

Πτυχιακή εργασία: Συστήματα Vetting



Σπουδαστής: Ζησίδης Νικόλαος

Επιβλέπων καθηγητής: Τσούλης Νικόλαος

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή Σελ. 1

Κεφάλαιο 1^ο

- Ετοιμότητα του πλοίου προς διεκπαιρέωση της επιθεώρησης και απαιτούμενα έγγραφα. Σελ. 2-4
- Ετοιμότητα συσκευών, συναγερμών και συστημάτων ασφαλείας καθώς και αντικείμενα ζωτικής σημασίας για την πρώτη εντύπωση. Σελ. 4-5
- Η επιθεώρηση, οι άτυποι κανόνες που διέπουν μία επιθεώρηση, οι ευθύνες και οι ρόλοι του πληρώματος. Σελ. 6-9.

Κεφάλαιο 2^ο

- Η ιστορία του προγράμματος SIRE και οι ανθεωρήσεις του. Σελ. 10
- Η ενιαία διαδικασία επιθεώρησης πλοίων και τα ερωτηματολόγια VIQ. Σελ. 11
- Τα εγχειρίδια του επιθεωρητή και η χρησιμότητα του VIQ. Σελ. 12-13

Κεφάλαιο 3^ο

- OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) ίδρυση, στόχοι, στρατηγική και μέλη. Σελ. 14-15
- OCIMF & TMSA (Tanker Management Self-Assessment), εκδόσεις του TMSA. Σελ. 15-16
- Το quality system και ο κύκλος της συνεχούς βελτίωσης (Σχεδιασμός, Δράση, Αξιολόγηση και Βελτίωση). Σελ. 17-19
- Οι οδηγίες του TMSA και τα τέσσερα στάδια ολοκλήρωσης. Σελ. 19-20

Κεφάλαιο 4^ο

- Motor Oil Hellas πολιτική, αξιολόγηση του πλοίου και οι επιθεωρήσεις. Σελ. 21-23
- Τα ελάχιστα κριτήρια ασφαλείας κατα τη MOH (Motor Oil Hellas). Σελ. 24-28

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα πτυχιακή εργασία «Συστήματα Vetting» θα ασχοληθούμε με τις επιθεωρήσεις vetting στα δεξαμενόπλοια, θα γίνει ανάλυση της διαδικασίας της επιθεώρησης καθώς και των ενεργειών που πρέπει να γίνουν για να διεξαχθεί σωστά. Θα αναφερθούμε στα έγγραφα του πλοίου καθώς και στη προετοιμασία του πριν από την επιθεώρηση, θα γίνει μία σχετική αναφορά για τους άγραφους κανόνες που διέπουν μία επιθεώρηση ως προς την συμπεριφορά τόσο του πληρώματος όσο και του ίδιου του επιθεωρητή. Εν συνεχεία θα αναφερθούμε στο πρόγραμμα SIRE (SHIP INSPECTION REPORT PROGRAM) ξεκινώντας από την ιστορική αναδρομή και τους λόγους που οδήγησαν στη δημιουργία αυτού του προγράμματος, θα αναλύσουμε τη δομή του προγράμματος και τον τρόπο λειτουργίας του, καθώς και την ευκολία που πρόσφερε στην έκβαση της επιθεώρησης και την σωστή συντήρηση και λειτουργία του πλοίου. Περαιτέρω θα αναφερθούμε στον οργανισμό OCIMF (OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM) και στην δημιουργία του προγράμματος TMSA το οποίο στοχεύει σε μία διαδικασία ποιοτικής αξιολόγησης και συνεχούς βελτίωσης του συστήματος διαχείρισης. Επίσης θα αναλύσουμε το πρόγραμμα TMSA, καθώς και τα στάδια από τα οποία αποτελείται. Τέλος θα χρησιμοποιήσουμε ως παράδειγμα την εταιρία MOTOR OIL HELLAS για να κατανοήσουμε τον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν οι επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν την διεκπαιρέωση των επιθεωρήσεων vetting, κάνοντας σχετικές αναφορές στα κριτήρια που πρέπει να πληρεί οποιοδήποτε πλοίο πρόκειται να ναυλωθεί από την προαναφερθείσα εταιρεία. Όπως επίσης και την επαγγελματική σχέση μεταξύ των πλοιοκτητών και των πετρελαϊκών εταιριών (στην παρούσα εργασία της MOTOR OIL HELLAS).

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ VETTING

Τα αποτελέσματα της επιθεώρησης είναι αυτά που θα κρίνουν αν το πλοίο διαχειρίζεται σωστά και λειτουργεί σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες. Η επιθεώρηση vetting γίνεται με σκοπό να αποδείξει την αξιοπλοΐα του πλοίου. Η επιθεώρηση θα είναι επιτυχής μόνο εάν το πλοίο είναι καθ' όλα έτοιμο όπως επίσης και αν το πλήρωμα έχει προετοιμαστεί καταλλήλως για την διεκπαιρέωση της. Ο επιθεωρητής που είναι υπεύθυνος για την διεξαγωγή της επιθεωρήσεως συλλέγει εντυπώσεις από τη στιγμή που θα αντικρίσει το πλοίο και συνεχίζει μέχρι το τέλος της επιθεώρησης. Σχεδόν όλοι οι επιθεωρητές είναι πρώην ναυτικοί είτε καταστρώματος είτε μηχανής και έχουν μεγάλη εμπειρία σε θέματα που αφορούν το πλοίο. Από τη στιγμή που θα αντικρίσει το πλοίο ο επιθεωρητής μέχρι και την άφιξη του στη καμπίνα του Πλοιάρχου θα έχει δημιουργήσει την πρώτη εντύπωση του για το πλοίο. Οι επιθεωρητές αναλαμβάνουν την επιθεώρηση του πλοίου και ψάχνουν για συγκεκριμένα κριτήρια-παρατηρήσεις που θα κρίνουν το πλοίο. Είναι γεγονός πως όσο παρορμητική και αν είναι μια απόφαση του, ο επιθεωρητής θα ψάξει να βρει στοιχεία- τεκμήρια για να υποστηρίξει την αρχική του άποψη. Για αυτό το λόγο πρέπει να δοθεί μεγάλη σημασία στη διαδρομή από τις παρειές του πλοίου μέχρι την καμπίνα του πλοιάρχου διότι η πρώτη εντύπωση είναι πολλή σημαντική και δεν υπάρχει άλλη ευκαιρία για την «πρώτη εντύπωση».

Προετοιμασία για την επιθεώρηση

Για την επίτευξη της επιθεώρησης πρέπει να βεβαιωθεί ότι έχει προγραμματιστεί σε μια βολική ώρα για το πλοίο ώστε να μην συμπίπτει με άλλες επιθεωρήσεις, αυτό μπορεί εύκολα να διευθετηθεί μέσω του πράκτορα της εταιρίας. Πρέπει να σιγουρευτεί ότι κάθε προϊστάμενος του πλοίου (αξιωματικοί και μηχανικοί) έχει εκτελέσει μια σχετική επιθεώρηση πριν την άφιξη στο λιμάνι και τυχόν αμφιβολίες-πιθανές παρατηρήσεις έχουν καταγραφεί ή διορθωθεί.

Ένα πρακτικός τρόπος για την επίτευξη αυτού είναι να εισαχθεί μία φόρμα προσωπικής αξιολόγησης(self- assessment) που θα καλύπτει της επιμέρους περιοχές:

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 του πλοίου που χρειάζεται ο επιθεωρητής

- 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 κάτωθεν έγγραφα πρέπει να είναι διαθέσιμα για 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 προς βαθμονόμηση και απόδειξη ορθής λειτουργίας των παρακάτω 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 προς επίδειξη της ορθής λειτουργίας των παρακάτω συναγερμών/συστημάτων

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

Επιπρόσθετα τα παρακάτω αντικείμενα πρέπει να ελεγχθούν και να είναι έτοιμα για 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 καθώς αυτά δημιουργούν την «πρώτη εντύπωση» στον επιθεωρητή για το πλοίο και κατά ένα μέρος κρίνουν την έκβαση της επιθεώρησης.

