
УДК 656.61
ББК 39.48
А 40

Акопов М.С.

Аспирант кафедры морской практики и безопасности движения судна государственного морского университета им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, тел. 89180640780

Хекерт Е.В.

Доктор технических наук, профессор, проректор по учебной работе – руководитель Аппарата ректора Государственного морского университета им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, тел. (8617) 71-74-54, e-mail: apparat@nsma.ru

**Анализ проблемы морских перевозок нефти,
возникающей вследствие веттинга
(Рецензирована)**

Аннотация

Рассматриваются проблемы морских перевозок, возникающие вследствие инспекций – веттинга судов, проводимых международными нефтяными компаниями. Приводится анализ проверок на судах, осуществляемых в настоящее время. Обосновывается необходимость учета факторов, влияющих на безопасность мореплавания.

***Ключевые слова:** нефтяные компании, веттинг, риск аварий, комплексная безопасность судна, оценка качества, система контроля, международные стандарты.*

Akopov M.S.

Post-graduate student of Department of Marine Practice and Safety of Vessel Movement, Admiral F.F. Ushakov State Maritime University, ph. 89180640780

Khekert E.V.

Doctor of Technical Sciences, Professor, Vice Rector for Study Work, Head of Rector's Personnel, Admiral F.F. Ushakov State Maritime University, ph. (8617) 71-74-54, e-mail: apparat@nsma.ru

Analysis of a problem of oil shipping arising due to a vetting

Abstract

The paper deals with oil shipping problems arising due to a vetting of the vessels carried out by the international oil companies. Analysis of ship's vetting which is conducted nowadays is presented. The necessity of factors influencing navigational safety is substantiated.

***Keywords:** Oil Majors, vetting, accidental risk, complex ship's safety, quality assessment, inspection system, International Standards.*

Проблема морских перевозок нефти очень актуальна в настоящее время, поскольку необходимо предпринимать кардинальные меры, способные свести риск аварий танкеров к минимуму, снизить риск возможных убытков нефтяным компаниям и дать возможность успешно противостоять неизбежным искам судоходным компаниям.

Согласно статистическим данным авария танкера «Eххон Valdez» в 1989 году на Аляске обошлась компании Eххон в 30 миллиардов долларов, увеличиваясь с каждым выдвигаемым иском, оцениваемым еще в миллионы долларов, по сегодняшний день [1]. Таким образом, возникают серьезные препятствия у нефтяных компаний при перевозке наливных грузов выдержать убытки и не разориться в случае серьезной аварии танкера.

Так, например, аварии танкеров «Prestige» (2002 год) и «Erica» (1999 год) у берегов Европы заставили мировую общественность принять беспрецедентные меры, направленные на повышение безопасности танкеров. Одной из таких мер является оценка комплексной безопасности судна, которой занимаются уполномоченные компании,

имеющие международный статус.

В 1970 году была создана международная организация Международный морской форум нефтяных компаний «*Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)*». Ее главная задача – максимально обезопасить морские перевозки нефти, различными мерами, в том числе оценкой риска перевозок, маршрутов и судов. На сегодня единственным учреждением в России и СНГ, уполномоченным *OCIMF* проводить такого рода работу, является представительство международной компании «*Tanker Vetting Service*», расположенное в Санкт-Петербурге. Оценка безопасности судна, произведенная инспекторами *OCIMF*, имеет высокий признанный уровень.

Как правило, морские перевозки регламентируются Международными Конвенциями [2]. Одобренный Регистр производит освидетельствование судна на предмет ответственности данным конвенциям, тем самым, подтверждая безопасность перевозки груза отдельно взятым судном.

С какой целью проводятся дополнительные инспекции нефтяными компаниями? Какие еще гарантии необходимы грузовладельцам, чтобы судно выполняло перевозку в результате веттинг инспекции?

Согласно определению, данному в толковом словаре «Collins» «... *vetting* – это первоначальный осмотр и критическая оценка кого-либо, чего-либо» и образуется от краткой формы существительного *vet – veterinary surgeon* [3].

Веттинг инспекции судов, первоначально разработанные международными нефтяными компаниями как средство оценки рисков (в основном, для целей страхования), на различных этапах развития стали оценкой их качества и пригодности для разовых транспортировок груза или для их фрахтования на определенный срок.

Сейчас такие проверки стали неотъемлемой частью перевозок нефти и нефтепродуктов, газа и химических продуктов, принося прибыль как перевозчикам-судовладельцам, так и портам-терминалам. Безупречная история веттинга нефтяного терминала, судовладельца или трейдера способствует получению выгодных контрактов и предоставляет дополнительное пространство для торговли при обсуждении ставок, тарифов и сборов.

