

# Vetting Repsol

**1993**

Repsol crea su propio departamento de Vetting



**Doble casco**

Todos los buques que fleta Repsol tienen doble casco

**6/8h**

Los inspectores de Repsol realizan inspecciones que suelen durar de 6 a 8 horas



**5 años  
18 meses**

si la nave tiene menos de 1 lustro es revisada cada 18 meses

**15 años  
6 meses**

cuando la nave tiene más de 15 es revisada cada 6 meses

**1.500**

Repsol, que no tiene flota propia, realiza más de 1500 transportes de crudo al año por todo el mundo

## Vetting: el análisis de las petroleras para una navegación segura.

Repsol fleta al año decenas de buques con los que realiza más de 1.500 transportes marítimos de crudo y productos por todo el mundo. Su departamento de Vetting analiza y evalúa cada nave para determinar si reúne las condiciones de seguridad para ser contratada. Cualquier barco que transporte carga para la compañía, sea contratado o atraque en uno de sus muelles, tiene primero que ser aceptado por sus inspectores.



El departamento técnico de Repsol encargado de la seguridad y prevención de la contaminación, actividad que es conocida en el sector como vetting, "tiene unos requerimientos que, en algunos aspectos, son más exigentes que las normas locales, nacionales o internacionales", explica Idoia Ibáñez, Gerente de Vetting de la compañía energética.

Entre estos requisitos destaca la exigencia de que todos los buques que transportan crudo o productos pesados sean de doble casco, "con independencia de su tamaño y del país donde naveguen".

Un equipo de inspectores formado por capitanes y jefes de máquinas de la Marina Mercante realiza una evaluación barco a barco de múltiples aspectos técnicos y de gestión para concluir "si es aceptable para ser contratado".

Factores como su historial de seguridad, la experiencia y capacitación de los tripulantes, la edad del buque y su mantenimiento o el sistema de gestión de la seguridad son determinantes para que el departamento de Vetting dé su visto bueno.

**Vetting**  
Contratar con rapidez los fletes es fundamental en este mercado, pero Vetting tiene siempre la última palabra



## La seguridad, prioridad absoluta

La seguridad "es una prioridad absoluta para Repsol", y por ello la compañía ha establecido "unos procesos para identificar los riesgos de las distintas operaciones del transporte marítimo y unos criterios de seguridad preventivos".

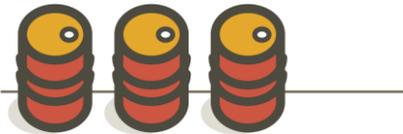
El objetivo es asegurar que "hacemos todo lo que está en nuestro poder para que el embarque y el transporte de hidrocarburos o de cualquier otra carga se haga de forma segura", continúa Ibáñez.

La práctica totalidad de las grandes compañías petroleras no opera una flota propia y el fletamento de buques, aplicando unos controles de contratación exhaustivos, es la práctica habitual. Repsol creó en 1993 el departamento de Vetting y desde entonces, los barcos son sometidos por sus técnicos a una evaluación de seguridad antes de ser aceptados.



**1.200.000**

Repsol mueve  
diariamente por  
mar un millón  
doscientos mil  
barriles de crudo  
y productos  
petrolíferos



La supervisión no solo afecta a los grandes buques petroleros, gaseros y de transporte de productos químicos, sino a cualquier embarcación, de todo tipo y tamaño, desde remolcadores o buques de suministro a embarcaciones fluviales.

## Auditorías exhaustivas y periódicas

El proceso para analizar la buena gestión y estado de los buques incluye la posibilidad de que un inspector de Repsol suba a bordo y revise a fondo el barco y su documentación, en un examen que suele durar de ocho a diez horas.

Repsol Vetting solo acepta buques con una póliza de Protección e Indemnización (P&I) para cubrir las responsabilidades frente a terceros en diversos supuestos, como por ejemplo, un naufragio. La póliza tiene que estar contratada con una sociedad miembro del [Grupo Internacional de P&I](#), que aglutina a las principales aseguradoras del mundo, que responden de manera solidaria a posibles indemnizaciones, "lo que nos garantiza la solvencia de esta cobertura".

La vigencia de la aceptación también varía según la edad del barco: si la nave tiene menos de un lustro, es válida durante 18 meses pero, si hace más de 15 años que fue construido, deber ser evaluado de nuevo a los 6 meses.

Cualquier incidente, como la detención del barco por alguna autoridad portuaria o variaciones en su gestión que impliquen cambios del operador técnico, la tripulación o la bandera con la que navega, puede provocar la revocación inmediata del permiso.

## Colaboración entre petroleras

El servicio de evaluación lo forma un equipo de coordinación de Vetting en las oficinas centrales de Madrid y un cuerpo de inspectores propio en las terminales marítimas de sus refinerías de Bilbao, Cartagena, A Coruña y Tarragona. Una red de inspectores externos homologados examina los barcos en el resto del mundo.

Todos los inspectores son capitanes o jefes de la Marina Mercante con un amplio historial de navegación y mando y están acreditados por el [Oil Companies International Marine Forum \(OCIMF\)](#), asociación de empresas del sector que comparten unos procesos de inspección comunes, los llamados informes SIRE y OVID. Una base de datos permite que cualquier auditor consulte las inspecciones a un barco realizadas por sus colegas de otra compañía.

Repsol mueve diariamente por mar 1,2 millones de barriles de crudo y productos, en un mercado muy dinámico y donde negociar con rapidez los fletes "puede tener un impacto económico importante". Pero la última palabra es siempre del departamento de Vetting, que "mantiene un criterio de seguridad único para todos los buques que contrata, independientemente del área donde naveguen", concluye Ibáñez.