

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

«ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ VETTING, TMSA, ΤΕΧΝΙΚΕΣ
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ»

Σαρημανώλη Μαρία

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2018

Δήλωση Αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Η δηλούσα

Σαρημανώλη Μαρία

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς, σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Κος Πελαγίδης Θεόδωρος (επιβλέπων)
- Κος Πολέμης Διονύσιος
- Κος Βλάχος Γεώργιος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΚΑΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα εργασία αποτελεί μία προσπάθεια παρουσίασης της σημαντικότητας των τριών εκδόσεων του Προγράμματος T.M.S.A. για την επίτευξη περιβαλλοντικής αριστείας και ασφάλειας σε μία ναυτιλιακή εταιρεία. Επιπλέον, αναλύονται οι τεχνικές διαδικασίες που πρέπει να πραγματοποιηθούν από το ανθρώπινο δυναμικό στο πλοίο ώστε να ανταπεξέλθουν με επιτυχία σε οποιαδήποτε διαδικασία επιθεώρησης (Vetting) και τέλος, παρουσιάζονται τα είδη των πιστοποιητικών που απαιτείται να διαθέτουν οι αρμόδιοι στο εσωτερικό του πλοίου ώστε αυτό να κριθεί αξιόπλοο και να μη δεχθεί οποιαδήποτε παρατήρηση από τους επιθεωρητές. Μετά το πέρας της εργασίας μου, θα ήθελα να εκφράσω την εκτίμηση μου ως προς τον καθηγητή μου κ. Πελαγίδα για την πολύτιμη βοήθεια του σχετικά με την κατανόηση του Προγράμματος T.M.S.A. και για τη στήριξη του καθ' όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας.

*Αφιερώνεται με πολύ αγάπη στους γονείς μου,
οι οποίοι είναι πάντα δίπλα μου, με στηρίζουν
και με παροτρύνουν να πραγματοποιήσω
κάθε μου όνειρο και στόχο.*

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΕΙΣΑΓΩΓΗ – OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM.....	8
1.1 ΙΔΡΥΣΗ & ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ OCIMF.....	8
1.2 OCIMF & ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ.....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM & T.M.S.A.	12
2.1 TMSA, First Edition 2004.....	12
2.2 TMSA, second edition 2008.....	15
2.3 TMSA, third edition 2017	17
2.4 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΥΤΕΡΗΣ & ΤΡΙΤΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ T.M.S.A.	18
2.5 QUALITY SYSTEM (T.M.S.A.) & GUIDELINES.....	19
2.6 T.M.S.A. - ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ, ΥΠΑΡΞΗ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΩΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΩΝ	31
3.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΣΕ ΞΗΡΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	32
3.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ ΚΑΙ Η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ...	39
3.3 Η ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΚΛΕΙΣΙΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ	41
3.4 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ.....	42
3.5 Η ΕΚΘΕΣΗ SIRE (The SIRE Report)	43
3.6 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ (The Screening Process)	43
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ T.M.S.A. 3 ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	44
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	49
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	51
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	52

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Από τα παλαιότερα έτη έως και σήμερα η ανάγκη για την ύπαρξη ασφάλειας και περιβαλλοντικής αριστείας στις διαχειρίστριες εταιρείες και στα πλοία ήταν τεράστια. Η ανάγκη αυτή με τη σειρά της οδήγησε στη δημιουργία και ανάπτυξη πολλών κανονισμών και συμβάσεων ωστέ να γίνουν τα πλοία πιο ασφαλή και οι ναυτιλιακές εταιρείες να λειτουργούν με βάση έναν κοινό κώδικα. Στα πλαίσια της προσπάθειας αυτής, ο OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) παρουσίασε για πρώτη φορά το 2004 το T.M.S.A. - Tanker Management Self Assessment το οποίο αποτελεί ένα πρόγραμμα συνεισφοράς στην επίτευξη όλων αυτών παρέχοντας μία σειρά από διαδικασίες.

Στην παρούσα εργασία, περιλαμβάνεται λεπτομερή παρουσίαση των τριών εκδόσεων του προγράμματος T.M.S.A. καθώς και σύγκριση μεταξύ αυτών. Επιπλέον, γίνεται λόγος για τις τεχνικές διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν από το πλήρωμα στο εσωτερικό των πλοίων μεταφοράς υγρού φορτίου ώστε να ανταπεξέλθουν με επιτυχία στις ερωτήσεις ενός επιθεωρητή καθώς επίσης και για τα είδη των πιστοποιητικών που πρέπει να έχει στην κατοχή του ο Πλοίαρχος κάθε πλοίου ώστε να μη δεχθεί οποιαδήποτε παρατήρηση από τους επιθεωρητές. Τέλος, συλλέγοντας πληροφορίες και στοιχεία μέσα από συγκεκριμένες ναυτιλιακές εταιρείες εξετάζεται κατά πόσο η τελευταία αναβάθμιση του προγράμματος είναι αποδοτική για μια διαχειρίστρια εταιρεία, ποια είναι τα θετικά και ποια τα αρνητικά αποτελέσματα που έχει επιφέρει η εφαρμογή της και σε τι βαθμό έχει βοηθήσει η εφαρμογή του πλέον ανανεωμένου προγράμματος για την επίτευξη καλύτερων επιδόσεων στα Vetting.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΕΙΣΑΓΩΓΗ – OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM

1.1 ΙΔΡΥΣΗ & ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ OCIMF

Η Διεθνής Ναυτιλιακή Συνέλευση Επιχειρήσεων Πετρελαιοειδών (OCIMF) αποτελεί μία αρχή ανεξάρτητη από τις υπόλοιπες η οποία ιδρύθηκε στις 8 Απριλίου 1970 στο Λονδίνο και αποτέλεσε την πρώτη προσπάθεια της πετρελαϊκής βιομηχανίας προκειμένου να αυξηθεί η ευαισθητοποίηση του κοινού σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση, συγκεκριμένα από το πετρέλαιο, επειτά από το μεγάλης σημασίας ατύχημα του “Torrey Canyon”. Το συμβάν αυτό αποτέλεσε την πρώτη μεγάλη καταστροφή ενός δεξαμενόπλοιου που ήρθε στη δημοσιότητα λόγω της τεράστιας κάλυψης των μέσων μαζικής ενημέρωσης. Η μεγάλη διαρροή πετρελαίου που προκλήθηκε από το συγκεκριμένο πλοίο ήταν η αφορμή για τη δημιουργία κάποιων διεθνών συμβάσεων, οι οποίες αποτελούν τη βάση για την αποζημίωση, για ζημίες που οφείλονται σε διαρροές δεξαμενόπλοιων, καθώς και προσωρινές εθελοντικές συμφωνίες για τη γεφύρωση του χάσματος που δημιουργήθηκε πριν τεθούν σε ισχύ οι συμβάσεις και γίνουν ευρέως αποδεκτές. Ουσιαστικά, η διεθνής αυτή συνέλευση αντιπροσωπεύει τις πετρελαϊκές εταιρείες που τα συμφέροντα τους σχετίζονται με τη φόρτωση, μεταφορά, διάθεση και εκφόρτωση του πετρελαίου.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1980, η οργάνωση αριθμούσε περίπου 50 επιχειρήσεις πετρελαιοειδών ως μέλη, οι οποίες ήλεγχαν το 80% της συνολικής θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου. Μέσα στα μέλη αυτά, περιλαμβάνονταν και οι γνωστές ως “seven sisters” οι οποίες αποτελούσαν πολυεθνικές εταιρείες που κυριαρχούσαν στη βιομηχανία πετρελαίου από τα μέσα της δεκαετίας του 1940 έως τα μέσα της δεκαετίας του 1970. Μία ακόμη αρμοδιότητα της OCIMF αποτελεί η συμμετοχή στις διασκέψεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization - IMO) συντονίζοντας τις απόψεις τις πετρελαϊκής βιομηχανίας, παρουσιάζοντας ιδέες, προτάσεις και θέματα σχετικά με την πρόληψη αλλά και τη μείωση της ρύπανσης του υδάτινου περιβάλλοντος από τα πλοία κυρίως από τα δεξαμενόπλοια.



Σήμερα, τα μέλη της έχουν αυξηθεί και αριθμούν συνολικά 107 εταιρείες σε όλο τον κόσμο οι οποίες αναλαμβάνουν συγκεκριμένες αρμοδιότητες συμμετέχοντας στη Γενική Συνέλευση που διοργανώνεται κάθε χρόνο. Η παρουσία τους είναι άκρως σημαντική και απαραίτητη καθώς μέσω αυτών εκλέγονται ο πρόεδρος και οι τρεις αντιπρόεδροι. Επιπλέον, ανώτατο όργανο της OCIMF αποτελεί η επιτροπή “Executive Committee” στην οποία αναφέρουν οι άλλες τρεις ανώτερες επιτροπές οι οποίες με τη σειρά τους έχουν τη δυνατότητα να δημιουργήσουν υπο-επιτροπές και forums, εάν κριθεί αναγκαίο. Ένα ακόμη σημαντικό κομμάτι της OCIMF αποτελεί η γραμματεία η οποία έχει την έδρα της στο Λονδίνο και στελεγχώνεται από 23 υπαλλήλους που έχουν αποσπαστεί από άλλες εταιρείες-μέλη.

Οι πρωταρχικοί στόχοι της OCIMF είναι ο προσδιορισμός των ζητημάτων ασφάλειας που αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες πετρελαιοφόρων, η πρόληψη της ρύπανσης από τα πετρελαιοφόρα και τα τερματικά καθώς και η ανάπτυξη προτύπων και μεθόδων που θα χρησιμοποιηθούν ως σημεία αναφοράς στο μέλλον για την επίλυση πολλαπλών ζητημάτων. Μέχρι σήμερα έχουν εκδοθεί περισσότερα από 50 guidelines, τα περισσότερα από τα οποία έχουν ήδη υιοθετηθεί από πολλές εταιρείες και οργανισμούς. Ο συντονισμός των απόψεων της πετρελαϊκής βιομηχανίας και η εξέταση των τεχνικών προτάσεων που παρουσιάζει ο IMO, αποτελούν βασικά σημεία για τη συμβολή της OCIMF στο χώρο της ναυτιλίας. Τέλος, διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών για την προώθηση της συνεχούς βελτίωσης σε ασφαλείς και περιβαλλοντικά βιώσιμες επιχειρήσεις καθώς συμβάλλει και στην ανάπτυξη και ενθάρρυνση της επικύρωσης και εφαρμογής διεθνών συμβάσεων και κανονισμών.

Η OCIMF συνεργάζεται επίσης με το UN Economic and Social Council (ECOSOC) καθώς 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.



Επιπλέον, διαθέτει ένα πλούσιο χαρτοφυλάκιο εργαλείων, συμπεριλαμβανομένου του προγράμματος επιθεώρησης πλοίων (SIRE), του εργαλείου TMSA (Tanker Management and Self Assessment), της Βάσης Δεδομένων Επιθεώρησης Θαλάσσιων Σκαφών (OVID) και του Πληροφοριακού Συστήματος Θαλάσσιων Σταθμών (MTIS) το οποίο κέρδισε παγκόσμια αναγνώριση και αποδοχή.

1.2 OCIMF & ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

Η στρατηγική της Διεθνούς Ναυτιλιακής Συνέλευσης Πετρελαιοειδών (OCIMF) σε συνεργασία με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και άλλους ρυθμιστικούς φορείς, εθνικούς αλλά και τοπικούς, περιλαμβάνει τη στήριξη για δημιουργία και εξέλιξη διεθνών κανονισμών και συμβάσεων που βοηθούν στην ασφαλή κατασκευή και λειτουργία των δεξαμενόπλοιων και των τερματικών σταθμών πετρελαίου. Προωθεί την παγκόσμια εφαρμογή των συμβάσεων αυτών και ενθαρρύνει την αποδοχή των καθιερωμένων ασφαλιστικών και περιβαλλοντικών οδηγιών από την ευρύτερη βιομηχανία.

Μέχρι κάποια χρόνια πριν, οι πετρελαϊκές εταιρείες που ναύλωναν δεξαμενόπλοια ανεξάρτητων πλοιοκτητών εστίαζαν την προσοχή τους κυρίως στις επιθεωρήσεις των πλοίων αυτών (Vetting). Με βάση τα αποτελέσματα των παραπάνω επιθεωρήσεων, οι ναυλωτές προχωρούσαν είτε στην ναύλωση των συγκεκριμένων πλοίων είτε στην απόρριψη τους και στην αναζήτηση άλλων εάν δεν πληρούσαν ορισμένες προϋποθέσεις. Στα πλαίσια αυτών των “Εξονυχιστικών Επιθεωρήσεων”, τα μέλη της Διεθνούς Ναυτιλιακής Συνέλευσης Πετρελαιοειδών (Oil Companies International Maritime Forum – OCIMF) προχώρησαν το 1993 στη δημιουργία μίας βάσης δεδομένων SIRE (Ship Inspection Report Exchange) στην οποία καταχωρούνται έκτοτε τα αποτελέσματα όλων των επιθεωρήσεων και των πιθανών παρατηρήσεων για το κάθε πλοίο ξεχωριστά.

Το 2004, τα μέλη της OCIMF εισήγαγαν για πρώτη φορά ένα νέο πρότυπο υπεροχής της διαχειριστικής πρακτικής, το πρόγραμμα Tanker Management Self Assessment (T.M.S.A.) για το οποίο θα γίνει εκτενέστερη αναφορά στο Κεφαλαίο 2. Το πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνει έναν οδηγό βέλτιστων πρακτικών για τη διαχείριση δεξαμενόπλοιων και ενστερνίζεται προσεγγίσεις που αφορούν πρότυπα για την ασφάλεια, το περιβάλλον, την ποιότητα και την υγιεινή. Επιπλέον, με τη χρήση αυτού του προγράμματος δίνεται η δυνατότητα στις ναυτιλιακές εταιρείες να μετρήσουν και να βελτιώσουν τα δικά τους συστήματα οργάνωσης και διοίκησης. Το πρόγραμμα T.M.S.A. βασίζεται στις αρχές του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code – ISM) και με κύριο εργαλείο την αυτο-αξιολόγηση θέτει σα στόχο τη διαρκή βελτίωση της εταιρείας. Όπως εκτιμάται, αν μία εταιρεία συμμορφώνεται πλήρως με τους κανόνες και τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα τότε μπορεί να θεωρηθεί ότι βρίσκεται στο πρώτο στάδιο εφαρμογής του T.M.S.A.. Δεδομένου όμως ότι ο σκοπός του προγράμματος αυτού είναι η επιδίωξη συνεχούς βελτίωσης, ακόμη και αν μία επιχείρηση πετύχει το τέταρτο στάδιο της ολοκλήρωσης, δε θα πρέπει να σταματήσει να αναζητά τρόπους περαιτέρω βελτίωσης των λειτουργιών της.

Από την άλλη πλευρά, στο Κεφάλαιο 3 της παρούσας εργασίας θα πραγματοποιηθεί ανάλυση σχετικά με τις επιθεωρήσεις οι οποίες λαμβάνουν χώρα τόσο στα γραφεία μίας διαχειρίστριας εταιρείας, όσο και στα υπό διαχείριση πλοία της εταιρείας αυτής. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, με τη δημιουργία της βάσεως δεδομένων SIRE δίνεται η δυνατότητα στα μέλη (μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες, τερματικά, αποστολείς, δέκτες) να έχουν πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση επιθεώρησης του κάθε πλοίου για το οποίο εκδηλώνεται ενδιαφέρον. Μία επιθεώρηση κρίνεται ως επιτυχημένη όταν είτε δε σημειωθούν παρατηρήσεις ή οι παρατηρήσεις που θα σημειωθούν δεν εμπεριέχουν υψηλό κίνδυνο για την ασφάλεια σύμφωνα με το σύστημα διαχείρισης και διοίκησης που υιοθετείται και χρησιμοποιείται από το πλοίο και την εταιρεία. Για να συμβεί αυτό, θα πρέπει η εταιρεία από τη δική της πλευρά αλλά και το πλήρωμα που βρίσκεται στο πλοίο (Πλοίαρχος, Υποπλοίαρχος, Α' μηχανικός, Β' μηχανικός κ.α.) να πραγματοποιήσουν συγκεκριμένες ενέργειες και προετοιμασίες καθώς και εκπαίδευση του υπόλοιπου πληρώματος ώστε να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις, στις ανάγκες και στις ερωτήσεις των επιθεωρητών. Επιπροσθέτως, βασικό πυλώνα μίας επιτυχημένης επιθεώρησης αποτελεί η σωστή και έγκαιρη προετοιμασία για την ύπαρξη ανανεωμένων πιστοποιητικών και εγγράφων τα οποία πρέπει να είναι έτοιμα και διαθέσιμα για την εκάστοτε επιθεώρηση.

