

---

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 востребованным 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.

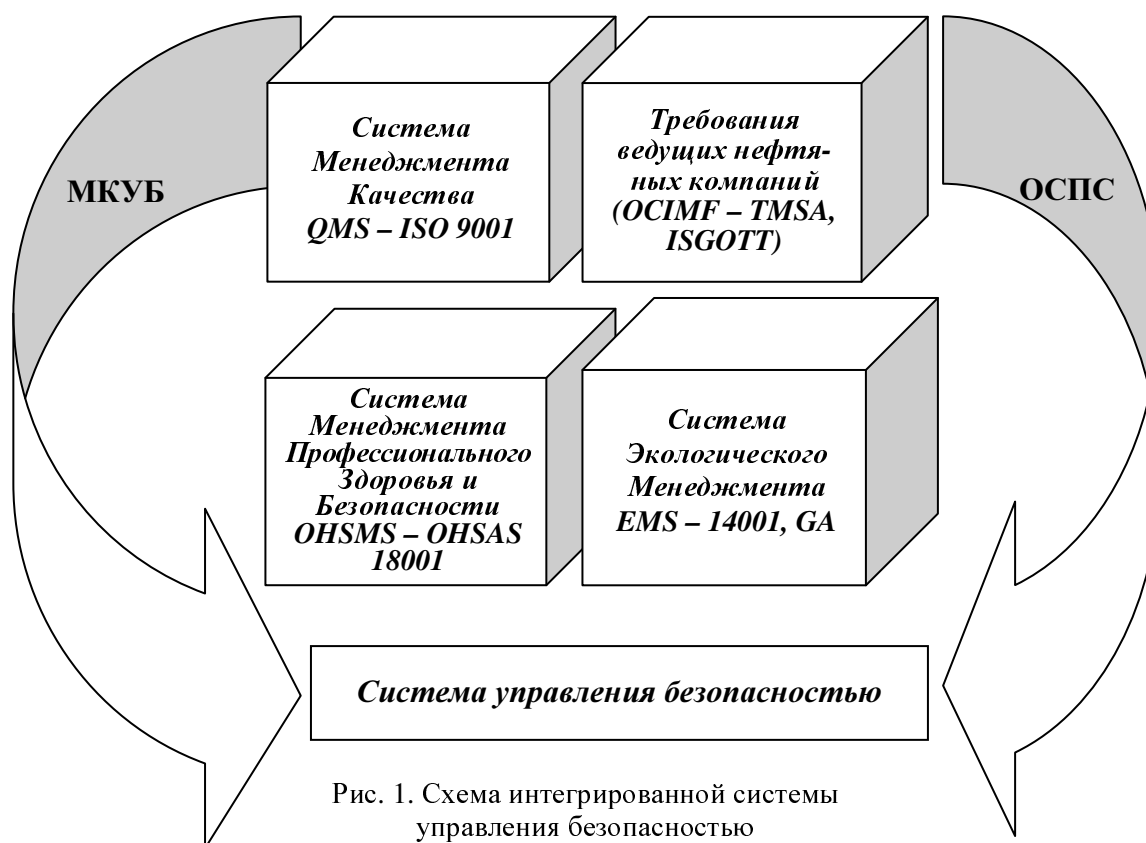


Рис. 1. Схема интегрированной системы управления безопасностью

#### 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](http://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. 5<sup>th</sup> 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](http://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](http://lukoil-trans.lukoil.ru)
7. Rules for the Classification of Steel Ships. Bureau Veritas. Paris, 2000. URL: [pdfqueen.com>bureau-veritas-rules-216](http://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](http://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. 5<sup>th</sup> 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](http://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](http://lukoil-trans.lukoil.ru)
7. Rules for the Classification of Steel Ships. Bureau Veritas. Paris, 2000. URL: [pdfqueen.com>bureau-veritas-rules-216](http://pdfqueen.com>bureau-veritas-rules-216)