



Του
**Στέφανου
Στυλιανού**
.....
HSQ & Marine
Manager / DPA
της Minerva
Marine

ΑΠΟ ΤΟ 1993 οι διαχειρίστριες εταιρείες δεξαμενόπλοιων υπόκεινται σε επιθεωρήσεις των πλοίων εκ μέρους των ναυλωτών μέσω του προγράμματος «SIRE» (Ship Inspection Report Program) του OCIMF (Oil Companies International Marine Forum). Πρακτικά αυτές οι επιθεωρήσεις αποτελούν για τις εταιρείες ένα ισχυρό διαβατήριο προς τη ναυτιλιακή αγορά. Το καθεστώς των επιθεωρήσεων έχει εξελιχθεί μέσα στα χρόνια, ακολουθώντας όμως κατά βάση τα ίδια πρότυπα. Το 2017 ο OCIMF ίδρυσε κάποιες ομάδες εργασίας επιτηρούμενες από μία κεντρική συντονιστική ομάδα, με αντικείμενο την αναβάθμιση του «SIRE», ενός εργαλείου εκτίμησης ρίσκου μέσω των επιθεωρήσεων. Ο σκοπός της εργασίας ήταν να εξελίξει το «SIRE» χρησιμοποιώντας τις τελευταίες τεχνολογίες και τις νέες τάσεις της βιομηχανίας, με έμφαση στον ανθρώπινο παράγοντα. Το αποτέλεσμα αυτής της προσπάθειας δεν είναι άλλο από το «SIRE 2.0».

Το «SIRE 2.0» προβλέπεται να μπει σε εφαρμογή στη βιομηχανία των δεξαμενόπλοιων τον Οκτώβριο του 2022.

ΤΟ «SIRE» τώρα θα επικεντρώνεται κυρίως στο πλήρωμα του πλοίου, αξιολογώντας την αποτελεσματική διαχείριση των ελλειψμάτων μηχανημάτων, την εφαρμογή των διαδικασιών και την εξοικείωση του πληρώματος με τα καθήκοντά του. Κατόπιν της αίτησης μίας επιθεώρησης η εταιρεία θα συμπληρώνει αρχικά ένα ερωτηματολόγιο, το «Pre Inspection Questionnaire» (PIQ). Το ερωτηματολόγιο περιέχει την πλειοψηφία των πληροφοριών/πιστοποιητικών του πλοίου και του πληρώματος, πληροφορίες που θα αξιολογούνται από τον επιθεωρητή πριν από τη φυσική επιθεώρηση. Επιπλέον, απαιτείται η εμπρόθεσμη υποβολή περίπου 40 φωτογραφιών με δυνατότητα καταγραφής αρνητικής παρατήρησης, εάν κάποια από αυτές κριθεί ως μη αντιπροσωπευτική της κατάστασης του πλοίου κατά την επιθεώρηση.

ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ υλικό για εξάσκηση με το «SIRE 2.0» υπάρχει στην ιστοσελίδα του OCIMF (www.ocimf.org/programmes/sire-2-0), προσφέροντας τις απαραίτητες πληροφορίες σε μια διαχειρίστρια εταιρεία ώστε να εξοικειωθεί περαιτέρω και να προετοιμάσει επαρκώς τα πληρώματά της.

ΜΙΑ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ βιβλιοθήκη ερωτήσεων έχει συνταχθεί, αντικαθιστώντας το «VIQ 7» και παρέχοντας λεπτομερή καθοδήγηση στον επιθεωρητή. Η κάθε ερώτηση έχει επεξηγηματικά σχόλια με οδηγίες σχετικά με τον σκοπό της, σωστές πρακτικές και αναφορές σε πηγές, κανονισμούς, συγγράμματα κ.λπ. Για πρώτη φορά κάθε ερώτηση περιλαμβάνει και συγκεκριμένη αναφορά στο «TMSA» (Tanker Management Self Assessment). Ακόμα, ο επιθεωρητής



SHUTTERSTOCK

Το «SIRE 2.0» δίνει ιδιαίτερη βάση στον ανθρώπινο παράγοντα, αξιολογώντας τους σχετιζόμενους με την ανθρώπινη εργασία στο πλοίο κινδύνους.