Είναι γεγονός ότι τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων θα διαφέρουν από εταιρεία σε εταιρεία, ανάλογα με το μεγεθός της, τον αριθμό των πλοίων της και τους ναυλωτές με τους οποίους έχει συνάψει επαγγελματική συνεργασία. Η συνεργασία με τις πετρελαϊκές εταιρείες της OCIMF, προσδίδει στην εταιρεία κύρος και εμπιστοσύνη για τις μελλοντικές της συναλλαγές αφετέρου όμως επιζητά τη συμμορφωσή της στα προγράμματα και στις συνεχόμενες αλλαγές για την επίτευξη της βελτίωσης της εταιρείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARITIME FORUM & T.M.S.A.

Η Διεθνής Ναυτιλιακή Συνέλευση Πετρελαϊοειδών (OCIMF), μετά τη δημιουργία μίας ασφαλούς διαδικασίας ελέγχου (Vetting) των δεξαμενόπλοιων, εισήγαγε στον κλάδο των ναυτιλιακών το πρόγραμμα Tanker Management Self Assessment (T.M.S.A.), ένα σύστημα αυτο-αξιολόγησης των εταιρειών που διαχειρίζονται τα δεξαμενόπλοια. Με την προσθήκη του προγράμματος αυτού, δόθηκε η δυνατότητα στους διαχειριστές πλοίων να χρησιμοποιούν ένα μέσο για τη μέτρηση, τη βελτίωση και τη συνεχή αναπροσαρμογή των δικών τους συστημάτων διαχείρισης. Τα αποτελέσματα που προκύπτουν από τη διαδικασία της αυτοαξιολόγησης μπορούν όταν αναλυθούν να συμβάλλουν στη σταδιακή δημιουργία προγραμμάτων βελτίωσης των συστημάτων διαχείρισης των πλοίων χρησιμοποιώντας τα Στάδια Επίτευξης όπως αναφέρονται και αναλύονται στο πρόγραμμα, προκειμένου να επιτευχθεί η τελειότητα σε πολλούς τομείς, κυρίως δε, σχετικά με την ασφάλεια και το περιβάλλον (safety and environmental excellence).

2.1 TMSA, First Edition 2004

Η Διεθνής Ναυτιλιακή Συνέλευση Πετρελαϊοειδών, βρίσκεται σε εξέχουσα θέση όσον αφορά την εφαρμογή μιας κοινής διαδικασίας επιθεωρήσεων των δεξαμενόπλοιων με τη σύσταση του συστήματος Ship Inspection Report Exchange (SIRE). Το σύστημα αυτό προάγει ένα ομοιόμορφα υψηλό επίπεδο κοινών επιθεωρήσεων με απαιτήσεις αυστηρότερες των αρχών λιμένος, σημαίας και νηογνομώνων, δίνοντας τη δυνατότητα στις εταιρίες - μέλη να χρησιμοποιήσουν τα αποτελέσματα αυτά στα δικά τους συστήματα Vetting, μειώνοντας έτσι τον αριθμό των επιθεωρήσεων που υφίσταται το κάθε πλοίο.

Το 1998 πραγματοποιήθηκε η σύσταση του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης - ISM Code έχοντας ως αποτέλεσμα την επισημοποίηση και τυποποίηση της διοίκησης και της διαχείρισης των πλοίων μέσα από μια κουλτούρα αριστείας σχετικά με την ασφάλεια και το περιβάλλον. Ο Κώδικας αυτός απαιτεί από τους διαχειριστές των πλοίων να εφαρμόσουν ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης, το οποίο τους βοηθά να επιτύχουν το στόχο της διαχείρισης χωρίς ατυχήματα, να τυποποιήσουν το

πλαίσιο λειτουργίας όλων των πλοίων τους και να εξασφαλίζουν τη συνέχεια της λειτουργίας αυτής μέσω της συνεχούς βελτίωσης του συστήματός τους. Υπάρχει όμως μια ξεκάθαρη διάκριση ανάμεσα στα πρότυπα εκείνων των διαχειριστών που υιοθετούν τις αρχές του Κώδικα ISM και στα πρότυπα εκείνων που αποσκοπούν μόνο στην εκπλήρωση των ελαχίστων απαιτήσεων του Κώδικα. Η διαφοροποίηση αυτή συνήθως δημιουργεί αμφιβολίες για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και της εταιρείας του διαχειριστή τόσο σε μεγάλους ναυλωτές / πετρελαϊκές εταιρείες (EXXON, BP, SHELL, CHEVRON, TOTAL, STATOIL, P66) όσο και σε χρονοναυλωτές, οι οποίοι απαιτούν την επιτόπου αξιολόγηση της εταιρείας του διαχειριστή από δική τους ομάδα επιθεωρητών για να πιστοποιήσουν την εφαρμογή και εξοικίωση του πλαισίου ασφαλούς διαχείρισης στην εταιρεία και τον τρόπο παρακολούθησης της ορθής εφαρμογής στα πλοία.

Η δημιουργία του προγράμματος Tanker Management Self Assessment (T.M.S.A.) πραγματοποιήθηκε το 2004 από τα μέλη της OCIMF έχοντας ως στόχο τη συμπλήρωση και ολοκλήρωση των κωδικών ποιότητας της εκάστοτε εταιρείας, την ενθάρρυνση της αυτορρύθμισης και την προώθηση της συνεχούς βελτίωσης μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφοράς πετρελαίου και άλλων υποκατάστατών του. Επιπλέον, αποτελεί ένα χρήσιμο και απαραίτητο εργαλείο για να βοηθηθούν οι φορείς εκμετάλλευσης δεξαμενόπλοιων να μετρήσουν, να αξιολογήσουν και να βελτιώσουν τα δικά τους συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας τους. Ενώ υπάρχουν Διεθνείς Συμβάσεις όπως ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management - ISM) και η Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life at Sea - SOLAS) έχοντας και οι δύο ισχυρή θέση για τη ενίσχυση της ασφάλειας της ναυτιλίας, η αποτελεσματικότερη εφαρμογή αυτών των κανονισμών εξαρτάται κυρίως από το πρόγραμμα T.M.S.A. καθώς ο βασικός του ρόλος είναι να βοηθήσει όλους τους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων να βελτιώσουν και να εξασφαλίσουν τη συνεχή εφαρμογή των συστημάτων ασφαλούς διαχείρισης.

Το πρόγραμμα T.M.S.A. προσφέρει ένα συγκεκριμένο πλαίσιο αξιολόγησης του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης μίας εταιρείας κατηγοριοποιώντας επίσημα τις απαιτήσεις, τις διαδικασίες, και τον τρόπο βελτίωσης για την ασφαλή και υψηλού επιπέδου διαχείριση και λειτουργία των πλοίων της. Το πλαίσιο αυτό βασίζεται σε 12 στοιχεία διαχείρισης, καθένα από τα οποία συνδέεται με ένα σαφή στόχο και ένα σύνολο υποστηρικτικών κλειδιών που βοηθούν τους φορείς εκμετάλλευσης να αξιολογήσουν το επίπεδο επίτευξης της επιχείρησής τους. Τα 12 αυτά στοιχεία είναι :

1. Διαχείριση, Ηγεσία και Ευθύνη

2. Στελέχωση και Διοίκηση του προσωπικού στο γραφείο
3. Στελέχωση και Διοίκηση του προσωπικού στο πλοίο
4. Προδιαγραφές αξιοπιστίας και συντήρησης/ διατήρησης
5. Ασφάλεια ναυσιπλοΐας
6. Λειτουργία φορτίου, έρματος και πρόσδεσης
7. Διαχείριση ασφάλειας
8. Περιβαλλοντική διαχείριση
9. Προετοιμασία έκτακτης ανάγκης και σχεδιασμός έκτακτης ανάγκης
10. Μέτρηση, ανάλυση και βελτίωση
11. Διαχείριση Αλλαγών
12. Ανάλυση διερεύνησης περιστατικών

Επιπροσθέτως, η δημιουργία του προγράμματος ενθαρρύνει τους φορείς να αξιολογούν το δικό τους σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας με τους βασικούς δείκτες επιδόσεων που παρατίθενται και παρέχει κατευθυντήριες γραμμές βέλτιστης πρακτικής σχετικά με τον τρόπο επίτευξης των



κατάλληλων προτύπων όσον αφορά τις επιδόσεις ασφαλείας. Για να είναι αποτελεσματικό αυτό το σύστημα διαχείρισης, πρέπει να είναι κάτι παραπάνω από απλά «μόνο διαδικασίες». Η ηγεσία της εταιρείας θα πρέπει να καθορίσει τις αξίες και τις επιδιώξεις της και να ορίσει τον τρόπο με τον οποίο σκοπεύει να επιτύχει τους στόχους της καθορισμένης πολιτικής της. Θα πρέπει επίσης να παρέχει

επαρκείς και κατάλληλους πόρους και μεθόδους ώστε να εξασφαλίσει ότι τα πλοία της διοικούνται, επανδρώνονται, λειτουργούν σωστά και συντηρούνται από καλά εκπαιδευμένο και ικανό προσωπικό. Ο απρόβλεπτος κίνδυνος και το ρίσκο αναγνωρίζονται συστηματικά, αντιμετωπίζονται άμεσα και αξιολογούνται για να εξασφαλιστεί ότι η έκθεση στους κινδύνους ελέγχεται αποτελεσματικά και εξετάζεται από τα αρμόδια τμήματα της εταιρείας. Η ηγεσία σε όλα τα επίπεδα αποτελεί ένα ουσιαστικό κομμάτι οποιασδήποτε διαδικασίας βελτίωσης. Αναπόσπαστο κομμάτι της

αποτελεσματικής ηγεσίας είναι η σαφήνεια όσον αφορά τους επιθυμητούς στόχους, τα στρατηγικά οράματα, τις κατευθύνσεις, η επικοινωνία όλων αυτών εντός της εταιρείας και προς τα πλοία ώστε να εμπνεύσει την εμπιστοσύνη, τη δέσμευση και την ενίσχυση για συνεχή βελτίωση.

Η υιοθέτηση του συγκεκριμένου προγράμματος, οδηγεί στη δημιουργία πολλών και σημαντικών πλεονεκτημάτων μέσα από τα οποία οι διαχειρίστριες εταιρείες επιτυγχάνουν τους σκοπούς τους για την ασφαλή και ομαλή λειτουργία τους. Ξεκινώντας, το πρόγραμμα ενσωματώνει μια προληπτική προσέγγιση στη συντήρηση, μειώνοντας τις απρογραμμάτιστες διακοπές και τις καθυστερήσεις για επισκευές. Επιπλέον, ο μειωμένος κίνδυνος συμβάντων και καθυστερήσεων/βλαβών τροφοδοτεί την πάροδο του χρόνου σε υψηλότερες επιδόσεις όσον αφορά την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος και ενισχύει τη φήμη της εταιρείας. Ακόμη, οι εταιρείες που ενσωματώνουν τις κατευθυντήριες γραμμές του προγράμματος στα συστήματα διαχείρισης τους θεωρείται ότι έχουν μια ενεργή διαδικασία αξιολόγησης, ακόμη και αν δεν επιθεωρούνται υπό το πρόγραμμα SIRE ή έχουν υιοθετήσει τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης. Ο μειωμένος κίνδυνος συμβάντων τροφοδοτεί με την πάροδο του χρόνου χαμηλότερα ασφαλιστικά έξοδα και υψηλότερα κέρδη, γεγονός που βοηθά τη διαχειρίστρια εταιρεία να εξοικονομήσει χρήματα και να τα επενδύσει σε άλλους τομείς που χρειάζονται ενίσχυση και βελτίωση. Τέλος, όλη η διαδικασία δεν επιβάλλεται στους χειριστές δεξαμενόπλοιων από το εξωτερικό. Είναι ιδιοκτησία και διαχείριση των ίδιων των φορέων εκμετάλλευσης και τα δεδομένα που προκύπτουν παραμένουν πλήρως υπό τον έλεγχό τους.

Ως εργαλείο για την προώθηση των προτύπων ασφάλειας, το T.M.S.A. έχει αποκτήσει γρήγορα διεθνή αξιοπιστία και αποδοχή και στη σημερινή εποχή το 90% περίπου των φορέων εκμεταλλεύονται το πρόγραμμα, συμπεριλαμβανομένων όλων των μεγάλων εταιρειών πετρελαίου.

2.2 TMSA, second edition 2008

Η νέα έκδοση του προγράμματος Tanker Management Self Assessment (T.M.S.A.) δημιουργήθηκε και αναπτύχθηκε το 2008 και αποτέλεσε την επιτυχημένη προσπάθεια της Διεθνούς Ναυτιλιακής Συνέλευσης για ενημέρωση των οδηγιών και βελτίωση της ήδη υπάρχουσας έκδοσης. Οι παράγοντες που βοήθησαν στην αναβάθμιση αυτή ήταν αφενός η αυξημένη εμπειρία και τα σχόλια των διαχειριστών, των μελών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού Πετρελαϊοειδών (OCIMF), των πλοιοκτητών και άλλων βιομηχανικών οργανώσεων, συμπεριλαμβανομένης της INTERTANKO και αφετέρου η ανατροφοδότηση (feedback) από την ευρύτερη πετρελαϊκή

βιομηχανία και η εξασφάλιση της συνοχής της ενημέρωσης αυτής με τις παρούσες διεθνείς συμβάσεις και πρακτικές της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Μία από τις πρωταρχικές διαφοροποιήσεις και προσθήκες του προγράμματος συγκριτικά με την πρώτη έκδοση θεωρείται η επέκταση του πεδίου δράσεως του T.M.S.A. καθώς πλέον γίνεται αξιοποιήσιμο από όλους τους διαχειριστές δεξαμενόπλοιων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που διαχειρίζονται παράκτοια πλοία (coastal vessels) και φορτηγίδες (barges). Το ανανεωμένο αυτό πρόγραμμα δίνει τη δυνατότητα στους διαχειριστές να κρίνουν το δικό τους Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης με βάση συγκεκριμένους δείκτες επίδοσης – κλειδιά (Key Performance Indicators) και παρέχει χρήσιμες οδηγίες και πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή της βέλτιστης πρακτικής (best practice). Η βέλτιστη αυτή πρακτική αποτελεί έναν αποτελεσματικό τρόπο ελαχιστοποίησης της επανεμφάνισης ενός προβλήματος. Ενθαρρύνει την αυτορρύθμιση, δημιουργεί ευκαιρίες και βελτιστοποιεί την απόδοση σε θέματα που αφορούν την περιβαλλοντική αριστεία και ασφάλεια.

Η ήδη δημοσιευμένη έκδοση θα συμπληρωθεί από μια νέα και πολύ βελτιωμένη ηλεκτρονική βάση δεδομένων της OCIMF που θα παρέχει στους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων ένα πλέον εύχρηστο εργαλείο για την καταγραφή των αποτελεσμάτων εσωτερικής αξιολόγησης και την επιλογή παραληπτών για τα δεδομένα του προγράμματος T.M.S.A.. Η Γραμματεία της Διεθνούς Ναυτιλιακής Συνέλευσης Πετρελαϊοειδών (OCIMF) θα εξακολουθήσει να παρέχει φιλοξενία και τεχνική διαχείριση αυτής της βάσης δεδομένων, αλλά είναι σημαντικό να θυμόμαστε ότι στο πρόγραμμα T.M.S.A., σε αντίθεση με το SIRE όπου οι εκθέσεις πωλούνται στους συνδρομητές, ο έλεγχος της απελευθέρωσης των καταγεγραμμένων αποτελεσμάτων παραμένει στα χέρια του πλοίου ο οποίος είναι υπεύθυνος για την ενημέρωση των δικών του αποτελεσμάτων καθώς προχωράει στα στάδια του προγράμματος.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να θέσουν ως απώτερο σκοπό τη μεταφορά των βέλτιστων αυτών πρακτικών σε όλο το στόλο τους μέσα από τη συνεχή εφαρμογή των ανανεωμένων και βελτιωμένων μεθόδων και διαδικασιών. Τα αποτελέσματα και τα συμπεράσματα της αταξιολόγησης μπορούν να χρησιμοποιηθούν μελλοντικά για την ανάπτυξη και εφαρμογή ενός προγράμματος συγκεκριμένων φάσεων για τη βελτίωση της απόδοσής τους, όσον αφορά την ασφάλεια και το περιβάλλον. Οι πετρελαϊκές εταιρείες δίνουν ιδιαίτερα μεγάλη προσοχή στην επιλογή πλοίων για τη μεταφορά του φορτίου τους, τα οποία πρέπει να είναι κατάλληλα διατηρημένα (well-maintained) και κατάλληλα διαχειριζόμενα (well-managed) έχοντας ως στόχο την επίτευξη μίας αποτελεσματικής ναύλωσης. Το πρόγραμμα T.M.S.A. βασισμένο στο Διεθνή Κωδικα (International Safety Management Code) δίνει τη δυνατότητα ανάδρασης για την αποτελεσματικότητα του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης του πλοίου. Επιπροσθέτως,

προσφέρει κίνητρα στους διαχειριστές για την επίτευξη υψηλών επιπέδων στη διαχείριση των πλοίων τους, συνεχή βελτίωση και πληροφορίες σχετικά με το τι θεωρεί η διεθνής συνέλευση ότι αποτελεί τη βέλτιστη πρακτική για τη σύγχρονη βιομηχανία.

