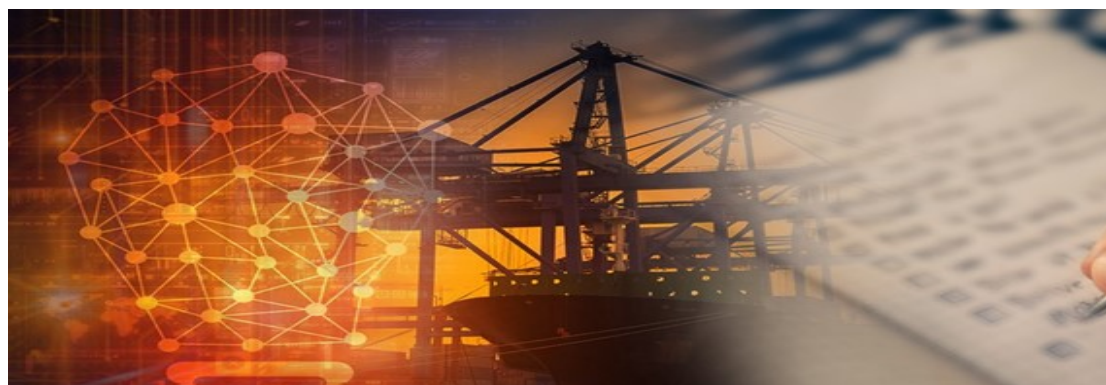


ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΘΕΜΑ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ :

REMOTE VETTING



Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 06/02/2021

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: 25/01/2022

| <i>α/α</i> | <i>ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ</i> | <i>ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ</i> | <i>ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</i> | <i>ΥΠΟΓΡΑΦΗ</i> |
|------------|-----------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <i>1</i> | <i>ΑΔΑΜΙΔΟΥ ΕΥΔΟΚΙΑ</i> | <i>ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ</i> | | |
| <i>2</i> | | | | |
| <i>3</i> | | | | |
| | <i>ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</i> | | | |

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΛΗΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

| | |
|---|----|
| 1. ΠΡΟΛΟΓΟΣ..... | 3 |
| 2. Επιθεώρηση Vetting | 4 |
| 3. Tanker Management and Self-Assessment..... | 5 |
| i. Ιστορικά δεδομένα και στόχοι του προγράμματος | 5 |
| ii. Βασικοί δείκτες απόδοσης και στοιχεία TMSA..... | 6 |
| iii. Υποβολή και κοινή χρήση της OCIMF..... | 7 |
| iv. Διαδικασία και έλεγχοι επαλήθευσης TMSA..... | 9 |
| 4. Ένωση της OCIMF | 10 |
| 5. Σύνδεση..... | 11 |
| i. OCIMF - SIRE | 11 |
| ii. OCIMF - TMSA..... | 13 |
| 6. DNVβασικές πληροφορίες για το remote vetting..... | 16 |
| 7. Συνέπειες του Covid – 19..... | 18 |
| i. Επιθεωρήσεις εξ' αποστάσεως | 19 |
| ii. Παράγοντες που επηρεάζουν τον τρόπο επιθεώρησης | 20 |
| iii. Επισημοποίηση και υποβολή remote vetting..... | 20 |
| 8. Επιπτώσεις της πανδημίας | 21 |
| i. Ο αντίκτυπος του Covid-19 στις επιθεωρήσεις SIRE..... | 21 |
| a. Ανακοινώσεις μελών της ναυτιλιακής βιομηχανίας για τον covid-19..... | 22 |
| ii. Προσωρινές οδηγίες για τη διεξαγωγή επιθεώρησης SIREκατά την διάρκεια covid-19..... | 23 |
| iii. Επιθεωρήσεις εξ' αποστάσεως στο πλαίσιο του προγράμματος SIRE | 30 |
| a. Διαδικασία εξ' αποστάσεως επιθεώρησης SIRE..... | 30 |
| 9. Βιβλιογραφία | 34 |

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Με τον όρο "επιθεώρηση" περιγράφουμε τη διαδικασία αξιολόγησης που υποβάλλονται τα δεξαμενόπλοια από τις εταιρίες πετρελαίου ώστε να επιλέξουν αυτές τα πλοία που θα μεταφέρουν τα φορτία τους. Είναι μια ευρέως διαδεδομένη και αποδεκτή διαδικασία, παρ' όλ' αυτά δεν υπάρχει επαρκής βιβλιογραφία, κυρίως σε ότι αφορά την πλευρά της διαχειρίστριας εταιρίας των δεξαμενοπλοίων. Κατά την αρχική φάση της διαδικασίας, ένας επιλεγμένος επιθεωρητής ανεβαίνει στο καράβι, προκειμένου να διεξάγει έναν φυσικό έλεγχο σε αυτό και να γράψει και να υποβάλει μια έκθεση επιθεώρησης. Μετά την υποβολή αυτής της έκθεσης, η διαχειρίστρια εταιρία πρέπει επίσης να υποβάλει τα σχόλια της σε τυχόν παρατηρήσεις που κατέγραψε ο επιθεωρητής και τέλος να εισάγει την έκθεση μαζί με τα σχόλια στην ηλεκτρονική πλατφόρμα του Oil Companies International Marine Forum (OCIMF). Σε μεταγενέστερη φάση, οι εταιρίες πετρελαίου θα πραγματοποιήσουν μια ανασκόπηση σε αυτού του είδους εκθέσεις καθώς και άλλων εγγράφων, έτσι ώστε να αποφασίσουν και τελικά να επιλέξουν το κατάλληλο πλοίο για να ναυλώσουν.

Μια εταιρία πετρελαίου είναι υπόχρεη να αξιολογεί όχι μόνο τα έγγραφα που προαναφέρθηκαν αλλά και τα συστήματα ασφαλούς διαχείρισης των ναυτιλιακών εταιριών καθώς και την συνολική τους επιδοση. Αυτό το πετυχαίνουν διεξαγοντας έλεγχους επαλήθευσης Tanker Management and Self-Assessment (TMSA). Τα τελικά αποτελέσματα παίζουν πολύ μεγάλο ρόλο στις αποφάσεις που θα πάρουν οι εταιρίες πετρελαίου. Η επιθεώρηση ως διαδικασία επιλογής πετρελαιοφόρων έχει κερδίσει τη θέση της στον κλάδο ως ένα δίκτυο ασφαλείας το οποίο συλλέγει και ελέγχει όλες τις πληροφορίες που συλλέγονται από άλλα δίκτυα ασφαλείας. Έλεγχοι που προέρχονται από τη σημαία του κράτους, τον ηογνώμονα, των λιμενικών αρχών και άλλων.

Οι επιθεωρήσεις, οι έλεγχοι TMSA και γενικότερα η Ναυτιλιακή Βιομηχανία έχει επηρεαστεί κατά πολύ από την πανδημία του COVID-19 που έχει εμφανιστεί τον τελευταίο χρόνο, παρ' όλ' αυτά νέες πρακτικές όπως οι επιθεωρήσεις εξ' αποστάσεως έχουν κάνει την εμφάνισή τους. Θα αναφερθούμε παρακάτω σε μια πραγματική μελέτη περίπτωσης, που χρησιμοποιεί το τμήμα Vetting μιας Εταιρείας Διαχείρισης Δεξαμενόπλοιων για να επιτύχει τα υψηλά πρότυπα της βιομηχανίας και την απαιτούμενη συνεχή ανάπτυξη.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ VETTING

Αν το πλοίο διαχειρίζεται σωστά και λειτουργεί σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες τότε θα φανεί από τα αποτελέσματα της επιθεώρησης, από εκεί θα κριθεί. Άλλοστε η επιθεώρηση vetting γίνεται με σκοπό την απόδειξη της αξιοπλοΐας του πλοίου. Η επιθεώρηση θα είναι επιτυχής μόνο εάν το πλοίο είναι έτοιμο από κάθε πλευρά και άποψη όπως επίσης και αν το πλήρωμα έχει προετοιμαστεί καταλλήλως για την διεκπαιρέωση της. Ο επιθεωρητής που είναι υπεύθυνος για την διεξαγωγή της επιθεωρήσεως μαζεύει εντυπώσεις από τη στιγμή που θα αντικρίσει το πλοίο και συνεχίζει μέχρι το τέλος της επιθεώρησης. Η πλειοψηφία των επιθεωρητών είναι πρώην ναυτικοί είτε καταστρώματος είτε μηχανής με αποτέλεσμα να έχουν μεγάλη εμπειρία σε θέματα που αφορούν το πλοίο. Η πρώτη εντύπωση του επιθεωρητή θα έχει δημιουργηθεί από την πρώτη στιγμή που θα αντικρίσει το πλοίο μέχρι και την άφιξή του στην καμπίνα του Πλοιάρχου. Οι επιθεωρητές από την στιγμή που ανεβαίνουν στο βαπόρι 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. Επειδή η πρώτη εντύπωση είναι πολλή σημαντική και δεν υπάρχει άλλη ευκαιρία για την "πρώτη εντύπωση" πρέπει να δοθεί μεγάλη σημασία στη διαδρομή από τις παρειές του πλοίου μέχρι την καμπίνα του πλοιάρχου. Για την επίτευξη της επιθεώρησης πρέπει ο καπετάνιος 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.

