

# СТАНДАРТЫ СУДОХОДСТВА И БЕЗОПАСНОСТЬ ГАВАНИ



КРИС РОСЕЛЛ

Генеральный менеджер, Стандарты Судоходства  
Shell International Trading & Shipping Company Ltd



## Международный Морской Форум Нефтяных Компаний

- Международный Морской Форум Нефтяных Компаний (ММФНК) - это добровольная ассоциация нефтяных компаний, заинтересованных в перевозке и перевалке нефти и нефтепродуктов.
- Миссия ММФНК -- «быть ведущим авторитетом по безопасной и экологически ответственной работе нефтяных танкеров и терминалов, способствовать постоянному улучшению стандартов в проектировании и работе».

## Деятельность ММФНК

- Разрабатывает директивы, которые признаны авторитетными в танкерной промышленности (50 + директив)
- Помогает разработке нормативов с участием Международной Морской Организации и Фонда Конвенции по Нефтяным Загрязнениям
- Активная поддержка внедрения международных конвенций на национальном уровне
- Энергичное содействие технике безопасности на танкерах, например, с помощью базы данных инспекции судов (система SIRE)



# Компенсация за разливы нефти



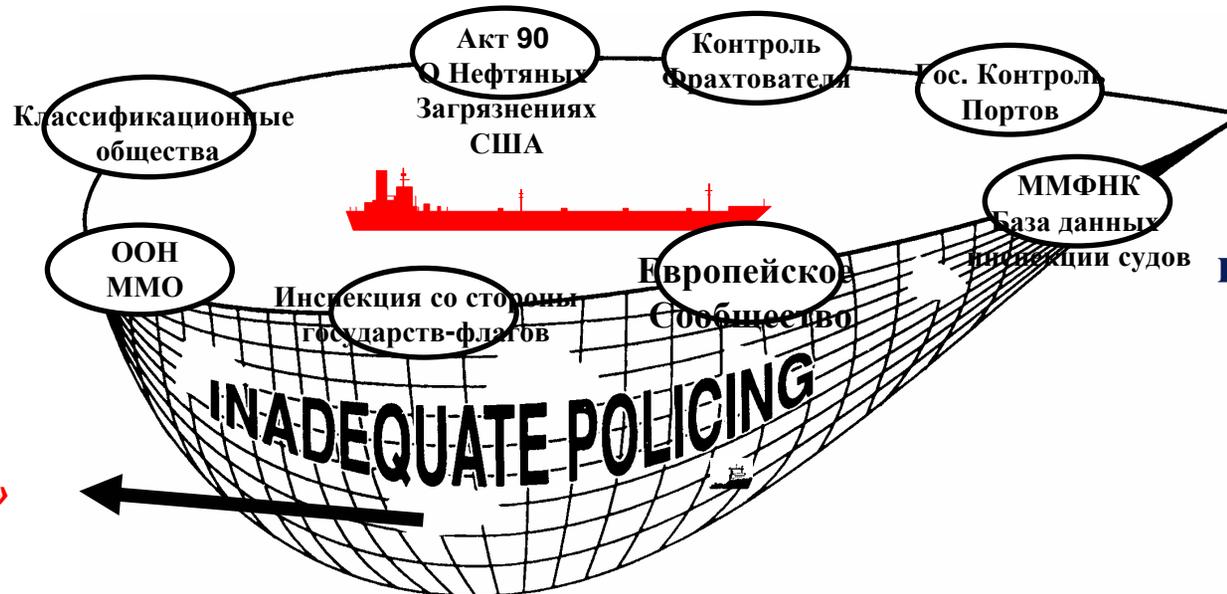
Международная система компенсаций должна

- 1. Обеспечить должную компенсацию тем, кто был затронут разливами нефти*
- 2. Сочетаться с усилиями по улучшению техники безопасности*

Действующие на настоящий момент мероприятия, в основном, защищают судовладельцев и страхователей от финансовых последствий больших разливов нефти и, таким образом, являются препятствием для улучшения техники безопасности

**ММФНК одобряет предстоящий пересмотр мероприятий Фонда Международных Компенсаций за Нефтяные Загрязнения/ Конвенции Гражданской Ответственности.**

# Бизнес и нормативное окружение



*Некоторые не отвечающие тех.условиям танкера «не попали в сеть»*

- Судовладельцы несут ответственность за безопасное управление, укомплектование, тех. обслуживание
- Классификационные общества устанавливают стандарты на строительство и оценку состояния
- Государства-флаги регулируют стандарты судов под их флагом
- Власти порта портовых государств инспектируют суда и могут задержать их

