγραεριοφόρα έχει τους εξής αντίστοιχους τομείς:

9.22. Πληροφορίες δεξαμενόπλοιου υγραερίου

9.23. Όροι μεταφοράς

9.24. Δεξαμενές Φορτίου

9.25. Χωρητικότητα Δεξαμενής Φορτίου

9.26. Ρυθμός Φόρτωσης

9.27. Εκφόρτωση

9.28. Απόδοση εκφόρτωσης

- 9.29. Μη αντλούμενο φορτίο
- 9.30. Ατμοποίηση Μη αντλούμενων ποσοτήτων
- 9.31. Μονάδα επαναυγροποίησης
- 9.32. Ικανότητα Ψύξης
- 9.33. Ικανότητα Μείωσης Θερμοκρασίας Φορτίου
- 9.34. Χωρητικότητα Δεξαμενής Καταστρώματος
- 9.35. Ψύξη προ φορτώσεως
- 9.36. Ατμοποιητής
- 9.37. Φυσητήρας
- 9.38. Θερμαντήρας Φορτίου
- 9.39. Έλεγχος Ενυδάτωσης
- 9.40. Μέτρηση Φορτίου
- 9.41. Δειγματοληψία Φορτίου
- 9.42. Σύνδεση με τον λιμένα για διακοπή έκτακτου ανάγκης και επικοινωνιών
- 9.43. Αδρανές Αέριο
- 9.44. Αδρανοποίηση αερίου στον καθαρό αέρα
- 9.45. Αλλαγή Είδους Φορτίου
- 9.46. Λήψεις φορτίου
- 9.47. Διάταξη λήψεων φορτίου άνωθεν του συμπιεστή
- 9.48. Μειωτήρες λήψεων φορτίου

X. ΚΕΦΑΛΑΙΟ X

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

XI. ΚΕΦΑΛΑΙΟ XI

11.1. Επικοινωνίες και ηλεκτρικός εξοπλισμός

XII. ΚΕΦΑΛΑΙΟ XII

12.1. Κυρία Πρόωση

12.2. Προωθητές

12.3. Γεννήτριες

12.4. Συμπιεστές εκκίνησης αέρα κύριου κινητήρα

12.5. Αποθήκες

12.6. Μηχανισμός διεύθυνσης

12.7. Απορρύπανση

XIII. ΚΕΦΑΛΑΙΟ XIII

13.1. Μεταφορά από πλοίο σε πλοίο

XIV. ΚΕΦΑΛΑΙΟ XIV

14.1. Συνδυασμένα δεξαμενόπλοια

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο

RIGHTSHIP

Μεταξύ 1988 και 1991, σχεδόν 100 ναυτικοί χάθηκαν σε μεγάλους μεταφορείς χύδην, κυρίως στα ανοικτά των ακτών της Δυτικής Αυστραλίας. Αυτά τα τραγικά γεγονότα ήταν το αποτέλεσμα των βιομηχανικών πρακτικών που αποφεύγονταν. Η έκθεση «Ships of Shame» που ακολούθησε έριξε το επίκεντρο της επείγουσας ανάγκης βελτίωσης των βιομηχανικών προτύπων.

Το RIGHTSHIP ιδρύθηκε στη Μελβούρνη το 2001, με τους BHP Freight και Rio Tinto να δεσμεύονται να παραδώσουν ένα βιομηχανικό πρότυπο στο οποίο θα μπορούσαν να δεσμευτούν όλοι οι ναυτικοί εργαζόμενοι. Το πρόγραμμα κυκλοφόρησε σε όλα τα περιουσιακά στοιχεία της BHP Billiton και Rio Tinto παγκοσμίως, οπότε ήταν απαραίτητο να ανοίξει ένα γραφείο με έδρα τις ΗΠΑ. Το 2006 η Cargil προσχώρησε ως ισότιμος εταίρος και έως το 2007, ιδρύθηκαν βρετανικά και ευρωπαϊκά γραφεία.

Καθώς το RIGHTSHIP εξελίχθηκε, πρόσθεσε ένα βασικό επίκεντρο της βιωσιμότητας. Η ομάδα ανέπτυξε την εκτίμηση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου για τη μέτρηση της παραγωγής διοξειδίου του άνθρακα των σκαφών. Το RIGHTSHIP ανέπτυξε την κορυφαία ψηφιακή πλατφόρμα RightShipQi το 2016. Είναι μία καινοτομία που έχει εγκριθεί και υιοθετηθεί ευρέως.