- GANGWAY (Σκάλα επιβιβάσεως): Πρέπει να είναι σωστά τοποθετημένη όπως επίσης να έχει ενσωματωθεί σε αυτή το δίχτυ ασφαλείας (safety net) και κοντά της να υπάρχει ένα σωσίβιο τύπου κουλούρας (life ring) για περίπτωση έκτακτης ανάγκης.
- SIGNS (Προειδοποιητικές ενδείξεις): Όλες οι προειδοποιητικές ενδείξεις θα πρέπει να είναι αναρτημένες στα κατάλληλα σημεία.
- CREW (Πλήρωμα): Το πλήρωμα που ασχολείται με εργασίες του καταστρώματος θα πρέπει να φέρει τον κατάλληλο προστατευτικό εξοπλισμό (π.χ. κράνος, μπότες ασφαλείας, γάντια ,προστατευτικά γυαλιά)
- DECK WATCH (οπτήρας- βατσιμάνης): Πρέπει να είναι παρών στο κατάστρωμα, να κάνει έλεγχο των στοιχείων του επιθεωρητή και ταυτοποίηση αυτών μέσω του αξιωματικού φυλακής, να φέρει τον προαναφερθείσα προστατευτικό εξοπλισμό όπως επίσης και μια συσκευή ενδοεπικοινωνίας. Τέλος ένα μέλος του πληρώματος θα πρέπει να συνοδεύσει τον επιθεωρητή στο κωμοδέσιο.
- FIRE EQUIPMENT AT THE MANIFOLD (εξοπλισμός κατάσβεσης πυρκαγιάς): Ο εξοπλισμός θα πρέπει να βρίσκεται κοντά στα επιστόμια φορτιού να είναι συντηρημένος και προς ετοιμότητα.
- DECK (κατάστρωμα): Το κατάστρωμα θα πρέπει να είναι καθαρό από λάδια και νερά και να μην υπάρχουν εμπόδια που θα παρεμποδίζουν την κυκλοφορία σε αυτό.
- SCUPPERS (μπούνια): Τα μπούνια πρέπει να είναι σφραγισμένα και κλειστά για την παρεμπόδιση τυχόν διαρροής πετρελαίου στη θάλασσα.
- CARGO INFORMATION (πληροφορίες φορτίου): Όλα τα στοιχεία που αφορούν το φορτίο που φορτώνεται/ εκφορτώνεται θα πρέπει να είναι ενημερωμένα, αναρτημένα και ευανάγνωστα (MSDS).

- EMERGENCY EQUIPMENT (εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης): Πρέπει να είναι σε ετοιμότητα χωρίς βλάβες και σωστά συντηρημένος, επίσης πρέπει να είναι ευκίνητος στο σημείο που βρίσκεται.
- MOORING (μέσα πρόσδεσης): Τα μέσα πρόσδεσης θα πρέπει να είναι σωστά συντηρημένα και να γίνεται συνεχής επίβλεψη αυτών για τυχόν φθορές και αποφυγή ατυχήματος.
- ACCOMODATION (ακωμμοδέσιο): Όλες οι θύρες του κωμμοδεσίου πρέπει να είναι κλειστές, επίσης το κωμμοδέσιο πρέπει να είναι τακτοποιημένο και καθαρό όπως επίσης να έχει επαρκή εξαερισμό.

Η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

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

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Με το πέρας της επιθεώρησης οι επιθεωρητές πρέπει να συγκεντρωθούν και να συζητήσουν τις παρατηρήσεις και τα σχόλια που έγιναν για το δεξαμενόπλοιο. Εάν δεν εκπληρωθούν τα άνωθεν ο πλοίαρχος πρέπει να συντάξει μία ένσταση αναφέροντας το γεγονός και να πληροφορήσει άμεσα την εταιρία.

Ο επιθεωρητής παραχωρεί στον πλοίαρχο μία λίστα με τις καταγεγραμμένες παρατηρήσεις, οι οποίες πρέπει να διευθετηθούν-διορθωθούν σε άμεσο χρονικό διάστημα. Η γραπτή αναφορά αποστέλλεται στα στελέχη της πλοιοκτήτριας εταιρίας καθώς επίσης και η συμπληρωμένη φόρμα σχολίων του επιθεωρητή.

ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Πρέπει να εξασφαλιστεί ότι ο επιθεωρητής:

- Υπεβλήθει σε έλεγχο σύμφωνα με ISPS στη σκάλα επιβίβασης και ότι του παραχωρήθηκε εξοπλισμός ασφαλείας.

- Συνοδεύεται στο κωμοδέσιο και επιδεικνύεται σε αυτόν το σημείο συγκέντρωσης (muster station) που θα πρέπει να βρίσκεται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.
- Συνοδεύεται καθ' όλη τη διάρκεια παραμονής του στο πλοίο.
- Δεν αντιμετωπίζεται σαν άτομο το οποίο βρίσκεται στο πλοίο μόνο για να σημειώσει παρατηρήσεις και λάθη.
- Πρέπει να αντιμετωπίζεται σαν επαγγελματίας και με σεβασμό
- Έχει την πλήρη συνεργασία του πληρώματος.

Η ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Ο επιθεωρητής πρέπει:

- Να εξηγεί τον σκοπό της επιθεώρησης και να πληροφορεί για τον εκτιμώμενο χρόνο διάρκειας της.
- Να συζητήσει την σειρά με την οποία επιθυμεί να εκπληρωθεί η επιθεώρηση.
- Να παρέχει συμβουλές σχετικά με τον εξοπλισμό που θέλει να ελέγξει ώστε να επιβεβαιώσει την λειτουργικότητα του.
- Να συνεργαστεί με τον πλοίαρχο ώστε να διεξαχθεί η επιθεώρηση χωρίς να υπάρχει μεγάλη καθυστέρηση στις εργασίες του πλοίου.

Ο επιθεωρητής απαιτείται:

- Να χρησιμοποιεί αντικειμενικές αποδείξεις ώστε να απαντήσει στις ερωτήσεις του VIQ
- Να καταγράφει ενέργειες που έγιναν για την κάλυψη των ελλείψεων καθ' όλη τη διάρκεια παραμονής του στο πλοίο.
- Να δίνει πραγματική βάση στα σχόλια που έκανε
- Να περιορίσει τα σχόλια του σύμφωνα με τα κεφάλαια του VIQ
- Να απέχει από παροτρύνσεις για κατάργηση μιας παρατήρησης.
- Να συζητά επί του πλοίου τις παρατηρήσεις που προτίθεται να σημειώσει.

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Το πλοίο πρέπει να είναι πάντα έτοιμο για οποιαδήποτε επιθεώρηση.

Κατά τη διάρκεια προ της επιθεώρησης ο πλοίαρχος

- Πρέπει να συγκαλεί σε συμβούλιο για όλα τα μέλη του πληρώματος και να τους υπενθυμίζει τα καθήκοντα τους.
- Να υπενθυμίσει στους αξιωματικούς να χρησιμοποιούν το VIQ για την εκτέλεση της προ-επιθεώρησης από τους ίδιους.
- Πρέπει να σιγουρέψει ότι όλα τα έγγραφα που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου να είναι ενημερωμένα.
- Πρέπει να εκτελεί λειτουργικούς ελέγχους οι οποίοι θα καταγράφονται.

- Πρέπει να σιγουρέψει ότι όλα τα έγγραφα είναι έτοιμα προς διάθεση στον επιθεωρητή.
- Τέλος θα πρέπει να μεριμνήσει για τη γενική καθαριότητα του πλοίου.

ΟΙ ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Ο πλοίαρχος πρέπει:

- Να εξασφαλίζει την ασφάλεια του επιθεωρητή.
- Να επιβάλει την τάξη στην επιθεώρηση αν υπάρχουν αμφιβολίες.
- Να προτείνει αλλαγές στο πρόγραμμα της επιθεώρησης αν είναι αναγκαίο.
- Να εξασφαλίζει ότι οι ώρες εργασίας δεν ξεπερνούν τις καθορισμένες σύμφωνα με STCW.
- Να διασφαλίζει τη σωστή χρήση του κάθε εξοπλισμού που ζητήθηκε η δοκιμή του από τον επιθεωρητή ώστε να μην έρχεται σε αντίθεση με τις λειτουργίες ασφαλείας.
- Να διασφαλίσει ότι ο επιθεωρητής συνοδεύεται από κάποιον αξιωματικό καθ' όλη τη διάρκεια της επιθεώρησης.
- Να μην έρχεται σε αντίθεση με τον επιθεωρητή και να φέρεται σαν επαγγελματίας.
- Να μην δίνει ψευδείς δηλώσεις.
- Να μη φέρνει τον επιθεωρητή σε δύσκολη θέση σε θέματα πείρας και προσόντων.
- Να διαφωνεί με την εκτέλεση μιας ενέργειας που δεν είναι ασφαλή ακόμη και εάν αυτό προτείνεται.
- Να μην λείπει την άποψη του πάνω σε μία καταγεγραμμένη παρατήρηση, αυτό επίσης ισχύει και για τους υπόλοιπους αξιωματικούς.
- Να μην προτίθεται να παραχωρήσει άσχετες πληροφορίες με σκοπό να εντυπωσιάσει τον επιθεωρητή, το ίδιο ισχύει και για τους υπόλοιπους αξιωματικούς.
- Να επικοινωνεί με το γραφείο σε περίπτωση που αισθάνεται ότι ο επιθεωρητής παραλογίζεται. Το γραφείο θα ασχοληθεί με αυτό το θέμα.
- Να διασφαλίσει ότι η στάση του πληρώματος προδίδει ένα πλοίο καταρτισμένο από επαγγελματίες.