SIRE 2.0: Τα νέα δεδομένα στις επιθεωρήσεις δεξαμενόπλοιων

διευκολύνεται καθώς διαθέτει προτεινόμενες ενέργειες, αναφορές στα προσδοκώμενα αποδεικτικά στοιχεία αλλά και πιθανούς λόγους καταγραφής αρνητικής παρατήρησης. Οι παραπάνω πληροφορίες είναι διαθέσιμες και για τις διαχειρίστριες εταιρείες.

ΕΝΑ ΑΛΛΟ κομβικό σημείο του «SIRE 2.0» είναι ότι κατά τη διάρκεια της εισαγωγικής συνάντησης, ο καπετάνιος οφείλει να παρουσιάσει στον επιθεωρητή μία λίστα με όλα τα τρέχοντα μηχανικά προβλήματα του πλοίου, χωρίς να προβλέπεται καταγραφή παρατήρησης εφόσον έχουν ακολουθηθεί οι προβλεπόμενες διαδικασίες επισκευής και αναφοράς στην εταιρεία.

ΚΑΘΩΣ ο άνθρωπος είναι ο πιο ζωτικός παράγοντας για την εύρυθμη λειτουργία ενός πλοίου, το «SIRE 2.0» δίνει ιδιαίτερη βάση στον ανθρώπινο παράγοντα, αξιολογώντας τους σχετιζόμενους με την ανθρώπινη εργασία στο πλοίο κινδύνους. Ο επιθεωρητής θα απευθύνει ερωτήσεις προς τα περισσότερα μέλη του πληρώματος, ώστε να ελέγξει την εξοικείωσή τους με τους κανόνες ασφαλείας της

■ **Κατά τη διάρκεια της εισαγωγικής συνάντησης, ο καπετάνιος οφείλει να παρουσιάσει στον επιθεωρητή μία λίστα με όλα τα τρέχοντα μηχανικά προβλήματα του πλοίου.**

εταιρείας αλλά και να αξιολογήσει τις δεξιότητές τους. Καλείται ο επιθεωρητής δηλαδή πλέον να αξιολογήσει και τις «κοινωνικές» δεξιότητες του πληρώματος. Μέλη του πληρώματος που δεν συμμετείχαν κατά τις «SIRE» επιθεωρήσεις, κυρίως κατώτερης ιεραρχικής βαθμίδας, είναι πιθανόν να υπόκεινται σε ερωτήσεις. Αυτή ακριβώς είναι και η μεγαλύτερη πρόκληση, καθώς μέλη του κατώτερου πληρώματος μπορεί να μην είναι έμπειρα ώστε να απαντήσουν σε ερωτήσεις υπό την πίεση ανώτερων αξιωματικών, και ίσως αντιμετωπίσουν επιπρόσθετες δυσκολίες σχετικές με την κουλτούρα και τη γλώσσα προερχόμενοι από διάφορες εθνικότητες. Βάσει αυτού συνιστάται εκτενής εκπαίδευση των πληρωμάτων με σκοπό τη βέλτιστη προετοιμασία.

ΜΙΑ ΜΟΝΑΔΙΚΗ λίστα ερωτήσεων θα παράγεται για κάθε μία επιθεώρηση που ονομάζεται «CVIQ» (Compiled Vessel Inspection Questionnaire) και αποτελείται από:

1. Ερωτήσεις πυρήνα (Core questions).
2. Ερωτήσεις προσαρμοσμένες στο κάθε πλοίο με αυξημένο ρίσκο (Ship specific questions).
3. Κυκλικές ερωτήσεις μειωμένου ρίσκου (Rotational questions).
4. Ερωτήσεις καμπάνιας συνδεδεμένες με τρέχουσες τάσεις της βιομηχανίας και καμπάνιες στοχευμένων επιθεωρήσεων των λιμενικών αρχών (Campaign questions).