Στο RIGHTSHIP επίσης, είναι επικεφαλής ο Διευθύνων Σύμβουλος Steen Brodsgaard Lund, ο οποίος φέρνει πάνω από 30 χρόνια ναυτικής εμπειρίας στο ρόλο του. Ο κ. Lund εντάσσεται στον οργανισμό για να διαδεχθεί τον Martin Crawford-Brunt, ο οποίος θα αποχωρήσει από το RightShip στις 18 Δεκεμβρίου 2020. Το πρόγραμμα επίσης, υποστηρίζεται από περισσότερους από 80 υπαλλήλους παγκοσμίως και επικεντρώνεται ιδιαίτερα στην ψηφιακή καινοτομία που με τη σειρά της μπορεί να προσφέρει βελτιώσεις στην ασφάλεια, τη βιωσιμότητα και τα ανθρώπινα δικαιώματα.

Σχετικά με την Επιθεώρηση RightShip...

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

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

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

Εκτός των παραπάνω, το πλοίο δύναται να χρήζει επιθεώρησης όταν το RIGHTSHIPQI το βαθμολογεί ως σκάφος υψηλού κινδύνου (HighRiskVessel). Επιπρόσθετα το ίδιο μπορεί να συμβεί αν έχει καταγραφεί κράτηση που έχει ως αποτέλεσμα (ή ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα) δίωξη μετά την παράβαση της MARPOL ή της SOLAS, ή εφόσον έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές επισκευές ή τροποποιήσεις.

Αν επίσης, ο πελάτης υποβάλλει αίτηση επιθεωρήσεως, το οποίο συνήθως σχετίζεται με τις περιπτώσεις των χρονοναυλώσεων. Διενεργείται επιθεώρηση ξηρού φορτίου RIGHTSHIP για την απόκτηση από πρώτο χέρι επικύρωσης της κατάστασης και της επιχειρησιακής ικανότητας ενός σκάφους και συμπληρώνει το πεδίο εφαρμογής του ελέγχου από το κράτος λιμένα, της Διεθνούς Διαχείρισης Ασφάλειας και των αξιολογήσεων κλάσης.

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

Ο πλοιοκτήτης λαμβάνει έναν κατάλογο ελλείψεων και συστάσεων μετά το πέρας των επιθεωρήσεων. Ο συγκεκριμένος κατάλογος δεν αποτελεί οριστικό κατάλογο για όλα τα θέματα που απαιτούν προσοχή, αλλά παρέχει κατάλογο παραδειγμάτων που παρουσιάζουν γενική εντύπωση σχετικά με τη διαχείριση του σκάφους. Σε περίπτωση ύπαρξης ελλείψεων σοβαρών ή κινδύνων για την ασφάλεια ή το περιβάλλον, είναι αναγκαίο να αναφερθούν στον σχετικό νηογνώμονα ή τη σημαία από τον πλοιοκτήτη για επανεξέταση. Όταν η τάξη ή η σημαία είναι ικανοποιημένες με τα μέτρα που έλαβε ο πλοιοκτήτης για να κλείσει την έλλειψη, θα παρέχονται αποδεικτικά στοιχεία στο RIGHTSHIP.

Ερωτηματολόγιο RIGHTSHIP

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

1. ΤΜΗΜΑ 1: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

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

2. ΤΜΗΜΑ 2: ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΑ

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

3. ΤΜΗΜΑ 3: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ISM

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

4. ΤΜΗΜΑ 4: ΑΣΦΑΛΕΙΑ, ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
 - I. Πιστοποίηση
 - II. Τεκμηρίωση ασφαλείας
 - III. Δημοσιεύσεις για την ασφάλεια (εκτός από τις υποχρεωτικές απαιτήσεις)
 - IV. Σχέδια ασφαλείας, σχέδια και εξοπλισμός
 - V. Θέματα ασφαλείας
 - VI. Περιβαλλοντικά σχέδια και αρχεία
 - VII. Ασφάλεια στον κυβερνοχώρο

5. ΤΜΗΜΑ 5: ΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
 - I. Κύτη
 - II. Καλύμματα κυτών και παραπλήσιες περιοχές
 - III. Δεξαμενές έρματος
 - IV. Επικάλυψη κελύφους και καταστρώματος, εξαρτήματα και εξοπλισμός
 - V. Συμπληρωματικές παρατηρήσεις ή παρατηρήσεις σχετικά με το τμήμα για τη δομική και ναυπηγική κατάσταση