Η ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Ο πλοίαρχος θα πρέπει:

- Να ζητήσει την ευκαιρία για συζήτηση των παρατηρήσεων.
- Να ζητήσει μια προφορική ή γραπτή αναφορά, παρ' όλα αυτά οι επιθεωρητές δεν είναι υποχρεωμένοι να την παρέχουν.
- Να μην επιχειρήσει να επικεντρωθεί σε παρατηρήσεις που νομίζει πως δεν είναι ορθές.

- Να εξασφαλίσει την παρουσία ενός ακόμη αξιωματικού στη συνάντηση αυτή, κατά προτίμηση τον υποπλοίαρχο του πλοίου.
- Να μην επιχειρήσει να ξεκαθαρίσει πιθανές αμφιβολίες του προς τις παρατηρήσεις.
- Να μην ζητήσει την συμβουλή των επιθεωρητών ως προς τη διόρθωση παρατηρήσεων.

ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΧΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ

Ο πλοίαρχος πρέπει να ενημερώσει το γραφείο:

- Για τις παρατηρήσεις που καταγράφηκαν.
- Για το λεπτομερές πλάνο του προς διόρθωση των παρατηρήσεων και τον εκτιμώμενο χρόνο που θα διαρκέσει αυτή.
- Για παρατηρήσεις που επιστούν μεγάλη προσοχή.
- Για το όνομα του επιθεωρητή.
- Για πληροφορίες οι οποίες θα βοηθήσουν το γραφείο να συντάξει ένα πλάνο για τη διόρθωση των παρατηρήσεων και την ανταπόκριση τους στον ναυλωτή.

SHIP INSPECTION REPORT (SIRE) PROGRAM

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ SIRE

Το 1993 ο OCIMF δημιούργησε ένα πρόγραμμα επιθεώρησης πλοίων το επονομαζόμενο SIRE, το οποίο έδινε τη δυνατότητα στα μέλη του OCIMF να υποβάλουν τις αναφορές από τις επιθεωρήσεις των πλοίων τους στον OCIMF για τη διανομή τους στα υπόλοιπα μέλη του OCIMF και σε ορισμένα μη μέλη του. Η συμμετοχή στο αρχικό πρόγραμμα, είτε ως μέλος επιθεώρησης του OCIMF ή ως αποδέκτης αυτού, ήταν αυστηρά εθελοντική και κάθε δικαιούχος του προγράμματος καθόριζε ανεξάρτητα πως θα αξιολογούσε τις πληροφορίες που περιείχονταν στις εκθέσεις που λάμβανε από τον OCIMF.

Στο πλαίσιο του προγράμματος SIRE, ο διαχειριστής του κάθε πλοίου -το οποίο είναι και το αντικείμενο της αναφοράς- λάμβανε ένα αντίγραφο της αναφοράς και του δινόταν η ευκαιρία να προσθέσει γραπτά σχόλια σχετικά με την αναφορά, τόσο για τα μέλη επιθεώρησης του OCIMF όσο και για τον ίδιο τον οργανισμό.

Οι παραλήπτες είχαν πρόσβαση στη βάση δεδομένων του SIRE μέσω ενός υπολογιστή και τους επιτρεπόταν να δουν το περιεχόμενο του ή να το κατεβάσουν. Οι παραλήπτες μπορούσαν να παραγγείλουν εκθέσεις-αναφορές καθώς και τα σχόλια από τη βάση δεδομένων του SIRE, τα οποία αποστέλλονταν μέσω facsimile.

ΟΙ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Το αρχικό πρόγραμμα SIRE αναθεωρήθηκε για πρώτη φορά το 1997 και εισήγαγε το μέσο με το οποίο οι παραλήπτες μπορούσαν να λάβουν εκθέσεις-αναφορές και σχόλια ηλεκτρονικά τόσο καλά όσο και με το facsimile.

Δύο επίσης σημαντικές αλλαγές συμπεριλήφθηκαν στην αναθεώρηση του 1997. Αυτές ήταν:

- Μία ενιαία διαδικασία επιθεώρησης πλοίων και
- Ένα ειδικό ερωτηματολόγιο για το πλοίο (VPQ).

Το πρόγραμμα SIRE αναθεωρήθηκε ξανά το 2000.

Στις αναθεωρήσεις του 2004 έγιναν ακόμη πιο σημαντικές αλλαγές στην διαδικασία επιθεώρησης καθώς επίσης εισήχθη και ένας μεγάλος αριθμός πλοίων τα οποία επιθεωρούνταν σύμφωνα με το πρόγραμμα. Σε μεταγενέστερες αναθεωρήσεις ενημερώθηκε το ειδικό ερωτηματολόγιο χωρίς να προστεθούν νέες ερωτήσεις. Το 2011 γίνεται αναθεώρηση η οποία αλλάζει ουσιαστικά το ερωτηματολόγιο και δίνει περισσότερο έμφαση στην επιθεώρηση για τη ναυσιπλοΐα και στη διαχείριση φορτίου και έρματος.

ΕΝΙΑΙΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

Το πρόγραμμα απαιτεί ότι οι συμμετέχουσες εταιρείες ακολουθούν μια ενιαία διαδικασία επιθεώρησης των πλοίων. Αυτή η διαδικασία έχει ένα στοιχείο ελέγχου και ένα στοιχείο αναφοράς.

Το στοιχείο ελέγχου χρησιμοποιεί μια σειρά από λεπτομερή ερωτηματολόγια ανάλογα με τον τύπο του πλοίου που επιθεωρείται. Αυτά τα ερωτηματολόγια αφορούν θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια και πρόληψη ρύπανσης. Οι επιθεωρητές που ασχολούνται ή έχουν προσληφθεί από τις εταιρίες πρέπει να απαντήσουν σε όλες τις ερωτήσεις.

Οι ερωτήσεις πολλές φορές συνοδεύονται από οδηγίες και παραπομπές σε πηγαία έγγραφα. Σκοπός τους είναι να βοηθήσουν τον επιθεωρητή στις απαντήσεις.

Το στοιχείο αναφοράς έχει αναπτυχθεί από ολοκληρωμένο ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο που υποβάλλεται από τον επιθεωρητή είτε απευθείας στη σελίδα του SIRE είτε στην εταιρία που υπέβαλε αίτηση για παιρετέρω επεξεργασία πριν την μετάδοση στον διαχειριστή του πλοίου και στο SIRE.

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

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

Αυτές ήταν:

- Η επιθεώρηση των δεξαμενοπλοίων, χημικών πλοίων και πλοίων μεταφοράς φυσικού αερίου. Σύμφωνα με το αναθεωρημένο πρόγραμμα, τα πλοία αυτά κατηγοριοποιούνται με βάση το μέγεθος τους.
- Η επιθεώρηση των φορηγίδων που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου, χημικές ουσίες και φυσικό αέριο ή τα σκάφη που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά των συσκευασμένων προϊόντων πετρελαίου και αερίου ή βυτιοφόρων που μεταφέρουν τα ίδια εμπορεύματα, καθώς επίσης και η ρυμούλκηση των σκαφών που χρησιμοποιούνται στο χειρισμό των φορηγίδων που μεταφέρουν τα παραπάνω προϊόντα που αναφέρονται . Συλλογικά, στα έγγραφα VIQ, τα ερωτηματολόγια ελέγχου που χρησιμοποιούνται αναφέρονται ως «Ερωτηματολόγια επιθεώρησης των πλοίων» ("VIQ").
- Η έννοια της ερώτησης-κλειδί και των υποερωτήσεων που χρησιμοποιήθηκαν στην δεύτερη και πρώτη έκδοση του VIQ διακόπηκε στην τρίτη έκδοση ή σε νεότερες και αντικαταστάθηκαν από επιμέρους ερωτήσεις. Όπως όμως και στις προηγούμενες εκδόσεις οι απαντήσεις "Ναι" "Όχι", "δεν θεωρείται" ή "δεν εφαρμόζεται" συνέχισαν να χρησιμοποιούνται.