***Большинство танкеров эксплуатируются безопасно  
Но значительное меньшинство - нет  
Нефтяные компании внедряют систему качества***

# Двойные корпуса

*Улучшение, но не окончательное решение*



- Обеспечивают некоторую защиту при незначительном столкновении или посадке на мель
- Не являются заменой для хорошего управления, укомплектования и тех.обслуживания

**Обеспечение качества требует рассмотрения ряда факторов**

# Вклад обеспечения качества в судоходство



Владелец/оператор

Смена класса

Срок  
службы

История

Класс

Смена владельца

Структурный анализ

Смена флага

Документирование  
инспекций

Профиль флота

Оценка риска  
плавания

Размер

Тип

# Инспекция судов

## Главный вклад в контроль



- Инспекции базируются на промышленных стандартах  
**ПРОВЕРОЧНЫЙ ОПРОСНИК  
ИНСПЕКЦИИ СУДНА**
- Обычно танкера инспектируются  
2 раза в год

- Инспектора обучены, проверены и аккредитованы
- Приблизительно 11000 отчетов в год вносятся в базу данных ММНФК по инспекциям судов
- Отчеты содержат только факты, а не рассуждения
- Интерпретация данных - ответственность пользователя

# Кто может пользоваться базой данных инспекции судов ММНФК?



Отчеты доступны промышленности за незначительную плату:

- Члены ММНФК
- Операторы нефтяных перевалочных пунктов
- Фрахтователи танкеров
- Закупщики нефти

Бесплатный доступ:

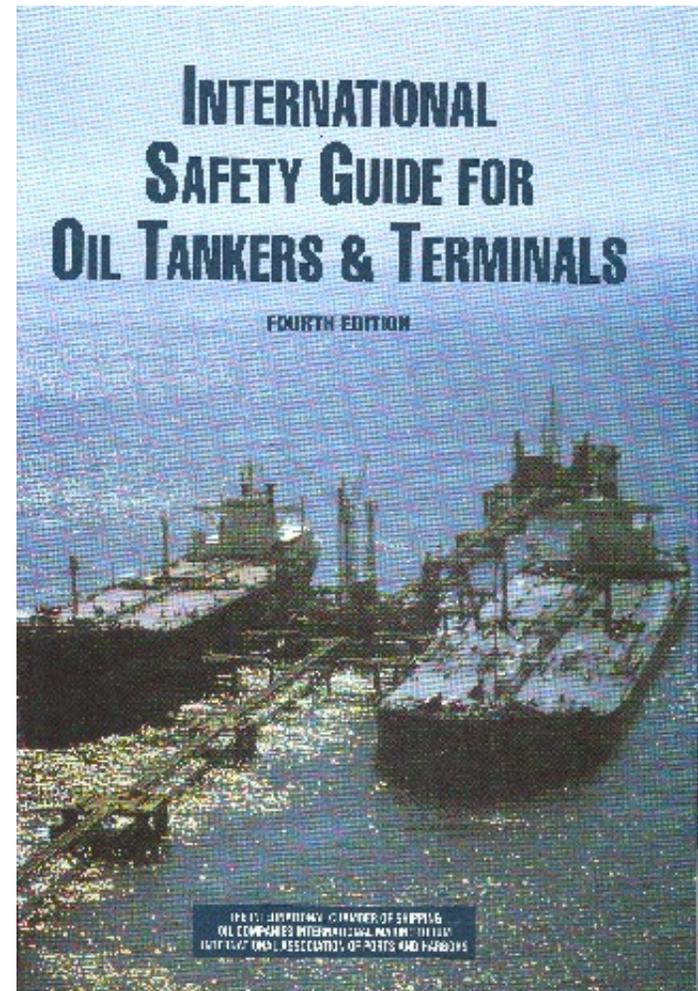
- Правительственным организациям, например, государствам-флагам и портовым государствам