Веттинг инспекция (*vetting inspection*) является системой контроля технического состояния судов и уровня профессионализма эксплуатирующих их экипажей со стороны потенциальных фрахтователей. Ведущие нефтяные компании – ойл-мэджоры (*Oil Majors*), в число которых входят *British Petroleum (BP), ExxonMobil, Shell, Chevron, Repsol, Total, ConocoPhillips, BHP, Lukoil* и другие, качественно осуществляют эти проверки. Сформированный особый отдел *Vetting Department* анализирует информацию, имеющуюся о подходящем, с коммерческой точки зрения, для фрахтовки танкере и дает рекомендации фрахтовому отделу о пригодности судна для безопасной перевозки груза. Информация базируется, в первую очередь, на результатах проверок, произведенных как инспекторами отдельно взятой компании, так и других участников *OCIMF*. В отличие от инспекций классификационными обществами – *Lloyd's, DNV, BV, Регистр РФ* и т.п., веттинг не является обязательной системой контроля.

Важно отметить, что современному судну с профессиональным экипажем через судовладельца необходимо заранее позаботиться об организации двух-трех проверок, результаты которых заносятся в базу данных *Ship Inspection Report (SIRE)*, впервые созданную в 1993 году и постоянно обновляющуюся новыми сведениями. В противном случае судно может быть не востребовавшимся для перевозки.

Веттинг инспекции обычно производятся во время выгрузки по предварительной договоренности с оператором судна, уведомляющим капитана о предстоящем визите инспектора. Будучи заинтересованным в успешном прохождении инспекции, оператор присылает рекомендации по подготовке к прохождению веттинга, иногда направляет

на судно специалиста из офиса – суперинтенданта или опытного капитана для осуществления предварительной проверки. Как правило, инспектор запрашивает возможность проведения проверки только с его стороны. Так как на проведение веттинга требуется много времени – порядка 12-15 часов, то необходимо свести к минимуму операции, не связанные с проверкой.

Существуют две основные схемы веттинг инспекций:

– программа *OCIMF-SIRE (Oil Companies International Marine Forum Ship Inspection Report)* для нефтяных танкеров;

– программа *CDI (Chemical Distribution Industry)* для химовозов и газовозов.

Веттинг затронул все виды проверок, не исключая инспектирование барж, контейнеровозов, сухогрузов и терминалов. Также планируется учредить *OCIMF* разработчиком и законодателем стандартов безопасности для морских нефтяных и газовых терминалов, на основании которых нефтяные компании производят оценку рисков, связанных с грузовыми операциями при перевалке сырой нефти и нефтепродуктов.

До последнего времени российские нефтяные компании, морские терминалы не были представлены в *OCIMF* и не принимали участие в укреплении и повышении стандартов безопасности при перевалке нефти и нефтепродуктов. Лишь с 2006 года нефтяная компания *Лукойл* стала активно внедрять систему веттинга при перевозке нефти и нефтепродуктов морем. В руководящих документах *Лукойла* отмечено, что «... веттинг контроль позволяет производить углубленную инспекцию судна с целью определения его соответствия требованиям безопасности и оценки риска его использования при перевозках нефти и нефтепродуктов, а так же при производстве грузовых операций на нефтяных терминалах» [4].

Судовладельцы и трейдеры российских терминалов стали использовать веттинг в своей работе. Так, например, Приморский терминал и *Tanker Vetting Service* являются первыми компаниями, осуществляющими веттинг инспекции в России, заключившими контракт на внедрение системы веттинга для всех судов, производящих грузовые операции на терминале порта Приморск. В отличие от зарубежной веттинг инспекции российские проверки по мере своего развития стали универсальным и общепринятым мериллом безопасности, единым для всех стандартом качества и независимым от субъективных факторов и оценок.

Таким образом, главное достоинство веттинг инспекции заключается в повышении безопасности морской перевозки. Однако стоит отметить, что в последнее время веттинг контроль, как не парадоксально, приводит к снижению безопасности мореплавания, потому что для экипажей судов становится более важным качественно подготовиться и успешно пройти проверку, вследствие этого теряется бдительность в выполнении своих повседневных обязанностей. Несомненно, что неодобрение нефтяной компании может повлечь за собой серьезные последствия – судно не будет отфрахтовано, следовательно, останется без работы, но нельзя забывать то, что самым важным приоритетом в любой ситуации является безопасность мореплавания.