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ ΤΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ

Το εγχειρίδιο του επιθεωρητή ήταν ένα νέο στοιχείο που εισήχθη με τις αναθεωρήσεις του SIRE το 2000. Το εγχειρίδιο αναδιοργάνωσε τις ερωτήσεις-κλειδιά, υποερωτήσεις και τις κατευθυντήριες σημειώσεις ώστε να ακολουθούν την σειρά την οποία θα έπρεπε να ακολουθεί ο επιθεωρητής κατά τη διεξαγωγή της επιθεώρησης.

Όπως και στις προηγούμενες εκδόσεις του VIQ, έτσι και στην έκδοση του 2011 τα εγχειρίδια του επιθεωρητή θα χρησιμοποιηθούν έτσι ώστε να θέσουν τις ερωτήσεις με την πιθανή σειρά που θα τις έθετε ο επιθεωρητής κατά τη διεξαγωγή της επιθεώρησης. Η επιλογή του ερωτηματολογίου που θα χρησιμοποιηθεί για κάθε συγκεκριμένη επιθεώρηση, γίνεται με βάση ενός « οδηγού επιλογής πλοίου» που ενσωματώθηκε στο SIRE report editor software program. Ο οδηγός αυτός απαιτεί μία σειρά ερωτημάτων που πρέπει να απαντηθούν. Όταν απαντηθεί ο οδηγός, το κατάλληλο ερωτηματολόγιο μπορεί να εκτυπωθεί σε έναν τοπικό εκτυπωτή, με τις ερωτήσεις να έχουν διαταχθεί σύμφωνα με το VIQ ή σύμφωνα με το εγχειρίδιο του επιθεωρητή. Αυτά τα ερωτηματολόγια πρέπει να χρησιμοποιούνται σε κάθε επιθεώρηση. Τα αποτελέσματα της επιθεώρησης πρέπει να μεταφερθούν στο κατάλληλο VIQ πρόγραμμα αμέσως μετά το πέρας της επιθεώρησης.

ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΝΤΑΣ ΤΟ VIQ

Τα ερωτηματολόγια που χρησιμοποιούνται σε αυτό το πρόγραμμα εμπεριέχουν μία σειρά ερωτήσεων με κύριο θέμα την ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης, για τον τύπο του πλοίου που επιθεωρείται. Αυτές οι ερωτήσεις είναι διαδοχικά αριθμημένες και ομαδοποιούνται σε ξεχωριστά κεφάλαια.

Κάθε κεφάλαιο περιέχει μια σειρά από ερωτήματα που πρέπει να απαντηθούν από τον επιθεωρητή. Οι ερωτήσεις μπορεί να συνοδεύονται από οδηγίες και συγκεκριμένα:

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

Η ανωτέρω οδηγίες, αναφορές της βιομηχανίας ενισχύουν τις ερωτήσεις και αυτές παρέχονται για να υποβοηθηθεί ο επιθεωρητής να απαντήσει στις ερωτήσεις.

Αν η καθοδήγηση και οι αναφορές οδηγούν τον επιθεωρητή στο συμπέρασμα ότι το ερώτημα πρέπει να απαντηθεί θετικά, το τετραγωνίδιο "ναι" στο πρόγραμμα του υπολογιστή VIQ θα πρέπει να σημειωθεί. Από την άλλη πλευρά, αν η καθοδήγηση και τυχόν πηγές αναφοράς υποδεικνύουν στον επιθεωρητή ότι το ερώτημα πρέπει να απαντηθεί αρνητικά, το "Όχι" κουτί θα πρέπει να σημειωθεί. Ανάλογα με την περίπτωση, το "δεν θεωρείται" ή "μη ισχύουν" κουτί θα πρέπει να σημειωθεί.

Ο επιθεωρητής πρέπει να απαντήσει σε όλες τις ερωτήσεις κατάλληλα για τον τύπο του πλοίου που πρόκειται να επιθεωρήσει. Σε αντίθετη περίπτωση, αυτό θα σημαίνει ότι η έκθεση/αναφορά ελέγχου δεν μπορεί να μεταδοθεί στη βάση δεδομένων του SIRE για την επεξεργασία από τον υπεύθυνο, ο οποίος ανέθεσε την επιθεώρηση.

Ο επιθεωρητής πρέπει να τοποθετήσει μια παρατήρηση κατά την απάντηση σε οποιαδήποτε ερώτηση, όπου το πλαίσιο απάντησης χαρακτηρίζεται ως «Όχι». Η παρατήρηση πρέπει να προσδιορίζει και να εξηγεί το λόγο της αρνητικής απάντησης. Επιπρόσθετα όταν ένα κουτάκι είναι μαρκαρισμένο με την ένδειξη «Δεν θεωρείται» πρέπει να συνοδεύεται με μία επεξήγηση για την επιλογή αυτή. Σε περιπτώσεις που είναι αναγκαία η απάντηση «Δεν εφαρμόζεται», τότε η απάντηση καταλογίζεται σαν «ναι» οπότε δεν χρειάζεται επεξήγηση. Παρ' όλα αυτά αν κατά την κρίση του επιθεωρητή χρειάζεται και ένα επεξηγηματικό σχόλιο, τότε μπορεί να το προσθέσει στην περιοχή «Άλλα σχόλια» που συνοδεύει την ερώτηση.

Για ορισμένα θέματα, ο επιθεωρητής οφείλει να σχολιάσει, ανεξάρτητα από το πώς η ερώτηση μπορεί να απαντηθεί. Η απαίτηση αυτή σηματοδοτείται με έντονη, υπογραμμισμένη και πλάγια γραφή στις κατευθυντήριες σημειώσεις. Στο ηλεκτρονικό πρόγραμμα "REPORT EDITOR" σηματοδοτείται με πλάγια και κίτρινη γραφή.

Στο τέλος του κάθε κεφαλαίου υπάρχει μία ενότητα «Πρόσθετα σχόλια». Αν ο επιθεωρητής έχει πρόσθετα σχόλια για ένα θέμα που δεν καλύφθηκε από συγκεκριμένες ερωτήσεις, τότε πρέπει να τα προσθέσει στην ενότητα «Πρόσθετα σχόλια».

TMSA- TANKER MANAGEMENT SELF ASSESSMENT

OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM (OCIMF), ΙΔΡΥΣΗ & ΣΤΟΧΟΙ

Η διεθνής ναυτιλιακή συνέλευση επιχειρήσεων πετρελαιοειδών (OCIMF) αποτελεί μια ανεξάρτητη αρχή η οποία ιδρύθηκε στο Λονδίνο στις 8 Απριλίου 1970 και αποτέλεσε την αρχική προσπάθεια της πετρελαϊκής βιομηχανίας προκειμένου να βελτιωθεί η δημόσια ενημέρωση σχετικά με την θαλάσσια μόλυνση και συγκεκριμένα την πετρελαϊκή μόλυνση, μετά το ατύχημα του "Torrey Canyon". Ουσιαστικά αντιπροσωπεύει τις πετρελαϊκές εταιρίες που έχουν συμφέροντα σχετιζόμενα με την φόρτωση, εκφόρτωση, μεταφορά και διάθεση του πετρελαίου και των παραγώγων του. Στις αρχές τις δεκαετίας του 1980, η οργάνωση αριθμούσε περίπου 50 επιχειρήσεις πετρελαιοειδών ως μέλη, οι οποίες ήλεγχαν το 80% της συνολικής θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου. Στα μέλη αυτά περιλαμβάνονταν και οι άλλοτε γνωστές ως "seven sisters" που παρά το γεγονός ότι η τεράστια επίδραση τους στην ποσότητα παραγωγής μειώθηκε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '70, συνέχισαν να ελέγχουν τις δύο πιο σημαντικές πλευρές της αγοράς, την διανομή και τις πωλήσεις. Η OCIMF συμμετέχει στις διασκέψεις του International Maritime Organisation (IMO) παρουσιάζοντας τεχνικές εκθέσεις σχετικά με την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και το κύριο ενδιαφέρον της οργάνωσης επικεντρώνεται στα tankers.