2.3 TMSA, third edition 2017

Με την πάροδο των χρόνων, η νέα κουλτούρα που έχει παρουσιάσει το πρόγραμμα T.M.S.A. πετυχαίνει όλο και περισσότερο το σκοπό του, αφού σχεδόν όλα τα συστήματα διαχείρισης των εταιρειών συμμορφώνονται λιγότερο ή περισσότερο με τα πιο προηγμένα βιομηχανικά πρότυπα.

Οι ανάγκες των πετρελαϊκών εταιρειών έχουν διαφοροποιηθεί και οι απαιτήσεις τους από τους πλοιοκτήτες έχουν αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό. Ως αποτέλεσμα αυτών των αλλαγών, η Διεθνής Ναυτιλιακή Συνέλευση δημιούργησε και εισήγαγε στην αγορά, τον Απρίλιο του 2017, την τρίτη πιο ανανεωμένη και τελευταία μέχρι στιγμής έκδοση του προγράμματος. Η ανάγκη για αναθεώρηση της δεύτερης έκδοσης του προγράμματος δημιουργήθηκε για να μπορέσει να δώσει διευκρινίσεις και οδηγίες σχετικά με το περιεχόμενο κάποιων ερωτήσεων, να βελτιώσει τη συνοχή του κειμένου, να διευκολύνει τη διεξαγωγή της αυτό-αξιολόγησης και φυσικά να επιτύχει σε ακόμη μεγαλύτερο βαθμό τη διεργασία της διαρκούς βελτίωσης, που ούτως ή άλλως αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο των όσων θέλει να επιτύχει το πρόγραμμα αυτό. Εκτός από τα παραπάνω, η αναβάθμιση ήταν πλέον αναγκαία ώστε να επικαιροποιηθεί το πρόγραμμα αναφορικά με τις αλλαγές στο τι θεωρείται πλέον βέλτιστη πρακτική, αλλά και να υιοθετηθούν οι όποιες αλλαγές έχουν επέλθει στη σχετική νομοθεσία, καθώς η προηγούμενη έκδοση του T.M.S.A. είχε πραγματοποιηθεί το 2008, δηλαδή 10 χρόνια πριν. Επιπλέον, με την νέα έκδοση του προγράμματος, υπάρχει μια συνειδητή προσπάθεια για να υπάρχει μια ενοποιημένη ερμηνεία των Βασικών Δεικτών Απόδοσης (KPIs) αλλά και η δυνατότητα χρήσης του προγράμματος από πλοία και διαχειρίστριες εταιρείες διαφορετικών τύπων και μεγεθών. Έτσι, το νέο πρόγραμμα, δύναται να εφαρμοσθεί τόσο σε μικρές εταιρείες με μικρό αριθμό πλοίων όσο και από διαχειρίστριες με μεγάλους στόλους πλοίων μεγάλης χωρητικότητας.

Η πρωτοβουλία αναβάθμισης του συστήματος ποιότητας T.M.S.A. παρέχει στους διαχειριστές των δεξαμενόπλοιων αρκετά οφέλη. Ξεκινώντας, παρέχονται επιπρόσθετοι μετρήσιμοι Δείκτες Απόδοσης (KPIs), παραθέτοντας παραδείγματα για την επιτυχημένη ενσωμάτωσή τους καθώς και κατευθυντήριες οδηγίες για τυχόν δυσκολίες που ενδέχεται να προκύψουν και επιπλέον τίθενται στόχοι μέσω των βέλτιστων πρακτικών (best practice), όπως αυτές έχουν καθοριστεί έπειτα από

πολυετή εμπειρία, έρευνα και μελέτη. Στη συνέχεια, απευθύνεται ευθέως στην ηγεσία της διαχειρίστριας εταιρείας η οποία αποτελεί μία από τις βασικές αρχές των προτύπων ποιότητας καθώς και υποχρεώνει τους διαχειριστές να δημιουργήσουν σημεία αναφοράς και με βάση αυτά να μετρήσουν τα αποτελέσματα σημαντικών δραστηριοτήτων. Τέλος, κατευθύνει έναν οργανισμό που βασίζεται σε πραγματικές πληροφορίες σε αποτελέσματα ποσοτικοποιημένα και επιτρέπει σε κάθε μέλος της Διεθνούς Ναυτιλιακής Συνέλευσης Πετραλαϊοειδών να ναυλώνει τους διαχειριστές εκείνους που υπερτερούν σε πρακτικές ασφάλειας και πρακτικές για την προστασία του περιβάλλοντος.

Από την άλλη πλευρά, οι προηγούμενες εκδόσεις του T.M.S.A. δημιουργούσαν διάφορα προβλήματα κατά την διάρκεια των επιθεωρήσεων στις διαχειρίστριες εταιρείες που εστίαζαν κυρίως στον τρόπο διεξαγωγής τους και στον τρόπο προσέγγισης και ερμηνείας των απαιτήσεων του συστήματος από τον εκάστοτε επιθεωρητή. Η νέα έκδοση του T.M.S.A. βοηθάει σημαντικά στην μείωση τέτοιων περιστατικών καθώς οι κατευθυντήριες οδηγίες είναι πιο λεπτομερές και οι απαιτήσεις είναι πιο ξεκάθαρες και καθορισμένες.

Παρ'όλα αυτά όμως, το πρόγραμμα T.M.S.A. συνιστά ένα εργαλείο μεθοδικό, συστηματικό και δομημένο στην προσέγγιση του. Προσφέρει δηλαδή ένα πλαίσιο αξιολόγησης του Συστήματος Ασφαλούς Διοίκησης (Safety Management System – SMS) του διαχειριστή ενός πλοίου και του παρέχει οδηγίες προκειμένου να εκπληρώσει τα απαιτούμενα του κάθε παράγοντα που ορίζει. Οι οδηγίες αυτές είναι καθοριστικής σημασίας για τη διοίκηση και τη λειτουργία των πλοίων.

Το πρόγραμμα T.M.S.A. θα συνεχίσει να εξελίσσεται με το πέρασμα των χρόνων, όσο εξελίσσονται και οι ανθρώπινες ανάγκες. Μπορούν να προστεθούν κι άλλοι δείκτες απόδοσης ή να τροποποιηθούν οι ήδη υπάρχοντες και να ενημερωθούν οι οδηγίες βέλτιστης πρακτικής σε μελλοντικές εκδόσεις.

2.4 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΥΤΕΡΗΣ & ΤΡΙΤΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ T.M.S.A.

Οι αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν κατά την τελευταία αναβάθμιση του προγράμματος αφορούν κυρίως την επίτευξη μεγαλύτερης σαφήνειας και συνέπειας αποσκοπώντας στην ακόμη περισσότερο επιτυχημένη συνεργασία μεταξύ των πετρελαϊκών και των διαχειριστριών εταιρειών.

Η σημαντικότερη διαφορά που προέκυψε με την ανανέωση αυτή, είναι η μείωση της επιβάρυνσης που επιβάλλεται από τις προκαθορισμένες προσεγγίσεις καθορισμού των επιδόσεων, εστιάζοντας στον ανθρώπινο παράγοντα (Human Element) και στην ασφάλεια της ανθρώπινης συμπεριφοράς. Γι' αυτό το λόγο, προωθήθηκε ένα σύστημα διαχείρισης ικανοτήτων ως εργαλείο για την αξιολόγηση των ικανοτήτων των πληρωμάτων και της σωστής διαχείρισής του από τη στιγμή που θα επιλέγονται από την εταιρεία μέχρι και τις προαγωγές τους. Επιπροσθέτως, παρέχεται διευρυμένη περιγραφή βέλτιστων πρακτικών για τη σωστή συμπλήρωση των δεικτών απόδοσης, για την εξάλειψη τυχόν ασαφειών καθώς και για την αποφυγή αναπαραγωγής πανομοιότυπων σφαλμάτων. Πλέον δεν υπάρχει η επιλογή “Not Applicable” (“Μη εφαρμόσιμο”) αναφορικά με κάποιον Βασικό Δείκτη Απόδοσης, καθότι το πρόγραμμα είναι εφαρμόσιμο για όλους τους τύπους και μεγέθη πλοίων και εταιρειών. Επιπροσθέτως, το ανανεωμένο πρόγραμμα έχει υιοθετήσει όλη τη νέα νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των Manila Amendments, του the Maritime Labour Convention 2006, του Polar Code και της Ballast Water Management Convention. Τα στοιχεία 6 και 6Α έχουν πλέον αναθεωρηθεί προσθέτοντας επιπλέον κλειδιά σε θέματα που αφορούν τη λειτουργία του φορτίου, έρματος, καθαρισμού δεξαμενών, πρόσδεσης και αγκυροβολίας. Το περιεχόμενο του στοιχείου 10 μετατρέπεται πλέον από “Περιβαλλοντική διαχείριση” σε “Περιβαλλοντική διαχείριση και διαχείριση ενέργειας” προσθέτοντας έτσι την ενασχόληση με την ενεργειακή απόδοση και τη διαχείριση των καυσίμων από τη πλευρά των διαχειριστών. Επιπλέον, έχει επιτευχθεί η προσθήκη ενός επιπλέον Παράγοντα – ο Παράγοντας 13, ο οποίος αναφέρεται στη θαλάσσια ασφάλεια. Τέλος, 25 Βασικοί Δείκτες Απόδοσης έχουν μετακινηθεί από υψηλότερα επίπεδα σε χαμηλότερα και έχουν εισαχθεί 85 νέοι οδηγώντας το συνολικό αριθμό των Δεικτών Απόδοσης στους 266.

2.5 QUALITY SYSTEM (T.M.S.A.) & GUIDELINES

Το T.M.S.A. προσφέρει ένα πρότυπο πλαίσιο αξιολόγησης του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης ενός πλοίου και του παρέχει οδηγίες που περιλαμβάνουν τους παράγοντες ενός επίσημου συστήματος διαχείρισης, ουσιαστικής σημασίας για τη λειτουργία και τη διαχείριση των πλοίων του. Η ηγεσία της εταιρείας θα πρέπει να ορίσει τα επιθυμητά αποτελέσματα τα οποία θέλει να επιτύχει και να σχεδιάσει τον τρόπο με τον οποίο σκοπεύει να επιτύχει τους στόχους της πολιτικής της. Επιπλέον, η ηγεσία παρέχει την χάραξη της στρατηγικής, δυνατές κατευθύνσεις για το

προσωπικό και τη συνεχή βελτίωση σε ατομικά και συλλογικά αποτελέσματα. Ο “κύκλος της συνεχούς βελτίωσης” στοχεύει στην επίτευξη βελτιώσεων μέσα από ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης της εταιρείας. Οι δείκτες απόδοσης – 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 συστήματός 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 εταιρείας, στις προθέσεις, στις διαδικασίες, στους ρόλους και στις ευθύνες. Η OCIMF προσφέρει οδηγίες πάνω σε αυτά τα θέματα, ενθαρρύνοντας τις εταιρείες να πραγματοποιούν τις εργασίες τους εστιάζοντας στην “τελειότητα σχετικά με την ασφάλεια και το περιβάλλον”. 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 εταιρεία εργάζεται για να πραγματοποιήσει τις επιδιώξεις της με την συνεχή εφαρμογή των σχεδιασμών της. Ανακοινώνει τους σχεδιασμούς και μετά δίνει προτεραιότητα στις διαδικασίες για βελτίωση, παρέχοντας σαφή καθορισμό των επιδιώξεών της και στην καταμέτρηση του αποτελέσματος.

Οι οδηγίες του προγράμματος T.M.S.A. είναι σχεδιασμένες για να συμβάλλουν 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 μελλοντικά να βελτιώσει την επίδοσή του.

Ο “ΚΥΚΛΟΣ ΤΗΣ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ” , ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ (MEASURE)

Στο στάδιο αυτό έχουμε τον έλεγχο, την αξιολόγηση και την ανατροφοδότηση των πληροφοριών σχετικά με τα αποτελέσματα που έχουν επιτευχθεί. Η “τελειότητα σχετικά με την ασφάλεια και το περιβάλλον” απαιτεί διαδικασίες **MEASURE** ελέγχου, αξιολόγησης 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 περαιτέρω βελτίωσης.

Ο “ΚΥΚΛΟΣ ΤΗΣ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ” , ΒΕΛΤΙΩΣΗ (IMPROVE)

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

Το πρόγραμμα T.M.S.A. συμπληρώνει τους Κώδικες Ποιότητας της βιομηχανίας και επιδιώκει να ενθαρρύνει την αυτό-ρύθμιση και να προάγει την συνεχή βελτίωση. Επίσης έχει σχεδιαστεί με απώτερο σκοπό την παροχή στους διαχειριστές ενός μέσου με το οποίο μπορούν να αποδείξουν την ισχυρή δέσμευσή τους στην “τελειότητα σχετικά με την ασφάλεια και το περιβάλλον”.

Οι οδηγίες (guidelines) δημιουργούν ένα πλαίσιο εργασιών για τους διαχειριστές των πλοίων που επιδιώκουν να επιτύχουν “τελειότητα σχετικά με την ασφάλεια και το περιβάλλον” (Safety and Environmental Excellence), και έχουν την εξής δομή:

- Τίτλος της κάθε αρχής (element), αναφέρεται στις θεμελιώδεις αρχές της διαχειριστικής πρακτικής.
- Κύριος αντικειμενικός σκοπός (AIM), όπου προσδιορίζονται οι στόχοι που πρέπει να επιτευχθούν.
- Οι παράγραφοι στήριξης, για κάθε κωδικό στοιχείο του προγράμματος. Πρόκειται για επεξηγήσεις προς τους διαχειριστές του πλοίου, ως προς την επίτευξη του κύριου αντικειμενικού σκοπού. Αναφέρονται στις ενέργειες που πρέπει να γίνουν καθώς και στις διαδικασίες, που θα πρέπει ήδη να συμπεριλαμβάνονται ή αλλιώς να προστεθούν σε κάθε σύστημα ασφαλούς διαχείρισης.
- Η κάθε αρχή, ορίζει ένα Σκοπό (Aim) και τα KPI's (Key Performance Indicators) που απαιτούνται για την επίτευξη της κύριας επιδίωξης, μαζί με την καθοδήγηση για το πώς θα επιτευχθεί η κύρια επιδίωξη.
- Το κάθε KPI προσφέρει μία αντικειμενική αξιολόγηση / μέτρηση των προτύπων που έχει πετύχει σήμερα το σύστημα διαχείρισης του διαχειριστή. Ο τελευταίος μπορεί να επιθυμεί να χρησιμοποιήσει τον οδηγό βέλτιστων πρακτικών για να επιτύχει τα πρότυπα που σκιαγραφούνται από τα KPI's.

2.6 T.M.S.A. - ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ 1 & 1Α – ΗΓΕΣΙΑ & ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Μια δήλωση δέσμευσης από τον διευθύνοντα σύμβουλο της εταιρείας αποτελεί θεμελιώδες στοιχείο κάθε συστήματος ασφαλούς διαχείρισης. Το πρώτο στοιχείο αναγνωρίζει αυτό το γεγονός και περιγράφει τις ευθύνες της διοίκησης της εταιρείας για την ανάπτυξη και τη διατήρηση ενός δυναμικού συστήματος ασφαλούς διαχείρισης που προάγει την αριστεία στους τομείς της υγείας, της ασφάλειας και του περιβάλλοντος (HSSE). Το σύστημα αυτό θα πρέπει να αποτελείται από σαφείς και συνοπτικές τεκμηριωμένες διαδικασίες που προσδιορίζουν τους ρόλους και τις ευθύνες του συνόλου του προσωπικού, στην ξηρά και στη θάλασσα.

ΣΤΟΙΧΕΙΟ 2 - ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΡΟΣΛΗΨΗΣ & ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΣΤΟ ΓΡΑΦΕΙΟ

Ένας μηχανισμός για τον έλεγχο της εκτίμησης των ικανοτήτων και της πιστοποίησης των ναυτικών αντιμετωπίστηκε, σε κάποιο βαθμό, με την εισαγωγή και τη συνεχιζόμενη αναθεώρηση των κανονισμών του IMO του 1978 σχετικά με τα πρότυπα εκπαίδευσης και πιστοποίησης και τήρησης φυλακών (S.T.C.W.). Το δεύτερο στοιχείο του προγράμματος προσδιορίζει την ανάγκη για μια παρόμοια προσέγγιση όσον αφορά την αναγνώριση και το διορισμό προσωπικού που βασίζεται στην ξηρά.