# Безопасность портов и терминалов

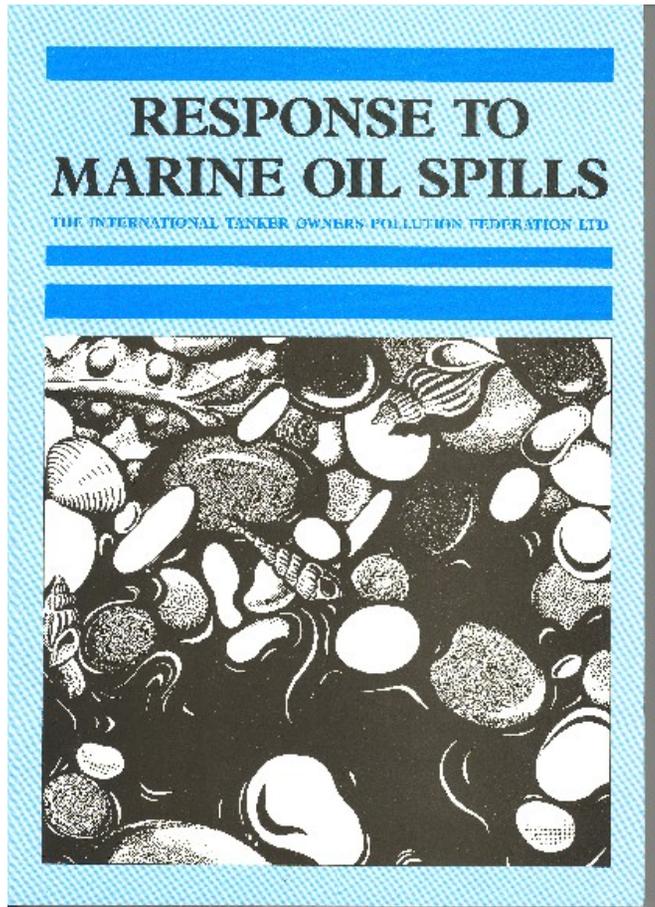


Поощряется как самооценка, так и независимый аудит работы портов и терминалов на основе стандартов ММНФК:

- Международная Директива по Безопасности для Нефтеналивных Танкеров и Терминалов (ISGOTT)
- «Проверочный Опросник по Основным Критериям и Оценке Морских Терминалов» придет на замену «Руководящим принципам по Безопасности на Морских Терминалах» в начале 2004г.



# Безопасность портов и терминалов



Другие принципы включают:

- Защита от пожаров и эвакуация на морских терминалах
- Лучшая международная практика для проводки судов

Для подготовки и реагирования на разливы нефти

- Международная Федерация Владельцев Танкеров по Загрязнению 'Реагирование на Нефтяные Разливы на Море'

Судоходство - международный бизнес

Нормативная база должна быть разработана через  
Международную Морскую Организацию

Ключевые моменты для улучшения

- Пересмотр мероприятий по компенсации за нефтяные разливы
- Последовательное внедрение государствами-флагами Конвенций Международной Морской Организации

Государства-флаги участвуют в схеме аудита  
Международной Морской Организации

*(Эта инициатива будет способствовать международным  
усилиям по внедрению конвенций)*

## *ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ*

- *Правительствам выполнить самооценку нормативного режима для национальных судов*
- *Правительства, которые гордятся качеством их судовых флагов, должны взять на себя инициативу в 2005 г.*

Максимально увеличить потенциал базы данных ММНФК  
по инспекциям судов

## ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ:

Нефтяные компании/ фрахтователи/ закупщики  
содействуют тому, чтобы в базе данных инспекций  
судов ММНФК у каждого танкера, участвующего в  
международной торговле, имелся правомерный отчет об  
инспекции

Для портовых властей портовых государств использование  
базы данных (БЕСПЛАТНОЕ!) - это инструмент  
обнаружения судов повышенного риска

## Самооценка и независимый аудит портов

*(Целью является оценка текущего состояния лоцманского дела, буксировки, фрахта, навигационной поддержки в портах, причалов и терминалов, где необходимы улучшения для управления рисками.)*

## ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

- Власти порта должны осуществить самооценку на основе директив ММНФК
- Власти порта должны обеспечить независимый проводимый экспертами аудит

# Движемся вперед



## Целостный подход

- Через Международную Морскую Организацию (ММО) и Международную Конвенцию по Нефтяным Загрязнениям
- Государства-флаги должны участвовать в схеме аудита в ММО
- Промышленность должна поощрять более широкое использование базы данных инспекций судов ММНФК
- Правительства портов портовых государств должны усилить контроль, используя базу данных инспекции судов как инструмент для танкеров повышенного риска
- Портовые власти должны провести самооценку и независимый аудит портов
- Классификационные общества должны придерживаться единых стандартов во всем мире и в обществах, чтобы не создавать стимула для перехода из класса в класс

***Совместная работа  
для устойчивого развития***