Σήμερα, τα μέλη της αριθμούν 68 εταιρίες σε όλο τον κόσμο οι οποίες στην

Ετήσια Γενική Συνέλευση της οργάνωσης εκλέγουν τον πρόεδρο και 3 αντιπροέδρους. Επίσης η επί κεφαλής επιτροπή της OCIMF είναι η «Executive Committee» στην οποία αναφέρουν οι άλλες 3 ανώτερες επιτροπές οι οποίες με τη σειρά τους μπορούν να δημιουργήσουν υπό-επιτροπές ή forums, όταν αυτό κρίνεται απαραίτητο. Η γραμματεία της οργάνωσης είναι εγκατεστημένη στο Λονδίνο και είναι στελεχωμένη από υπαλλήλους και τεχνικό προσωπικό που έχουν αποσπαστεί από τις εταιρίες –μέλη. Οι εργασίες της OCIMF εκτελούνται από τις επιτροπές, τις υπό-επιτροπές, τα forums, τα work groups, τα οποία απαρτίζονται από εκπροσώπους των μελών της και με την συνδρομή της Γραμματείας.

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

OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM – ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΜΕΛΗ

Η στρατηγική του OCIMF περιλαμβάνει την αναγνώριση των κρίσιμων θεμάτων ασφάλειας και περιβάλλοντος που αντιμετωπίζουν τα oil tankers και η terminal industry , την δημιουργία και κυκλοφορία προτεινόμενων κριτηρίων τα οποία θα αποτελέσουν σημείο αναφοράς για το κλάδο. Μαζί με τον IMO και άλλους ρυθμιστικούς οργανισμούς τόσο τοπικούς όσο και εθνικούς, στηρίζει την εξέλιξη των διεθνών συμβάσεων και κανονισμών που βελτιώνουν την ασφαλή κατασκευή και λειτουργία των oil tankers και terminals. Στηρίζει την παγκόσμια εφαρμογή και επιβολή αυτών των διεθνών συμβάσεων και νομοθεσιών και ενθαρρύνει την αποδοχή των καθιερωμένων safety και environmental guidelines από την ευρύτερη βιομηχανία.

OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM & TMSA

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

TMSA, FIRST EDITION 2004

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

TMSA SECOND EDITION 2008, ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Η δεύτερη έκδοση του TMSA αποτελεί μία αναβάθμιση που βασίστηκε στην εμπειρία των διαχειριστών σε σχέση με την πρώτη έκδοση και στο feedback από την πετρελαϊκή βιομηχανία και επίσης εξασφαλίζει τη συνοχή της αναβάθμισης αυτού με τις παρούσες διεθνείς συμβάσεις και πρακτικές της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Μία από τις πιο σημαντικές αλλαγές του ήταν ότι το πεδίο δράσης του TMSA επεκτείνεται έτσι ώστε να γίνει αξιοποιήσιμο από όλους τους tanker operators συμπεριλαμβανομένων εκείνων των coastal vessels και των barges.

Το πρόγραμμα προωθεί τους διαχειριστές να κρίνουν το safety management system τους με βάση ορισμένους δείκτες επίδοσης – κλειδιά (key performance indicators) και παρέχει οδηγίες για την εφαρμογή της καλύτερης πρακτικής (best practice). Το best practice είναι ένας αποτελεσματικός τρόπος ελαχιστοποίησης της πιθανότητας επανεμφάνισης ενός προβλήματος. Δημιουργεί ευκαιρίες και βελτιστοποιεί την απόδοση σε κρίσιμα θέματα που αφορούν την ασφάλεια και περιβαλλοντική αριστεία. Οι ναυτιλιακές εταιρίες θα πρέπει να έχουν σαν στόχο να

μεταφέρουν τις best practices σε όλο το στόλο τους μέσα από τη συνεχή εφαρμογή των βελτιωμένων μεθόδων και διαδικασιών. Μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα αποτελέσματα της αξιολόγησης τους για να αναπτύξουν ένα πρόγραμμα φάσεων για την βελτίωση της ασφάλειας και των οικολογικών επιδόσεων τους. Οι πετρελαϊκές εταιρίες δίνουν μεγάλη σημασία στην επιλογή ναύλωσης πλοίων τα οποία είναι σωστά συντηρημένα και διαχειρίζονται καλά και το πρόγραμμα του TMSA έχοντας σαν βάση του τον ISM Code, μπορεί να παρέχει πολύτιμο feedback για την αποτελεσματικότητα του Management System του operator του πλοίου. Προσφέρει κίνητρα στους διαχειριστές να επιτύχουν υψηλά standards στο management των πλοίων τους, συνεχή βελτίωση και επίσης παρέχει οδηγίες όσον αφορά το τι θεωρεί η OCIMF ότι αποτελεί best practice για την σύγχρονη βιομηχανία. Το best practice εξελίσσεται και είναι αναμενόμενο ότι θα υπάρξουν και νέες ανανεωμένες εκδόσεις αυτού του Προγράμματος στο μέλλον.

TO QUALITY SYSTEM (TMSA) & GUIDELINES

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

Οι δείκτες επίδοσης –κλειδιά (key performance indicators) βοηθούν τους διαχειριστές να καθοδηγήσουν τα προγράμματα συνεχούς βελτίωσής τους. Έτσι, μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις πληροφορίες για την αξιολόγηση της επίδοσης τους σαν ένα αυτοδύναμο μοχλό βελτίωσης ή να τις συνδυάσουν με τα εργαλεία που χρησιμοποιούν προς το παρόν για την εξέλιξη και βελτίωση του management system τους.

Τα στάδια κλειδιά του «κύκλου της συνεχούς βελτίωσης» συνοψίζονται στα εξής : Σχεδιασμός, Δράση, Αξιολόγηση και Βελτίωση.

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

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

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

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

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

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

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

Το τέταρτο στάδιο περιλαμβάνει τον ορισμό των στόχων και την εστίαση των προσπαθειών σε τομείς όπου μπορούν να επιτευχθούν τα μεγαλύτερα οφέλη και βελτίωση. Ο διαχειριστής συγκρίνει την αναγνωρισμένη πρόοδο με τις τεχνικές, λειτουργικές του ανάγκες και τους πόρους του έτσι ώστε να κατασκευάσει ένα σχέδιο προτεραιοτήτων. Το προσωπικό μελετά το σχέδιο και συμφωνεί με το management. Όπου απαιτούνται δράσεις αλλά οι πόροι δεν είναι διαθέσιμοι, το θέμα αναφέρεται στο ανώτερο management. Έμφαση δίνεται στην επίτευξη μακροχρόνιων

βελτιώσεων παρά στις γρήγορες λύσεις. Αυτό το μέρος του «κύκλου της συνεχούς βελτίωσης» ευθυγραμμίζει τις δράσεις με τους στόχους προόδου και εξασφαλίζει ότι τα μεμονωμένα σχέδια βελτίωσης επανεξετάζονται και ανανεώνονται τακτικά. Οι στόχοι ορίζονται και οι προσπάθειες επικεντρώνονται σε τομείς όπου ο διαχειριστής του πλοίου μπορεί να επιτύχει τα μεγαλύτερα οφέλη και βελτιώσεις.

Το πρόγραμμα TMSA συμπληρώνει τους Κώδικες Ποιότητας της βιομηχανίας και επιδιώκει να ενθαρρύνει την αυτό-ρύθμιση και να προάγει την συνεχή βελτίωση. Επίσης έχει σχεδιαστεί για να παρέχει στους διαχειριστές ένα μέσο με το οποίο μπορούν να αποδείξουν την ισχυρή δέσμευσή τους στην ασφάλεια και στην environmental excellence.

TMSA GUIDELINES

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

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

TMSA ΚΑΙ 4 ΣΤΑΔΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ

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

συμπεράσματα και επιλογές για την ολοκλήρωση των υψηλότερων σταδίων. Επομένως, δίνεται έμφαση γενικά στην ολοκλήρωση των elements με την σειρά που παρουσιάζονται στο TMSA.

Μετά την πρόσφατη επέκταση του πεδίου δράσης του TMSA, έτσι ώστε να συγκαταλέγονται σε αυτόν και τα coastal και inland πλοία, πρέπει να διευκρινιστεί ότι ορισμένοι KPIs, που αφορούν κυρίως international-trading πλοία, δεν βρίσκουν εφαρμογή σε αυτά και επομένως οι διαχειριστές θα έχουν την επιλογή της μη δυνατής εφαρμογής (Not Applicable - N/A) όσον αφορά αυτούς του KPIs.