TANKER MANAGEMENT AND SELF- ASSESSMENT



i. Ιστορικά δεδομένα και στόχοι του προγράμματος

Το πρόγραμμα Tanker Management and Self- Assessment (TMSA) είχε εισαχθεί αρχικά το 2004 και αναπτύχθηκε για να ωφελήσει τους φορείς εκμετάλλευσης δεξαμενόπλοιων ως εργαλείο για να τους βοηθήσει να αξιολογούν τα μέτρα και να βελτιώνουν τα συστήματα διαχείρισής τους. Από τότε έχουν γίνει και έχουν δημοσιευθεί , το TMSA2 το 2008 και το πιο πρόσφατο TMSA 3 εντός του 2017 , το οποίο θα είναι σε ισχύ και θα χρησιμοποιηθεί απο 01-01-2018 και μετά κατά τους ελέγχους TMSA. Τον φεβρουάριο ωστόσο του 2017 , ηTMSA εντάχθηκε στο Ship Inspection Report Programme (SIRE). Η TMSA έχει τον δεδηλωμένο στόχο να είναι ένας "οδηγός βέλτιστων πρακτικών για τους χειριστές δεξαμενόπλοιων". Η Τρίτη έκδοση έχει ενημερωθεί για να αντικατοπτρίζει την τρέχουσα νομοθεσία , τα αναδυόμενα ζητήματα και τις προσδοκίες , αντανακλώντας σχόλια τόσο από τους χειριστές δεξαμενόπλοιων όσο και από τα τμήματα ελέγχου και τους υπόλοιπους χρήστες του TMSA. Το πρόγραμμα TMSA συμπληρώνει τους κώδικες , τις συμβάσεις και τις εγκυκλίους του IMO και προορίζεται για την προώθηση της αυτορύθμισης και τη συνεχή βελτίωση του εμπόρου ασφαλείας αποστολής , η εφαρμογή τους λοιπόν ,των αναφερόμενων συμβάσεων και κωδικών περιλαμβάνεται στο χειριστή SMS που καλύπτει τη διαδικασία διαχείρισης πλοίων και ακτών. Επίσης μια από τις αποτελεσματικές διαχειρίσεις ασφαλείας απαιτεί σύστημα για τις εταιρείες ώστε να επιτύχουν άριστες επιδόσεις όσον αφορά την υγεία και τα θέματα ασφαλείας. Το πρόγραμμα αυτό λοιπόν ενθαρύνει τους ναυτικούς δεξαμενόπλοιων να αξιολογούν τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας του (SMS)έναντι των βασικών δεικτών απόδοσης (KPIs)ως οδηγό και μέτρο βελτίωσης της πρακτικής αυτής. Τους παρέχει μια ελάχιστη προσδοκία (το επίπεδο 1) συν τρία

επίπεδα αυξανόμενης καθοδήγησης βέλτιστων πρακτικών. Οι περισσότεροι από τους φορείς εκμετάλλευσης ενθουσιάστηκαν και το δέχτηκαν αμέσως αυτό το πρόγραμμα, καθώς τους παρέχει σαφώς μια ένδειξη των προσδοκιών των ναυλωτών και των στοιχείων που εξετάζουν κατά την αξιολόγηση του συστήματος. Οι χειριστές δεξαμενόπλοιων τονώθηκαν στην επανεξέταση τακτικά τα αποτελέσματα TMSA τους, κάτι που μπορεί να χρησιμοποιείται για την ανάπτυξη σταδιακών σχεδίων βελτίωσης των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας τους και για διάδοση ώστε να γίνεται η εφαρμογή τους σε όλα τα πλοία του στόλου τους. Θα πρέπει να ισοροπίσουν οι δικές τους πολιτικές και διαδικασίες με τη αρμόδια υπηρεσία. Η βέλτιστη πρακτική βοηθά τις εταιρείες να βελτιώσουν τις επιδόσεις τους και να επιτύχουν υψηλά πρότυπα ασφαλείας και πρόληψη της ρύπανσης και γενικά ατυχημάτων.

ii. Βασικοί δείκτες απόδοσης και στοιχεία TMSA

Στο πλαίσιο του TMSA, οι KPI είναι μέτρα έναντι των οποίων ένας χειριστής δεξαμενόπλοιων μπορεί να παρακολουθεί την αποτελεσματικότητά του στην επίτευξη των στόχων και των σκοπών του. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν τις πληροφορίες που περιέχονται στο TMSA για να αξιολογήσει το SMS του, που κατατάσσεται στα επίπεδα 1 έως 4, για καθένα από τα 13 στοιχεία. Είναι στο χέρι του κάθε χειριστή η ευχέρεια διαχείρισης της εταιρείας εάν χρησιμοποιεί δεδομένα KPI ως αυτόνομο εργαλείο λήψης αποφάσεων ή σε συνδυασμό με τα εργαλεία διαχείρισης που χρησιμοποιούν επί του παρόντος για βελτίωση. Καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ένα συνεχώς ενισχυμένο και βελτιούμενο σύστημα, έτσι και το TMSA το πρόγραμμα θα συνεχίσει να εξελίσσεται με νέα KPIS που θα προστεθούν και καθοδηγούν βέλτιστες πρακτικές ενημερώσεις σε μελλοντικές εκδόσεις.

| Top Participating Countries in T | | |
|----------------------------------|-----|---------|
| Greece | 107 | Korea |
| Japan | 66 | Germany |
| USA | 62 | Turkey |
| Singapore | 49 | Canada |
| Norway | 43 | Denmark |

Τα στοιχεία TMSA 3 είναι τα εξής:

Element 1 Leadership and the Safety Management System

Element 2 Recruitment and Management of shore-Based Personnel

Element 3 Recruitment, Management and Wellbeing of vessel personnel

Element 4 Vessel Reliability and Maintenance including Critical Equipment

Element 5 Navigational Safety

Element 6 Cargo, Ballast, Tank Cleaning, Bunkering, Mooring and Anchoring operations

Element 7 Management of Change

Element 8 Incident Reporting, Investigation and Analysis

Element 9 Safety Management

Element 10 Environmental and Energy Management

Element 11 Emergency Preparedness and Contingency Planning

Element 12 Measurement, Analysis and Improvement

Element 13 Maritime Security

iii. Υποβολή και κοινή χρήση στο OCIMF

Ο χειριστής δεξαμενόπλοιων θα πρέπει να επεξεργάζονται τα 13 στοιχεία και να αντιστοιχούν τα SMS του με τους KPI μέσα στα τέσσερα επίπεδα. Όσο υψηλότερο είναι το επίπεδο που ταιριάζουν, τόσο πιο κοντά βρίσκονται καλύτερα στον κλάδο της πρακτική καθοδήγησης. Οι εταιρείες μπορούν να μετρήσουν τα SMS τους με βάση τους KPI που περιλαμβάνονται σε κάθε στοιχείο και να αποφασίζουν που βρίσκονται όσον αφορά τα επίπεδα βέλτιστων πρακτικών. Η αξιολόγηση του επιπέδου πρέπει να είναι όσο το δυνατόν ακριβέστερη και αληθινή. Κάθε ένα από τα επίπεδα που έχει επισημανθεί ως ολοκληρωμένο, θα πρέπει να είναι συνοδευόμενο από αποδεικτικά στοιχεία. Η υπερεκτίμηση της κατάστασης ενός συστήματος διαχείρισης μετράει αρνητικά και μπορεί να οδηγήσει σε ανακρίβειες στην αναφορά και σε παρατήρηση TMSA κατά τη διάρκεια ενός έλεγχου. Η υποβολή του TMSA είναι ηλεκτρονική μέσω της ιστοσελίδας του OCIMF, επιτρέποντας την άμεση κοινή χρήση επιπέδου διαχείρισης ασφάλειας και τάσεις απόδοσης μιας εταιρείας πετρελαίου. Σε αντίθεση με το καθεστώς SIRE, όπου όλα τα μέλη του OCIMF έχουν πρόσβαση στο προφίλ ενός χειριστή, το TMSA ενεργοποιείται από τον φορέα εκμετάλλευσης για να ελέγχει και να εγκρίνει ποιες εταιρείες πετρελαιοειδών έχουν άδεια πρόσβασης στα δεδομένα τους. Να μην μπορεί άλλη εταιρεία να δει την αναφορά έτσι και το OCIMF δεν δημοσιοποιεί κανένα από τα δεδομένα. Το TMSA προσφέρει ένα τυπικό πλαίσιο για την αξιολόγηση των SMS μιας εταιρείας. Ξεκινά με 13 στοιχεία διοικητικής πρακτικής που είναι απαραίτητα για την αποτελεσματική διαχείριση και λειτουργία των πλοίων. Το πιο ουσιαστικό και σημαντικό όφελος για έναν χειριστή δεξαμενόπλοιων είναι ότι το TMSA βοηθά στον εντοπισμό κενών στην τρέχουσα απόδοση και στους τομείς όπου μπορεί να υπάρξει περαιτέρω ενισχυμένη βελτίωση. Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κλάδου, συνιστάται στις εταιρείες να επανεξετάζουν και να ενημερώνουν τις πληροφορίες της ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων TMSA μία φορά το χρόνο. Ωστόσο, αυτός δεν είναι ο κανόνας, όπως θα έπρεπε να είναι. Οι ενημερώσεις γίνονται άμεσα σε περίπτωση αλλαγών στο μέγεθος και τη σύνθεση του στόλου ή σε σημαντικές αλλαγές στη δομή διαχείρισης και SMS της εταιρείας. Όσον αφορά τη μεταβατική περίοδο στο TMSA 3, οι φορείς εκμετάλλευσης δεξαμενόπλοιων είχαν περισσότερο από 6 μήνες για να επανεξετάσουν και να κατανοήσουν την ανάλυση του χάσματος μεταξύ της προηγούμενης και της επόμενης έκδοσης. Εν τω μεταξύ, οι χειριστές δεξαμενόπλοιων θα πρέπει να προετοιμαστούν για τη νέα υποβολή

και μάλιστα καλύτερα, να είναι προληπτικοί κάνοντας τις απαραίτητες αλλαγές στις διαδικασίες τους στο SMS.

iv. Διαδικασία και έλεγχοι επαλήθευσης TMSA

Το TMSA χρησιμοποιείται από εταιρείες πετρελαίου για τον έλεγχο της διαχείρισης ασφάλειας του χειριστή των συστημάτων δεξαμενόπλοιου, το οποίο συμβάλλει επίσης σε μια πιο συνεπή διαδικασία αξιολόγησης. Όπως είπε ο κ. Tim H Knowles σημειώνει ότι η ικανότητα διαχείρισης και η απόδοση του χειριστή είναι, για πολλούς, ισχυρή και σημαντικός παράγοντας στη διαδικασία ελέγχου. Ως εκ τούτου, αν και οι πληροφορίες σχετικά με το ίδιο το δεξαμενόπλοιο παραμένουν σημαντικές, η αξιολόγηση του χειριστή μπορεί να είναι ακόμη περισσότερο. Κάποιος θα μπορούσε να πει ότι το TMSA είναι ένας «οδηγός δείκτης» ή ένας προγνωστικός δείκτης της απόδοσης του στόλου. Για έναν αυξανόμενο αριθμό οργανισμών ελέγχου, παροχή TMSA και επαλήθευση του ίδιου είναι μια απαίτηση πριν από οποιαδήποτε συναλλαγή με αυτόν τον χειριστή δεξαμενόπλοιων. Ακόμη περισσότερο, αν η επιχείρηση αναφέρεται σε μια μακροχρόνια απασχόληση ναύλωσης, η επαλήθευση TMSA είναι ένα εργαλείο επικύρωσης για αυτό το προφίλ. Το TMSA παρέχει ένα σχέδιο για τη διαδικασία ελέγχου. Ο ελεγκτής- που έχει τα προσόντα του ναυλωτή- μπορεί να παραλάβει ένα στοιχείο και να καθορίσει με κάποια ακρίβεια ή και όχι αν η αυτοαξιολόγηση του χειριστή είναι λογική. Η πιο κοινή διαδικασία ελέγχου διαχείρισης πλοίου της εταιρείας δεν αναφέρεται στο να ψάξει ποια είναι στην πραγματικότητα η βαθμολογία, αλλά να ελέγξει την εγκυρότητα του επιπέδου όπως καθορίζεται από τον χειριστή. Αυτή είναι μια διαδικασία εξοικονόμησης χρόνου, κάνοντας τη ζωή του ελεγκτή ευκολότερη, καθώς δεν απαιτεί πειθαρχία και αυστηρότητα από εκπαιδευμένους ελεγκτές παρόλο που η επαλήθευση έρχεται τυχαία με περιπτώσεις παραλαβής. Η αξιολογούμενη εταιρεία θα πρέπει να του διασφαλίσει ότι όλα τα αποδεικτικά έγγραφα είναι καλά προετοιμασμένα και διαθέσιμα πριν από τον έλεγχο. Η προσδοκία είναι ότι τα αποτελέσματα της επαλήθευσης TMSA που διενεργήθηκε θα παραμείνουν εμπιστευτικά μεταξύ των δύο μερών. Με την ολοκλήρωση της επαλήθευσης, συζητούνται τυχόν ευρήματα με τη διοίκηση της αξιολογούμενης εταιρείας και σε μεταγενέστερο στάδιο· η εταιρεία

διατηρεί την αξιολόγηση εταιρείας πετρελαίου ενημερώνοντας σχετικά με τη σχετική διορθωτική τους κατάσταση. Επιπλέον, ο χειριστής μπορεί να επιθυμεί να εξετάσει και να ενημερώσει την υποβληθείσα αναφορά TMSA ως μέρος της διαδικασίας συνεχούς βελτίωσής τους.