Μία τυποποιημένη διαδικασία πριν από την απασχόληση θα πρέπει να καθορίζει την καταλληλότητα των αιτούντων για όλες τις πιθανές θέσεις. Η διαδικασία επιλογής πρέπει να εξασφαλίσει ότι οι υποψήφιοι είναι ιατρικώς κατάλληλοι, τεχνικώς ικανοί, κατάλληλα ειδικευμένοι και έμπειροι για να αναλάβουν τους ρόλους τους οποίους έχουν αναλάβει. Τα προγράμματα εκτίμησης, κατάρτισης, συνεχούς ανάπτυξης και διαδοχής πρέπει να αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης. Η διατήρηση και η βελτίωση του προσωπικού είναι βασικοί παράγοντες για την εξασφάλιση αποτελεσματικής δέσμευσης για τη διαχείριση των ακτών. Τα αρχεία προσωπικού πρέπει να περιλαμβάνουν ένα χαρτοφυλάκιο κατάρτισης για κάθε μέλος του προσωπικού, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να εξασφαλιστεί ότι ενημερώνονται για τις πρόσφατες εξελίξεις στον κλάδο.

ΣΤΟΙΧΕΙΟ 3 & 3Α – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΡΟΣΛΗΨΕΩΝ & ΕΥΗΜΕΡΙΑΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Η ικανότητα, τα κίνητρα για την υγεία και η ευημερία του πληρώματος του πλοίου αποτελούν κρίσιμους παράγοντες για τη διασφάλιση της ασφαλούς και αποδοτικής λειτουργίας οποιουδήποτε πλοίου. Οι έλεγχοι πριν από την πρόσληψη από τον εργοδότη πρέπει να καθορίζουν την ακρίβεια των προσόντων και της πείρας του αιτούντος. Ο ιατρικός έλεγχος πριν από την πρόσληψη των μελών του πληρώματος, όπως αυτά που προσφέρονται από τον Σύνδεσμο, έχει αποδειχθεί ότι μειώνει σημαντικά το κόστος των δαπανών ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης και επαναπατρισμού.

Οι τακτικές διαδικασίες αξιολόγησης του πληρώματος που έχουν εγκριθεί από έναν εργοδότη θα βοηθήσουν στον εντοπισμό εκείνων που εργάζονται καλά ως ομάδα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να εξασφαλίσουν στα μέλη του πληρώματος προγράμματα συνεχούς επαγγελματικής εξέλιξης κατάλληλα για τους στόχους της εταιρείας. Η συνεχής αξιολόγηση θα πρέπει να χρησιμοποιείται για τον εντοπισμό και τη διόρθωση των αδυναμιών και για την ενθάρρυνση και ανάπτυξη των υποψηφίων για προαγωγή.

Σε περιπτώσεις όπου χρησιμοποιούνται συντελεστές διαχείρισης, θα πρέπει να διεξάγονται τακτικές έλεγχοι των εν λόγω φορέων, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι διαδικασίες της επιχείρησης αντικατοπτρίζονται στις πρακτικές λειτουργίας. Θα πρέπει να διατεθούν επαρκείς πόροι για την ικανοποιητική αντιμετώπιση των προσωπικών αναγκών και της ευημερίας του προσωπικού στη θάλασσα.

ΣΤΟΙΧΕΙΟ 4 – ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ & ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΚΡΙΣΙΜΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

Οι ισχυρές και καλά εφαρμοζόμενες διαδικασίες επισκευής και συντήρησης είναι σημαντικές για την ασφαλή, αποτελεσματική και αξιόπιστη λειτουργία του πλοίου. Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης απαιτεί τη θέσπιση πρόσθετων μέτρων ελέγχου για μηχανικά, ηλεκτρικά και άλλα είδη εξοπλισμού που θα μπορούσαν, σε περίπτωση βλάβης, να οδηγήσουν σε επικίνδυνη κατάσταση.

Αυτός ο «κρίσιμος εξοπλισμός» μπορεί να περιλαμβάνει, χωρίς να περιορίζεται σε αυτά, τα κύρια συστήματα πρόωσης, τον μηχανισμό πηδαλιουχίας και τον εξοπλισμό χειρισμού φορτίου.

Τα αποτελεσματικά συστήματα προγραμματισμένης συντήρησης (PMS) που ενσωματώνουν διαδικασίες υποβολής αναφορών και κλεισίματος ελαττωμάτων θα βοηθήσουν στη διατήρηση της κατάταξης ενός πλοίου. Ένα αποτελεσματικό σύστημα PMS θα πρέπει επίσης να διασφαλίσει ότι υπάρχουν κατάλληλα ανταλλακτικά για την έγκαιρη ολοκλήρωση των προγραμματισμένων εργασιών. Επιπροσθέτως, πρέπει να υπάρχει μια στενή σχέση συνεργασίας μεταξύ του πληρώματος του πλοίου και του υπευθύνου. Οι τακτικές επισκέψεις σε πλοία από επιθεωρητές ενισχύουν αυτή τη σχέση.

ΣΤΟΙΧΕΙΟ 5 – ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ

Παρόλο που ο πλοίαρχος είναι τελικά υπεύθυνος για την ασφαλή πλοήγηση του πλοίου, η εταιρεία είναι υποχρεωμένη να καθιερώνει και να διατηρεί διαδικασίες ναυσιπλοΐας που να εξασφαλίζουν την ασφάλεια του σκάφους. Αυτά είναι πιθανό να αντικατοπτρίζουν το περιεχόμενο των εκδόσεων όπως η έκδοση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου «Οδηγός Διαδικασιών Γέφυρας» και να διασφαλίσουν ότι εφαρμόζονται πλήρως οι τεχνικές ναυσιπλοΐας που είναι κατάλληλες για τις περιστάσεις του ταξιδιού.

Η εφαρμογή των βέλτιστων πρακτικών του κλάδου θα περιελάμβανε την τακτική διεξαγωγή περιεκτικών ελέγχων πλοήγησης, οι οποίες διεξήχθησαν με διέλευση από κατάλληλα καταρτισμένο και έμπειρο προσωπικό από την εταιρεία. Οι έλεγχοι της εταιρείας θα πρέπει να συνοδεύονται από ανεξάρτητους ελέγχους από ειδικούς εργολάβους με τα κατάλληλα προσόντα και να επισημαίνονται με επιτόπιους ελέγχους.

ΣΤΟΙΧΕΙΟ 6 & 6Α - ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ, ΕΡΜΑΤΟΣ, ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ, ΠΕΤΡΕΛΕΥΣΗΣ, ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗΣ & ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΗΣΗΣ

Ο κινητήριος παράγοντας πίσω από τα στοιχεία 6 και 6Α του T.M.S.A. προγράμματος είναι η επιθυμία να διασφαλιστεί ότι οι επιβαίνοντες στο πλοίο δραστηριότητες που σχετίζονται με το φορτίο, την προμήθεια καυσίμων και την πρόσδεση διεξάγονται με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα. Για το σκοπό αυτό, πρέπει να εφαρμοστούν εκτεταμένες διαδικασίες που να καλύπτουν όλες τις πτυχές των εφαρμοζόμενων πράξεων. Επιπλέον, οι διαδικασίες αυτές πρέπει να κατανοούνται και να εφαρμόζονται από το σύνολο του σχετικού προσωπικού.

Οι κατώτεροι αξιωματικοί θα πρέπει να συμμετέχουν ενεργά στο σχεδιασμό και την εκτέλεση εργασιών φορτοεκφόρτωσης, πλεύσης και πρόσδεσης, στο πλαίσιο των προσωπικών τους σχεδίων ανάπτυξης. Τα μέλη του πληρώματος θα πρέπει να λαμβάνουν την κατάλληλη εκπαίδευση πριν να αναλάβουν την ευθύνη των εργασιών φορτίου και έρματος κι αυτό μπορεί να περιλαμβάνει τη χρήση εκπαίδευσης με υπολογιστή ή προσομοιωτή στην ξηρά. Οι εργασίες πρόσδεσης αποτελούν συχνή πηγή σωματικών βλαβών. Αυτά τα ατυχήματα προκαλούνται συχνά από κακές πρακτικές εργασίας και έλλειψη προληπτικής νοοτροπίας ασφάλειας.

ΣΤΟΙΧΕΙΟ 7 – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΛΛΑΓΗΣ

Η αλλαγή οποιασδήποτε περιγραφής εντός ενός οργανισμού ή σε ένα πλοίο εισάγει τη δυνατότητα πρόσθετου κινδύνου. Μια αξιολόγηση των επιπτώσεων που μπορεί να έχει η αλλαγή σε λειτουργικά θέματα και διαδικαστικά καθήκοντα θα βοηθήσει στον εντοπισμό εκείνων των περιοχών που θα επηρεαστούν περισσότερο. Κατά συνέπεια, θα απαιτηθούν κατάλληλες αξιολογήσεις κινδύνου για τον έλεγχο της εφαρμογής αυτής της διαδικασίας. Οι τεχνικές αλλαγές ενδέχεται να απαιτούν την παροχή αναθεωρημένων σχεδίων, καθώς και αναθεωρήσεις λειτουργικών και τεχνικών εγχειριδίων. Οι απαιτούμενες αλλαγές πρέπει να καταγράφονται σωστά και να συνδέονται αποτελεσματικά με το σύστημα ελέγχου εγγράφων του πλοίου. Με αυτόν τον τρόπο, η σημαντική ελεγχόμενη τεκμηρίωση θα παραμείνει σχετική και ενημερωμένη. Τέλος, θα πρέπει να γίνεται περιοδική ανασκόπηση όλων των αλλαγών που εφαρμόζονται, να αξιολογείται το αποτέλεσμα αυτών των αλλαγών και να μετράται ο βαθμός στον οποίο έχουν επιτευχθεί οι

προγραμματισμένοι στόχοι.

ΣΤΟΙΧΕΙΟ 8 – ΑΝΑΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ & ΑΝΑΛΥΣΗ

Η θεμελιώδης αρχή που στηρίζει το στοιχείο 8 είναι ότι όλα τα περιστατικά μπορούν να προληφθούν. Ως εκ τούτου, η εταιρεία πρέπει να εφαρμόσει διαδικασίες ώστε τα περιστατικά και οι σχεδόν αμέλειες να αναφέρονται πάντα, να ερευνώνται και να αναλύονται, ώστε να αποφεύγεται η επανάληψη. Η διερεύνηση περιστατικών πρέπει να βυθιστεί στις πραγματικές αιτίες. Πρέπει να εφαρμοστούν και να δημοσιευθούν μέτρα για την αποτελεσματική εξάλειψη των αιτιών και την πρόληψη περαιτέρω περιστατικών.

Το στοιχείο 8 υπογραμμίζει τη σημασία του προσωπικού του πληρώματος που εμπλέκεται στην έρευνα ατυχημάτων και λαμβάνει την κατάλληλη κατάρτιση και υποστήριξη από την εταιρεία και από ειδικούς τρίτων.

Τα προγράμματα κατάρτισης πρέπει να περιλαμβάνουν κατάλληλη επανεκπαίδευση και αυτό θα πρέπει να αποτελεί μέρος του προσωπικού προγράμματος κατάρτισης του ατόμου. Οι πρακτικές επανεξέτασης της εταιρείας πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες σχετικά με τα περιστατικά και τα ευρήματα ανάλυσης δημοσιεύονται αποτελεσματικά στα άλλα πλοία του στόλου και τα στοιχεία συζητούνται με τα μέλη του πληρώματος κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων της επιτροπής ασφάλειας και των πρακτικών ασκήσεων κατάρτισης.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ 9 & 9Α – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Οι αρχές του προγράμματος T.M.S.A. αποσκοπούν στην ενίσχυση της εφαρμογής του πνεύματος του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης και στην υιοθέτηση ενός πνεύματος προληπτικής ασφάλειας επί του σκάφους. Η παρακολούθηση της εφαρμογής των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας απαιτεί την επανεξέταση από τους υπεύθυνους της ξηράς των πρακτικών εργασίας που εκτελούνται επί του σκάφους. Οι ολοκληρωμένες αξιολογήσεις κινδύνου θα πρέπει να επανεξετάζονται από τεχνικά αρμόδιους εκπροσώπους της εταιρείας. Πρέπει να θεσπιστούν κοινές αξιολογήσεις κινδύνου σε ολόκληρο τον στόλο. Θα πρέπει να εγκριθεί ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα σχετικά με την απλή αναφορά. Όλα αυτά τα μέτρα χρησιμεύουν για την προώθηση της νοοτροπίας ασφάλειας

επί του πλοίου. Οι βέλτιστες πρακτικές περιλαμβάνουν την εφαρμογή συγκεντρωτικών εκστρατειών ευαισθητοποίησης σχετικά με την ασφάλεια, λεπτομερείς διαδικασίες για τη διαχείριση τρίτων συμβαλλομένων και την απασχόληση εκπαιδευτών ασφάλειας των στόλων για τη διεξαγωγή επιμόρφωσης επί του σκάφους και για την προώθηση των εταιρικών αξιών και της κουλτούρας ασφάλειας.

ΣΤΟΙΧΕΙΟ 10 – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Θεμελιώδεις αρχές για τις αποτελεσματικές περιβαλλοντικές πρακτικές είναι ο συστηματικός προσδιορισμός, η αξιολόγηση και η ελαχιστοποίηση των πηγών θαλάσσιας και ατμοσφαιρικής ρύπανσης και η περιβαλλοντικά υπεύθυνη διάθεση δυνητικά επιβλαβών απομενόντων αποβλήτων. Η αναφορά στα πρωτόκολλα των επιχειρήσεων στις απαιτήσεις της MARPOL ή / και των εθνικών και περιφερειακών περιορισμών θα πρέπει να υποστηρίζεται από τακτικές ανασκοπήσεις των ενεργειών που απαιτούνται για την εξασφάλιση της παρούσας και μελλοντικής συμμόρφωσης. Ένα μακροπρόθεσμο περιβαλλοντικό σχέδιο πρέπει να διατηρείται και να αναθεωρείται και να ενημερώνεται τακτικά. Το σχέδιο περιβαλλοντικής διαχείρισης πρέπει να περιλαμβάνει την ενεργειακή αποδοτικότητα και τις πρακτικές διαχείρισης καυσίμων. Οι πρακτικές ανακύκλωσης πλοίων θα πρέπει να τηρούν περιβαλλοντικά ορθές αρχές.

ΣΤΟΙΧΕΙΟ 11 – ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ & ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Πρέπει να δημιουργηθεί ένα σύστημα αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών που να καλύπτει τις περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης επί των πλοίων και των επιχειρήσεων. Το σύστημα απαιτεί τακτικές δοκιμές ώστε να διασφαλίζεται ότι είναι κατάλληλος για την άμεση ανταπόκριση και αντιμετώπιση των περιστατικών. Οι εταιρείες θα πρέπει να αναπτύξουν ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα ασκήσεων που θα ελέγχουν την ανταπόκριση σε όλες τις προβλεπόμενες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Μια ομάδα απάντησης με βάση την ξηρά πρέπει να αποτελεί αναπόσπαστο μέρος ενός σωστά δομημένου εκπαιδευτικού προγράμματος.

Το στοιχείο 11 του προγράμματος T.M.S.A. αναγνωρίζει την ανάγκη κατάρτισης στα μέσα μαζικής ενημέρωσης, συνέχειας και ανάκαμψης επιχειρήσεων μετά από ένα σημαντικό περιστατικό. Τα σχέδια για τη διαχείριση περιστατικών πρέπει να αντιπροσωπεύουν τις εικοσιτετράωρες

επιχειρησιακές πρακτικές των περισσότερων εταιρειών και να προσφέρουν προσωπικό με βάση την ξηρά με τα μέσα που χρειάζονται για τη διαχείριση περιστατικού. Τα στοιχεία επικοινωνίας για τα σχετικά μέλη του εταιρικού και εξωτερικού προσωπικού, περιλαμβανομένων των ειδικών για διάσωση και ρυμούλκηση τρίτων, πρέπει να είναι διαθέσιμα στον υπεύθυνο.

Τα ορισθέντα μέλη της ομάδας πρέπει να λαμβάνουν εκπαίδευση μέσω κατάλληλη για το ρόλο τους, ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχος των πληροφοριών που διαβιβάζονται στον Τύπο. Πρέπει να δημιουργηθεί μια σχέση με τους επαγγελματίες των μέσων ενημέρωσης για την υποστήριξη του προσωπικού της εταιρείας.