6. ΤΜΗΜΑ 6: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ
 - I. Αρχεία και εγχειρίδια
 - II. Παρατήρηση των συνθηκών στους χώρους των μηχανημάτων
 - III. Ασφάλεια και περιβάλλον
 - IV. Συστήματα έρματος
 - V. Πρόσθετα σχόλια ή παρατηρήσεις σχετικά με το τμήμα διαχείρισης μηχανολογικού εξοπλισμού

7. ΤΜΗΜΑ 7: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΓΕΦΥΡΑΣ
 - I. Εξοπλισμός γέφυρας
 - II. Πρακτικές πλοήγησης
 - III. Πρόσθετα σχόλια ή παρατηρήσεις σχετικά με το τμήμα διαχείρισης γέφυρας
 - IV. ECDIS

8. ΤΜΗΜΑ 8: ΚΥΤΗ – ΕΞΑΕΡΙΣΜΟΣ, ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΦΩΤΙΣΜΟΥ

I. Εξοπλισμός

9. ΤΜΗΜΑ 9: ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΑΝΥΨΩΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ

I. Συμπληρωματικές παρατηρήσεις ή παρατηρήσεις σχετικά με το τμήμα των ανυψωτικών μέσων.

10. ΤΜΗΜΑ 10: ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

I. Γενικά

II. Περίληψη φυσικού ελέγχου

III. Περίληψη της διαχείρισης πλοίου

IV. Συμπληρωματικές παρατηρήσεις ή παρατηρήσεις σχετικά με το τμήμα σύνοψης

Πλατφόρμα Αξιολόγησης πλοίων ασφαλείας

Η RightShip επιδιώκει διαρκώς την ασφαλέστερη και πιο αποτελεσματική ναυσιπλοΐα. Για τον λόγο αυτό, οι εξελίξεις και η ανάπτυξη αποτελούν την κινητήρια δύναμή της. Έτσι λοιπόν, προκειμένου να εξασφαλίσει ένα πιο ασφαλές περιβάλλον πραγματοποίησε αλλαγές, μία εκ των οποίων είναι και η αντικατάσταση της πλατφόρμας Qi, και της Προγνωστικής Βαθμολογίας κινδύνου, εισάγοντας μια νέα πλατφόρμα αξιολόγησης των πλοίων ασφαλείας, χρησιμοποιώντας βαθμολογία ασφάλειας και ανανεωμένη βαθμολογία αερίων θερμοκηπίου (GHG).

Σύμφωνα με τον οργανισμό που ανήκει στις BHP, Rio Tinto, και Cargill, η νέα αυτή «πλατφόρμα all in one», προσφέρει λύσεις ψηφιακής ασφάλειας και βιωσιμότητας και παρέχει μεγαλύτερη πρόσβαση στο προσωπικό της μέσω βελτιωμένης λειτουργικότητας και ροών εργασιών.

Η Rightships ισχυρίζεται ότι οι εφοπλιστές μπορούν να έχουν τον έλεγχο των πληροφοριών των πλοίων τους, εμφανίζοντας αναβαθμίσεις απόδοσης, την ημερομηνία των επιθεωρήσεων RightShip και κλείνουν για επιθεωρήσεις και συμβάντα Port State Control (PSC) όλα σε μία εύχρηστη πλατφόρμα. Οι εφοπλιστές

θα μπορούν επίσης να λαμβάνουν αιτήματα για πληροφορίες και να ανεβάζουν το απαιτούμενο περιεχόμενο απευθείας στην πλατφόρμα.