ΕΝΩΣΗ ΤΗΣ OCIMF

Το περιστατικό Torrey Canyon το 1967, ήταν η κύρια αιτία της διαμόρφωσης της ένωση OCIMF. Το Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) ήταν που δημιουργήθηκε τον Απρίλιο του 1970 ως απάντηση στην αυξανόμενη δημόσια ανησυχία για τη θαλάσσια ρύπανση. Αυτός ο όμιλος εταιρειών είναι μια εθελοντική ένωση εταιρειών πετρελαίου, η οποία εστιάζει στην ασφαλή αποστολή αργού πετρελαίου, προϊόντων πετρελαίου, φυσικού αερίου και πετροχημικών. Στις αρχές της δεκαετίας του '70, οι πρωτοβουλίες κατά της ρύπανσης άρχισαν να εξελίσσονται σταδιακά. Το φόρουμ έδωσε την ευκαιρία στη βιομηχανία πετρελαίου να διαδραματίσει πιο ισχυρό συντονιστικό ρόλο ως απάντηση σε αυτές τις πρωτοβουλίες, καθιστώντας ευρέως διαθέσιμη την επαγγελματική της πείρα. Το 1971 ο IMO δίνει στο OCIMF την άδεια να παρουσιάζει απόψεις της βιομηχανίας πετρελαίου στις συνεδριάσεις του IMO. Κατά την ευθύνη είναι να καλύπτει την ασφάλεια, την υγεία, την ασφάλεια και το περιβάλλον που αφορούν δεξαμενόπλοια, φορτηγίδες, πλοία ανοικτής θαλάσσης και τερματικές διεπαφές. Επιπλέον, η ιδιότητα μέλους είναι εκτεταμένη και περιλαμβάνει τόσο σχεδόν όλες τις μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών στον κόσμο όσο και την πλειοψηφία Εθνικών Εταιρειών Πετρελαίου. Όλοι μαζί θέτουν τα πρότυπα για συνεχή βελτίωση, με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας των δεξαμενόπλοιων και την προστασία του περιβάλλοντος. Επιπλέον, το φόρουμ διαθέτει επίσης δύο ισχυρά εργαλεία, την Ship Inspection Report Programme (SIRE) και το Tanker Management and Self-Assessment (TMSA), και τα δύο έχουν κερδίσει παγκόσμια αναγνώριση και αποδοχή. Θα αναλύσουμε συγκεκριμένα αυτά τα δύο εργαλεία και τη δυναμική τους σε μεταγενέστερο στάδιο. Τέλος, το όραμα του OCIMF είναι η δημιουργία παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας που δεν προκαλεί

καμία βλάβη στους ανθρώπους ή το περιβάλλον και η αποστολή της είναι «Να ηγηθεί της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας στην προώθηση του ασφαλούς και περιβαλλοντικά υπεύθυνη μεταφορά αργού πετρελαίου, προϊόντων πετρελαίου, πετροχημικών και φυσικού αερίου, και που οδηγούν τις ίδιες αξίες στη διαχείριση των σχετικών υπεράκτιων θαλάσσιων επιχειρήσεων. Κανουμε αυτό αναπτύσσοντας βέλτιστες πρακτικές στο σχεδιασμό, την κατασκευή και την ασφαλή λειτουργία του δεξαμενόπλοια, φορτηγίδες και πλοία ανοικτής θαλάσσης και οι διεπαφές τους με τερματικούς σταθμούς και με ανθρώπινους παράγοντες σε ό,τι κάνουμε».

ΣΥΝΔΕΣΗ

i. OCIMF – SIRE



OCIMF καθιέρωσε από το 1993 το πρόγραμμα SIRE – ShipInspectionReportExchange, που ήταν η πρώτη συστηματική προσπάθεια να υπάρξει μία τυποποιημένη μορφή εκπόνησης επιθεωρήσεων στα πλοία, με σκοπό οι αναφορές των επιθεωρήσεων 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. 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 – chemicalcarriers). Οι πληροφορίες αυτές χρησιμοποιούνται πλέον για να παρθούν αποφάσεις σχετικά με τις ναυλώσεις πλοίων, αλλά και ως γνώμονα, για να παρθούν αποφάσεις

αναφορικά με τις απαραίτητες αλλαγές και βελτιώσεις που χρειάζεται να πραγματοποιηθούν στην ποιότητα και ασφάλεια των πλοίων. 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.

Η βάση του προγράμματος SIRE 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 (PSCInspections) ούτε επιθεωρήσεις που επιβάλλονται για την έκδοση των πιστοποιητικών του Κώδικα Διεθνούς Ασφαλούς Διαχείρισης (ISMCode) 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.

Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης χρησιμοποιείται ένα τυποποιημένο ερωτηματολόγιο, το VIQ (VesselInspectionQuestionnaire), το οποίο καλύπτει 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.

Ο κύριος λόγος για την ύπαρξη του συστήματος αυτού, των επιθεωρήσεων SIRE είναι ώστε να υπάρχει ένα εργαλείο ή καλύτερα «φίλτρο» στα χέρια των ναυλωτών να μπορέσουν να ελέγξουν την κατάσταση και την απόδοση ενός πλοίου, και συγκεκριμένα όχι μόνο πως το πλοίο αυτό συμμορφώνεται 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.

ii. OCIMF – TMSA

Το πρόγραμμα SIRE αποτέλεσε την πρώτη προσπάθεια του OCIMF να αναμείξει τη διαχειρίστρια εταιρεία στην ευθύνη της ναύλωσης, με το να μπορεί μέσω της διαδικασίας των επιθεωρήσεων να «φιλτράρει» τα πλοία – και συνεπώς και τις διαχειρίστριες εταιρείες – που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις για ασφαλή μεταφορά και διαχείριση των φορτίων της.

Ωστόσο, ο OCIMF μέσα από τη διαδικασία βελτίωσης των πρακτικών του, ήθελε να εφαρμόσει ένα επιπλέον εργαλείο, με το οποίο θα μπορούσε να ελέγξει περαιτέρω τις διαδικασίες της διαχειρίστριας εταιρείας και το κατά πόσο αυτή συμμορφώνεται με τη νομοθεσία και τις βέλτιστες πρακτικές. Θέλησε λοιπόν να υιοθετήσει ένα νέο πρόγραμμα, μέσα από το οποίο θα μπορούσε όχι μόνο να ελέγξει την αξιοπιστία της εταιρείας, αλλά να ελέγξει πώς η ίδια η διαχειρίστρια αντιλαμβάνεται τις διαδικασίες και την απόδοσή της και πώς την αξιολογεί, με σκοπό να κινήσει τη διαδικασία της βελτίωσης όλων των τομέων που χρήζουν βελτίωσης.

Το πρόγραμμα TMSA (TankerManagement&Self-Assessment) του OCIMF συστήθηκε το 2004 ως ένα εργαλείο για τις διαχειρίστριες εταιρείες, για να αξιολογούν, να αποτιμούν και να βελτιώνουν τα συστήματα ασφαλούς διαχείρισής τους. Την 1η Ιουλίου 2008 το πρόγραμμα TMSA αναθεωρήθηκε στο TMSA2, με σκοπό να επικαιροποιηθεί το περιεχόμενο και να ενσωματώσει όλες τις αλλαγές που είχαν επέλθει στο μεταξύ σε νομοθετικό επίπεδο αλλά και

να ενσωματώσει τις νέες βέλτιστες πρακτικές. Το TMSA2 έδωσε τη θέση του στο TMSA3 τον Απρίλιο του 2017, δείχνοντας έτσι έμπρακτα ότι η διαδικασία της διαρκούς βελτίωσης είναι μια αρχή που ασπάζεται και το ίδιο το πρόγραμμα και όχι απλά κάτι που ζητά από τους συμμετέχοντες στο πρόγραμμα αυτό – δηλαδή τις διαχειρίστριες εταιρείες.

Το πρόγραμμα TMSA λειτουργεί συμπληρωματικά με τα ήδη υπάρχοντα πρότυπα και την υπάρχουσα νομοθεσία, και ο κύριος στόχος της δημιουργίας του ήταν για να ενθαρρύνει την «αυτορρύθμιση» και την διαρκή βελτίωση στις διαδικασίες με τις οποίες οι διαχειρίστριες εταιρείες λειτουργούν και ενεργούν.

Ενώ η υφιστάμενη νομοθεσία – SOLAS (Safety of Life at Sea) και ο κώδικας ISM (International Safety Management Code) – δημιουργήθηκε με σκοπό να βελτιώσει την θαλάσσια ασφάλεια και να αποτρέψει την θαλάσσια ρύπανση, εντούτοις η όλη ευθύνη για το πως αυτό θα επιτευχθεί βρίσκεται αποκλειστικά στις διαχειρίστριες εταιρείες και πώς αυτές εφαρμόζουν την υφιστάμενη και όποια καινούρια νομοθεσία μέσα από τα συστήματα ασφαλούς διαχείρισης που εφαρμόζουν.