Τέλος, θα πρέπει να πραγματοποιηθούν ρεαλιστικές, τακτικές και ισχυρές ασκήσεις έκτακτης ανάγκης και ασκήσεις που να αντικατοπτρίζουν τη φύση του πλοίου και τη λειτουργία του στόλου. Οι δοκιμές και οι ασκήσεις πρέπει να σχεδιάζονται έτσι ώστε να ελέγχουν την αποτελεσματικότητα των ρυθμίσεων για την πρόσκληση εξωτερικού προσωπικού και πόρων.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ 12 & 12Α – ΜΕΤΡΗΣΗ, ΑΝΑΛΥΣΗ & ΒΕΛΤΙΩΣΗ

Ίσως το πιο σημαντικό χαρακτηριστικό κάθε αποτελεσματικού συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας είναι ο δυναμικός χαρακτήρας της εφαρμογής του. Το πρόγραμμα T.M.S.A. αναφέρεται σε ένα αποτελεσματικό σύστημα ασφαλούς διαχείρισης ως ένα «ζωντανό έγγραφο στον πυρήνα της επιχείρησης».

Οι χειριστές πρέπει να προσπαθήσουν να εξασφαλίσουν ότι τα εγχειρίδια του συστήματος δεν θα "καθίσουν στα ράφια που συλλέγουν σκόνη" αλλά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται ως εργαλείο στην καθημερινή λειτουργία των διαδικασιών στις οποίες αναφέρονται.

Η αποτελεσματικότητα αυτού του εργαλείου πρέπει να επανεξετάζεται και να αξιολογείται σε τακτική βάση, ώστε να διασφαλίζεται ότι αντικατοπτρίζει με ακρίβεια τη φύση του έργου και ότι δεν έχει ξεπεραστεί και είναι άσχετο. Οι επιθεωρήσεις πλοίων, οι έλεγχοι της τήρησης της νομοθεσίας από τα πληρώματα των πλοίων και η επανεξέταση των ενεργειών που έχουν κλείσει μετά τον έλεγχο θα παράσχουν όλα στοιχεία για το πόσο καλά εκτελείται το σύστημα. Πρέπει να χρησιμοποιείται ένας τυποποιημένος τύπος ελέγχου στόλου που πληροί τις απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών βέλτιστης πρακτικής για εσωτερικούς ελέγχους που διενεργούνται σε όλα τα πλοία και στα γραφεία υποστήριξης στην ξηρά που συνδέονται με το σύστημα. Τα μέλη του προσωπικού που είναι υπεύθυνα για τη διενέργεια των ελέγχων θα πρέπει να έχουν την κατάλληλη

εμπειρία και να λαμβάνουν εκπαίδευση επίσημου ελεγκτή, θα πρέπει να τηρείται αρχείο των διενεργηθέντων ελέγχων για μελλοντική αναφορά από τη διοίκηση και να κρατούνται οι αριθμοί των ελέγχων που διενεργούνται σύμφωνα με τους σχεδιαζόμενους ελέγχους.

Η αποτελεσματικότητα και η κατάσταση των διορθωτικών ενεργειών που συνιστώνται σε προηγούμενους ελέγχους πρέπει να αξιολογηθούν ως μέρος αυτής της διαδικασίας και τα συστήματα πρέπει να περιλαμβάνουν μια τεκμηριωμένη διαδικασία που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για το σκοπό αυτό.

ΣΤΟΙΧΕΙΟ 13 – ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Η κατάσταση της ασφάλειας στη θάλασσα είναι δυναμική και συνεχώς μεταβαλλόμενη. Για να παρακολουθεί και να διαχειρίζεται τις αλλαγές, ο πλοιοκτήτης πρέπει να έχει ένα αποτελεσματικό σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Το σύστημα θα πρέπει να είναι τέτοιο ώστε να εντοπίζονται οι απειλές για την ασφάλεια σε όλους τους τομείς της επιχείρησης και οι κίνδυνοι που τίθενται από αυτό να μετριάζονται στο χαμηλότερο πρακτικό επίπεδο. Η διαχείριση της ασφάλειας πρέπει να περιλαμβάνεται στο πρόγραμμα εσωτερικού ελέγχου. Θα πρέπει να παρέχεται εξωτερική εξειδικευμένη υποστήριξη για την αντιμετώπιση των εντοπισμένων απειλών, ανάλογα με την περίπτωση. Τα πλοία θα πρέπει να διαθέτουν βελτιωμένες ρυθμίσεις ασφάλειας και παρακολούθησης και θα πρέπει να υπάρχουν διατάξεις για την εξέταση, δοκιμή και εγκατάσταση καινοτόμων μέτρων ασφαλείας επί των υφιστάμενων πλοίων και των νέων πλοίων, εφόσον χρειάζεται.

Πρέπει να εφαρμοστούν διαδικασίες όσον αφορά την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν τον εντοπισμό των απειλών για τα ηλεκτρονικά συστήματα επί των πλοίων και των εταιρειών. Οι διαδικασίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν καθοδήγηση σχετικά με την ευαισθητοποίηση σχετικά με την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο και μέτρα για την αντιμετώπιση των απειλών που προκαλούνται από επιθέσεις στον κυβερνοχώρο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ, ΥΠΑΡΞΗ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΩΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

Για αρκετά χρόνια, η διαθεσιμότητα κατάλληλης χωρητικότητας δεξαμενόπλοιων και ιδιαίτερα η τιμή του ναύλου αποτελούσαν τις πρώτες σκέψεις και τους βασικούς προβληματισμούς για να ναυλωθεί ένα δεξαμενόπλοιο. Θεωρούταν δεδομένο ότι για την ασφαλή μεταφορά του φορτίου, ο μοναδικός υπεύθυνος ήταν ο διαχειριστής του πλοίου και αν συνέβαινε κάποιο ατύχημα, αυτός θα αναλάμβανε εξ' ολοκλήρου την ευθύνη. Κατά συνέπεια, αν το δεξαμενόπλοιο και το πλήρωμά του θεωρητικά πληρούσαν όλους τους εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς και τις απαιτήσεις του νηογνώμονα και της σημαίας, υπήρχε η πεποίθηση, ότι ο ναυλωτής μπορούσε σε πολύ μικρό βαθμό να επηρεάσει την επιτυχή διεξαγωγή του ταξιδιού.

Οι διαδικασίες ναύλωσης είχαν αλλάξει ελάχιστα για διάστημα αρκετών ετών και αυτό έγινε ορατό από όσους εμπλέκονταν σ' αυτές. Ίσως υπήρξαν διάφορες προσωπικές απόψεις για την ποιότητα των δεξαμενόπλοιων και των πλοιοκτητριών εταιριών, αλλά δεν δόθηκε ιδιαίτερη βάση, καθώς η κινητήρια δύναμη ήταν το ύψος του ναύλου και όχι η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος.

Με το πέρασμα των χρόνων όμως, η κατάσταση αυτή άλλαξε ριζικά καθώς παρουσιάστηκε η εισαγωγή και η εξέλιξη της αξιολόγησης δεξαμενόπλοιων. Τα βασικά αίτια της εισαγωγής αυτής δεν εντοπίστηκαν ποτέ. Πολύ πιθανόν, ο φόβος μιας ρύπανσης μεγάλου μεγέθους ήταν η αφορμή της αλλαγής αυτής προς την αξιολόγηση και πιο συγκεκριμένα η αυξανόμενη ανησυχία για την ενδεχόμενη ζημία προερχόμενη από ρύπανση. Οι μεγάλες ποινές που είχαν επιβληθεί από τα δικαστήρια για τις θαλάσσιες ρυπάνσεις και η διαθεσιμότητα των στοιχείων για τη λήψη αποφάσεων ναύλωσης ή όχι μέσω διαδικασιών αξιολόγησης, μάλλον αποτέλεσαν ισχυρά κίνητρα για την αλλαγή αυτή. Οπωσδήποτε, ήταν συνοθύλευμα αυτών και πολλών άλλων παραγόντων, συμπεριλαμβανομένων ιδιαίτερων περιστατικών και συμβάντων, που επιτάχυναν την εφαρμογή των επιθεωρήσεων αξιολόγησης (vetting) και την αλλαγή των μέχρι τότε διαδικασιών. Πολλές ακόμα ανησυχίες σχετικές με την ποιότητα εμφανίστηκαν ή αναδύθηκαν αργότερα, οι οποίες αφορούσαν την ασφάλεια της ανθρώπινης και θαλάσσιας ζωής, την αποφυγή θαλάσσιας ρύπανσης, την προστασία του περιβάλλοντος, των περιουσιών, της υπόληψης του ναυλωτή και των παράκτιων πληθυσμών.

Ο έλεγχος επιθεώρησης είναι ένα σύστημα αξιολόγησης και ταξινόμησης ενός πλοίου, επιτρέποντας στον υποψήφιο ναυλωτή να συγκρίνει μεταξύ παρόμοιων πλοίων και να επιλέξει το καλύτερο για τις ανάγκες του έχοντας ως στόχο τη μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας και της ασφάλειας του. Για να λειτουργούν αποτελεσματικά και να ελαχιστοποιούν την ευθύνη, οι ναυλωτές και όλοι οι φορείς της βιομηχανίας πρέπει να λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν ότι τα πλοία λειτουργούν σωστά, πληρούν τις προϋποθέσεις και είναι σε κατάλληλη κατάσταση για να ολοκληρώσουν ένα ταξίδι με ασφάλεια.

Η χρήση ανανεωμένων προγραμμάτων ασφαλούς διαχείρισης στην ξηρά, οι απαραίτητες διαδικασίες για τις επιθεωρήσεις αξιολόγησης στα δεξαμενόπλοια και η ύπαρξη σωστών και ανανεωμένων εγγράφων στο πλοίο, έχουν οδηγήσει τους διαχειριστές των πλοίων όλο και περισσότερο στη μεγιστοποίηση της ασφάλειας και της περιβαλλοντικής αριστείας και στη διεκπεραίωση επιθεωρήσεων με επιτυχία. Όπως έχει αποδειχθεί παραπάνω, όσο διαφοροποιείται και εξελίσσεται το πρόγραμμα T.M.S.A. προσθέτοντας επιπλέον δείκτες απόδοσης – κλειδιά, τόσο μεγαλύτερο εύρος πιθανών αιτιών για ατύχημα σε δεξαμενόπλοια καλύπτει. Συνεπώς, η εξάρτηση του T.M.S.A. προγράμματος και των επιθεωρήσεων αξιολόγησης στο εσωτερικό του πλοίου είναι σημαντική και απαραίτητη για να λειτουργήσει με επιτυχία η συνεργασία των διαχειριστών και των ναυλωτών.

3.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΣΕ ΞΗΡΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑ

Ο προγραμματισμός μιας επιθεώρησης αποτελεί μία αρκετά δύσκολη και χρονοβόρα υπόθεση. Υπάρχουν διάφοροι λόγοι για τους οποίους το πλοίο δε δύναται να επιθεωρηθεί στο επιθυμητό λιμάνι. Για παράδειγμα:

- Δεν υπάρχει διαθέσιμος επιθεωρητής.
- Υπάρχει περιορισμένος αριθμός επιθεωρητών στον επιθυμητό λιμένα επιθεώρησης.
- Μπορεί να υπάρχουν ανησυχίες για την ασφάλεια (security) στην περιοχή όπου ζητείται η επιθεώρηση.

- Το λιμάνι δεν είναι σε τοποθεσία που να επιτρέπει άνετο ταξίδι για τον επιθεωρητή, π.χ. περιοριστικές απαιτήσεις θεώρησης βίζας.
- Το τμήμα vetting των πετρελαιικών εταιρειών δεν έχει καμιά επιχειρησιακή ανάγκη να επιθεωρήσει το πλοίο.
- Το πλοίο να πραγματοποιεί διαδικασίες φόρτωσης και όχι εκφόρτωσης, κατά την οποία τα περισσότερα τμήματα vetting προτιμούν να επιθεωρηθεί το πλοίο.
- Μπορεί να μην έχουν παρέλθει 30 ημέρες απ' την τελευταία επιθεώρηση SIRE.
- Το πρόγραμμα του επιθεωρητή έρχεται σε σύγκρουση με το χρονοδιάγραμμα του πλοίου.

Η εταιρεία από μεριά της θα πρέπει να εξασφαλίζει πάντα ότι σε κάθε δεξαμενόπλοιο του στόλου της, έχει παρασχεθεί η τελευταία έκδοση του Ερωτηματολογίου Επιθεωρήσεων Πλοίων (VIQ) από την Διεθνή Ναυτιλιακή Συνέλευση Επιχειρήσεων Πετρελαϊοειδών (OCIMF). Είναι εξαιρετικά σημαντικό κάθε πλοίο να είναι εφοδιασμένο με την τελευταία και πιο ανανεωμένη έκδοση του VIQ για την πλήρη κατανόηση των κριτηρίων επιθεώρησης και των οδηγιών. Το σχετικό VIQ είναι άμεσα διαθέσιμο και εύκολα προσβάσιμο στο διαδικτυακό ιστότοπο της OCIMF. Τόσο τα ανώτερα όσο και τα κατώτερα τμήματα του προσωπικού του πλοίου, θα πρέπει να κατέχουν ένα αντίγραφο των τμημάτων του VIQ που αναφέρονται στις αρμοδιότητές του. Αυτό θα επιτρέψει σε κάθε μέλος του πληρώματος να εξοικειωθεί με τις συγκεκριμένες ευθύνες του, όπως αυτές φαίνονται μέσα από τα μάτια ενός επιθεωρητή. Οι αξιωματικοί θα πρέπει να κατανοήσουν πλήρως και να ακολουθήσουν με ακρίβεια τις οδηγίες που παρέχονται για κάθε ερώτηση στο VIQ που αναφέρεται στα καθήκοντά τους.

Μόλις ληφθεί η απόφαση για επιθεώρηση, η εταιρεία κατά τη στιγμή της υποβολής της αίτησης επιθεωρήσεως, θα πρέπει να ενημερώσει τον Πλοίαρχο του πλοίου να εξασφαλίσει ότι το σύνολο του προσωπικού του πλοίου είναι πλήρως ενήμερο για τις προθέσεις της εταιρείας. Αυτή η ενέργεια θα δώσει επίσης το χρόνο σε κάθε μέλος του πληρώματος του πλοίου να διεξάγει τους δικούς του ελέγχους βάσει των πληροφοριών που διατίθενται στο VIQ. Επίσης, αυτή η πρώιμη ενημέρωση, προσφέρει τη δυνατότητα στον Πλοίαρχο και στους Αξιωματικούς να οργανώσουν όλα τα έγγραφα,

τα οποία ο επιθεωρητής θα χρειαστεί να ελέγξει κατά την επιθεώρηση.

Προτείνεται η εταιρεία να καταγράψει στο αρχικό συμβουλευτικό μήνυμά της για την επιθεώρηση τα έγγραφα και τα αρχεία που ο επιθεωρητής θα ζητήσει να δει και επιπροσθέτως, οποιαδήποτε συμβουλή έχει αποκτηθεί από την εμπειρία προηγούμενων επιθεωρήσεων της εταιρείας ή του πλοίου. Μερικά τμήματα επιθεωρήσεων παρέχουν μια παρόμοια λίστα όταν η αίτηση επιθεώρησης αναγνωριστεί και επιβεβαιωθεί. Τη στιγμή που λαμβάνεται η επιβεβαίωση της επιθεώρησης από την επιθεωρήτρια εταιρεία, όλοι οι επί του πλοίου θα πρέπει να ενημερωθούν ότι η επιθεώρηση θα πραγματοποιηθεί, όπως είχε προγραμματιστεί.

Χρησιμοποιώντας το VIQ ως κατευθυντήριο εργαλείο, η κατανομή των αρμοδιοτήτων ανά άτομο θα πρέπει να καλύπτει όλους τους χώρους του πλοίου, όπως έχει συμφωνηθεί από την ομάδα διοίκησης του πλοίου και την εταιρεία.

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, όταν γίνει γνωστό ότι μια επιθεώρηση έχει προγραμματιστεί από την εταιρεία, οι Αξιωματικοί θα πρέπει να συναντηθούν προκειμένου να αναθέσουν καθήκοντα και αρμοδιότητες, στο πλαίσιο της προετοιμασίας για την επιθεώρηση. Έχοντας δώσει τις ανάλογες κατευθύνσεις, οι Αξιωματικοί του πλοίου είναι πλέον σε θέση να προετοιμαστούν για την επιθεώρηση. Πριν από την άφιξη του πλοίου στο λιμένα επιθεώρησης, συνιστάται οι αρμόδιοι να πραγματοποιούν την τελική συνάντηση ώστε να συζητήσουν τους τρόπους με τους οποίους η προετοιμασία έχει προχωρήσει. Οποιοσδήποτε ανησυχίες και αμφιβολίες θα πρέπει να συζητηθούν και να αντιμετωπιστούν στο παρόν στάδιο και, όπου κρίνεται αναγκαίο, η εταιρεία θα πρέπει να ενημερωθεί και να θέσει σε εφαρμογή ένα διορθωτικό σχέδιο δράσης. Σε περίπτωση που υπάρχει εξοπλισμός που υπέστη βλάβη και τα ανταλλακτικά που απαιτούνται έχουν παραγγελθεί, τότε τεκμηριωμένα αποδεικτικά στοιχεία θα πρέπει να τίθενται στη διάθεση του επιθεωρητή.