Δεν υπάρχει καμία προσδοκία ότι όλα τα στάδια θα ολοκληρωθούν άμεσα, αλλά ο βαθμός ολοκλήρωσης θα αποτελέσει παράγοντα αξιολόγησης της ποιότητας. Και καθώς αξιολογείται η συνεχής βελτίωση, είναι προτιμότερο ο διαχειριστής να εισαχθεί στον tmsa παρουσιάζοντας το τρέχον status του και να καταγράψει τις βελτιώσεις με μετέπειτα updates, παρά να περιμένει και να υποβάλει μια πιο ολοκληρωμένη αξιολόγηση αργότερα. Το tmsa πρέπει να αποτελεί μια ειλικρινή αυτοκριτική με την οποία οι χρήστες θα μάθουν περισσότερα και θα αποκομίσουν μεγαλύτερα οφέλη αν το tmsa γίνεται πράξη από το προσωπικό που συνδέεται άμεσα με την εκάστοτε δραστηριότητα/ πρακτική.

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

αποδεικτικά έγγραφα. Η «υπερτίμηση» του status του safety management system από κάποιον διαχειριστή μειώνει το σκοπό του προγράμματος αυτού και μπορεί να οδηγήσει σε λανθασμένες ή ανούσιες πληροφορίες οι οποίες στρεβλώνουν τις προσπάθειες για βελτίωση.

ΥΠΟΒΟΛΗ/ ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ TMSA

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

MOTOR OIL (HELLAS) CORINTH REFINERIES S.A

Η MOTOR OIL (HELLAS) CORINTH REFINARIES είναι η μοναδική ελληνική εταιρία με συμμετοχή στον OCIMF, η οποία συμμετέχει στη δραστηριότητα του εκτελεστικού οργάνου του OCIMF και παρέχει αναφορές/εκθέσεις στη βάση δεδομένων του SIRE για τις επιθεωρήσεις vetting που πραγματοποιούνται στα δεξαμενόπλοια για λογαριασμό της πλοιοκτήτριας εταιρίας.

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

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

ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Η άνωθεν πολιτική εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία που επιδόθηκαν στην ΜΟΗ ή σε θυγατρικές εταιρίες της προς ναύλωση για την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, ή σε τρίτους για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων που αγοράστηκαν από/ πουλήθηκαν στην ΜΟΗ, ή σε πλοία που εμπλέκονται στη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων και επισκέπτονται για οποιοδήποτε σκοπό κάποιο terminal που ανήκει ή διαχειρίζεται η ΜΟΗ.

Αυτή η πολιτική δεν εφαρμόζεται σε μικρά πλοία που εμπλέκονται στις τοπικές ακτοπλοϊκές μεταφορές. Αυτά τα πλοία θα γίνουν αποδεκτά για θητεία εφόσον γίνει αποδεκτή η διαχειρίστρια εταιρία τους. Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες μεταφορών θα ελέγχονται και θα πιστοποιούνται σε ετήσια βάση με πιθανές εξαιρέσεις διάρκειας ως 18 μηνών το μέγιστο.

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Κάθε δήλωση συμμόρφωσης πλοίου με την « Πολιτική αποδοχής πλοίων» δεν αποτελεί πιστοποίηση από τη μεριά της ΜΟΗ, ούτε δίνει στον πλοιοκτήτη/ διαχειριστή το δικαίωμα να έχει το πλοίο του ναυλωμένο στη ΜΟΗ, ούτε επιβάλλει στη ΜΟΗ οποιοδήποτε καθήκον ή υποχρέωση για την ναύλωση/απασχόληση του εν λόγω πλοίου.

Η ΜΟΗ, οι υπάλληλοι της, οι πράκτορες της δεν φέρουν καμία ευθύνη σε οποιοδήποτε πλοιοκτήτη/διαχειριστή για την μη αποδοχή του πλοίου του. Σε περίπτωση που η ΜΟΗ αποφασίσει την διεκπεραίωση μίας επιθεώρησης σε ένα πλοίο, μέσω των υπαλλήλων της- πρακτόρων της γίνεται έλεγχος για την επαλήθευση της συμμόρφωσης του πλοίου με την πολιτική αποδοχής πλοίων της ΜΟΗ, ο έλεγχος αυτός δεν πρέπει να επιβάλλει στην ΜΟΗ καμία υποχρέωση ώστε να δεχθεί τον εν λόγω πλοίο, ή οποιοσδήποτε άλλες υποχρεώσεις.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

Η αξιολόγηση του πλοίου βασίζεται:

- Στις πληροφορίες που παρέχονται από «ΜΟΗ- ερωτηματολόγιο αποδοχής πλοίου»
- Σε όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες που συλλέγονται από διάφορες πηγές, περιλαμβάνοντας τη βάση δεδομένων vetting της ΜΟΗ, τη βάση δεδομένων PSC, τη βάση δεδομένων των terminals.
- Στις πρόσφατες, μικρότερες 4 μηνών, αναφορές/εκθέσεις που είναι διαθέσιμες στη βάση δεδομένων του SIRE.
- Στις ειδικές εκθέσεις/αναφορές επίδοσης του πλοίου από τα oil terminals.
- Στη συμμετοχή του πλοίου στα θαλάσσια συμβάντα.

Με βάση την αξιολόγηση τα πλοία θα θεωρούνται ως:

- **ΑΠΟΔΕΚΤΑ:** το οποίο σημαίνει ότι το πλοίο μπορεί να ναυλωθεί από την ΜΟΗ για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, ή επικίνδυνων φορτίων που

έχουν πουληθεί/αγορασθεί από την ΜΟΗ, είτε μπορούν να εκτελέσουν διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης σε οποιοδήποτε terminal διαχειρίζεται η ΜΟΗ.

- **ΟΡΙΑΚΩΣ ΑΠΟΔΕΚΤΑ:** αυτό σημαίνει ότι το πλοίο μπορεί να ναυλωθεί από τη ΜΟΗ αποκλειστικά και μόνο για ένα ταξίδι, με ρήτρα να επιθεωρηθεί το πλοίο από υπαλλήλους της ΜΟΗ κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης για αυτό το ταξίδι.
- **ΜΗ ΑΠΟΔΕΚΤΑ:** το οποίο σημαίνει ότι μέχρι να επαναξιολογηθεί το πλοίο και να θεωρηθεί αποδεκτό, δεν μπορεί να ναυλωθεί από την ΜΟΗ ή να μεταφέρει φορτίο που έχει αγορασθεί/πουληθεί από αυτή, καθώς και ότι δεν μπορεί να εισέλθει σε κανένα terminal που διαχειρίζεται η ΜΟΗ.

Εκτός από τα ελάχιστα κριτήρια ασφαλείας της ΜΟΗ υπάρχουν και κάποια άλλα κριτήρια τα οποία παραθέτονται παρακάτω που μπορούν να οδηγήσουν στην απόρριψη κάποιου πλοίου:

- Εάν το 1/3 του στόλου ενός πλοιοκτήτη/διαχειριστή απορριφθεί τότε αυτομάτως απορρίπτεται και ο υπόλοιπος στόλος.
- Πλοία τα οποία δεν έχουν ταξινομηθεί σε ένα νηογνώμονα πλήρες μέλος του IACS θα πρέπει να εξετάζονται κατά περίπτωση.
- Πλοία 20 χρονών και άνω που έχουν αλλάξει νηογνώμονα σε μία περίοδο έως 2 μηνών πριν από την ειδική επιθεώρηση τους θα εξετάζονται κατά περίπτωση.
- Πλοία τα οποία δεν είναι ασφαλισμένα σε ένα έγκυρο P&I CLUB της διεθνούς ομάδας P&I CLUB θα εξετάζονται κατά περίπτωση.
- Πλοία τα οποία έχουν τοποθετηθεί στη μαύρη λίστα από την Ε.Ε(Ευρωπαϊκή Ένωση), σύμφωνα με τους κανονισμούς 2001/106/EC-19 Δεκεμβρίου 2001, θα απορρίπτονται.
- Πλοία τα οποία έχουν απορριφθεί από την ΜΟΗ σε δύο διαδοχικές επιθεωρήσεις δεν θα επιθεωρούνται ξανά ή θα αξιολογούνται πριν περάσει ένα χρονικό διάστημα 3 μηνών από την τελευταία απόρριψη.
- Η ΜΟΗ προωθεί την χρήση του προγράμματος TMSA ως καλύτερη πρακτική για τους πλοιοκτήτες-διαχειριστές πλοίων στην ναυτική αγορά υδρογονανθράκων(πετρέλαιο). Η ΜΟΗ θα χρησιμοποιεί αυτό το εργαλείο(TMSA) ως μέρος της αξιολόγησης του πλοίου και του πλοιοκτήτη.

ΦΥΣΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Όταν ο διαχειριστής-πλοιοκτήτης ενός πλοίου ενδιαφέρεται για την επιθεώρηση του από την ΜΟΗ πρέπει να υποβάλει την «αίτηση επιθεώρησης πλοίου» μέσω e-mail ή fax. Η αίτηση θα παραληφθεί από την ΜΟΗ το αργότερο εντός σε δύο εργάσιμων ημερών για επιθεώρηση εντός Ελλάδος και για επιθεωρήσεις εκτός Ελλάδος εντός τεσσάρων εργάσιμων ημερών το αργότερο. Οι φυσικές επιθεωρήσεις είναι πλέον διαθέσιμες παγκοσμίως μέσω ενός δικτύου συμβασιούχων διαπιστευμένων επιθεωρητών του OCIMF.

Η ΙΣΧΥΣ ΤΩΩΝ ΦΥΣΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

Όταν η έκβαση της επιθεώρησης ενός πλοίου είναι θετική, δίνεται μία περίοδος ισχύος στο πλοίο, όπως παρακάτω :

- Εάν το πλοίο είναι 15 χρονών ή λιγότερο, η μέγιστη ισχύ της αξιολόγησης είναι 12 μήνες.
- Εάν το πλοίο είναι 15-25 χρονών, η μέγιστη ισχύ της αξιολόγησης είναι 6 μήνες.
- Εάν το πλοίο είναι 25 χρονών ή μεγαλύτερο, η μέγιστη ισχύ της αξιολόγησης είναι 3 μήνες.

Η περίοδος ισχύος δεν θα προσφέρει μία γενική έγκριση του πλοίου για συνεργασία με την ΜΟΗ ή με θυγατρικές της, όπως επίσης και είσοδο στα terminal της ΜΟΗ ή οποιαδήποτε άλλη εγκατάσταση διαχειρίζεται η ΜΟΗ, αλλά δεν θα επαναληφθεί επιθεώρηση από τη ΜΟΗ μέσα σε αυτό το διάστημα. Όλα τα πλοία θα περνούν επιθεώρηση vetting κάθε φορά που θα προσφέρουν ή θα προσφέρονται εργασία από την ΜΟΗ.

ΤΑ ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΜΟΗ

Ο εκτιμητής επικινδυνότητας πρέπει να αξιολογήσει ως υψηλού κινδύνου οποιαδήποτε παρατήρηση που θεωρεί σημαντική λόγω νομοθετικού κινδύνου, κινδύνου ασφαλείας ή ρύπανσης. Αυτές είναι παρατηρήσεις που μπορούν να θέσουν ένα πλοίο από μόνες τους μη αποδεκτό από την ΜΟΗ.

Είναι σημαντικό να αξιολογείται μια παρατήρηση ως υψηλού κινδύνου αν η υπάρχουσα κατάσταση ενέχει νομοθετικούς κινδύνους, κινδύνους ασφαλείας ή ρύπανσης.

Παρακάτω δίδονται οι παρατηρήσεις που κανονικά θα έπρεπε να αξιολογούνται ως υψηλού κινδύνου. Παρά το γεγονός ότι η λίστα είναι πλήρης, μπορεί να υπάρχουν και άλλες παρατηρήσεις μεγάλης βαρύτητας για να αξιολογηθούν ως υψηλού κινδύνου, ομοίως μία παρατήρηση στη λίστα μπορεί να μην δικαιολογεί κατ' ανάγκη υψηλό κίνδυνο, αν και αυτό είναι εξαιρετικά δύσκολο.

Γενικές πληροφορίες

- Ο διαχειριστής του πλοίου πρέπει να παρέχει ένα πλήρως ενημερωμένο αντίγραφο της τελευταίας έκδοσης του OCIMF “VPQ”(Vessel Particulars Questionnaire).

Πιστοποίηση και τεκμηρίωση

- Τα θεσμοθετημένα πιστοποιητικά του πλοίου πρέπει να είναι έγκυρα. Επίσης πρέπει να διεξάγονται ετήσιες και ενδιάμεσες επιθεωρήσεις των πιστοποιητικών αυτών μέσα στις απαιτούμενες ημερομηνίες.

- Το σύστημα διαχείρισης του πλοίου, όσον αφορά την ασφάλεια και πρόληψη ρύπανσης, πρέπει να πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις σύμφωνα με τα πρότυπα τα οποία ορίζονται από τον κώδικα IMO ISM.
- Το πλοίο πρέπει να είναι ελεύθερο από εκκρεμείς υποχρεώσεις της κλάσης.
- Αν το πλοίο υπόκειται στο Enhanced Survey Program, το αρχείο του Enhanced Survey Program πρέπει να τηρείται σωστά σε τυποποιημένη μορφή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του IMO RES. A744(18).

Διαχείριση του πληρώματος

- Το επίπεδο επάνδρωσης πρέπει να πληροί αυτό που απαιτείται από το πιστοποιητικό Safe Manning του πλοίου.
- Όλοι οι αξιωματικοί που έχουν απευθείας έλεγχο με τις εργασίες διαχείρισης του φορτίου ή bunker πρέπει να είναι ικανοί να δώσουν εντολές και οδηγίες στην αγγλική γλώσσα.
- Όταν το σκάφος ασχολείται με τη μεταφορά των χημικών ουσιών, οι διαχειριστές του πλοίου πρέπει να έχουν ένα επίσημο πρόγραμμα των ειδικών χημικών ιατρικών ελέγχων και αιματολογικών εξετάσεων που έχουν υλοποιηθεί στο πλήρωμα.
- Οι διαχειριστές του πλοίου πρέπει να εφαρμόζουν μία πολιτική περί αλκοόλ και ναρκωτικών ουσιών που θα πληροί τις κατευθυντήριες γραμμές του OCIMF.

Ναυσιπλοΐα

- Οι διαχειριστές του πλοίου πρέπει να έχουν μια πολιτική σχετικά με τις προϋποθέσεις under keel clearance του σκάφους για τη βαθιά θάλασσα και για την παράκτια ναυσιπλοΐα.
- Τα πλοία πρέπει να φέρουν όλο τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας σύμφωνα με τη SOLAS '74 V/12(για πλοία που έχουν κατασκευαστεί πριν από την 1 Ιουλίου 2002) ή SOLAS '04 V/19(για πλοία που έχουν κατασκευαστεί μετά την 1 Ιουλίου 2002)

Διαχείριση ασφαλείας

- Όλο το προσωπικό του πλοίου πρέπει να είναι εξοικειωμένο με τις διαδικασίες κατάσβεσης πυρκαγιάς, διάσωσης ανθρώπου από τη θάλασσα και με οποιοδήποτε άλλο εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης.
- Οι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης πρέπει να είναι διαθέσιμες στο πλοίο καλύπτοντας τα ελάχιστα βήματα που πρέπει να γίνουν σε περίπτωση πυρκαγιάς, ρύπανσης, σύγκρουσης, προσάραξης, έκρηξης, εισροής υδάτων, διαρροής τοξικών αερίων και εκπομπών αερίων.
- Όλο το προσωπικό του πλοίου πρέπει να είναι καλά εκπαιδευμένο με τις ρυθμίσεις του πλοίου καθώς και με τη θέση και λειτουργία των σωστικών και πυροσβεστικών μέσων, συστημάτων και συσκευών που μπορεί να χρειαστεί να χρησιμοποιηθούν.

- Τα γυμνάσια περί ρύπανσης και καθαρισμού σύμφωνα με SOPEP/SMPEP.VRP πρέπει να γίνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα.
- Τα γυμνάσια περί της ασφάλειας του πλοίου σύμφωνα με τον κώδικα ISPS πρέπει να γίνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα.
- Το αντλιοστάσιο του πλοίου πρέπει να εξαιρίζεται μηχανικά με έναν τύπο ανεμιστήρα χωρίς σπινθήρες, ο οποίος να έχει τη δυνατότητα να αλλάζει την ατμόσφαιρα του αντλιοστασίου τουλάχιστον 20 φορές ανά ώρα.
- Το πλοίο πρέπει να έχει ένα τεκμηριωμένο σύστημα για την τακτική παρακολούθηση όλων των χώρων που γειτνιάζουν με τις δεξαμενές φορτίου για τη συσσώρευση αερίου. Εώς ότου τοποθετηθεί ένα σταθερό σύστημα καταγραφής, οι δειγματοληψίες των χώρων αυτών πρέπει να γίνονται με φορητό εξοπλισμό και πρέπει να γίνεται και η τήρηση των σχετικών αρχείων.
- Το πλοίο πρέπει να είναι εξοπλισμένο με φορητές συσκευές για τη μέτρηση των συγκεντρώσεων οξυγόνου, εύφλεκτων και τοξικών αερίων σύμφωνα με SOLAS '74-II-2/59.4.4.1(για πλοία που έχουν κατασκευαστεί πριν από την 1 Ιουλίου 2002) ή SOLAS '04-II-2/4.5.7.1 (για πλοία που έχουν κατασκευαστεί μετά την 1 Ιουλίου 2002)
- Το πλοίο πρέπει αυστηρώς να ακολουθεί τις συστάσεις του ISGOTT που αναφέρονται στο hot work.