Το πρόγραμμα TMSA λοιπόν έρχεται για να βοηθήσει τις εταιρείες να βελτιώσουν τα συστήματα ασφαλούς διαχείρισης, μέσα από την διαδικασία αξιολόγησης από τις ίδιες των συστημάτων τους, συγκρίνοντας τα με τους Βασικούς Δείκτες Απόδοσης που έχουν συσταθεί, και παράλληλα προσφέροντας καθοδήγηση μέσα από τις βέλτιστες πρακτικές για το πώς μπορούν οι διαχειρίστριες εταιρείες να επιτύχουν τα υψηλότερα δυνατά επίπεδα ασφάλειας αλλά και πρότυπα υπεροχής. Στη διαδικασία αυτή της αξιολόγησης και σύγκρισης με τους Βασικούς Δείκτες Απόδοσης και τις βέλτιστες πρακτικές, οι διαχειρίστριες εταιρείες καλούνται να χρησιμοποιήσουν τα αποτελέσματα τους ώστε να δομήσουν ένα πλάνο βελτίωσης, με σκοπό να μπορέσουν ακόμα υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας. Συνεπώς, ο σκοπός δεν είναι να φτάσεις στο υψηλότερο.

Στάδιο από πλευράς συμμόρφωσης με τις προτάσεις του προγράμματος TMSA, αλλά να βρίσκεις συνεχώς νέους τρόπους να βελτιώνεις το υφιστάμενο σύστημα ασφαλούς διαχείρισης και να αφομοιώνεις όλα αυτά τα στοιχεία που το περιβάλλον προσφέρει προς

μείωση του κινδύνου ατυχήματος ή περιβαλλοντικής καταστροφής – π.χ. OCIMF, νηογνώμονες, σημαία αλλά και μαθήματα από εσωτερικές αστοχίες.

Η αυτό-αξιολόγηση, η σύγκριση με το τι θεωρείται βέλτιστη πρακτική αλλά και το αποφασισμένο πλάνο για βελτίωση της κάθε εταιρείας, εισάγονται με μορφή αναφοράς στην βάση δεδομένων του TMSA, στην οποία έχουν πρόσβαση τα μέλη του OCIMF, δηλαδή οι πιθανοί ναυλωτές των πλοίων. Ήδη από το 2004 που παρουσιάστηκε, το πρόγραμμα TMSA έχει γίνει μαζικά αποδεκτό, με περισσότερους από 90% των εταιρειών-διαχειριστριών δεξαμενοπλοίων να συμμετέχουν.

Τα πλεονεκτήματα που έχει η εφαρμογή του προγράμματος TMSA στη διαχείριση των πλοίων είναι σαφή:

- Βοηθά στη βελτίωση των συστημάτων ασφαλούς διαχείρισης και έτσι οδηγούμαστε σε λιγότερα ατυχήματα.
- Ευνοεί και ενισχύει την εφαρμογή της διαρκούς βελτίωσης στη διαχείριση
- Ενσωματώνει την προσέγγιση της προληπτικής συντήρησης, μειώνοντας έτσι τις μη προγραμματισμένες στάσεις λειτουργίας του πλοίου και τις καθυστερήσεις ώστε να γίνουν αναγκαίες επισκευές.
- Ο μειωμένος κίνδυνος για ατυχήματα, οι μειωμένες καθυστερήσεις και οι μειωμένες βλάβες λόγω της εφαρμογής της προληπτικής συντήρησης οδηγούν σε βάθος χρόνου σε αυξημένη απόδοση όσον αφορά στην ασφάλεια και στην προστασία του περιβάλλοντος και αυτό έμμεσα συνεισφέρει στην βελτίωση της υπόληψης και φήμης της εταιρείας, που αποτιμάται οικονομικά σε βελτιωμένες προοπτικές ναύλωσης των πλοίων της και σε υψηλότερους ναύλους.
- Οι εταιρείες που ενσωματώνουν τις οδηγίες και κατευθυντήριες γραμμές του προγράμματος TMSA στο σύστημα ασφαλούς διαχείρισης τους, θεωρούνται ότι διαθέτουν και εφαρμόζουν μία ενεργή διαδικασία αξιολόγησης, ακόμα και αν τα πλοία τους δεν έχουν επιθεωρηθεί υπό το σχήμα SIRE (ShipInspectionReportExchange).

- Ο μειωμένος κίνδυνος για ατυχήματα σε βάθος χρόνου αποδίδει στη διαχειρίστρια εταιρεία μειωμένα κόστη για ασφάλιση των πλοίων και υψηλότερα κέρδη.

- Το πρόγραμμα TMSA πρόκειται στην ουσία για μία εσωτερική διεργασία για τη διαχειρίστρια εταιρεία. Τα στελέχη της εταιρείας εργάζονται από κοινού για να ανακαλύψουν πού το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης μπορεί να χωλαίνει ή να αποκλίνει με βάση τι είναι κοινώς αποδεκτό ως βέλτιστη πρακτική και στη συνέχεια εργάζονται από κοινού ώστε να βρεθούν αποδεκτοί και βιώσιμοι τρόποι για να βελτιωθούν οι όποιες αποκλίσεις και αστοχίες.

DNV ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ REMOTEVETTING

Ο κορυφαίος νηογνώμονας DNV GL ανακοίνωσε ότι όλα τα πλοία υπό την κλάση του, έχουν πλέον τη δυνατότητα να πραγματοποιούν remote surveys (επιθεωρήσεις εξ αποστάσεως) για κάποιων ειδών επιθεωρήσεων, μέσω της πλατφόρμας δεδομένων του Veracity. Αυτό σημαίνει ότι για ένα εύρος επιθεωρήσεων, δεν θα είναι προαπαιτούμενο να ταξιδέψει ο επιθεωρητής στο πλοίο. Αντιθέτως, με τη χρήση online σύνδεσης ή video streaming συνδέσμου, μια αφοσιωμένη ομάδα remote επιθεωρητών μπορούν να παρέχουν υποστήριξη στα πλοία σε όλον τον κόσμο, με τη χρήση των σχετικών εγγράφων, εικόνων, βίντεο (ροής ή μαγνητοσκοπημένα) και καταχωρήσεων προερχόμενων από τον πελάτη και το πλήρωμα.

«Αυτό είναι άλλο ένα μεγάλο βήμα μπροστά για την αξιοποίηση της δύναμης της ψηφιοποίησης και της όλο και περισσότερο αυξανόμενης διασύνδεσης για την επίτευξη “εξυπνότερων” και πιο αποδοτικών υπηρεσιών» είπε ο Knut Orbeck-Nilssen, CEO του DNV GL-Maritime. «Τα remote surveys μας επιτρέπουν να εξοικονομήσουμε χρόνο για τους πελάτες μας, ενώ παράλληλα ολοκληρώνουμε τις υπηρεσίες μας σε απaráμιλλο χρόνο ανταπόκρισης. Επιπροσθέτως, ο περιορισμός των μη αναγκαίων ταξιδιών μπορεί να οδηγήσει σε χαμηλότερα έξοδα, λιγότερη αναμονή και περισσότερο λειτουργικό χρόνο. Είχαμε μία εξαιρετική ανταπόκριση από τους πελάτες μας και υποστήριξη από τα μεγαλύτερα flag states. Εκτιμούμε

βαθιά το feedback που λάβαμε για να μετατρέψουμε αυτό το εγχείρημα σε μια μεγάλη επιτυχία.»

Πάνω από 1000 remote surveys πραγματοποιήθηκαν στην πειραματική φάση από μονάδες του DATE (Direct Access to Technical Experts), έχοντας τη βάση τους στο Maritime Operational Centre, στο Χόβικ, μαζί με ομάδες στο Αμβούργο, στη Σιγκαπούρη, στο Χιούστον και στον Πειραιά. Ο έλεγχος της συγκεκριμένης τεχνολογίας ξεκίνησε το 2017, με τα πρώτα παραγωγικά δοκιμαστικά να λαμβάνουν χώρα τον Ιούνιο του 2018. Ολόκληρος ο στόλος του DNV GL έχει πλέον τη δυνατότητα να αξιοποιεί τα πλεονεκτήματα αυτής της υπηρεσίας.

Η Scorpio Group έχει μετατραπεί σε έναν από τους πρώτους χρήστες του remote survey: «Το είδαμε σαν έναν τρόπο να εκμεταλλευτούμε την εκτενή ικανότητα του DNV GL» δήλωσε ο Group Managing Director της Scorpio Group, Francesco Bellusci. «Τώρα μπορούμε να εφαρμόσουμε τη γνώση του DNV GL οπουδήποτε βρισκόμαστε, ενώ εκ παραλλήλου συμπεριλαμβάνουμε τη δική μας τεχνογνωσία στη διαδικασία. Η εξ αποστάσεως επιθεώρηση κάνει ευέλικτη τόσο τη διαδικασία, όσο και την εμπειρογνωμοσύνη.»

«Η τεχνική μας ομάδα και η ανώτερη διοίκηση συναντήθηκαν προσφάτως με τον DNV GL στο Maritime Operational Centre της εταιρείας, στο Χόβικ και εντυπωσιάστηκαν με την παρουσίαση των υποδομών και της τεχνολογίας που υποστηρίζει την πραγματοποίηση του remote survey» είπε ο John Ramage, Chief Operating Officer της International Registries Inc. «Η Marshall Islands Registry αναγνωρίζει το remote survey ως μια καινοτόμο λύση και με μεγάλη ευχαρίστηση υποστηρίζει τον DNV GL στη βελτίωση της υπηρεσίας για τους κοινούς μας πελάτες», ολοκλήρωσε.

Όταν ο πελάτης πραγματοποιεί αίτηση για επιθεώρηση μέσω του DNV GL fleet portal της πλατφόρμας Veracity, πιθανώς, για μερικούς τύπους επιθεωρήσεων, να του προταθεί από το σύστημα η επιλογή διεξαγωγής επιθεώρησης εξ αποστάσεως. Όλα αυτά τα αιτήματα επιθεώρησης αξιολογούνται από έναν remote επιθεωρητή για να επιβεβαιώσει ότι η επιθεώρηση μπορεί να ολοκληρωθεί από απόσταση. Το remote survey έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να εξασφαλίζει, ότι το επίπεδο της επιβεβαίωσης είναι αντίστοιχο με μία on board επιθεώρηση.

«Εκτελούμε τα remote surveys μέσω των δημοφιλών μας DATE hubs», είπε ο Knut Orbeck-Nilssen. «Αυτό μας εφοδιάζει με συνέπεια, σχετικά με το πώς θα χειρίζονται οι επιθεωρήσεις μας, καθώς και με την ικανότητα να παρέχουμε αδιάκοπτες υπηρεσίες οπουδήποτε στον κόσμο, σε επίπεδα εξέχουσας ποιότητας. Επιπλέον, η εμφάνιση των ηλεκτρονικών πιστοποιητικών για όλα τα πλοία, η οποία μας επιτρέπει να δημοσιεύουμε και να στέλνουμε άμεσα τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων, έχει αποδειχθεί καίριας σημασίας για το επιτυχές λανσάρισμα των remote surveys».