RightShip Safety Score

Επιπλέον, η RightShip έχει εφαρμόσει ένα νέο Δείκτη Ασφάλειας το οποίο, σύμφωνα με τον οργανισμό, επικεντρώνεται στο ιστορικό λειτουργίας ενός πλοίου, συμπεριλαμβανομένων περιστατικών, κρατήσεων, ελλείψεων, εγγράφων συμμόρφωσης, σημαίας και κατηγορίας. Η νέα βαθμολογία λαμβάνει επίσης, υπόψη την προορατικότητα των ιδιοκτητών, των χειριστών και των διαχειριστών στη διαχείριση της ασφάλειας και του κινδύνου, εξετάζοντας την ανταπόκρισή τους σε περιστατικά, ελλείψεις ή κρατήσεις. Στόχος του είναι να βοηθήσει τους πελάτες εκτίμησης κινδύνων να αποκτήσουν μια αρχική προοπτική για την επιχειρησιακή απόδοση ενός πιθανού σκάφους ως μέρος μιας ολοκληρωμένης διαδικασίας δέουσας επιμέλειας, ενώ ταυτόχρονα ενθαρρύνει τους πλοιοκτήτες να επενδύσουν σε βελτιωμένες διαδικασίες και τεχνολογίες που καθιστούν ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού ασφαλέστερη. Η Βαθμολογία Ασφάλειας λοιπόν, επικεντρώνεται στην επιχειρησιακή απόδοση και δίνει τη δυνατότητα συγκριτικής αξιολόγησης κάθε σκάφους για να δει πώς μετράει έναντι του παγκόσμιου στόλου. Αυτό επιτυγχάνεται μέσα από επιμέρους βαθμολογίες που έχουν επιλεγεί για τη συμβολή της και την επιχειρησιακή ασφάλεια και την ικανότητα των πλοιοκτητών να ελέγχουν.

Το RightShip Safety Score ενσωματώνει διάφορα θαλάσσια σύνολα δεδομένων σε ένα εύχρηστο σκορ, με βάση 20 εκτιμήσεις ασφάλειας και έξι δευτερεύουσες βαθμολογίες, οι οποίες παρέχουν μια ένδειξη της απόδοσης ασφάλειας ενός πλοίου. Η βαθμολογία ασφάλειας υπολογίζεται μέσω της ακόλουθης διαδικασίας:

Κατ' αρχάς, κάθε σκάφος ελέγχεται βάσει μιας σειράς τυποποιημένων κανόνων επιδόσεων ασφάλειας του κλάδου, οι οποίοι, εάν ενεργοποιηθούν, παρέχουν ένα σκάφος Δείκτη ασφάλειας N / A, μηδέν, 1 ή 2. Κάθε κανόνας έχει έναν συγκεκριμένο «δρόμο προς επίλυση», που αναθεωρείται το τμήμα εσωτερικής διακυβέρνησης της RightShip. Μόλις το σκάφος λάβει θετική κριτική ή εάν δεν ενεργοποιηθεί κανένας

κανόνας, το σκάφος βαθμολογείται από το μοντέλο Βαθμολογίας ασφάλειας. Ανάλογα με την ιστορική απόδοση του σκάφους, τα σκάφη μπορούν να επιτύχουν βαθμολογία τριών, τεσσάρων ή πέντε. Το 5 στα 5 υποδηλώνει βέλτιστη προσοχή στην ασφάλεια τα τελευταία πέντε χρόνια.

Συνοψίζοντας, ο σκοπός του Δείκτη ασφάλειας είναι η αύξηση της ασφάλειας στη βιομηχανία, δημιουργώντας ίσους όρους ανταγωνισμού για όλα τα σκάφη στο νερό, ανεξάρτητα από τον τύπο, το μέγεθος ή την ηλικία. Επιτρέπει στους συμμετέχοντες στη βιομηχανία να συγκρίνουν τις διαδικασίες ασφαλείας τους έναντι των καλύτερων επιδόσεων της βιομηχανίας. Η Βαθμολογία Ασφάλειας μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί από άλλους ενδιαφερόμενους φορείς, συμπεριλαμβανομένων λιμένων και τερματικών, ρυθμιστικών αρχών, τραπεζών, χρηματοδοτών και ασφαλιστών για να αποκτήσετε ένα απλό σημείο αναφοράς για τις επιδόσεις λειτουργίας και ασφάλειας ενός πλοίου. Τα έξι subscores και το χρονοδιάγραμμα στη νέα πλατφόρμα παρέχουν μια επισκόπηση των διαφόρων παραγόντων που ο τελικός χρήστης μπορεί να ελέγξει για τη συγκεκριμένη εφαρμογή του.