Как уже отмечалось, вследствие участвовавших веттинг проверок судов, происходит снижение безопасности мореплавания в результате получения судном информации из офиса о предстоящей инспекции и подготовки к ней. На судно приходят множество различных документов, требующих немедленного заполнения и рассылки, создавая авральный режим работы экипажа.

Каждый офицер начинает детальную проверку своего отдела под руководством капитана, старшего помощника капитана и старшего механика. В большинстве случаев проводятся судовые учения, занятия, играют тревоги. Все это делается для минимизации получения замечаний от инспектора как итог успешного прохождения проверки

и одобрение нефтяной компании на последующий фрахт.

Наряду с подготовкой судна к проверке, экипаж продолжает выполнять свои непосредственные обязанности, получая дополнительную нагрузку, приводящую к непредсказуемым последствиям, в том числе и к авариям.

Многие ведущие судоходные компании перед каждой инспекцией направляют на судно представителя офиса, как правило, суперинтенданта, курирующего это судно в компании для помощи в прохождении проверки. Считается, что это верное направление, но и здесь возникают противоречия:

- проведение внутреннего аудита с необходимостью устранения множества замечаний;
- отрицательное влияние проверок как на капитана, так и на экипаж;
- негативное воздействие на систему управления судном и флотом;
- несоответствие требованиям Международных Конвенций.

Например, Международной Организацией Труда, а именно конвенцией МОТ № 180 (статья 5) «Об укомплектовании судов экипажами и о режиме часов работы и отдыха», предусмотрено, что время отдыха каждого моряка на судне не должно быть меньше 10 часов в сутки или 70-77 часов в 10 суток. Это правило иногда становится невыполнимым, особенно для старшего помощника капитана, который помимо несения 4-х часовой вахты два раза в день, обязан подготовить судно к грузовым операциям, осуществить эти грузовые операции и проконтролировать выполнение своих распоряжений всеми помощниками и палубной командой. Наряду со своими прямыми обязанностями необходимо подготовить судно к проверке. Естественно, что требования конвенции МОТ, которые также изложены в МК ПДМНВ 78/95 Часть А 8/1, физически невыполнимы. Некоторые нефтяные компании предъявляют требования к перевозчику о качественном составе экипажей судов, хотя в МК ПДМНВ 78/95 об этом не идет речи.

Многие инспекторы, прибывающие на суда для проведения проверок, уже изначально имеют сложившееся мнение о конкретном судне на основании информационной базы данных *SIRE* о судне и истории прохождения инспекций, предварительно подготовив замечания по работе.

Для успешного решения проблемы морских перевозок, связанных с прохождением веттинг инспекций, предлагается интегрированная система управления безопасностью, приведенная на рисунке 1.

Данная схема системы управления безопасностью морских перевозок включает кодекс *ОСПС*, *Требования Администраций Флага*, *Классификационных обществ*, *Конвенций МКУБ*, руководствуется *Системой Менеджмента Качества QMS – ISO 9001*, *Системой Экологического Менеджмента EMS – 14001*, *GA*, *Системой Менеджмента Профессионального Здоровья и Безопасности OHSMS – OHSAS 18001*, учитывает запросы ведущих нефтяных компаний (*OCIMF – TMSA, ISGOTT*). При проведении внутреннего и внешнего аудитов увеличивается степень безопасности мореплавания, предъявляя разумные и актуальные требования к перевозке грузов [5-7].

Следует сделать вывод о том, что судоходные компании должны иметь эффективную систему управления «Офис-Судно», максимально поддерживающую ее конкурентоспособность на международном рынке морских перевозок при высоком уровне квалификации соответствующих подразделений и готовности к прохождению проверки в любое время.