Τα είδη επιθεωρήσεων που είναι δυνατό να προσφερθούν ως remote surveys περιλαμβάνουν: occasional surveys που πραγματοποιούνται μεταξύ των περιοδικών επιθεωρήσεων, documentation-based surveys, testing και witnessing συστήματα της συνήθους λειτουργίας και επιθεωρήσεις που δεν έχουν ζητηθεί μαζί με τα annual surveys. Τα periodical surveys, όπως το annual survey ενός πλοίου, δεν αποτελούν μέρος του remote survey program, καθώς απαιτούν την παρουσία του επιθεωρητή on board.

ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΟΥ Covid – 19

Η παγκόσμια πανδημία του covid-19 έχει αποθαρρύνει πολλές βιομηχανίες και το παγκόσμιο φυσικό αέριο, το πετρέλαιο και η βιομηχανία μεταφορών πετροχημικών δεν αποτελεί εξαίρεση αυτής της κρίσης. Οι επιθεωρήσεις ελέγχου έχουν επίσης επηρεαστεί λόγω περιστάσεων και περιορισμών για τον ιό. Το OCIMF έχει προβλέψει μείωση 20% στις επιθεωρήσεις SIRE, σύμφωνα με τις δημοσιεύσεις τους κυρίως σε περιοχές, όπου είναι δύσκολο να μπει επιθεωρητής σε λιμάνι, τερματικό σταθμό ή κανονίσει τη μεταφορά. Πράγματι, πολλοί Διαχειριστές Πλοίων αντιμετωπίζουν προκλήσεις σχετικά με την επιθεωρήσεις και τις απαιτήσεις της βιομηχανίας, όπως σε πολλά λιμάνια και τερματικά γύρω από το κόσμο, επιβίβαση και αποβίβαση δεν επιτρέπονται ή υπάρχουν αυστηροί περιορισμοί. Ωστόσο, το OCIMF προσπαθεί να βοηθήσει σε ρυθμίσεις, τηρώντας πάντα το

διεθνείς κανονισμοί και περιορισμοί σχετικά με αυτήν την πανδημία. Όπως έχουμε ήδη κάνει εξηγείται πολλές φορές, για τις εταιρείες πετρελαίου και τα τμήματα ελέγχου τους το SIRE Οι επιθεωρήσεις είναι κρίσιμα εργαλεία για τη διασφάλιση της ασφάλειας των δεξαμενόπλοιων. Κατά συνέπεια, το OCIMF έχει εφαρμόσει βασικά μέτρα για την υποστήριξη των χρηστών και των μελών του προγράμματος, τηρώντας πάντα έχοντας υπόψη ότι η υγεία και η ασφάλεια όλων όσων εμπλέκονται στη διαδικασία επιθεώρησης, όπως ως χειριστές σκαφών, επιθεωρητές, πληρώματα, μέλη του OCIMF και χρήστες αναφοράς, είναι ύψιστης σημασίας σημασίας.

i. Επιθεωρήσεις εξ' αποστάσεως

Στις 18 Αυγούστου 2020, το OCIMF έκανε επίσημα γνωστή την κυκλοφορία του εντελώς νέου του εργαλείου στο πρόγραμμα ShipInspectionReport (SIRE). Το εργαλείο είναι το RemoteSIRE επιθεωρήσεις, οι οποίες τώρα υπάγονται στο πρόγραμμα SIRE. Η μετάδοση του ιού δημιούργησε δραματικά αποτελέσματα και στις επιθεωρήσεις ελέγχου. Έτσι, το OCIMF ανέλαβε να βρει την καλύτερη λύση, προκειμένου όχι μόνο να ελαχιστοποιήσει τον κίνδυνο της μετάδοσης του ιού κατά τη διάρκεια των ελέγχων ελέγχου, αλλά και για να κρατήσει τα μέλη του ευχαριστημένα και πριν από το παιχνίδι, συνεχίζοντας τους ελέγχους ελέγχου. Επομένως, OCIMF, μετά πολλές δοκιμές αυτού του εργαλείου και μετά την εφαρμογή της Διαχείρισης της Αλλαγής (MOC) η εναλλαγή στις προηγούμενες διαδικασίες, ανακοίνωσε την έναρξή της. Οι επιθεωρήσεις RemoteSIRE ως μέθοδος, είναι ένα προσωρινό μέτρο, σύμφωνα με δηλώσεις OCIMF. Αποτελούν μια πρόσθετη και προσωρινή επιλογή για το μέλη να εξετάσουν ως μέρος της διαδικασίας αξιολόγησης κινδύνων και ασφάλειας στη θάλασσα. Είναι απόλυτα χρόνος και εστίαση απαιτητική εργασία, τόσο για τα πλοία όσο και για το προσωπικό της ξηράς. Οι άνθρωποι της Εταιρείας Υποβολής είναι εκείνοι που δίνουν ή όχι την επιλογή σε ένα σκάφος Χειριστής για εξ αποστάσεως επιθεώρηση. Ο Διαχειριστής ενός σκάφους ζητά και πάλι, σε αυτή την περίπτωση ένας OilMajor για επιθεώρηση μέσω των συνηθισμένων καναλιών και τελικά ο OilMajor θα αποφασίζει κατά περίπτωση. Η αποδοχή εξ αποστάσεως επιθεώρησης δεν μπορεί να είναι εγγυημένη εκ των προτέρων.

ii. Παράγοντες που επηρεάζουν τον τρόπο επιθεώρησης

Οι άνθρωποι της OCIMF δεν θα επηρεάσουν την απόφαση της Oil Major να επιλέξει εξ αποστάσεως έλεγχο αντί για φυσικό, ωστόσο προσφέρουν πολλούς λόγους και παράγοντες, που θα μπορούσαν να επηρεάσουν η τελική απόφαση. Μερικοί από αυτούς τους παράγοντες είναι, αλλά δεν περιορίζονται σε:

1. Ο κίνδυνος μετάδοσης του COVID-19 κατά τη διάρκεια φυσικού ελέγχου.
2. Η ύπαρξη περιπτώσεων ή / και συμπτωμάτων COVID-19 επί του σκάφους προς να επιθεωρηθούν.
3. Η τοποθεσία του πλοίου και οι προηγούμενοι λιμένες κλήσης.
4. Περιορισμοί ταξιδιού που σχετίζονται με την τοποθεσία του σκάφους.
5. Απαιτήσεις παραλήπτη και ναυλωτή.
6. Η δυνατότητα κράτησης και διεξαγωγής φυσικού ελέγχου σε μεταγενέστερη ημερομηνία που θα ικανοποιήσει τις απαιτήσεις της εταιρείας που υποβάλλει.
7. Το ενδεχόμενο να είναι διαθέσιμες πρόσφατες εκθέσεις ελέγχου που ικανοποιούν τις απαιτήσεις της εταιρείας ή του Παραλήπτη Προγράμματος.

Δεδομένου ότι η Εταιρεία Υποβολής αποφάσισε ότι θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί απομακρυσμένος έλεγχος ελέγχου διενεργηθεί, τόσο ο χειριστής του σκάφους όσο και ο διορισμένος επιθεωρητής θα ειδοποιηθούν μέσω αυτοματοποιημένα μηνύματα μέσω των λογαριασμών τους SIRE.

iii. Επισημοποίηση και υποβολή remotevetting

Το συμπληρωμένο ερωτηματολόγιο επιθεώρησης πρέπει να υποβληθεί από τον διορισμένο επιθεωρητή στην Εταιρεία Υποβολής προκειμένου να αναθεωρηθούν και στη συνέχεια θα

επικυρώσουν την αναφορά . Επιπλέον, η Εταιρεία Υποβολής πρέπει να επικυρώσει την αναφορά που ανέβηκε στον ιστότοπο του προγράμματος ακολουθώντας τις οδηγίες του OCIMF «Επικύρωση αναφοράς προγράμματος επιθεώρησης: Η καλύτερη εξάσκηση". Τελικά, στην έκθεση επιθεώρησης θα συμπεριληφθεί μια σημείωση, δίπλα το όνομα του προτύπου στο εξώφυλλο, όπου η επιθεώρηση ήταν εξ αποστάσεως στο πρόγραμμα OCIMF.

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ

i. Ο αντίκτυπος του Covid-19 στις επιθεωρήσεις SIRE

Η πανδημία του covid-19 έχει επιφέρει πολλές δυσκολίες και έχει δημιουργηθεί μεγάλο αντίκτυπο τόσο ως προς τις εταιρείες και την διαχείριση των πλοίων με το εκάστοτε ναυτικό προσωπικό όσο και με τους επιθεωρητές, οι οποίοι δυσκολεύονται λόγω της κατάστασης να πραγματοποιήσουν επιθεώρηση από κοντά. Από το ξέσπασμα λοιπόν του COVID-19, το OCIMF έχει εφαρμόσει τα ακόλουθα μέτρα:

1. Αύξησε τη διαθεσιμότητα των εκθέσεων επιθεώρησης SIRE από 12 μήνες σε 18 μήνες. Αυτό δίνει στους χρήστες αναφοράς και στα μέλη του OCIMF μια πιο εκτεταμένη επιλογή των διαθέσιμων πληροφοριών ελέγχου και μειώνει την ανάγκη ανανέωσης των επιθεωρήσεων σε το βραχυπρόθεσμο.
2. Συγκροτήστε μια Task Force για τη διερεύνηση εναλλακτικών στρατηγικών και μεθόδων επιθεώρησης βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα για τον μετριασμό των επιπτώσεων του COVID-19 στην επιθεώρηση Προγράμματα και χρήστες, συμπεριλαμβανομένων των χειριστών σκαφών, του προσωπικού πλοίων και επιθεωρητές.
3. Εκδόθηκε ολοκληρωμένη καθοδήγηση επιθεώρησης με στόχο την ενίσχυση της ασφάλειας και προστασία όλων των συμμετεχόντων στο πρόγραμμα. Η καθοδήγηση ενημερώνεται τακτικά.