Βαθμολογία αερίων θερμοκηπίου (GHG)

Το RightShip's GHG Emissions Rating αναπτύχθηκε ως απάντηση στην αυξανόμενη τάση των παγκόσμιων εκπομπών CO₂ και στη ζήτηση της βιομηχανίας για βελτίωση της αποτελεσματικότητας. Προσφέρει ένα συστηματικό και διαφανές μέσο σύγκρισης της σχετικής αποτελεσματικότητας του παγκόσμιου ναυτιλιακού στόλου. Κάθε σκάφος στο οποίο παρέχεται ατομική βαθμολογία GHG, επιτρέπει στους πελάτες να συγκρίνουν τις θεωρητικές εκπομπές CO₂ ενός πλοίου σε σχέση με ομότιμα σκάφη παρόμοιου μεγέθους και τύπου. Το Rightship χρησιμοποιεί μια εύχρηστη κλίμακα A - G, με το A να είναι η πιο αποτελεσματική βαθμολογία.

Αξιολόγηση RightShip

Η συμβολή του RIGHTSHIP είναι σημαντική σε πολλούς τομείς του κλάδου της ναυτιλίας. Πέραν της αποστολής τους για ασφαλέστερες θάλασσες και ταυτόχρονα ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της διεθνής ναυτιλίας, αξίζει να αναφερθεί η υποστήριξη τους ως προς μη κερδοσκοπικούς ναυτικούς οργανισμούς, συμπεριλαμβανομένων κι εκείνων που εργάζονται για τη βελτίωση της ευημερίας των ναυτικών. Επιπλέον, το προσωπικό του προγράμματος αυτού συμμετέχει σε κοινοτικά προγράμματα προσέγγισης και έχει το κάθε γραφείο το δικό του φιλανθρωπικό προϋπολογισμό για την υποστήριξη τοπικών πρωτοβουλιών. Τέλος, η RightShip παρέχει χορηγία αντιστάθμισης άνθρακα σε επιλεγμένες εκδηλώσεις ναυτιλιακής βιομηχανίας, συνεργαζόμενη με τους διοργανωτές για να αναλάβει την ευθύνη για τις εκπομπές που σχετίζονται με την εκδήλωση και να δείξει ηγετική θέση στην αλλαγή του κλίματος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ξενογλώσση

- Baldwin R, Cave M, Lodge M (eds) (2010) The Oxford handbook of regulation. Oxford University, Oxford
- B.N. Metaxas: “The Economics of Tramp Shipping”
- Brown, Robert H: “Marine Insurance Vol 3” – Hull Practice, εκδ Peter Davies, London 1974
- Carbone F, perfil V. Ship Inspections and vetting guidelines [Internet]. Observacionesdevetting.blogspot.com. 2019 [cited 11 September 2019]. Available from: <http://observacionesdevetting.blogspot.com/p/ship-inspections-and-vettingguidelines.html>
- CDI. Yearbook of the first 25 years (2019). Surrey, UK. Chemical Distribution Institute
- CDI Ship Inspection Report (2007). Surrey, UK. Chemical Distribution Institute
- G.N. Yannopoulos, 1988, “Journal of Transport Economics and Policy – “The economics of “Flagging out””
- Grbic L, ěulin J, Perkovic T. SIRE Inspections on Oil Tankers. TransNav, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation. 2018;12(2):359-362
- "Harmonized" Vessel Particulars Questionnaire – Oil and Chemical Variant. (5th Edition). (2018). Surrey, UK. Chemical Distribution Institute
- "Harmonized" Vessel Particulars Questionnaire – LPG Variant. (5th Edition). (2018). Surrey, UK. Chemical Distribution Institute
- Hurd: “The Law and Practice of Marine Insurance” Sir Issac Pitman & Sons, Ltd. London 1952
- Konsta K, Plomaritou E. Key Performance Indicators (KPIs) and Shipping Companies Performance Evaluation: The Case of Greek Tanker Shipping Companies. International Journal of Business and Management. 2012;7(10).