Μετά τη γνωστοποίηση της επερχόμενης επιθεώρησης, οι αρμόδιοι κάθε τμήματος της διαχειρίστριας εταιρείας πρέπει να συλλέξουν και να ελέγξουν τα αναγκαία πιστοποιητικά και να ενημερώσουν το πλήρωμα για τις κινήσεις που πρέπει να γίνουν πριν την επιθεώρηση. Η ύπαρξη απαραίτητων και ανανεωμένων εγγράφων στο εσωτερικό του πλοίου, αποτελεί βασικό πύλωνα για την ομαλή και επιτυχημένη διεξαγωγή μιας επιθεώρησης. Χωρίς αυτά, η διαχειρίστρια εταιρεία έρχεται αντιμέτωπη με πολλές αρνητικές συνέπειες όπως για παράδειγμα την κράτηση του πλοίου

στο λιμένα ή/ και την απώλεια μιας ναύλωσης και κατά τη συνέπεια την απώλεια πολλών εκατομμυρίων. Για το λόγο αυτό, το προσωπικό της διαχειρίστριας εταιρείας οφείλει να έχει στη διάθεση του τόσο στην ξηρά όσο και στη θάλασσα όλα τα πιστοποιητικά που αφορούν το πλοίο και να βρίσκονται συγκεντρωμένα στο γραφείο του Πλοιάρχου.

Ο επιθεωρητής κατά την επιβίβαση του πρέπει ήδη να έχει ένα αντίγραφο από τα παρακάτω :

- Classification Document
- Certificate of Registry
- Cargo Ship Safety Construction Certificate
- Cargo Ship Safety Equipment Certificate
- Safety Radiotelegraphy Certificate
- IMO Certificate of Fitness
- Load Line Certificate
- IOPP Certificate & Supplement
- Certificate of Financial Responsibility
- A Crew List
- A Drawing of the vessel's cargo tank arrangement
- Vessel's Safe Manning Document

Οι αρμόδιοι θα πρέπει να παρουσιάζουν τα πιστοποιητικά με την ίδια σειρά που εμφανίζονται στο VPQ / VIQ. Αυτό εξοικονομεί χρόνο και δημιουργεί μια καλή εντύπωση στον επιθεωρητή για την προετοιμασία του πληρώματος για την επιθεώρηση. Τα παρακάτω θα πρέπει να είναι διαθέσιμα για επιθεώρηση, ορισμένα από τα οποία δεν ισχύουν για όλα τα δεξαμενόπλοια:

- Officer's Licenses
- Health Certificates
- P&A Manual
- Approved COW Manual
- Approved Ballast Manual
- Oil / Cargo record book
- Oil transfer procedures
- Garbage log for compliance with MARPOL Annex V
- Proof of cargo hose / piping testing
- Proof of fixed and portable fire fighting equipment servicing
- Proof of professional servicing of breathing apparatus
- Proof of life raft servicing
- Settings for vessel's PV valves
- Shipping document and cargo manifest
- Certificate of inhabitation or stabilization of cargo

- Declaration of Inspection if transferring bunkers
- Cargo Information Cards for the cargo on board
- Inert Gas Manual
- Waiver Letters, if any
- Vessel Response Plan
- Safety Manual
- Vessel Operation Manual
- Company's policy for upgrading and training.

Ο Πλοίαρχος, οι Μηχανικοί και τα κατώτερα πληρώματα πρέπει να βρίσκονται σε ετοιμότητα να βαθμονομήσουν και / ή να αποδείξουν τη σωστή λειτουργία των κάτωθι:

- Combustible gas detectors or fixed gas detection system
- Oxygen analyser
- Toxic gas detector
- Overboard discharge monitor
- Cargo pump Emergency shutdown and bearing alarms
- High level alarms

- Overfill alarms
- Quick closing valves

Απαιτείται προετοιμασία και άμεση απόδειξη της καλής λειτουργίας των ακόλουθων συστημάτων / συναγεργμών:

- Inert Gas system alarms
- Oily water separator
- Fire fighting systems
- Steering gear
- Emergency generator
- Engine room ventilation shutdowns
- Fuel oil cut-off valve

Επιπροσθέτως, είναι πιθανό να ελεγχθούν, οπότε κρίνεται αναγκαίο να βρίσκονται έτοιμα τα ακόλουθα στοιχεία:

- Firemen's outfits
- International shore connection
- Navigation equipment

- Charts, publications, and corrections
- EPIRB, pyrotechnics and hydrostatic releases
- Flame screens, bunker tanks
- Suitable paint locker
- Marine sanitation device

3.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ ΚΑΙ Η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Είναι ιδιαίτερα σημαντικό ο επιθεωρητής να δημιουργήσει μια θετική πρώτη εντύπωση για το πλοίο που πρόκειται να επιθεωρηθεί. Πρέπει να υπενθυμίζεται ότι, μόλις ο επιθεωρητής αντικρύξει και προσεγγίζει το πλοίο, ο οπτικός έλεγχος αρχίζει. Ως εκ τούτου, είναι επιτακτική ανάγκη όλα τα μέλη που είναι επιβιβασμένα στο πλοίο να είναι καλά προετοιμασμένα έτσι ώστε να μη δοθεί η ευκαιρία στον επιθεωρητή να σχηματίσει αρνητική άποψη. Από την πρώτη ματιά στο πλοίο μέχρι την άφιξη του στο γραφείο του Πλοιάρχου, ο επιθεωρητής θα έχει ήδη αποκτήσει μια πρώτη εντύπωση. Συνεπώς, είναι απαραίτητο να δίνεται έμφαση από το πλήρωμα στις προετοιμασίες οι οποίες περιλαμβάνουν τα παρακάτω:

- Η σκάλα επιβίβασης είναι σωστά τοποθετημένη και ασφαλισμένη.
- Το προσωπικό φυλακής (βάρδια) που βρίσκεται στο σημείο επιβίβασης είναι ευπρεπώς ενδεδυμένο και εξοπλισμένο με τα απαραίτητα μέσα ατομικής προστασίας (PPE - Personal Protective Equipment)
- Ο επιθεωρητής καλωσορίζεται με σεβασμό και του ζητείται η ταυτότητά του για εξακρίβωση στοιχείων.
- Πρέπει να πραγματοποιείται καταγραφή και υπογραφή από τον επιθεωρητή στο βιβλίο εισόδου καθώς και να εφοδιαστεί με την ειδική ταυτότητα επισκέπτη (αν αυτό αποτελεί μέρος των διαδικασιών της εταιρείας).

- Μόλις ολοκληρωθούν οι διατυπώσεις επιβίβασης, ο επιθεωρητής συνοδεύεται στο γραφείο του Πλοιάρχου ή του πλοίου.
- Παρέχεται στον επιθεωρητή πλήρη συνεργασία, οποιαδήποτε αναγκαία βοήθεια και φιλοξενία.

Μετά την επιβίβαση του επιθεωρητή στο πλοίο, πραγματοποιείται έλεγχος για την ύπαρξη όλων των απαραίτητων πιστοποιητικών και εγγράφων. Μετά την ολοκλήρωση του ελέγχου των πιστοποιητικών στο γραφείο του Πλοιάρχου ή του πλοίου, η διαδικασία της επιθεώρησης θα ακολουθήσει σε γενικές γραμμές αυτή τη σειρά: γέφυρα, εξωτερικοί χώροι καταστρώματος, κατάστρωμα πρύμης και τα κύρια καταστρώματα, συμπεριλαμβανομένων των χώρων της πλώρης, το αντλιοστάσιο, το δωμάτιο χειρισμού του φορτίου (Cargo Control Room – CCR), το μηχανοστάσιο, τα μαγειρεία και τους χώρους τροφίμων, τους εσωτερικούς χώρους ενδιαίτησης, συνέντευξη του Α' μηχανικού αναφορικά με την προγραμματισμένη συντήρηση και τα επίπεδα των αποθεμάτων των ανταλλακτικών, πριν από την ολοκλήρωση και το κλείσιμο της επιθεώρησης στο γραφείο του Πλοιάρχου ή του πλοίου. Στις περισσότερες επιθεωρήσεις, μετά τον έλεγχο των παραπάνω, οι συνηθέστερες ελλείψεις που εντοπίζονται αφορούν στους τομείς της γέφυρας, στο μηχανοστάσιο και στους χώρους διαμονής και τροφοδοσίας του πληρώματος.

Καθ' όλη την διάρκεια της επιθεώρησης, ο επιθεωρητής πρέπει να συνοδεύεται από έναν Αξιωματικό, ο οποίος θα πρέπει να είναι ικανός και έτοιμος να απαντήσει σε οποιαδήποτε ερώτηση του ανατεθεί. Προτείνεται ότι ο Αξιωματικός αυτός δεν θα αποσπάται ούτε θα απομακρύνεται από την επιθεώρηση. Σε περίπτωση που ο επιλεγμένος Αξιωματικός που συνοδεύει τον επιθεωρητή κληθεί για άλλες αρμοδιότητες, θα πρέπει να εξασφαλίσει πρώτα ότι υπάρχει διαθέσιμος αντικαταστάτης. Ο αριθμός του προσωπικού του πλοίου που θα συνοδεύει τον επιθεωρητή πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο.

Στην επιθεώρηση του μηχανοστασίου απαιτείται κατάλληλη ένδυση ασφάλειας και προστατευτικός εξοπλισμός για την αποφυγή πιθανών ατυχημάτων. Ο επιθεωρητής θα πρέπει να συνοδεύεται από τον Α' ή από τον Β' μηχανικό εφόσον ο πρώτος δεν είναι παρών εκείνη τη χρονική στιγμή, ενώ ο ηλεκτρολόγος μπορεί επίσης να κληθεί να βοηθήσει. Ο Α' μηχανικός μπορεί επίσης να ερωτηθεί να επιδείξει το προγραμματισμένο σύστημα συντήρησης των μηχανημάτων (Planned Maintenance System – PMS) και το σύστημα ελέγχου των ανταλλακτικών, ανάλογα με την προτίμηση του

επιθεωρητή. Για την επιθεώρηση που αφορά τις διαδικασίες ναυσιπλοΐας, ο υπεύθυνος Αξιωματικός ναυσιπλοΐας θα πρέπει να παρευρίσκεται στη γέφυρα συνοδευόμενος από τον Πλοίαρχο. Τέλος, κάποια τμήματα του πλοίου έχουν τη δυνατότητα για διάφορους λόγους να είναι ασφαλισμένα. Σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (International Ship and Port Facility Security – ISPS), αυτό δεν εμποδίζει τον επιθεωρητή που πραγματοποιεί έλεγχο να έχει πρόσβαση στους χώρους αυτούς απλώς η είσοδος του επιτρέπεται μόνο με τη συνοδεία από ένα μέλος του πληρώματος.

3.3 Η ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΚΛΕΙΣΙΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

Η συνάντηση κλεισίματος είναι μια ιδιαίτερα σημαντική πτυχή της επιθεώρησης και θα πρέπει να συμμετέχουν και ο Πλοίαρχος και ο Α' Μηχανικός. Αυτή είναι η στιγμή που οι παρατηρήσεις που εντόπισε ο επιθεωρητής μπορούν να συζητηθούν και να εξηγηθούν λογικά και σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να επιτευχθεί διαγραφή ή διόρθωση τυχόν παρατηρήσεων. Ο κύριος σκοπός της συνάντησης κλεισίματος είναι να απομακρυνθεί κάθε αμφιβολία ή παρανόηση σε τυχόν παρατηρήσεις που έγιναν από τον επιθεωρητή κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης.

Δεν επιτρέπεται από όλες τις πετρελαικές εταιρείες στους επιθεωρητές τους να αφήσουν ένα αντίτυπο της λίστας των παρατηρήσεων. Γι' αυτό το λόγο, ο Πλοίαρχος πρέπει να κρατά προσεκτικά σημειώσεις, ώστε να μπορεί να εξηγήσει με ακρίβεια πίσω στην εταιρεία κάθε λεπτομέρεια σχετικά με την επιθεώρηση και τις παρατηρήσεις. Ο Πλοίαρχος ή άλλος Αξιωματικός που συμμετέχει στη συνάντηση κλεισίματος δεν θα πρέπει να διστάζει να ζητήσει από τον επιθεωρητή να επαναλάβει και να εξηγήσει οποιαδήποτε παρατήρηση που μπορεί να έχει καταγραφεί και να μην έχει γίνει κατανοητή.

Είναι σύνηθες, ορισμένες παρατηρήσεις που εντοπίζονται από τον επιθεωρητή να διορθώνονται κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης. Αυτό δεν σημαίνει, κατά κύριο λόγο, ότι η παρατήρηση δεν θα καταγραφεί στην τελική αναφορά στο SIRE. Η παρατήρηση θα αναφέρει τι παρατηρήθηκε και τι διορθώθηκε κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης. Θα εξακολουθήσει, επίσης, να απαιτείται από την εταιρεία να παρέχει πλήρη ανταπόκριση και απάντηση σχετικά με την αρχική παρατήρηση.

Οι επιθεωρητές δεν είναι πάντα σωστοί, ενώ οι παρατηρήσεις που κάνουν πρέπει να έχουν ένα σημείο αναφοράς, δηλαδή να βασίζονται στα: SIRE / CDI - VIQ, ISGOTT, MARPOL, SOLAS, κλπ. Χωρίς να υπάρξει αντίλογος, ο Πλοίαρχος ή ο Αξιωματικός έχει τη δυνατότητα να αμφισβητήσει τον επιθεωρητή για τυχόν μη επαρκώς εμπειρισταωμένες παρατηρήσεις. Αυτό συμβαίνει, κυρίως, όταν μια παρατήρηση προσδιορίζεται ως προσωπική γνώμη του επιθεωρητή ή αποτελεί μία υποκειμενική παρατήρηση, η οποία δεν βασίζεται σ' ένα ή περισσότερα από τα προαναφερθέντα σημεία αναφοράς.

Με την ολοκλήρωση της επιθεώρησης και της συνάντησης κλεισίματος, ο επιθεωρητής θα πρέπει να συνοδεύεται και να αποβιβάζεται με ασφάλεια από το πλοίο.

Ο Πλοίαρχος πρέπει μετά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης να συμπληρώσει και να υποβάλει το Έντυπο Αξιολόγησης Επιθεωρητή της INTERTANKO. Επιπλέον, μετά την αποχώρηση από το λιμάνι της επιθεώρησης, πρέπει να συμπληρώσει και να υποβάλλει την INTERTANKO Terminal Vetting Report, η οποία μπορεί να σταλεί από το γραφείο εάν δεν είναι διαθέσιμη. Και τα δύο έντυπα αξιολόγησης είναι διαθέσιμα στην ιστοσελίδα της INTERTANKO.

3.4 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Από την πλευρά της η διαχειρίστρια εταιρεία οφείλει να αναμένει να λάβει την πλήρη έκθεση της επιθεώρησης SIRE από την πετρελαϊκή εταιρεία που πραγματοποίησε την επιθεώρηση αξιολόγησης. Είναι γνωστό ότι οι παρατηρήσεις στη λίστα που άφησε ο επιθεωρητής ενδεχομένως να διαφέρουν από αυτές που παρουσιάζονται στην επίσημη έκθεση. Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι οποιεσδήποτε αρνητικές παρατηρήσεις που είναι εφικτό να διορθωθούν από το προσωπικό στο εσωτερικό του πλοίου, θα ήταν λογικό από την πλευρά της εταιρείας να έρθει σε επαφή με το πλοίο και να παρέχει καθοδήγηση σχετικά με το ποια θα είναι η διορθωτική ενέργεια. Από την άλλη πλευρά, οι παρατηρήσεις που δεν είναι εφικτό να διορθωθούν από το πλήρωμα, μπορούν να αντιμετωπιστούν με επιτυχία από τη διαχειρίστρια εταιρεία. Πριν από την αντιμετώπιση των παρατηρήσεων, η εταιρεία πρέπει να αποφασίσει ποιες από τις παρατηρήσεις είναι πραγματικές και σοβαρές ελλείψεις και ποιες δεν απαιτούν καμία αλλαγή. Η απάντηση σε μία παρατήρηση από τη διαχειρίστρια εταιρεία θα πρέπει να εξηγεί την αιτία δημιουργίας του προβλήματος, τη διορθωτική

ενέργεια και τις κινήσεις για την πρόληψη επανεμφάνισης του συγκεκριμένου προβλήματος στο συγκεκριμένο πλοίο αλλά και μακροπρόθεσμα σε όλο το στόλο της. Τέλος, η συνολική απάντηση σε μία επιθεώρηση μπορεί να είναι πιο σημαντική και δύσκολη από ότι η ίδια η επιθεώρηση και πρέπει πάντα να είναι ακριβής, αναλυτική και κυρίως ειλικρινής.