ΣΥΝΕΠΙΣ, το σύνολο των ερωτήσεων ανά επιθεώρηση μειώνεται σε περίπου 100 από τις περίπου 300 του ισχύοντος «VIQ7». Έτσι, ο επιθεωρητής θα διαθέτει περισσότερο χρόνο ώστε να μελετήσει το τεχνικό, το διαδικαστικό και το ανθρώπινο υπόβαθρο κάθε ερώτησης, καθώς ο συνολικός χρόνος επιθεώρησης παραμένει ίδιος.

ΑΡΝΗΤΙΚΗ παρατήρηση που αντιστοιχεί σε ερώτηση πυρήνα, όντας υψηλότερου ρίσκου, θα μεταφέρεται στην επόμενη επιθεώρηση όπου πιθανώς θα πραγματοποιείται επικύρωση της υποβληθείσας διορθωτικής ενέργειας, πρακτική που δεν ίσχυε έως τώρα.

Ο ΤΡΟΠΟΣ καταγραφής μίας παρατήρησης επίσης διαφέρει από το υπάρχον σύστημα, αφού η κάθε παρατήρηση θα συνδέεται με ένα τεχνικό, διαδικαστικό, ανθρώπινο ή φωτογραφικό πεδίο. Έτσι, ένα ελαττωματικό μηχάνημα μπορεί να οδηγήσει σε πολλαπλές παρατηρήσεις. Για παράδειγμα, δύναται να οδηγήσει σε μία παρατήρηση σχετιζόμενη καθαρά με το τεχνικό ελάττωμα, σε μία πιθανή παρατήρηση επί της ανεπαρκούς διαδικασίας συντήρησης και σε ακόμα μία παρατήρηση στην περίπτωση όπου το πλήρωμα (ανθρώπινος παράγοντας) δεν ακολούθησε τις σωστές πρακτικές για να διασφαλιστεί η σωστή λειτουργία του μηχανήματος.

Η ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ έχει διαδραματίσει τον δικό της σημαντικό ρόλο σε αυτή την αλλαγή, με τους επιθεωρητές να προμηθεύονται «tablet» με δυνατότητα πρόσβασης στην τοποθεσία, τα οποία θα καταγράφουν σε πραγματικό χρόνο τα βήματα της επιθεώρησης. Οι παρατηρήσεις θα καταγράφονται επιτόπου και μπορεί να συνοδεύονται και από φωτογραφία. Επίσης, οι παρατηρήσεις δεν μπορούν να διαγραφούν μετά την καταγραφή, παρά μόνο επιτρέπεται η πρόσθεση σχολίων σχετικά με την πρόοδο της παρατήρησης. Το «tablet» θα παίξει και καίριο ρόλο στη διασφάλιση της συμμόρφωσης των επιθεωρητών με τις νέες διαδικασίες.

ΤΕΛΟΣ, αξίζει να επισημάσουμε ότι η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία, κατέχοντας ηγετική θέση στον χώρο των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς πετρελαίου και αερίου, έχει παίξει αξιοσημείωτο ρόλο στη διαμόρφωση του νέου προγράμματος επιθεωρήσεων με την κατάθεση εποικοδομητικών σχολίων προς τον OCIMF και τις πετρελαϊκές εταιρείες, στοχεύοντας στην επίτευξη μίας ομαλής μεταβατικής περιόδου. Θα παρακολουθούμε στενά την αρχική εφαρμογή και θα εξασφαλίσουμε ότι τα ενδιαφέροντα και οι ανησυχίες των διαχειριστριών εταιρειών λαμβάνονται υπ' όψιν από τον OCIMF. [SID:15329081]

100

ερωτήσεις πλέον ανά επιθεώρηση μέσω του «CVIQ» από περίπου 300 του ισχύοντος «VIQ7».