4. Ανέστειλε όλες τις δραστηριότητες εκπαίδευσης και διαπίστευσης Επιθεωρητών, συμπεριλαμβανομένων των Ελεγμένων και Συνοδευόμενες Επιθεωρήσεις.
5. Συνεργάστηκε με άλλες ενώσεις στη βιομηχανία πετρελαίου και φυσικού αερίου για από κοινού εντοπισμό και να αντιμετωπίσει τις επιπτώσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία λόγω της πανδημίας COVID-19.
6. Εισήγαγε μια νέα διευκόλυνση που επιτρέπει στις υποβάλλουσες εταιρείες να προσδιορίζουν πού εντοπίζονται επιθεωρητές, σε σχέση με συγκεκριμένα τερματικά. Αυτό επιτρέπει την υποβολή οι εταιρείες να επιλέγουν επιθεωρητές που κατοικούν πλησιέστερα στο προγραμματισμένο λιμάνι της επιθεώρηση μειώνοντας τις αποστάσεις που θα διανύουν οι επιθεωρητές. Ανεξάρτητα από την κρίση που δημιουργήθηκε λόγω του κορωνοϊού, οι χειριστές πλοίων και οι ναυλωτές πρέπει να συνεχίσει να τηρεί τα πρότυπα ασφάλειας και περιβάλλοντος σε όλη αυτή την κατάσταση. Εάν ένα μέλος επιθυμεί να προχωρήσει σε επιθεώρηση μετά από αίτημα του χειριστή για ασφάλεια για λόγους, θα πρέπει να επικοινωνούν με τον αερομεταφορέα για να εξασφαλίσουν τόσο το πλήρωμα του σκάφους όσο και το ο επιθεωρητής είναι σε θέση να διεξάγει την επιθεώρηση, τηρώντας την υγεία του COVID-19 και μέτρα ασφαλείας. Λόγω της πανδημίας COVID-19 και των περιορισμών σε λιμάνια και ταξίδια παγκοσμίως,

Οι ταξιδιωτικές πολιτικές και οι οδηγίες άλλαξαν προσωρινά. Προκειμένου να αποφευχθεί η έκθεση για τον ιό, η καθοδήγηση των περισσότερων κυβερνήσεων προς τους πολίτες τους είναι να αποφεύγουν τα διεθνή ταξίδια και, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι μετακινήσεις εντός μιας χώρας δεν επιτρέπονται επίσης. Εκείνοι οι περιορισμοί μπορούν να τροποποιηθούν σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα. Ωστόσο, κατά την ανάθεση ενός σκάφους επιθεώρηση, ο Οργανισμός Υποβολής και ο Διαχειριστής Δεξαμενόπλοιων θα πρέπει να έχουν διαδικασίες σε θέση να εξετάσει την υγεία και την ασφάλεια του διορισμένου επιθεωρητή, του πληρώματος και του ευρύ κοινού.

- a) Ανακοινώσεις μελών της ναυτιλιακής βιομηχανίας για τον covid-19

Στις 26 Μαρτίου 2020, το Μνημόνιο Συναντίληψης του Παρισιού (MoU) για το κράτος του λιμένα Control (PSC), αφού αντιλήφθηκαν τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή

βιομηχανία, κυκλοφόρησε εγκύκλιο. Σε εκείνη την επιστολή, το Μνημόνιο του Παρισιού κατέστησε σαφές ότι οι άνθρωποι του εργάζονται να βοηθήσουν τις Αρχές-Μέλη να προστατεύσουν την υγεία και την ασφάλεια των λιμένων τους (λιμένες που είναι ,που βρίσκεται κυρίως στην Ευρώπη και τον Βόρειο Ατλαντικό) καθώς και το προσωπικό του πλοίου. Επιπλέον, μεταξύ των αναγνωρίσεων που έχει κάνει το Μνημόνιο του Παρισιού, προσπάθησαν να υποστηρίξουν εφοδιαστικές αλυσίδες να παραμείνουν ανοιχτές και παραδέχτηκαν ότι στις μέρες μας είναι πολύ δύσκολο για α πλοιοκτήτης να οργανώσει επιθεωρήσεις πλοίων. Μια άλλη δυσκολία έγκειται στα απαιτούμενα από τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Εκπαιδύσεις Watchkeeping (STCW) και Marine Labor Convention (MLC), που οι ναυτικοί πρέπει να παρακολουθούν τακτικά την γενική κατάσταση που έχει δημιουργήσει ο ιός, έπεισε τους ανθρώπους του Μνημονίου του Παρισιού αναγνωρίζουν ότι η ευελιξία στον χειρισμό τέτοιων περιστάσεων και δυσκολιών είναι η μόνη τρόπος. Η ρεαλιστική προσέγγιση και η συνεργασία με τα κράτη σημαίας είναι το κλειδί, Πολιτεία λιμένα ,οι αρχές ελέγχου έχουν πλέον προσωρινά μέτρα και κριτήρια σχετικά με τις επιπτώσεις του καθυστερήσεις για επιθεωρήσεις, επιθεωρήσεις και ελέγχους, παρατεταμένες περιόδους υπηρεσιών επί του πλοίου, παρατάσεις ισχύος των πιστοποιητικών του πλοίου και καθυστερήσεις για το προσωπικό πιστοποίηση. Μια ρεαλιστική προσέγγιση σχετικά με αυτά τα ζητήματα θα ακολουθούσε σε μια περίπτωση βάση υπόθεσης για περίοδο έως και τριών μηνών.

- ii. Προσωρινές Οδηγίες για τη Διεξαγωγή Επιθεώρησης SIRE κατά τη διάρκεια Covid-19

Το OCIMF έχει θέσει προσωρινές κατευθυντήριες γραμμές για τη διεξαγωγή επιθεώρησης SIRE κατά τη διάρκεια της πανδημίας του κορωνοϊού, η οποία βοηθά στην προστασία των

επιθεωρητών, του πληρώματος επί του σκάφους το προσωπικό των πλοίων και των τερματικών σταθμών από αυτόν τον ιό. Αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές και μέτρα του OCIMF, που παρουσιάζονται σε αυτήν την ενότητα, μπορεί μόνο να μειώσει τη μετάδοση και τον κίνδυνο του Covid-19 . Δυστυχώς, ο κίνδυνος να μολυνθεί ένα μέλος του πληρώματος ή ένας επιθεωρητής και στη συνέχεια η περαιτέρω εξάπλωση της μόλυνσης είναι πάντα εκεί.

Όπως έχουμε ήδη συζητήσει, το OCIMF από μόνο του δεν κανονίζει ούτε έχει συμμετοχή στις δραστηριότητες ανάθεσης Εταιρειών Υποβολής. Η απόφαση είναι μέχρι τις Υποβάλλουσες Εταιρείες σε συμφωνία με τον χειριστή, ο οποίος ζητά πρώτος, συνήθως, για επιθεώρηση. Σίγουρα, ο χειριστής δεξαμενόπλοιων θα πρέπει να αξιολογήσει προσεκτικά την ανάγκη για μια τέτοια επιθεώρηση, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η έκθεση του πληρώματος τους επί του σκάφους, οι επιθεωρητές και το προσωπικό του τερματικού σταθμού σε πιθανή μετάδοση. Ο ρόλος της Εταιρείας που υποβάλλει είναι να εργάζεται και να συμφωνεί με τον διορισμένο επιθεωρητή ή με την εταιρεία του/της – η Εταιρεία Επιθεώρησης, όπως είδαμε, σε σχέδιο εκ των προτέρων. Ένα από τα πιο σημαντικά θέματα είναι ο Ατομικός Προστατευτικός Εξοπλισμός (ΜΑΠ) του επιθεωρητή, που απαιτείται να χρησιμοποιείται κατά την επιθεώρηση, όντας πάντα μέσα σύμφωνα με τις διεθνείς και τοπικές απαιτήσεις. Επιπλέον, οι εταιρείες προτρέπουν τους επιθεωρητές να:

α) Να πλένουν τακτικά τα χέρια τους και να αποφεύγουν να αγγίζουν το πρόσωπό τους (στόμα, μύτη και μάτια)

β) Τηρείτε την κοινωνική απόσταση όταν είναι δυνατόν

γ) Εφαρμόστε την αναπνευστική υγιεινή

δ) Να φοράτε ιατρικές μάσκες και να τις απορρίπτετε σωστά

ε) Μείνετε στο σπίτι, μην ταξιδέψετε στο Πλοίο εάν δεν αισθάνεται καλά και ενημερώστε

ο χειριστής

Οι οδηγίες του OCIMF περιλαμβάνουν επίσης τη διαδικασία αναφοράς της έκθεσης στον COVID-19.

Οι επιθεωρητές θα πρέπει:

α) Να ακολουθούν όλες τις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές απαιτήσεις που περιορίζουν τα ταξίδια και αναφορά έκθεσης ή μόλυνσης στον Covid-19.

β) Να ακολουθούν τις τοπικές και εθνικές οδηγίες σχετικά με την αυτοαπομόνωση, όπου εφαρμόζεται σε περίπτωση κάποιου νοσήσαντος.

γ) Να γνωρίζει ότι οι Υποβάλλουσες Εταιρείες και το OCIMF θα έχουν απόρρητη η καθεμίαπολιτική που διέπει τι μπορούν και τι δεν μπορούν να κάνουν με δεδομένα που τους παρέχονται από τον Επιθεωρητή.

δ) Να ειδοποιήσουν την Υποβάλλουσα Εταιρεία και το OCIMF, κατά περίπτωση, για τυχόν Covid-19 έκθεσης ή μόλυνσης σε επιθεωρημένο σκάφος σε περίοδο από 14 ημέρες πριν ή μετά από μια επιθεώρηση.

ε) Να ενημερώσουν το OCIMF, ανάλογα με την περίπτωση, εάν έχουν διαγνωστεί με Covid-19 ή αν έχουν εμφανιστεί συμπτώματα του Covid-19, το συντομότερο δυνατό.

στ) Διακοπή κάθε δραστηριότητας επιθεώρησης μετά τη διάγνωση του Covid-19 μέχρι να επιτρέπεται να επιστρέψει στην εργασία από κανονισμό από την εθνική, περιφερειακή ή τοπική κυβέρνηση που ισχύουν στην τοποθεσία κατοικίας τους και την τοποθεσία οποιασδήποτε μελλοντικής επιθεώρησης.

ζ) Να σταματήσουν κάθε δραστηριότητα επιθεώρησης μετά από επαφή με άτομο με υποψία Covid-19 για 14 ημέρες ή έως ότου ένα τεστ επιβεβαιώσει ότι δεν έχουν Covid-19.

η) Να ενημερώσουν το OCIMF, εάν εκτεθούν σε άτομο με υποψία Covid-19 συμπτώματα κατά τη διάρκεια μιας επιθεώρησης προγράμματος.

θ) Να ειδοποιούν τις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές που κατοικούν δικαιοδοσίες και όπου έχουν διέλθει, ταξιδέψει ή διενήργησε επιθεωρήσεις, της οποιαδήποτε έκθεση ή διάγνωση στον Covid-19.