- ◉ MARPOL 73/78 – Isalos.net [Internet]. Isalos.net. 2019 [cited 18 March 2019]. Available from: <https://www.isalos.net/knowledge/diethneis-symvaseis/marpol-7378/>
- ◉ OCIMF Annual Report [Internet]. OCIMF; 2018 [cited 17 April 2019]. Available from: <https://www.ocimf.org/media/86798/ocimf-annual-report-2018-web-.pdf>
- ◉ OCIMF, (2017) Tanker Management and Self Assessment 3, Third Edition 2017
- ◉ R.S. Doganis and B.N. Metaxas, 1976, “The impact oof flags of convenience”
- ◉ Rhidian D. Thomas: “The modern Law of Marine Insurance” εκδ LLP Limited 1996
- ◉ Ship Inspection Report Programme (SIRE) & Vessel Inspection Questionnaires for Oil Tankers, Combination Carriers, Shuttle Tankers, Chemical Tankers and Gas Tankers. (7th Edition). (2019). London, UK. Oil Companies International Marine Forum
- ◉ Ship Inspection Report (SIRE) Programme. (2018). [ebook] Oil Companies International Marine Forum. [cited 18 Sep. 2018]. Available from: <https://maritimecyprus.files.wordpress.com/2018/06/ocimf-sire-viq-7.pdf>
- ◉ Shipping H. The Maritime Labour Convention (MLC, 2006) has come into force [Internet]. Nee.gr. 2017 [cited 18 December 2018]. Available from: <https://nee.gr/en/the-maritime-labour-convention-mlc-2006-has-come-into-force/>
- ◉ SIRE Inspector Training and Accreditation Guidelines. (5th Edition). (2017). London, UK. Oil Companies International Marine Forum
- ◉ SIRE Factsheet (2018). London, UK. Oil Companies International Marine Forum
- ◉ Tanker Operator OCIMF releases TMSA3 [Internet]. Tankeroperator.com. 2019 [cited 7 September 2019]. Available from: <http://www.tankeroperator.com/news/ocimf-releases-tmsa3/8547.aspx>

- Α. Αντάπασης, 2009, «Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», Τόμος Ι, Αθήνα, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, 2005, «Ναυτικό Δίκαιο Ι», 5^η Έκδοση, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Βασίλης Ν. Μεταξάς, 2085, «Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας», Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήση
- Γιάννης Θεοτοκάς, «Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων», Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Μάιος 2014
- Ελ. Γεωργαντόπουλος – Γ.Π. Βλάχος, 2003, «Ναυτιλιακή Οικονομική», 2^η Έκδοση, Πειραιάς, Εκδόσεις Τζει & Τζει Ελλάς
- Κωνσταντίνος Γκιζιάκης – Αντώνης Ι. Παπαδοπουλος – Εύη Η. Πλωμαρίτου 2006, «Ναυλώσεις», Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη
- Μιγάλης Παζαρζής, 2009, «Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων» Πειραιάς, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις
- Νικολάου Δελούκα, 1979, «Ναυτικόν Δίκαιον, 2^η Έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Νικολάου Μ. Πουλαντζά, 2005, «Ναυτικό Δ'ικαιο», 2^η Έκδοση Επαυξημένη, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη
- Νικολάου Μ. Πουλαντζά, 2007, «Το Δίκαιο της Θάλασσας», 2^η Έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη

Ιστοσελίδες

- <https://www.ocimf.org>
- <https://www.cdi.org.uk/>
- <https://www.rightship.com/about-us/>
- <https://docs.google.com/a/uom.edu.gr/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbnxzb3Rpcmlvc3NpYWZsaWFraXN8Z3g6OTFiMTk1NjA2MDdjNWYw>
- http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/12267/Papachristopoulou_16055.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- <file:///C:/Users/User/Downloads/%CE%A0%CF%81%CF%8C%CE%B3%CF%81%CE%B1%CE%BC%CE%BC%CE%B1%20SIRE%20%CE%BA%CE%>

[B1%CE%B9%20CE%B5%CF%80%CE%B9%CE%B8%CE%B5%CF%89%CF%81%CE%AE%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82%20CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CF%89%CE%BD%20CF%83%CF%8D%CE%BC%CF%86%CF%89%CE%BD%CE%B1%20CE%BC%CE%B5%20VIQ.pdf](#)

- <http://docplayer.gr/52476815-Aen-makedonias-ptyhiaki-megales-petrelaiketaireies-kai-o-skopos-ton-vetting-toys-sta-ploia-epivlepon-kathigitis-koykaras-panagiotis.html>
- <https://container-news.com/rightship-launches-new-safety-rating-system/>
- <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/36-ISWG-GHG-7.aspx>
- <https://www.rightship.com/resources/knowledge-base/?section=1353>
- <https://splash247.com/rightship-scraps-ratings-system-in-favour-of-new-safety-score/>
- <https://www.imo.org/>
- <https://www.itopf.org/>
- <https://www.intertanko.com/>
- <https://www.clarksons.com/>
- <http://www.marisec.org/>
- <https://www.ynanp.gr/el/>
- <http://panamashipregistry.com/>
- <https://www.transport.gov.mt/>