

VETTING INSPECTIONS



Capt. Αλέξανδρος Β. Μπουφής
Πλοίαρχος Α' Ε.Ν.

Οι επιθεωρήσεις VETTING έχουν ξεκινήσει εδώ και 25 χρόνια στα δεξαμενόπλοια από πετρελαιοειδή εταιρείες μέλη του OCIMF, με σκοπό να εκτιμήσουν την κατάσταση του κάθε πλοίου και του πληρώματος φυσικά για μια ενδεχόμενη μελλοντική ναύλωση. Τα τελευταία χρόνια, τέτοιες επιθεωρήσεις γίνονται επίσης στα Dry bulk & container πλοία.

Αρχικά ο πλοιοκτήτης απευθύνεται σε αυτές τις εταιρείες ζητώντας τους να προβούν σε μια τέτοια επιθεώρηση σε κάποιο βολικό χρόνο/τόπο. Εάν οι πετρελαιοειδή εταιρείες έχουν διαθέσιμο επιθεωρητή, τότε κανονίζεται το πότε θα γίνει. Πολλές φορές παρατηρείται να ζητά ο πλοιοκτήτης σε δυο ή και παραπάνω εταιρείες να προβούν σε VETTING επιθεώρηση λόγω έλλειψης επιθεωρητών ή άρνησης αυτών. Τις επιθεωρήσεις αυτές κάνουν επιθεωρητές οι

οποίοι ανήκουν στο έμπιστο δυναμικό της πετρελαιοειδή εταιρείας ή πιστοποιημένοι ανεξάρτητοι επιθεωρητές (από ανεξάρτητες εταιρείες η μεμονωμένοι,) κατόπιν εντολής της εταιρείας. Η επιθεώρηση αυτή δεν γίνεται με σκοπό να περάσει ή να αποτύχει το πλοίο την επιθεώρηση, αλλά με σκοπό τον έλεγχο της ολικής (overall) κατάστασης και διαχείρισης του πλοίου. Γενικά, είναι η διαδικασία που χρησιμοποιούν οι πετρελαιοειδή εταιρείες για να εκτιμήσουν την αποδοχή των πλοίων από τρίτα μέρη (3rd parties) για τη μεταφορά των φορτίων τους ή για την μεθόρμηση σε κάποιο δικό τους τερματικό λιμμένα (TERMINAL). Θα μπορούσαμε να πούμε πως το πρόγραμμα SIRE είναι ένα μοναδικό εργαλείο αξιολόγησης κινδύνου "risk assessment tool" των δεξαμενόπλοιων για ναυλωτές, πλοιοκτήτες και κυβερνητικούς φορείς. Τα αποτελέσματα κάθε επιθεώρησης καταχωρούνται σε μια διεθνή βάση δεδομένων (database) το γνωστό Ships Inspection Reporting Program (SIRE). Το σύστημα SIRE είναι μια πολύ μεγάλη βάση δεδομένων με ενημερωμένες πληροφορίες για δεξαμενόπλοια και φορτηγίδες. Ουσιαστικά, το SIRE έχει επικεντρωθεί στην ευαισθητοποίηση της βιομηχανίας δεξαμενόπλοιων σχετικά με την ικανοποίηση προδιαγραφών ποιότητας και ασφάλειας πλοίων. Το πρόγραμμα SIRE βασικά καθιερώθηκε από τον

OCIMF για να επιτρέψει στα μέλη του να υποβάλουν τις εκθέσεις επιθεώρησης των πλοίων στον οργανισμό προς διανομή στα υπόλοιπα μέλη του και να εντοπιστούν αυτοί που δεν τηρούν τις προϋποθέσεις να είναι μέλη του. Η πρόσβαση στο SIRE παρέχεται στα μέλη του OCIMF, σε bulk oil terminal operators, σε αρχές, σε βιομηχανίες, σε επιχειρήσεις ή εμπορικούς αντιπρόσωπους όπου τα δεξαμενόπλοια και οι φορτηγίδες αποτελούν μέρος της επιχείρησής τους.