Επιπλέον, πριν από την επιβίβαση του επιθεωρητή, και τα δύο μέρη – επιθεωρητής και χειριστής – θα πρέπει να συμπληρώσει και να ανταλλάξει τα ερωτηματολόγια πριν την επιβίβαση για τον COVID-19. Αυτά τα δυο ερωτηματολόγια, ένα για τους επιθεωρητές και ένα για το προσωπικό του σκάφους, περιλαμβάνουν ερωτήσεις που σχετίζονται με τη θερμοκρασία του σώματος, τα συμπτώματα του COVID-19, τα κρούσματα COVID-19 επί του σκάφους και / ή στενές επαφές τους κ.λπ. Οι ναυτιλιακές εταιρείες στο πλευρό τους, έχουν θέσει τις δικές τους συγκεκριμένες κατευθυντήριες γραμμές, οι οποίες πρέπει να είναι ακολουθούμενο από όλα τα πληρώματα των σκαφών. Οι διαχειριστές πλοίων προσπαθούν να ενημερώσουν όσο το δυνατόν περισσότερο τους ναυτικούς σχετικά με τις προφυλάξεις. Τα παρακάτω μέτρα που πρόκειται να παρουσιάσουμε, αποτελούν κοινή πρακτική και έχουν υιοθετηθεί από πολλές Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρείες. Οι χειριστές πλοίων έχουν δημιουργήσει και κυκλοφορήσει επιστολές υγείας και ειδοποιήσεις υγείας, οι οποίες θα έπρεπε να περιλαμβάνονται επίσης στα εγχειρίδια του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας, προκειμένου να μειωθεί ο κίνδυνος μετάδοσης του ιού στο πλοίο. Οι χειριστές απαιτούν να ολοκληρωθεί σχετική Υγειονομική Δήλωση / Ερωτηματολόγιο, που ισχύει για όλα τα μέλη του πληρώματος, τεχνικούς, επιθεωρητές, ελεγκτές και υπεργολάβους που σχεδιάζεται να επιβιβαστούν σε οποιαδήποτε πλοίο στόλου. Το τμήμα πληρώματος θα ζητήσει από τα μέλη του πληρώματος να συμπληρώσουν / απαντήσουν την Υγειονομική Δήλωση πριν από την ένταξη σε σκάφος. Ο Προϊστάμενος των Τμημάτων πρέπει να ζητήσει και να λάβει τη συμπληρωμένη Δήλωση Υγείας από οποιονδήποτε τεχνικό ή υπεργολάβο που έχει διορίστηκε να παρακολουθήσει το σκάφος του στόλου. Η δεόντως συμπληρωμένη Δήλωση Υγείας πρέπει να επιστραφεί στα Τμήματα του Χειριστή Πλοίου 48 ώρες πριν από τις πτήσεις των ατόμων ή επιβίβαση στα σκάφη. Αυτή η Δήλωση Υγείας συνήθως περιλαμβάνει ή πρέπει να περιλαμβάνει ερωτήσεις όπως:

1. Έχετε πυρετό ΚΑΙ αναπνευστικά συμπτώματα όπως βήχα ή δύσπνοια αναπνοή?
2. Είχατε στενή επαφή με άτομο που έχει μολυνθεί με COVID-19 ή ιστορικό του ταξιδιού;
3. Δυσκολεύεστε να αναπνεύσετε, δεν μπορείτε να φάτε ή να πιείτε ή είστε πολύ αδύναμοι για να φροντίσετε τον εαυτό σου?

4. Κατά τη μέτρηση της θερμοκρασίας: Αισθάνεστε πυρετό (το άτομο αισθάνεται ζεστόστην αφή, δίνει ιστορικό αίσθημα πυρετού ή έχει μια πραγματική μέτρηση θερμοκρασία 100,4°F [38°C] ή υψηλότερη);

5. Έχετε επίμονο βήχα;

Ο σκοπός αυτών των Επιστολών Υγείας και Προειδοποιήσεων από τον Διαχειριστή Πλοίου είναι:

- Διαχειριστείτε τον εντοπισμένο κίνδυνο που σχετίζεται με τον COVID-19
- Προστατέψτε το προσωπικό της ξηράς και του πλοίου από τον ιό μέσω προληπτικών μέτρων και κοινοποίηση τυχόν επικαιροποιημένων ενεργειών που αποφασίστηκαν
- Δώστε οδηγίες και προετοιμάστε τα πλοία που καταπλέουν σε λιμάνια υψηλού κινδύνου
- Επιβεβαιώστε ότι έχουν γίνει διευθετήσεις επί του σκάφους και στην ξηρά για το σωστό

θεραπεία των:

α) ασθενής που βρίσκεται υπό έρευνα

β) το προσωπικό που έχει επηρεαστεί από τον COVID-19

- Εκπαιδεύστε το προσωπικό των σκαφών
- Διασφάλιση της επιχειρησιακής συνέχειας και της συνεχούς υποστήριξης του στόλου από τηνΕταιρεία, μέσω της ανάπτυξης ενός σχεδίου έκτακτης ανάγκης
- Διασφάλιση συνεχούς παρακολούθησης, ενημέρωσης του στόλου για τις εξελίξεις και εφαρμογή πρόσθετων μέτρων λαμβάνοντας υπόψη το επίπεδο συναγερμού
- Θέσπιση μέτρων για τη διαχείριση του κινδύνου λόγω αλλαγών πληρώματος

Όλα τα σχέδια δράσης και οι διαδικασίες θα πρέπει να καταρτιστούν με βάση την Παγκόσμια Υγεία

Οργανισμός (ΠΟΥ), Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), Διεθνής

Οργάνωση Εργασίας (ILO), Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS), Σημαία

Διοίκηση, Ελληνική – να μιλάμε για Έλληνες Χειριστές – Υπουργείο Υγείας.

Ας δούμε τώρα μερικές από τις ευθύνες του χειριστή:

1. Να αναπτύξει μια εκτίμηση κινδύνου για τον COVID-19 και να προσαρμόσει ή προσθέσει μέτρα σε αυτόν τον έλεγχο του κινδύνου με βάση τις ενημερωμένες πληροφορίες.
2. Την έκδοση Επιστολών Υγείας για παροχή πληροφοριών για τον ιό, τα συμπτώματα, την υγιεινή, μέτρα για την κοινοποίηση του Σχεδίου του Χειριστή για τη διαχείριση κινδύνων που σχετίζονται με τον COVID-19 ότι εξαπλώθηκε σε όλους τους εμπλεκόμενους και ενημερώστε τους μετά τις εξελίξεις
3. Συμφωνήστε και προσαρμόστε τα τυπικά είδη που θα παρέχονται στο Fleet και επικοινωνήστε με το Τμήμα Αγορών για την έγκαιρη προμήθεια
4. Παρέχετε ένα εκπαιδευτικό πακέτο για το πώς να μειώσετε τους κινδύνους
5. Θέσπιση σχεδίου δράσης για τα πλοία να καλούν περιοχές υψηλού κινδύνου
6. Διοργανώστε άσκηση πλοίου-ακτής για ετοιμότητα έκτακτης ανάγκης
7. Καθιερώστε σχέδιο έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση που κάποιο μέλος του πληρώματος εμφανίσει συμπτώματα
8. Εκδώστε οδηγίες που πρέπει να ακολουθούν προηγουμένως οι υπεργολάβοι ή οι τεχνικοί επιβίβασης, κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στο πλοίο και να καθορίσουν τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν από το πλήρωμα κατά την αποβίβασή τους
9. Δώστε οδηγίες ταξιδιού που πρέπει να ακολουθούνται όταν πραγματοποιούνται αλλαγές πληρώματος
10. Αλλαγές πληρώματος προγραμματισμού μετά τις εξελίξεις των λιμενικών περιορισμών
11. Συντονίστε τις αλλαγές του πληρώματος που θα πραγματοποιηθούν με επιτυχία

12. Συνεργαστείτε με τους Αντιπροσώπους Επάνδρωσης για να εξασφαλίσετε τη συμμόρφωσή τους με τους χειριστές και τα μέτρα που σχετίζονται με τον COVID-19
13. Βεβαιωθείτε ότι οι αλλαγές του πληρώματος και οι οδηγίες ταξιδιού παραδίδονται στο on/off οι υπογράφωντες και τα έγγραφα συμπληρώνονται όπως απαιτείται
14. Εβδομαδιαία ενημέρωση του στόλου με εξελίξεις περιορισμού λιμένων
15. Συνεργασία με το Τμήμα Εκπαίδευσης για τη διοργάνωση Εκπαιδευτικών Σεμιναρίων και συντονισμός διαδικτυακών σεμιναρίων
16. Αναστολή αναθέσεων στην ξηρά
17. Παρέχετε πληροφορίες στους Αξιωματικούς και τις οικογένειες των Πληρωμάτων όταν σας ζητηθούν
18. Παρακολουθήστε τη σύσταση της και παρέχετε ενημερώσεις σχετικά με τα προληπτικά μέτρα
19. Διασφαλίστε την εφαρμογή της καραντίνας για το προσωπικό της ξηράς ή του πλοίου όταν απαιτείται
20. Ελέγξτε τις Υγειονομικές Δηλώσεις των υπεργολάβων σκαφών πριν από την επιβίβαση
21. Παρέχετε διευκρινίσεις και καθοδήγηση στον στόλο όταν σας ζητηθεί από όλα τα πλοία σε όλο τον κόσμο υποχρεούνται να απορρίπτουν μάσκες, γάντια, φόρμες μιας χρήσης, αντισηπτικό τζελ, υπέρυθρα θερμοόμετρα, κιτ δοκιμών COVID-19.

Τελευταίο αλλά εξίσου σημαντικό, ο έλεγχος των επισκεπτών είναι επίσης υψίστης σημασίας. Πριν από το σκάφος κατά την άφιξη στο λιμάνι, τα τμήματα επικοινωνούν με εξωτερικά μέρη για να περιορίσουν τις επισκέψεις στο πλοίο. Τα τρίτα μέρη θα ακολουθούν τα προληπτικά μέτρα του αερομεταφορέα όταν επιβιβάζονται. Οι ανατεθειμένοι του προσωπικού στο διάδρομο πρέπει να φοράει μια πλήρη φόρμα μιας χρήσης και η θερμοκρασία όλων των επισκεπτών θα πρέπει να καταγράφεται, καθώς επιβιβάζονται (συμπεριλαμβανομένων των πιλότων και των λιμενικών αρχών). Οι επισκέπτες πρέπει να συνοδεύονται εντός του

καταλύματος, όπου η θερμοκρασία τους θα δοκιμαστεί με υπέρυθρα θερμόμετρα, καθώς η χρήση μη εγγενώς ασφαλούς συσκευής απαγορεύεται σε ανοιχτά καταστρώματα και επικίνδυνους χώρους, αφού μιλάμε για Tanker σκάφη.

iii. Επιθεωρήσεις εξ' αποστάσεως στο πλαίσιο του προγράμματος SIRE

a. Η Διαδικασία των Απομακρυσμένων Επιθεωρήσεων SIRE

Η διαδικασία μιας επιθεώρησης εξ αποστάσεως ελέγχου απαιτεί από επιθεωρητές και σκάφη

Οι χειριστές να συμπληρώσουν και να επανεξετάσουν τρία ερωτηματολόγια συνολικά.