3.5 Η ΕΚΘΕΣΗ SIRE (The SIRE Report)

Παρόλο που μια έκθεση επιθεώρησης SIRE είναι διαθέσιμη στις βάσεις δεδομένων για 12 μήνες, είναι σύνηθες να θεωρείται από την πλειοψηφία των τμημάτων vetting ότι μια έκθεση SIRE καθώς και η απάντηση της εταιρείας έχει «διάρκεια ζωής» έξι μηνών από την ημερομηνία της επιθεώρησης. Ως αποτέλεσμα αυτού, προτείνεται στις εταιρείες λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις ιδιαιτερότητες των ταξιδιών του πλοίου και, σε ορισμένες περιπτώσεις, την ηλικία του, να οργανώνουν τις επιθεωρήσεις vetting ανά τέσσερις με πέντε μήνες. Έτσι θα εξασφαλιστεί ότι υπάρχει πάντα μια ανανεωμένη έκθεση και η απάντηση της διαχειρίστριας εταιρείας διαθέσιμη σε οποιοδήποτε μέλος του OCIMF-SIRE για αξιολόγηση.

3.6 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ (The Screening Process)

Έχοντας αναλύσει όλα τα στοιχεία που αφορούν τις διαδικασίες πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την επιθεώρηση, είναι πλέον απαραίτητο να γίνει κατανοητό πώς η πραγματική επιθεώρηση που λαμβάνει χώρα στο πλοίο είναι μόνο ένα μέρος της διαδικασίας της επιθεώρησης. Το αποτέλεσμα της επιθεώρησης συνδυαστικά με τα σχόλια των διαχειριστών χρησιμοποιούνται για να βοηθήσουν τη λήψη των πραγματικών αποφάσεων από την επιθεώρηση από το κάθε τμήμα vetting ή από την πλευρά του ναυλωτή.

Η επιθεώρηση SIRE αποτελεί μέρος της διαδικασίας της κάθε ομάδας vetting, καθώς λαμβάνονται υπόψη πολλές άλλες πτυχές και εκτιμήσεις πριν από την τελική αξιολόγηση και πριν ληφθεί η απόφαση να δεχτούν ένα πλοίο για συγκεκριμένη χρήση. Κάποια από τα σημεία που ο ναυλωτής θα αξιολογήσει και θα αναθεωρήσει είναι τα υπόλοιπα πλοία που συμπεριλαμβάνονται στο στόλο της κάθε διαχειρίστριας εταιρείας, το ιστορικό περιστατικών και ατυχημάτων των πλοίων, η ποιότητα του ιδιοκτήτη, το ιστορικό κράτησης, τυχόν προηγούμενα προβλήματα με την εκκαθάριση του πλοίου, η ταξινόμηση του πλοίου, το ιστορικό της σημαία του πλοίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ T.M.S.A. 3 ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Η ολιγόμηνη εφαρμογή του προγράμματος έχει επιφέρει αξιοσημείωτες αλλαγές και σημαντικά αποτελέσματα στις διαχειρίστριες εταιρείες. Οι διαφοροποιήσεις αυτές δεν είναι ίδιες για κάθε εταιρεία, καθώς η κάθε μία ξεχωριστά παρουσιάζει μοναδικά χαρακτηριστικά όπως για παράδειγμα ο αριθμός του στόλου της, ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης που έχει υιοθετήσει καθώς και το επίπεδο ποιότητας που θέλει να επιτύχει. Επιπροσθέτως, κάθε διαχειρίστρια εταιρεία επιλέγει το βαθμό κατά τον οποίο θα χρησιμοποιήσει το πρόγραμμα και συνεπώς το επίπεδο ασφάλειας και περιβαλλοντικής αριστείας που επιδιώκει να φτάσει. Η πλέον ανανεωμένη έκδοση του προγράμματος έχει προσφέρει στις εταιρείες επιλογές και πλεονεκτήματα που ως τότε δεν είχαν στη διαθεσή τους και επιπλέον εργαλεία που βοηθούν στην επιτυχία λιγότερων σφαλμάτων και αποτυχιών. Από την άλλη πλευρά όμως, όπως θα παρουσιασθεί εκτενέστερα παρακάτω, κάθε εταιρεία αντιμετωπίζει και σημαντικά μειονεκτήματα με τη χρήση της τελευταίας αναβάθμισης του προγράμματος.

Για να διαπιστωθεί λοιπόν η συμβολή της τρίτης έκδοσης του προγράμματος, πραγματοποιήθηκε έρευνα σε δύο μεγάλες διαχειρίστριες εταιρείες που καταλαμβάνουν υψηλές θέσεις σε πανελλαδικό επίπεδο και σε συνδυασμό με τη συλλογή στοιχείων και πληροφοριών, παρατηρήθηκε ότι ο παραπάνω ισχυρισμός σχετικά με το αν τα αποτελέσματα που προκύπτουν διαφέρουν από εταιρεία σε εταιρεία υφίσταται και αναλύεται παρακάτω. Ξεκινώντας έτσι την ανάλυση των αποτελεσμάτων που δόθηκαν από συγκεκριμένες εταιρείες, είναι αξιοσημείωτο να αναφερθεί πως κάθε άτομο που ερωτήθηκε σχετικά με την εφαρμογή του προγράμματος παρουσίασε αρκετά διαφορετική άποψη.

Η πρώτη προσπάθεια συλλογής στοιχείων σχετικά με τις συνέπειες της πλέον ανανεωμένης έκδοσης του προγράμματος έγινε σε μία εταιρεία η οποία διαχειρίζεται περισσότερα από 50 πλοία υγρού φορτίου και επιπλέον αποτελεί μία από τις πλέον γνωστές και αξιόλογες εταιρείες πανελλαδικά αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο. Συνομιλώντας με τον Α' Μηχανικό της παρούσας εταιρείας, συγκεντρώθηκαν σημαντικές πληροφορίες σχετικά με τη δράση του προγράμματος και με τα αποτελέσματα που αυτό παρουσίασε. Αρχικά, υποστηρίζεται σε μεγάλο βαθμό ότι εάν το T.M.S.A. 3 χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο προσέλκισης πελατών, μπορεί να αποδώσει σε μία εταιρεία σημαντικά κέρδη. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι αποτελεί μία μορφή “διαφήμισης” για την ίδια εταιρεία. Μέσω αυτού ένας οργανισμός μπορεί να γνωστοποιήσει σε έναν πελάτη το επίπεδο που ο

πρώτος χειρίζεται τις διαφορετικές καταστάσεις που συμβαίνουν. Επιπλέον, πολλές φορές οι εταιρείες έρχονται αντιμέτωπες με πολλά κενά που παρουσιάζονται κατά τη χρήση του προγράμματος. Όταν αυτά τα κενά γίνουν αντιληπτά από τους αρμόδιους, δημιουργούνται άμεσα λύσεις και κατευθυντήριες γραμμές ώστε να βελτιωθούν οι διαδικασίες τους και ο τρόπος που αντιμετωπίζουν πιθανές δυσκολίες. Έτσι, με τις αλλαγές αυτές, ο κάθε οργανισμός διαφοροποιείται θετικά και πετυχαίνει υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας και ποιότητας. Ακόμη ένα σημαντικό πλεονέκτημα που παρουσιάζεται είναι πως το T.M.S.A. 3 ξεχωρίζει “την Ήρα από το σιτάρι”, δηλαδή τις εταιρείες που έχουν υψηλά standards από τις υπόλοιπες. Ουσιαστικά, όσο πιο πολύ μία εταιρεία συμμορφώνεται με τις ανανεωμένες οδηγίες και τα πρότυπα του προγράμματος τόσο πιο υψηλά επίπεδα περιβαλλοντικής αριστείας επιτυγχάνει. Επιπλέον, υποστηρίζεται πως επειδή η συγκεκριμένη εταιρεία κινείται στο πνεύμα της συνεχούς βελτίωσης, δε θεωρεί ότι η αριστεία ως προς την ασφάλεια και την περιβαλλοντική συνείδηση μπορεί να επιτευχθεί αλλά αναφέρει πως το T.M.S.A. 3 είναι αρωγός στην προσπάθεια αυτή δεδομένου ότι βασίζεται σε “Best Practices” που έχουν παρατηρηθεί στη βιομηχανία της Ναυτιλίας. Δεδομένου ότι το T.M.S.A. 3 θεωρεί ως “κεκτημένα” τα εδάφια του T.M.S.A. 2, θέτει τον πήχη αρκετά ψηλά και ως εκ τούτου, δημιουργεί την ανάγκη για πληρέστερες διαδικασίες οι οποίες οδηγούν με τη σειρά τους σε καλύτερες επιδόσεις σε ενδεχόμενες επιθεωρήσεις (π.χ Vetting). Από την άλλη πλευρά, η υιοθέτηση του προγράμματος παρουσιάζει και κάποια σημαντικά μειονεκτήματα για τη συγκεκριμένη εταιρεία. Το λειτουργικό κόστος ή τρέχον κόστος είναι αυτό το οποίο επηρεάζεται και αυξάνεται περισσότερο καθώς και όλες οι υποκατηγορίες που συμπεριλαμβάνονται σε αυτό, εκτός από το κόστος ασφάλισης το οποίο μπορεί να μείνει αμετάβλητο ή και σε κάποιες περιπτώσεις να μειωθεί. Τα κόστη που συνολικά αποτελούν το λειτουργικό κόστος είναι τα εξής : Κόστος επάνδρωσης, κόστος ανταλλακτικών και εφοδίων, κόστος ασφάλισης, κόστος διοίκησης, κόστος συντήρησης και επισκευών. Βέβαια, η εν λόγω εταιρεία υποστηρίζει πως εάν μία εταιρεία ενστερνίζεται τις αρχές του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης και συμμορφώνεται ουσιαστικά με τις απαιτήσεις του, η επιβάρυνση του κόστους λειτουργίας της από την υιοθέτηση του προγράμματος είναι πολύ πιο μικρή σε σχέση με μία εταιρεία που αποσκοπεί στην εκπλήρωση χαμηλότερων επιπέδων ποιότητας και ασφάλειας. Συνεπώς, είναι στη δικαιοδοσία κάθε εταιρείας να μετατρέψει αυτό το κόστος σε παραγωγικότητα αλλά και σε υψηλότερα επίπεδα ανθρώπινης και θαλάσσιας ζωής. Τέλος, το φόρτο εργασίας που έχει μεμονωμένα κάθε άτομο σε μία ναυτιλιακή εταιρεία είναι από μόνο του πολύ μεγάλο. Με τη χρήση αυτού του προγράμματος, το φόρτο εργασίας αυξάνεται ακόμη περισσότερο. Αυτό πολλές φορές οδηγεί στην αύξηση ωραρίου του προσωπικού και συνεπώς στην παραμονή του στην εταιρεία για παραπάνω ώρες απ' ότι εργάζεται συνήθως. Ακόμη, η συνεχής ενασχόληση με το T.M.S.A. 3 αφήνει πίσω άλλα σημαντικά θέματα που αφορούν καθημερινά μία διαχειρίστρια εταιρεία δημιουργώντας έτσι προβλήματα στην ομαλή λειτουργία της.

Συμπερασματικά και με βάση τα λεγόμενα του Α' Μηχανικού της συγκεκριμένης διαχειρίστριας εταιρείας, φαίνεται πως η υιοθέτηση και η εφαρμογή της τρίτης έκδοσης του προγράμματος οδηγεί αφενός στη δημιουργία θετικής εικόνας της εταιρείας όσον αφορά τους ενδιαφερόμενους πελάτες και αφετέρου στην αύξηση των εσόδων της μέσα από την επίτευξη υψηλού επιπέδου υπηρεσιών και εμπιστοσύνης ως προς τους ανθρώπους που συνεργάζεται. Ακόμη, παρατηρείται πως η συγκεκριμένη εταιρεία πραγματοποιεί σημαντικές προσπάθειες μετατροπής του υψηλού κόστους επένδυσης για τη συμμόρφωση στα πρότυπα του προγράμματος σε μελλοντικά έσοδα και βελτιωμένα επίπεδα περιβαλλοντικής αριστείας.

Η τελευταία απόπειρα συλλογής πληροφοριών σχετικά με τα αποτελέσματα εφαρμογής της τελευταίας έκδοσης του προγράμματος, έλαβε χώρα σε μία εταιρεία η οποία αποτελεί κολοσσό εδώ και πολλά χρόνια τόσο για την ελληνική όσο και για την παγκόσμια Ναυτιλία. Οι πολύτιμες απαντήσεις που δόθηκαν από δύο στελέχη της εταιρείας, θα παρουσιασθούν και θα αναλυθούν παρακάτω.

Η διαδικασία εφαρμογής του συστήματος T.M.S.A. 3 από την εταιρεία είναι η φυσική εξέλιξη / συνέχεια της διαχείρισης των πλοίων σύμφωνα με τις απαιτήσεις ασφαλούς διαχείρισης των τελευταίων 20 ετών όπως αυτές εξελίσσονται, ανανεώνονται και εκσυγχρονίζονται λόγω των νέων απαιτήσεων, κανονισμών και τεχνολογικών εξελίξεων στην ναυτική βιομηχανία και στην ασφάλεια των μεταφορών φορτίων. Η αποδοτικότητα των μέτρων που είναι θετικότερη διαμέσου των χρόνων, αναμένεται να συνεχισθεί και να αυξηθεί ακόμα περισσότερο διότι το προσωπικό τόσο του γραφείου όσο και των πλοίων είναι πλέον πολύ πιο έμπειρο στην κατανόηση, αποδοχή και εφαρμογή των απαιτήσεων εκτιμώντας την έως σήμερα χειροπιαστή βελτίωση του τρόπου λειτουργίας πλοίου και γραφείου. Στο παρελθόν, μόνο μια ομάδα υπαλλήλων δούλεψε στα στοιχεία του T.M.S.A. ενώ οι υπόλοιποι υπάλληλοι δεν είχαν την παραμικρή ενημέρωση σχετικά με την ιδέα και την ύπαρξη του προγράμματος. Τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων / ανασκοπήσεων τόσο για την εταιρεία όσο και για τα πλοία μεταφοράς υγρού φορτίου είναι μέχρι στιγμής θετικά και ελπιδοφόρα, ωστόσο πρέπει το πρόγραμμα να γίνει πλήρως κατανοητό από όλο το προσωπικό της διαχειρίστριας εταιρείας και επιπλέον, να υπάρξει η επικέντρωση σε κάθε ένα από τα στοιχεία του T.M.S.A. προκειμένου να υιοθετηθούν ως προσωπικοί και οργανωτικοί στόχοι.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η χρήση του συστήματος T.M.S.A. 3 από την εταιρεία προσδοκά να αποφέρει περισσότερα θετικά αποτελέσματα σε βάθος χρόνου απ' ό,τι αρνητικά βασιζόμενοι πάντα στην πρότερη εμπειρία της εφαρμογής των προγενέστερων μορφών του συστήματος. Είναι

σημαντικό όμως να παρουσιασθούν αναλυτικά οι εκτιμώμενες θετικές συνέπειες εφαρμογής του προγράμματος στην παρούσα διαχειρίστρια εταιρεία. Αρχικά, η υιοθέτηση του προγράμματος υποστηρίζει και προωθεί την ομαδική εργασία καθώς η σωστή λειτουργία του απαιτεί τη συνεργασία, την ανταλλαγή απόψεων αλλά και τον καταμερισμό καθηκόντων για την επίτευξη των επιθυμητών αποτελεσμάτων. Συνεχίζοντας, η εστίαση στην ανθεκτικότητα και στην ασφάλεια η οποία βασίζεται στην ανθρώπινη συμπεριφορά, αποτελεί ένα βασικό πλεονέκτημα το οποίο μακροπρόθεσμα θα αποδώσει στην εταιρεία αυξημένα κέρδη. Αυτό συμβαίνει διότι με βάση τα παραπάνω, η εταιρεία επιτυγχάνει μακροπρόθεσμα την αποφυγή πιθανών ατυχημάτων και την ασφαλέστερη συνεργασία και λειτουργία του προσωπικού της. Ακόμη, στο χώρο της Ναυτιλίας χρησιμοποιείται σε μεγάλο βαθμό η έννοια των «Soft Skills» τα οποία δεν είναι παρά δεξιότητες που αναφέρονται στον συνδυασμό των διαπροσωπικών ικανοτήτων επικοινωνίας ενός ατόμου, των προσωπικών του πεποιθήσεων, της συνολικής προσέγγισης για την ζωή και την εργασία, της συναισθηματικής του νοημοσύνης και των βασικών χαρακτηριστικών της προσωπικότητας του. Έτσι, η υιοθέτηση του προγράμματος βοηθάει στην περαιτέρω ανάπτυξη των δεξιοτήτων, στη συνεχή βελτίωση και εκπαίδευση των στελεχών πλοίων και όλων πλέον των τμημάτων του γραφείου σε ένα διαρκώς ανανεωμένο και αναπτυσσόμενο χώρο εργασίας καθώς δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στην ασφάλεια του ανθρώπινου παράγοντα. Ακόμη, η εισαγωγή του Παράγοντα 13 που αφορά στην ασφάλεια σε διαδικασίες security και cyber security αποτελεί ένα σημαντικό πλεονέκτημα για την εταιρεία καθώς πλέον εμπλέκονται συγκεκριμένα και τα τμήματα επικοινωνιών σε απαιτήσεις που δεν υπήρχαν καν στις προηγούμενες διαδικασίες. Τέλος, η μεγαλύτερη περιβαλλοντολογική ευαισθησία στον τρόπο λειτουργίας του πλοίου και του γραφείου αποτελεί ακόμη μία διέξοδο για την πρόοδο και την ανάπτυξη της εταιρείας διεθνώς σε συγκεκριμένα πλαίσια και κριτήρια ανταγωνισμού.