Οι vetting inspectors, εκτελούν την επιθεώρηση δειγματοληπτικά και ακολουθώντας το ερωτηματολόγιο SIRE VIQ (vessel inspection questionnaires for oil Tankers, Combination Carriers, Shuttle Tankers, Chemical Tankers and Gas Tankers). Το VIQ ανα-

Οι επιθεωρήσεις, γίνονται κυρίως μέρα και κατά την διάρκεια της εκφόρτωσης όπου λειτουργούν οι αντλίες και τα περισσότερα μηχανήματα του πλοίου και διαρκούν περίπου 8-10 ώρες. Η επιθεώρηση ξεκινά με ένα "open meeting" όπου ο επιθεωρητής συστήνεται στους senior officers και οργανώνεται το χρονοδιάγραμμα της επιθεώρησης ανά τμήμα (γέφυρα, μηχανή, CCR). Κατά την διάρκεια της επιθεώρησης και στην προσπάθεια του ο επιθεωρητής να εκτιμήσει κατά πόσο οι αξιωματικοί και το πλήρωμα είναι εξοικειωμένοι με την λειτουργία των μηχανημάτων, δεν πρέπει να εμποδίζει ή να καθυστερεί την ομαλή λειτουργία του πλοίου. Η επιθεώρηση, κλείνει με ένα "close meeting" όπου οι περισσότεροι επιθεωρητές δίνουν μία λίστα με τις παρατηρήσεις που έχουν εν-



περιέχει ερωτήσεις σχετικά με την ασφάλεια και αποφυγή ρύπανσης από τα πλοία. Οι δε ερωτήσεις είναι συναφείς με τις διεθνείς συμβάσεις STCW, MARPOL, MLC 2006, κλπ.

τοπίσει στον πλοίαρχο. Ένα πιο εκτενές και περιεκτικό «report» με όλα τα στοιχεία ανά κεφάλαιο και ερώτηση του VIQ θα καταχωρήσει ο επιθεωρητής στο SIRE database

μέσα στις επόμενες ημέρες. Η δε πλοιοκτήτρια εταιρεία, πρέπει να απαντήσει μέσα σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα τις διορθωτικές ενέργειες (**corrective actions**) που έχει κάνει για τις παρατηρήσεις που έχουν καταγραφεί.

Η τελευταία ανανεωμένη έκδοση του SIRE VIQ 6 είναι αυτή της Φεβρουαρίου 2016 και τα κεφάλαια του είναι τα εξής 13: 1. General Information // 2. Certification and Documentation // 3. Crew management // 4. Navigation // 5. Safety management // 6. Pollution prevention // 7. Structural condition // 8. Cargo and Ballast systems, το κεφάλαιο αυτό αναφέρεται στις απαιτήσεις κάθε τύπου δεξαμενόπλοιων ξεχωριστά (PETROLIUM, LNG, LPG, CHEMICAL). // 9. Mooring // 10. Communications // 11. Engine and Steering Compartments // 12. General and appearance condition // 13. Ice operations. Πολλές φορές οι ναυτιλιακές εταιρείες με σκοπό να προετοιμάσουν το πλοίο και το πλήρωμα για μια επερχόμενη Vetting επιθεώρηση, στέλνουν δικούς τους επιθεωρητές στο πλοίο. Οι επιθεωρητές αυτοί μπορεί να είναι πιστοποιημένοι ανεξάρτητοι ή έμπειρα μέλη της εταιρείας. Τέτοιοι επιθεωρητές βρίσκουν λάθη και τα διορθώνουν εγκαίρως. Αυτό ονομάζεται "prevetting inspection" και προσωπικά πιστεύω πως επιφέρει καλά αποτελέσματα.

Τώρα, μερικοί παράγοντες που παίζουν ρόλο και λαμβάνονται υπόψη σε ένα Vetting inspection είναι οι εξής: 1. Η ηλικία του πλοίου // 2. Η εμπειρία και οι γνώσεις του πληρώματος // 3. Η προετοιμασία που έχει γίνει // 4. Η συντήρηση των μηχανημάτων και γενικά του πλοίου // 5. Η ψυχολογία του πληρώματος κατά την διάρκεια της επιθεώρησης (φανταστείτε έναν αγχωμένο η νευρικό πλοίαρχο πόσο αρνητικά

μπορεί να επηρεάσει τον επιθεωρητή). // 6. Η καθαριότητα και το νοικοκύρεμα στους χώρους ενδιαίτησης, στο μηχανοστάσιο, κλπ.