α) Ερωτήσεις Υποβολής Δεδομένων Χειριστή: Πρέπει να απαντηθούν από το χειριστή του σκάφους. Ορισμένες από τις επιλεγμένες ερωτήσεις Υποβολής Δεδομένων Χειριστή έχουν πρόσθετες οδηγίες, συμπεριλαμβανομένων των ζητούμενων για μεταφόρτωση έγγραφα.

β) Ερωτήσεις εξ' αποστάσεως επιθεώρησης: Οι ερωτήσεις πρέπει να απαντηθούν από του υπεύθυνου επιθεωρητή. Οι περισσότερες ερωτήσεις εξ' αποστάσεως επιθεώρησης έχουν επιπλέον καθοδήγηση, συμπεριλαμβανομένων των εγγράφων που πρέπει να φορτωθούν από τον χειριστή και ελεγχθεί από τον επιθεωρητή.

γ) Καθοδηγητικές σημειώσεις: Πρόκειται για σημειώσεις που προορίζονται να βοηθήσουν τόσο τους Χειριστές όσο και τους Επιθεωρητές απαντώντας σε ερωτήσεις που αφορούν ειδικά τη συμπεριφορά του Remote Vetting στο πλαίσιο του προγράμματος OCIMF.

Η επιλογή των παραλλαγών του Ερωτηματολογίου Επιθεώρησης ανήκει στην Υποβολή Εταιρεία και τους διορισμένους επιθεωρητές. Αυτοί οι δύο θα συνεργαστούν και θα αποφασίσουν μετά τις παραλλαγές επιθεώρησης. Ταυτόχρονα, στους χειριστές σκαφών θα παρέχεται σύνδεσμος προς τον Επεξεργαστή Επιθεώρησης που θα τους επιτρέψει την πρόσβαση στις ερωτήσεις Υποβολής Δεδομένων Χειριστή και κατευθυντήριες σημειώσεις. Σε αυτό το ηλεκτρονικό πρόγραμμα επεξεργασίας, ένας χειριστής σκάφους θα πρέπει να

συμπληρώσει στο διαδίκτυο ορισμένες επιλεγμένες ερωτήσεις από το ερωτηματολόγιο επιθεώρησης σκαφών (VIQ), με τις συνήθεις απαντήσεις / επιλογές: Ναι, Όχι, Δεν ισχύει.

Τώρα ο χειριστής αξιολογεί το σκάφος του και γίνεται επιθεωρητής για λίγο σε μία γενική αίσθηση. Αρχικά, όταν το σκάφος, σύμφωνα με αυτούς, είναι σε συμμόρφωση με μια ερώτηση και τις σχετικές κατευθυντήριες σημειώσεις, θα πρέπει να απαντήσουν στα Δεδομένα Χειριστή Υποβολή ερώτησης επιλέγοντας Ναι ("Y"). Όπου ο Διαχειριστής πιστεύει ότι το σκάφος ενδέχεται να μην ακολουθήσει τις σχετικές οδηγίες, θα πρέπει να απαντήσει στον χειριστή Ερώτηση υποβολής δεδομένων επιλέγοντας Όχι ("N") και θα πρέπει να προσθέσετε ένα αναφορικό σχόλιο. Επιπλέον, όπου ο Διαχειριστής πιστεύει ότι η ερώτηση και η σχετική καθοδήγηση οι σημειώσεις δεν ισχύουν (NA) για τον τύπο του σκάφους τους, θα πρέπει να απαντήσουν στο Ερώτηση υποβολής δεδομένων χειριστή επιλέγοντας Μη Εφαρμόσιμο («NA») και προσθέστε α σχόλιο, αναφέροντας τον λόγο. Τουλάχιστον δύο ημέρες πριν από την εμπλοκή του διορισμένου επιθεωρητή από το σκάφος, τον χειριστή πρέπει να ανεβάσει τον προκαθορισμένο κατάλογο πιστοποιητικών, εγγράφων του σκάφους και του πληρώματος στα σχετικά ηλεκτρονικά πεδία, απαντήστε σε όλες τις ερωτήσεις Υποβολής Δεδομένων Χειριστή, που ακολουθούν τις ερωτήσεις VIQ και να υποβάλει τη δήλωσή του δηλώνοντας ότι οι απαντήσεις τους, πιστοποιητικά και τα έγγραφα είναι οι πιο πρόσφατες διαθέσιμες εκδόσεις.

Από την άλλη πλευρά, ο επιλεγμένος επιθεωρητής πρέπει:

α) Να εξετάσει όλα τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα του σκάφους που έχουν ανεβάσει ο Διαχειριστής.

β) Να εξετάσει όλες τις απαντήσεις και τα σχόλια που έγιναν από τον Διαχειριστή.

γ) Να απαντήσει στις «Ερωτήσεις απομακρυσμένης επιθεώρησης» χρησιμοποιώντας πληροφορίες και δεδομένα παρέχεται από το σκάφος και με τη συνεργασία με το προσωπικό του σκάφους.

δ) Να παρακολουθήσει διαδικτυακή εκπαίδευση που παρέχεται από το OCIMF για να είναι σε θέση για τη διεξαγωγή εξάποστάσεως επιθεώρησης στο πλαίσιο του Προγράμματος OCIMF για λογαριασμό οποιασδήποτε εταιρείας υποβολής.

Κατά την εξέταση των ερωτήσεων και των απαντήσεων που δόθηκαν από τον χειριστή, ο επιθεωρητής θα πρέπει να σημειώσει και επιβεβαιώσει τα ακόλουθα:

α) Όταν η απάντηση του χειριστή είναι Ναι (Υ), απαιτείται δήλωση χειριστή. Εκείνες οι απαντήσεις θα πρέπει να αλλάζουν μόνο σε περίπτωση που ο επιθεωρητής είναι σε θέση να παράσχει τους λόγους που έκανε αυτή την αλλαγή.

β) Όπου ο Διαχειριστής έχει απαντήσει Όχι (N) σε οποιαδήποτε από τις ερωτήσεις, αυτές θα τις υποστηρίζει από σχόλια, εξηγήσεις και αντικειμενικά στοιχεία του χειριστή, για παράδειγμα ένα πιστοποιητικό που έχει λήξει. Ο επιθεωρητής υποχρεούται να ελέγχει τα σχόλια και να τα τεκμηριώσει και στη συνέχεια αξιολογήστε τα πριν εγείρετε μία παρατήρηση σε αυτά τα στοιχεία. Τα σχόλια του χειριστή πρέπει να παραμένουν αμετάβλητα από τον επιθεωρητή, στο πλαίσιο σχολίων ή πρέπει να αφαιρεθούν εντελώς.

γ) Όταν ο Διαχειριστής έχει απαντήσει στις ερωτήσεις ως Μη Εφαρμόσιμο (ΔΑ), και πάλι, αυτά θα υποστηρίζονται από σχόλια και επεξηγήσεις που το δηλώνουν, παρέχονται από οι ίδιοι οι χειριστές.

δ) Οι Ερωτήσεις για την Υποβολή Δεδομένων Χειριστή δεν πρέπει να αλλάξουν σε Δεν είναι ορατές από τον επιθεωρητές, καθώς αφενός δεν μπορούν να βρίσκονται στο σκάφος φυσικά μέσα προκειμένου να εξακριβωθούν τα αποδεικτικά στοιχεία, και αφετέρου λόγω έλλειψης επαρκών αποδεικτικά έγγραφα που παρέχονται από τον Διαχειριστή.

ε) Ο επιθεωρητής έχει το δικαίωμα να ζητήσει από τον χειριστή ή το σκάφος να φορτώσει επιπλέον έγγραφα για έλεγχο εάν κριθεί απαραίτητο.

Είπαμε προηγουμένως ότι οι επιθεωρητές, μεταξύ άλλων, πρέπει να ανταποκριθούν στην «Τηλεπιθεώρηση».

Ερωτήσεις χρησιμοποιώντας πληροφορίες και δεδομένα που παρέχονται από το σκάφος και εμπλέκοντας με το προσωπικό του σκάφους. Αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί με τους εξής τρόπους:

α) Τηλεφωνικές ή βιντεοκλήσεις από το σκάφος – όπου υποδεικνύεται, ο επιθεωρητής θα πρέπει να διεξάγει συνεντεύξεις με επιλεγμένο προσωπικό του σκάφους και να διασφαλίζει ότι:

i. Τέτοιες κλήσεις πραγματοποιούνται εκ των προτέρων και σε συμφωνία με το σκάφος.

ii. Οι ταυτότητες και οι ικανότητες του προσωπικού που θα ερωτηθούν να είναι επιβεβαιωμένος.

iii. Δεν υπάρχουν αρνητικές επιπτώσεις στις λειτουργίες του σκάφους λόγω της σύμπλεξη.

iv. Δεν υπάρχει αρνητικός αντίκτυπος στις ώρες ανάπαυσης του προσωπικού που ερωτήθηκε και συμμετείχε εκείνη τη στιγμή στην επιθεώρηση.

β) Επικοινωνία μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου με το πλοίο ή/και τον χειριστή – ο Επιθεωρητής μπορεί επικοινωνήσει με το Πλοίο ή τον Διαχειριστή για να ζητήσετε πληροφορίες, διευκρινίσεις σχετικά με ερωτήσεις επιθεώρησης ή δεδομένα που υποβάλλονται από τον Διαχειριστή ή να ζητήσετε πρόσθετη τεκμηρίωση. Οποιαδήποτε τηλεφωνική ή βιντεοκλήση μπορεί να είχε προγραμματιστεί από ανταλλαγές ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

γ) Αποθετήριο Πιστοποιητικών και Αποθήκη Εγγράφων Επιθεώρησης – Επιθεωρητή. Η πρόσβαση στα αποθετήρια παρέχεται αμέσως μόλις τους εκχωρηθεί με το κωδικός κράτησης, αλλά πρώτα ο χειριστής του πλοίου πρέπει να δημιουργήσει μια νέα επιθεώρηση SIRE Editor, χρησιμοποιώντας αυτόν τον κωδικό κράτησης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. OCIMF website (www.ocimf.org), retrieved on 2020
2. OCIMF, TMSA 3, published in 2020
3. Helen Mc Comick, Oil Major Vetting & Approvals
4. Περιοδικό << Ναυτικά Χρονικά >>
5. OCIMF, Ship Inspection Report (SIRE) program
6. <https://e-nautilia.gr/o-dnv-gl-lansarei%CE%B9-remote-surveys-gia-ola-ta-ploia/>