Από την άλλη πλευρά, εκτός από τα θετικά στοιχεία που προσφέρει η χρήση αυτού του προγράμματος υπάρχουν και παρουσιάζονται σημαντικά εκτιμώμενα αρνητικά στοιχεία που παρατηρούνται στη διαχειρίστρια εταιρεία. Η συνεχής εξοικείωση του προσωπικού μιας εταιρείας στις πλέον ανανεωμένες εκδόσεις οδηγεί στην εισαγωγή νέων στοιχείων και υπερβολικά επιπρόσθετου χρόνου που απαιτείται για την κατανόηση και τη συνεχή βελτίωση και τήρηση των νέων απαιτήσεων και διαδικασιών ασφαλούς διαχείρισης. Έτσι, παρατηρείται πολλές φορές ότι οι εργαζόμενοι δε διαθέτουν τον απαιτούμενο χρόνο ώστε να εκπαιδευτούν αλλά και να δουλέψουν πάνω σε αυτό το πρόγραμμα ή επιλέγουν να αφήσουν στην άκρη άλλες υποχρεώσεις με σκοπό την απασχόληση τους με τα νέα στοιχεία του προγράμματος. Συνεπώς, ο φόρτος εργασίας έχει επεκταθεί. Επιπροσθέτως, κάθε νέα έκδοση του προγράμματος θα εξαρτάται και θα απαιτεί μεγάλα

ποσά επενδύσεων σε νέες τεχνολογίες και ανανέωση εξοπλισμών και αυτό πολλές φορές μπορεί να είναι δυσοίωνο για πολλές εταιρείες.

Συμπερασματικά, η εκτιμώμενη βοήθεια του προγράμματος αναμένεται θετικότερη από το παρελθόν διότι οι συνεχείς απαιτήσεις στα πλοία έχουν βελτιώσει και θα συνεχίσουν να αυξάνουν την γνώση, εξειδίκευση και εκπαίδευση των ναυτικών, οι οποίοι με την βοήθεια της τεχνολογίας θα πρέπει κυρίως να εφαρμόζουν πιστά τον κώδικα διαχείρισης. Ήδη, η σωστή εφαρμογή των διαδικασιών σε πλοίο και γραφείο έχει αποδώσει σημαντικά στα θετικά αποτελέσματα των επιθεωρήσεων και στόχος είναι η βελτίωση των επιδόσεων αυτών χρόνο με τον χρόνο. Η νέα έκδοση καταβάλλει προσπάθειες για την αναθεώρηση των διαδικασιών, όχι μόνο με τη βελτιστοποίηση της μέτρησης δεδομένων και τη λήψη αριθμών, αλλά και με την εισαγωγή των δεξιοτήτων που αναφέρθηκαν παραπάνω. Συγκριτικά με το T.M.S.A. 2, η εκτίμηση όλων είναι ότι θα βοηθήσει περισσότερο στην επίτευξη ασφάλειας και περιβαλλοντικής αριστείας διότι εμβαθύνει και καθορίζει συγκεκριμένες απαιτήσεις σε τομείς ασφάλειας και περιβάλλοντος δίνοντας έμφαση και κατευθύνσεις περισσότερο στην πρόληψη και στην αποφυγή καταστάσεων όσο και στην μελέτη των αιτιών από περιστατικά που θα μπορούσαν να δημιουργήσουν προβλήματα. Δυστυχώς λόγω της μόλις 10 μηνών εφαρμογής των διαδικασιών του T.M.S.A. 3 δεν διατίθενται ακόμη συγκρίσιμα στοιχεία ώστε να πραγματοποιηθεί η παράθεση πραγματικών στοιχείων.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ξεκινώντας τη συγγραφή της εργασίας, κρίθηκε αναγκαίο να γίνει μία εισαγωγή για τη Διεθνή Συνέλευση Πετρελαιοειδών – OCIMF, για τη στρατηγική της και για τους λόγους που η τελευταία οδηγήθηκε στη δημιουργία του προγράμματος και στην προσπάθεια για σημαντική μείωση της ρύπανσης στο περιβάλλον.

Στο δεύτερο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας, πραγματοποιήθηκε παρουσίαση και ανάλυση των τριών εκδόσεων του προγράμματος, των θετικών και αρνητικών αποτελεσμάτων που έχουν επιφέρει με το πέρασμα των χρόνων στις εταιρείες καθώς και σύγκριση μεταξύ των δύο πιο πρόσφατων εκδόσεων. Επιπλέον, γίνεται λόγος και αναφορά στους 13 Παράγοντες που εμπεριέχονται στην τρίτη έκδοση του συστήματος με σκοπό την κατανόηση του φάσματος που το T.M.S.A. καλύπτει σε μια διαχειρίστρια εταιρεία. Τέλος, παρουσιάζεται ένα πρότυπο πλαίσιο αξιολόγησης του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης ενός πλοίου που του παρέχει οδηγίες που περιλαμβάνουν τους παράγοντες ενός επίσημου συστήματος διαχείρισης, ουσιαστικής σημασίας για τη λειτουργία και τη διαχείριση των πλοίων του.

Ακόμη, στο τρίτο κεφάλαιο αναλύονται οι τεχνικές διαδικασίες και οι απαιτούμενες ενέργειες που πρέπει να γίνουν τόσο από την πλευρά του πλοίου όσο και των γραφείων για την ομαλή διεξαγωγή πιθανής επιθεώρησης και για την αποφυγή παρατηρήσεων από τους επιθεωρητές. Επιπλέον, αναφέρονται τα απαραίτητα πιστοποιητικά και έγγραφα που απαιτείται να είναι ανανεωμένα και να τα έχει στην κατοχή του ο Πλοίαρχος ώστε να παρουσιασθούν και να αναλυθούν με επιτυχία στον επιθεωρητή.

Η έρευνα που πραγματοποιήθηκε στο τελευταίο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας, αποδεικνύει το βαθμό που μπορεί να βελτιωθεί η απόδοση και η ασφάλεια μιας διαχειρίστριας εταιρείας ακόμα και αν ήδη βρίσκεται σε ένα ικανοποιητικό επίπεδο οργάνωσης και συμμόρφωσης με τις βέλτιστες πρακτικές. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί κυρίως με τη υιοθέτηση του πλέον ανανεωμένου προγράμματος αυτοαξιολόγησης ώστε να αξιολογηθεί η κατάσταση του συστήματος της εταιρείας έναντι της άριστης πρακτικής που παρουσιάζεται στην τρίτη έκδοση του προγράμματος Tanker Management Self Assessment (T.M.S.A.).

Ωστόσο, ακόμα και αυτά τα παραδείγματα που αναλύθηκαν, δεν μπορούν να καταδείξουν την πραγματική εικόνα μιας διαχειρίστριας εταιρείας που εφαρμόζει την τρίτη έκδοση του

προγράμματος αυτού, διότι δεν υπάρχουν ακόμη απτά αποτελέσματα και συγκρίσιμα στοιχεία μεταξύ προηγούμενης και επόμενης έκδοσης καθώς η τελευταία χρησιμοποιείται μόλις από τον Ιανουάριο του 2018. Επιπλέον, η κάθε διαχειρίστρια εταιρεία διαφέρει, σε μέγεθος, σε αριθμό ή / και μέγεθος στόλου αλλά κυριότερα στην κουλτούρα και στο επίπεδο ποιότητας και περιβαλλοντικής αριστείας που επιθυμεί να πετύχει και αυτό οδηγεί πολλές φορές στην παρουσίαση διαφορετικών θετικών και αρνητικών αποτελεσμάτων χρήσης του προγράμματος ανά εταιρεία.

Συμπερασματικά, η κάθε εταιρεία αποφασίζει για το επίπεδο βελτίωσης της απόδοσης και της ασφάλειας που επιθυμεί να πετύχει, βασιζόμενη στην εφαρμογή του προγράμματος T.M.S.A.. Η υιοθέτηση επιπλέον μέτρων που παρουσιάζονται σε κάθε νέα έκδοση του προγράμματος, αποτελεί μία αρκετά δαπανηρή διαδικασία η οποία θα επιφέρει άμεσα και έμμεσα αύξηση στην επένδυση και στα κόστη διαχείρισης, ωστόσο τα κόστη αυτά είναι αμελητέα μπροστά στο οφέλη και στο κέρδος που θα επιφέρει μια αποδοτικότερη και ασφαλέστερη διαχείριση, με μειωμένες πιθανότητες ατυχημάτων, είτε στο πλήρωμα είτε με βλάβη στο περιβάλλον.

Με το πέρασμα των χρόνων, η εφαρμογή του συστήματος γίνεται ολοένα και πιο απαραίτητη στην ομαλή και σωστή λειτουργία μιας εταιρείας μεταφοράς πλοίων υγρού φορτίου καθώς αποτελεί πλέον βασική προϋπόθεση για την επίτευξη συμφωνίας με τις μεγαλύτερες πετρελαϊκές εταιρείες. Τέλος, οι θετικές συνέπειες που προσφέρει το πρόγραμμα έχουν κινήσει το ενδιαφέρον για τη δημιουργία του Bulk Management Self Assessment (B.M.S.A.) το οποίο θα αφορά αποκλειστικά τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Γιάννης Θεοτοκάς, «Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων», Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Μάιος 2014
2. OCIMF, (2017) Tanker Management and Self Assessment 3, Third Edition 2017

Internet Sites

- <http://www.intertanko.com>
- <https://www.isalos.net/2018/07/poies-einai-oi-nees-apaitiseis-tou-tmsa-3/>
- <https://www.isalos.net/2018/09/m-karnesis-tmsa-apotelei-ena-dynamiko-ergaleio/>
- <http://observacionesdevetting.blogspot.com/p/ship-inspections-and-vetting-guidelines.html>
- <https://www.ocimf.org>
- <https://safety4sea.com/tmsa-3-calls-improved-practices/>
- <http://tqc.gr/ocimftmsa.html>
- <https://en.wikipedia.org/wiki/Vetting>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

OCIMF table

No.	Πετρελαϊκή Εταιρεία	Χώρα
1.	Abu Dhabi Company for Onshore Oil Operations (ADCO)	UAE
2.	Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC)	UAE
3.	Addax Oryx Group	Switzerland
4.	Administration Nacional de Combustibles Alcohol y Portland	Uruguay
5.	Aker BP ASA	Norway
6.	Ampol Group	Singapore
7.	Anadarko Petroleum Corporation	United States
8.	Angola LNG	Angola
9.	Axion Energy SA	Argentina
10.	Bakri International Energy Company Ltd	Saudi Arabia
11.	BASF SE	Germany
12.	BHP Billiton Limited	Australia
13.	Borealis AG	Austria
14.	BP Shipping Limited	United Kingdom
15.	Braskem SA	Brazil
16.	Cargill Ocean Transportation	United Kingdom
17.	Cenovus Energy Inc	Canada
18.	Centrica PLC	United Kingdom
19.	Cheniere Energy Inc	United States
20.	Chevron Shipping Company LLC	United States
21.	CNOOC Limited	China
22.	Compagnie de Distribution des Hydrocarbures	France

23.	Compania Espanola de Petroleos SA (CEPSA)	Spain
24.	ConocoPhillips	United States
25.	Dana Petroleum Ltd	United Kingdom
26.	Dolphin Energy Ltd	Qatar
27.	Ecopetrol S.A	Colombia
28.	Emirates National Oil Company	UAE
29.	Empresa Nacional del Petroleo (ENAP)	Chile
30.	Enel Trade SpA	Italy
31.	Energy Transfer Partners LP	United States
32.	Engen Petroleum Ltd	South Africa
33.	Engie	France
34.	Eni SpA	Italy
35.	EP Petroecuador	Ecuador
36.	Essar Oil Limited	India
37.	Excelerate Energy LLC	United States
38.	Gas Natural Aprovisionamientos SDG SA	Spain
39.	Gazprom Global LNG Ltd	United Kingdom
40.	Hellenic Petroleum SA	Greece
41.	Hess Corporation	United States
42.	Husky Energy	Canada
43.	Indian Oil Corporation Limited	India
44.	INEOS	United Kingdom
45.	INPEX Corporation	Japan
46.	International Marine Transportation Limited (IMT)	United Kingdom
47.	Irving Oil	Canada
48.	KMG International NV	Kazakhstan
49.	Koch Shipping Inc	United States

50.	Kosmos Energy LLC	United States
51.	Kuwait Oil Company	Kuwait
52.	LUKOIL Oil Company	Russian Federation
53.	Marathon Oil Company	United States
54.	Marathon Petroleum Company LP	United States
55.	Marquard & Bahls AG	Germany
56.	Martin Midstream Partners	United States
57.	Maxcom Petroli SpA	Italy
58.	Medco E&P Natura Ltd	Indonesia
59.	Motor Oil (Hellas) Corinth Refineries SA	Greece
60.	Neste Oil Corporation	Finland
61.	Nigeria LNG Ltd	Nigeria
62.	NuStar Energy LP	United States
63.	Occidental Energy Marketing Inc	United States
64.	OCENSA	Colombia
65.	OLT Offshore LNG Toscana SpA	Italy
66.	OMV Refining & Marketing GmbH	Austria
67.	Pampa Energia SA	Argentina
68.	PDV Marina SA	Venezuela
69.	Petramina	Indonesia
70.	Petrobras	Brazil
71.	Petroleos de Portugal PETROGAL SA	Portugal
72.	Petroleos Mexicanos (PEMEX)	Mexico
73.	Petroleum Industry Marine Association of Japan (PIMA) - (4 Companies)	Japan
74.	Petron Corporation	Philippines
75.	Petronas Sungai Udang Port Sdn Bhd	Malaysia

76.	Petroperu SA	Peru
77.	Petrovietnam	Viet Nam
78.	Phillips 66 Company	United States
79.	Pluspetrol Peru Corporation SA	Peru
80.	Preem AB	Sweden
81.	Primorsk Oil Terminal	Russian Federation
82.	PTT Public Limited Company	Thailand
83.	Qatar International Petroleum Marketing Co Ltd ('Tasweeq')	Qatar
84.	Qatar Petroleum	Qatar
85.	Quadrant Energy Australia Ltd	Australia
86.	Reliance Industries Limited	India
87.	Repsol	Spain
88.	Royal Vopak NV	Netherlands
89.	SARAS SpA	Italy
90.	Saudi Arabian Oil Company (Saudi Aramco)	Saudi Arabia
91.	Sempra LNG	United States
92.	Shell International Trading and Shipping Company Ltd	United Kingdom
93.	Singapore LNG Corporation Pte Ltd	Singapore
94.	Sonangol USA	United States
95.	Statoil ASA	Norway
96.	Suncor Energy Inc.	Canada
97.	Targa Resources	United States
98.	Tesoro Maritime Company	United States
99.	Total SA	France
100.	Tullow Oil Plc	United Kingdom
101.	Valero Marketing and Supply Co.	United States
102.	Vermilion Energy Resources Ltd	Canada

103.	Viva Energy Australia Ltd	Australia
104.	Vivo Energy	Morocco
105.	Woodside Energy Ltd	Australia
106.	World Fuel Services Corporation	United Kingdom
107.	YPF S.A	Argentina