Είναι γεγονός πως η συνήθεια του πληρώματος πάνω στο πλοίο, το γνωστό "pass by", είναι κακός παράγοντας καθώς παρακάμπτονται πολύ εύκολα λάθη και παραλήψεις. Οι επιθεωρητές γενικά παίρνουν μια εικόνα του πλοίου μέσα από το internet (φωτογραφίες, στοιχεία), αλλά με το που αντικρίζουν το πλοίο σχηματίζουν την πρώτη εντύπωση. Από την στιγμή της επιβίβασης τους και μέχρι να πάνε στο γραφείο του πλοιαρχού ή στον χώρο που θα γίνει το "open meeting" έχει περάσει σχεδόν το 50% της επιθεώρησης. Πιο απλά, η υποδοχή του επιθεωρητή όταν ανέβει στο πλοίο, η καλή συντήρηση του Hull και του deck, και η καθαριότητα στο accommodation επηρεάζουν θετικά τους επιθεωρητές. Γενικά, η κάθε επιθεώρηση πάνω στο πλοίο (PSC, VETTING, MLC2006) πρέπει να αντιμετωπίζεται με σοβαρότητα και πάντα με γνώμονα την φήμη και προβολή της εταιρείας και του πλοίου στην ναυλαγορά. Φανταστείτε μια εταιρεία που τα πλοία της έχουν άσχημα αποτελέσματα/παρατηρήσεις, πόσο δυσκολεύεται να βρει αξιοπρεπή ναύλα και γενικά πόσο την επηρεάζει οικονομικά. Τέλος, δύο παράγοντες που προσωπικά πιστεύω πως είναι το κλειδί για αυτές τις επιθεωρήσεις πάνω στο πλοίο, είναι πρώτον: το πλοίο να είναι έτοιμο ανά πάσα στιγμή να περάσει μια επιθεώρηση και δεύτερον να καταλάβει όλο το πλήρωμα πως ο αντίκτυπος των αποτελεσμάτων μιας τέτοιας επιθεώρησης επηρεάζει τον καθένα και δεν είναι υπόθεση που αφορά μόνο τον πλοίαρχο και τον πρώτο μηχανικό.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Επώνυμο: ΜΠΟΥΦΗΣ - **Όνομα:** ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ
Όνομα πατρός: ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ
Ημερομηνία γέννησης: 07/10/1973

Στρατιωτικές Υποχρεώσεις: Απόφοιτος με τη μεγαλύτερη βαθμολογία της σχολής έφεδρων αξιωματικών Π.Ν. (ΣΕΑ - Δεκέμβριος 1996). 23 μήνες υπηρεσία ως σημαιοφόρος/κυβερνήτης σε διάφορους τύπους ρυμουλκών του Π.Ν.

Εκπαίδευση και Σπουδές:

- Απολυτήριο Γενικού Λυκείου Σπετσών (1991)
- Απόφοιτος ΑΔΣΕΝ Πλοιαρχών ΥΔΡΑΣ (1995)
- Δίπλωμα Πλοιαρχού Α.Ε.Ν. (ΚΕΣΕΝ Ιανουάριος 2006)

Ξένες Γλώσσες:

Επαγγελματική Εμπειρία:

- Συνοδική θαλάσσια υπηρεσία Πλοίαρχος Α' (καθαρή υπηρεσία)

8 χρόνια σε δεξαμενόπλοια (VIOO, FRAMO, Chemical tankers, 75.000 DWT, 150.000 DWT)

- Συνοδική θαλάσσια υπηρεσία Πλοίαρχος Β' (καθαρή υπηρεσία)

3,5 χρόνια σε δεξαμενόπλοια (VIX, FRAMO, 75.000 DWT, 100.000 DWT)

- Συνοδική θαλάσσια υπηρεσία Πλοίαρχος Γ' (καθαρή υπηρεσία)

2,6 χρόνια σε Dry Bulk carriers

Συνοδική θαλάσσια υπηρεσία Δόκιμος Πλοίαρχος & Ναύτης (καθαρή υπηρεσία)

2,9 χρόνια σε Dry Bulk carriers και Επιβατηγά

Ικανότητες – Προσόντα:

- Παραλαβή 3 δεξαμενόπλοιων από τα ναυπηγεία της HYUNDAI στην Ν. Κορέα. Εκ των οποίων τα δυο ήταν από τα πρώτα πλοία που υιοθέτησαν το ECDIS ως primary navigational equipment.

- Τα τελευταία 20 χρόνια ταξιδεύω με πλοία της εταιρείας SUN ENTERPRISES Ltd (S. LIVANOS HELLAS).

Οικογενειακή κατάσταση:

Έγγαμος με 2 παιδιά - Μόνιμη κατοικία στις Σπέτσες Προέρχομαι από μια καθαρά ναυτική οικογένεια των Σπετσών, με μεγάλη παράδοση στη θάλασσα.

Άλλες Δραστηριότητες:

- Μέλος της Ένωσης Πλοιαρχών από το 1994
- Μέλος των σωματείων ιδιοκτήτου Ε/Γ-Τ/Ρ σκαφών και αλιείων στις Σπέτσες. Ιδιοκτήτης Ε/Γ-Τ/Ρ σκαφών.