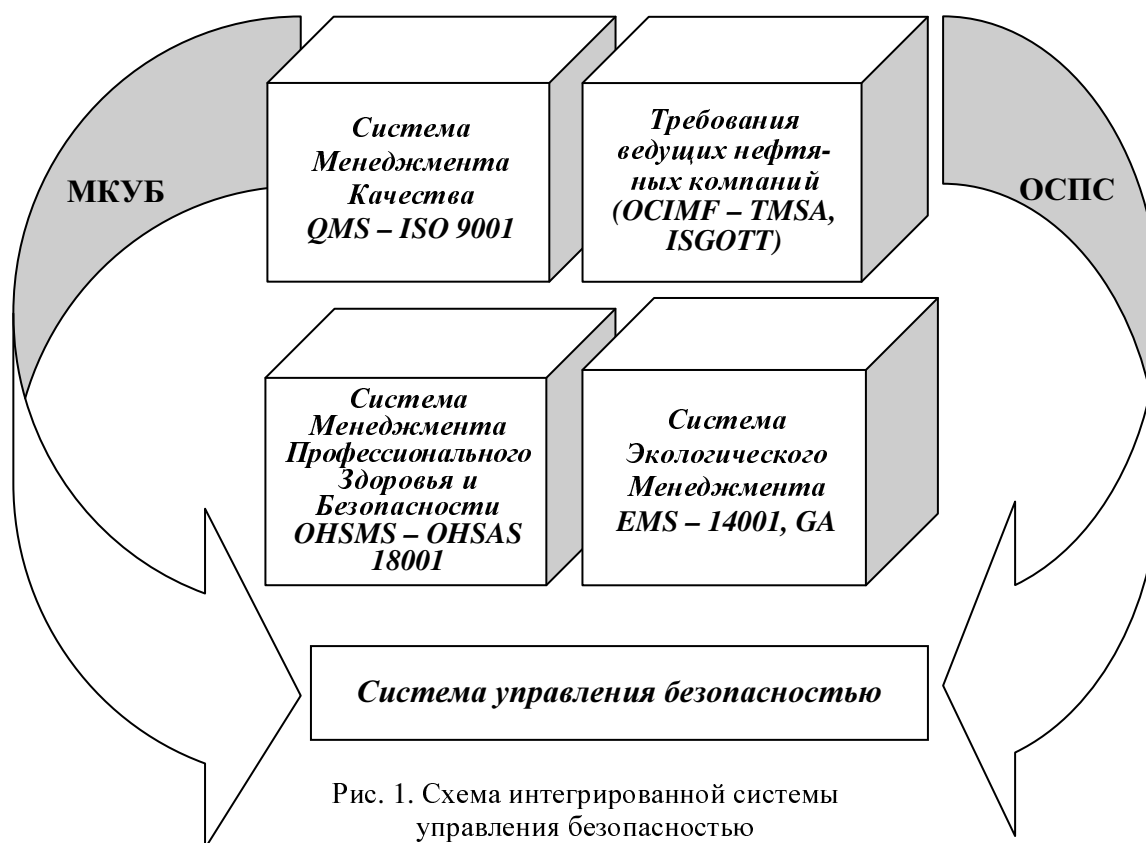


Рис. 1. Схема интегрированной системы управления безопасностью

Примечания:

1. Minimum Safety Criteria for Industry Vessels in Exxon Service. Standard Marine Services. Southampton, 1997. URL: imo.msun.ru>sci/nirks/conf/conf2007/all.pdf
2. Консолидированный текст Конвенции СОЛАС-74. Бюллетень № 14 изменений и дополнений. СПб.: ЦНИИМФ, 2001. 392 с.
3. Collins Concise Dictionary. Harper Collins Publishers. 5th edition. 2001. 1676 pp.
4. Vessel Inspection Questionnaire for Bulk Oil, Chemical Tankers and Gas Carriers. Fifth Edition. OCIMF. London, 2011. URL: ocimf.com>SIRE/Sire-Documents
5. Международное руководство по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов. 4-е изд. СПб.: ЦНИИМФ, 1997. 600 с.
6. Руководство по управлению безопасностью / ОАО «Лукойл». 2011. URL: lukoil-trans.lukoil.ru
7. Rules for the Classification of Steel Ships. Bureau Veritas. Paris, 2000. URL: pdfqueen.com>bureau-veritas-rules-216

References:

1. Minimum Safety Criteria for Industry Vessels in Exxon Service. Standard Marine Services. Southampton, 1997. URL: imo.msun.ru>sci/nirks/conf/conf2007/all.pdf
2. The consolidated text of SOLAS Convention -74. Bulletin No. 14 of changes and addendums. SPb.: TSNIIMF, 2001. 392 pp.
3. Collins Concise Dictionary. Harper Collins Publishers. 5th edition. 2001. 1676 pp.
4. Vessel Inspection Questionnaire for Bulk Oil, Chemical Tankers and Gas Carriers. Fifth Edition. OCIMF. London, 2011. URL: ocimf.com>SIRE/Sire-Documents
5. The international guide to safety for oil tankers and terminals. 4th ed. SPb.: TSNIIMF, 1997. 600 pp.
6. Guide to safety control / ОАО «Lukoil». 2011. URL: lukoil-trans.lukoil.ru
7. Rules for the Classification of Steel Ships. Bureau Veritas. Paris, 2000. URL: pdfqueen.com>bureau-veritas-rules-216