Πρόληψη ρύπανσης

- Το πλοίο πρέπει να έχει ένα εγκεκριμένο Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP) όπως απαιτείται από MARPOL I/26(για τα δεξαμενόπλοια) ή Shipboard Marine Pollution Emergency Plan (SMPEP) όπως απαιτείται από MARPOL II/16.1 (για τα δεξαμενόπλοια που είναι πιστοποιημένα να μεταφέρουν επιβλαβείς υγρές ουσίες).
- Το πλοίο πρέπει να έχει τοποθετημένο και έτοιμο στα επιστόμια φορτίου έναν εξοπλισμό για την καταπολέμηση πιθανής διαρροής πετρελαίου στο κατάστρωμα.
- Το αντλιοστάσιο του πλοίου πρέπει να είναι εξοπλισμένο με συναγερμό ο οποίος να βρίσκεται σε καλή λειτουργική κατάσταση.
- Το πλοίο πρέπει να διαθέτει ένα σχέδιο διαχείρισης των απορριμμάτων και πρέπει να γίνεται διαχωρισμός των απορριμμάτων σύμφωνα με MARPOL annex V.

Δομική κατάσταση

- Τα κύττη του πλοίου, το κατάστρωμα, η υπερκατασκευή και οι εσωτερικοί χώροι πρέπει να είναι απαλλαγμένα από ελαττώματα στην κατασκευή.
- Οι δεξαμενές φορτίου του πλοίου πρέπει να βρίσκονται σε ικανοποιητική κατάσταση.
- Οι δεξαμενές έρματος του πλοίου πρέπει να βρίσκονται σε ικανοποιητική κατάσταση.

Συστήματα φορτίου και έρματος

- Οι διαχειριστές του πλοίου πρέπει να του παρέχουν τις δηλώσεις πολιτικής, καθοδήγηση και διαδικασίες όσον αφορά την ασφαλή διακίνηση φορτίου.
- Το εγχειρίδιο διαχείρισης φορτίου πρέπει να εμπεριέχει οδηγίες για ανάκτηση της ευστάθειας του πλοίου σε περιπτώσεις ασταθών συνθηκών κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης.
- Όλοι οι αξιωματικοί πρέπει να είναι εξοικειωμένοι με τις απαιτήσεις μεταφοράς του φορτίου που βρίσκεται στο πλοίο.
- Το πλοίο πρέπει να έχει ένα λεπτομερές τεκμηριωμένο σχέδιο διαχείρισης φορτίου, το οποίο θα περιλαμβάνει μια λεπτομερή διαδικασία μεταφοράς φορτίου και έρματος.
- Οι αγωγοί φορτίου του πλοίου πρέπει να ελέγχονται ανά χρόνο σε πίεση κατά 1,25 μεγαλύτερη από αυτή που έχουν σχεδιαστεί να δουλεύουν, επίσης πρέπει να μαρκάρονται με την ημερομηνία και την πίεση που ελέγχθηκαν.
- Το σύστημα εξαερισμού του φορτίου ,περιλαμβάνοντας το mast riser, τις γραμμές αερίου, τους αεραγωγούς υψηλής ταχύτητας κτλ. πρέπει να βρίσκονται σε ικανοποιητική κατάσταση.
- Πλοία με νεκρό βάρος άνω των 20.000 τόνων πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ένα σύστημα αδρανές αερίου, το οποίο πρέπει να συντηρείται σωστά και να βρίσκεται σε πλήρη λειτουργικότητα.
- Για πλοία που φέρουν IGS (Inert Gas Generator) η συγκέντρωση οξυγόνου πρέπει να βρίσκεται στα ελάχιστα επιτρεπόμενα όρια ή πιο κάτω από αυτά.
- Δεξαμενόπλοια από και άνω των 20.000 τόνων πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ένα σύστημα καθαρισμού τον δεξαμενών φορτίου που θα χρησιμοποιεί C.O.W (Crude Oil Washing).
- Το αντλιοστάσιο του πλοίου πρέπει να είναι εξοπλισμένο με ένα σύστημα για τη συνεχή παρακολούθηση της συγκέντρωσης των υδρογονανθράκων.
- Το αντλιοστάσιο του πλοίου πρέπει να είναι καθαρό, τακτοποιημένο και ελεύθερο από εύφλεκτα υλικά.
- Οι σεντίνες του αντλιοστασίου πρέπει να είναι ελεύθερες από παράγωγα του φορτίου.
- Οι γερανοί, τα κρένια και οποιοσδήποτε άλλος ανυψωτικός μηχανισμός πρέπει να βρίσκονται σε ικανοποιητική κατάσταση, πρέπει γίνεται έλεγχος ασφαλούς φορτίου εργασίας κάθε 5 χρόνια, να φέρουν την κατάλληλη σήμανση και τέλος να εξετάζονται κάθε χρόνο διεξοδικά από ένα αρμόδιο άτομο.

Πρόσδεση

- Τα πιστοποιητικά ελέγχου των συστημάτων πρόσδεσης πρέπει να βρίσκονται και να είναι διαθέσιμα επι του πλοίου.
- Τα βαρούλκα πρέπει να βρίσκονται σε καλή λειτουργική κατάσταση.
- Τα τακάκια των φρένων, τα τύμπανα και οι πίροι πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση.
- Τα μέσα πρόσδεσης πρέπει να φέρουν το σήμα SWL(Safe Working Load)
- Τα συρματόσχοινα ασφαλείας (towing-off wires/ fire wires) πρέπει να βρίσκονται σε ικανοποιητική κατάσταση.

Επικοινωνίες

- Ένα πρόγραμμα συντήρησης, όπως απαιτείται από SOLAS IV/15.6 ή SOLAS IV/15.7, πρέπει να υπάρχει με σκοπό να διασφαλιστεί η διαθεσιμότητα του εξοπλισμού επικοινωνίας.
- Το πλοίο πρέπει να είναι εξοπλισμένο με όλο τον εξοπλισμό επικοινωνιών όπως απαιτείται από το πιστοποιητικό επικοινωνιών και τη προσαρτημένη φόρμα R και όλα πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση.
- Οι συσσωρευτές έκτακτης ανάγκης πρέπει να βρίσκονται σε ικανοποιητική κατάσταση και πλήρως φορτισμένοι.
- Το πλοίο πρέπει να είναι εξοπλισμένο με ασφαλείς φορητούς ασυρμάτους για την σωστή ενδοεπικοινωνία καταστρώματος και γέφυρας.

Τμήματα μηχανής και πηδαλιουχίας

- Οι διαχειριστές του πλοίου πρέπει να του παρέχουν τις δηλώσεις πολιτικής, καθοδήγηση και διαδικασίες όσον αφορά την οργάνωση και λειτουργία του μηχανοστασίου.
- Γραπτές οδηγίες για την επανεκκίνηση σημαντικού εξοπλισμού πρέπει να είναι διαθέσιμες στο μηχανοστάσιο και συγκεκριμένες για το κάθε πλοίο.
- Το πλοίο πρέπει να έχει ένα λεπτομερές και τεκμηριωμένο σχέδιο ανεφοδιασμού.
- Οι σεντίνες του μηχανοστασίου πρέπει να είναι καθαρές χωρίς ίχνος λαδιών, πετρελαίου, απορριμμάτων και ιζημάτων.
- Οι σεντίνες του μηχανοστασίου πρέπει να είναι εξοπλισμένες με ένα συναγερμό, ο οποίος πρέπει να ελέγχεται ανα τακτά χρονικά διαστήματα και πρέπει να τηρούνται οι εγγραφές.
- Τα μηχανήματα του πλοίου πρέπει να βρίσκονται σε καλή λειτουργική κατάσταση και να δέχονται σωστή συντήρηση από τους υπεύθυνους.
- Όλοι οι αξιωματικοί πρέπει να είναι εξοικειωμένοι με τη λειτουργία του μηχανισμού έκτακτης πηδαλιουχίας.