



Κατανομή ευθύνης για την ασφαλή μεταφόρτωση πετρελαίου από πλοίο σε πλοίο (STS Operations)

Παρά το γεγονός ότι ο κανονισμός MEPC 186(59) του IMO ενσωματώθηκε στα πλαίσια της MARPOL και κατά συνέπεια άπτεται θεμάτων περιβαλλοντικής προστασίας, εμμέσως επεμβαίνει έντονα σε θέματα άσκησης προσήκουσας επιμέλειας (due diligence) των πλοιοκτητών. Καθώς οι περιβαλλοντικές συνέπειες ενός πιθανού ατυχήματος κατά τη διάρκεια της μεταφόρτωσης πετρελαίου από πλοίο σε πλοίο μπορεί να είναι καταστροφικές και μεγάλης κλίμακας, τα θέματα ευθύνης της ασφαλούς διεξαγωγής της εν λόγω επιχείρησης είναι κρίσιμα.

Η απόφαση MEPC 186 (59) του IMO, η οποία θα βρίσκεται σε πλήρη ισχύ τον ερχόμενο Απρίλιο, έχει θέσει συγκεκριμένες κατευθυντήριες γραμμές για τη διεξαγωγή των επιχειρήσεων μεταφόρτωσης πετρελαίου από πλοίο σε πλοίο, για όλα τα δεξαμενό-πλοια ολικής χωρητικότητας μεγαλύτερης από 150 κόρους. Μέσω ενός υποχρεωτικού εγκεκριμένου πλάνου, εισάγονται συγκεκριμένες διαδικασίες και απαιτείται αυξημένη επαγρύπνηση για την εξασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος.

Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί, ότι σύμφωνα με στατιστικά δεδομένα, η διαδικασία μεταφόρτωσης πετρελαίου από πλοίο σε πλοίο, μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι μια ασφαλής επιχείρηση, υπό την προϋπόθεση όμως της ορθής και ενδεδειγμένης διαχείρισής της, "sound management". Αυτή η άποψη βρίσκεται σε συμφωνία τόσο με τις απόψεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας, όσο και με την επίσημη θέση των σχετικών διεθνώς αναγνωρισμένων φορέων, όπως του OCIMF και του IMO. Σε αυτή την τροχιά κινείται και ο νέος κανονισμός, ο οποίος προσπαθεί να εξασφαλίσει την ορθή και ενδεδειγμένη διαχείριση - συντονισμό της επιχείρησης μεταφόρτωσης ως βασική συνιστώσα ασφάλειας.



Οι ευθύνες που προκύπτουν για τους πλοιοκτήτες, κατά τη μεταφόρτωση πετρελαίου από πλοίο σε πλοίο και η συσχέτισή τους με τον νέο κανονισμό της MEPC, ήταν το βασικό θέμα συζήτησης στην ημερίδα που οργανώθηκε το Μάρτιο του 2011 από την Thomas Miller UK P&I Club και την DYNAMARINE (onlineSTS.net) με τη συμμετοχή της FENDERCARE UK. Στην ημερίδα παραβρέθηκαν περίπου 100 εκπρόσωποι εταιριών, οι περισσότερες από τις οποίες ήταν ελληνικών συμφερόντων. Από την συμπλήρωση σχετικών ερωτηματολογίων μετά το πέρας της ημερίδας, περισσότεροι από τους μισούς παρευρισκόμενους συμφώνησαν, ότι ο νέος κανονισμός εντείνει τις ευθύνες των πλοιοκτητών. Επιπλέον, σε ποσοστό μεγαλύτερο του 68% επικράτησε η άποψη, ότι ο νέος κανονισμός θα κάνει την επιχείρηση μεταφόρτωσης πετρελαίου από πλοίο σε πλοίο ασφαλέστερη ενώ παράλληλα, μόνο το 15% εκτίμησε ότι οι διαδικασίες θα γίνουν αναγκαστικά πιο περίπλοκες.

Τα παραπάνω στατιστικά μπορούν να θεωρηθούν σαφή ένδειξη, ότι ο νέος κανονισμός στοχεύει προς στη σωστή κατεύθυνση. Ωστόσο η ναυτιλιακή κοινότητα έχει εντοπίσει σημαντικές ασάφειες στις κατευθυντήριες γραμμές (guidelines) που έχουν δοθεί για την ανάπτυξη των απαιτούμενων διαδικασιών και τη σύνταξη του σχετικού εγκεκριμένου πλάνου (STS Plan). Ως αποτέλεσμα υπάρχει έντονη προσδοκία για περαιτέρω πρωτοβουλίες από τις σημαίες και τους αναγνωρισμένους φορείς, με σκοπό την αποσαφήνιση του κανονισμού ως προς τις υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων μερών και της κατανομής της ευθύνης για την ασφαλή διεξαγωγή των μεταφορών.

Οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές δεξαμενοπλοίων έχουν έντονες ανησυχίες, γιατί οι καπετάνιοι τους καλούνται να πάρουν την τελική απόφαση και την πλήρη ευθύνη. Αυτό είναι σαφές και αναμφισβήτητο από τις εθνικές νομοθεσίες, ενώ κατά κανόνα αναφέρεται ρητά και στα ναυλοσύμφωνα. Ωστόσο οι καπετάνιοι αναγκάζονται συχνά να πάρουν μια τέτοια απόφαση, έχοντας ελλιπή πληροφόρηση και υπό την έντονη πίεση της εμπορικής αναγκαιότητας να διεξαχθεί κατά το δυνατόν συντομότερα η μεταφόρτωση. Οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τα ναυλοσύμφωνα και οι χρονικοί περιορισμοί που προκύπτουν, είναι ζωτικής σημασίας παράγοντες που δεν μπορούν να αμεληθούν. Για το λόγο αυτό οι διαχειριστές "managers", ενώ δεν είναι αυτοί που οργανώνουν την επιχείρηση, πρέπει να αποδεχτούν την ευθύνη της ασφαλούς διεξαγωγής της και συνεπώς, έχουν ανάγκη από αποτελεσματικές διαδικασίες αξιολόγησης της ικανότητας όλων των εμπλεκόμενων μερών. Αυτές δε οι διαδικασίες αξιολόγησης δεν θα πρέπει να περιπλέκουν σημαντικά την ήδη πολύπλοκη διαδικασία οργάνωσης της επιχείρησης μεταφόρτωσης και κυρίως να μην την καθυστερούν. Στην πράξη, στόχος μια τέτοιας αξιολόγησης θα πρέπει να είναι η διερεύνηση για το αν τα εμπλεκόμενα μέρη είναι ικανά αλληλά και πρόθυμα να ακολουθήσουν όλους τους απαραίτητους και προτεινόμενους κανόνες ασφαλείας. Αυτό γενικά προκύπτει από την αξιολόγηση της απόδοσης κάθε εταιρείας σε παρελθοντικές δραστηριότητές της.

Η προσέγγιση αυτή απαιτεί ένα τρόπο συστηματικής και αντικειμενικής καταγραφής. Ο κανονισμός αναφέρει την απαίτηση τήρησης αρχείου, αλλιά αυτό δεν αρκεί για να εξασφαλίσει και την αξιοποίησή του. Η αξιοποίηση όμως αυτής της πληροφορίας είναι όρος κλειδί για την επίδειξη της γνωστής προσήκουσας επιμέλειας (due diligence).

Ένα δεύτερο θέμα που έχει σχέση με το νέο κανονισμό, είναι ότι οι υποχρεώσεις των εταιρειών υποστήριξης (STS service providers) και των επιφορτισμένων πιλότων χρειάζονται περαιτέρω διευκρίνιση. Για παράδειγμα, όπως επισημαίνεται στο εγχειρίδιο του IMO "Oil Pollution Manual, Section I, Prevention of Pollution" στην παράγραφο 6.2.1.2, ο επιφορτισμένος πιλότος πρέπει να είναι γνώστης των εγκεκριμένων πλάνων των εμπλεκόμενων πλοίων και αυτό, προφανώς, πρέπει να γίνεται πριν την έναρξη της επιχείρησης. Στην πράξη όμως πως μπορεί να γίνει αυτό; Επίσης, ενώ τα πλοία είναι υπεύθυνα για την ασφαλή διεξαγωγή μιας επιχείρησης μεταφόρτωσης, η οργάνωση της επιχείρησης γίνεται συνήθως από τους ναυτιλωτές. Έτσι, και οι ναυτιλωτές έχουν κάποιες υποχρεώσεις, καθώς είναι υπεύθυνοι για την ανάθεση της εταιρίας υποστήριξης (STS service provider) και του επιφορτισμένου πιλότου (POAC). Συνεπώς οι ναυτιλωτές οφείλουν να συνεργάζονται με τους πλοιοκτήτες και να τους διευκολύνουν στην άσκηση της δέουσας επιμέλειας. Αξίζει να σημειωθεί, ότι ο OCIMF συστά (2005, STS Guidelines, par. 2.5) την κατά καιρούς επιτόπου επιθεώρηση των εταιρειών υποστήριξης (STS service providers) από τους πλοιοκτήτες.

Τα εμπορικά πλεονεκτήματα των επιχειρήσεων μεταφόρτωσης πετρελαίου από πλοίο σε πλοίο οδηγούν σε μια συνεχή αύξηση αυτών των επιχειρήσεων παγκοσμίως. Οι πλοιοκτήτες θα βρίσκονται όλο και πιο συχνά στο δίλημμα να αναλάβουν μια τέτοια επιχείρηση ανησυχώντας για τις ευθύνες που αναλαμβάνουν, ενώ παράλληλα, η καλή φήμη μιας εταιρείας γίνεται όλο και πιο σημαντική στις εμπορικές συναλλαγές. Η καλή οργάνωση, οι σωστές διαδικασίες ελέγχου και αξιολόγησης και η χρήση σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης της πληροφοριών είναι κρίσιμης σημασίας σε αυτές τις αποφάσεις.

Αλέξανδρος Ι. Γλύκας
Στέλιος Γ. Περισσάκης
Management Team of
DYNAMARINE
info@dynamarine.com

