



### SUBMIT A REPORT

CHIRP always protects the identity of our reporters. All personal details are deleted from our system once a report is completed.

### ONLINE

Reports can be submitted easily through our encrypted online form [www.chirp.co.uk/maritime-uk-2/submit-a-report](http://www.chirp.co.uk/maritime-uk-2/submit-a-report)



## «Незручна правда» морської галузі

### Contents

- |   |  |
|---|--|
| <p>2 M2734 - Втома: безпечне укомплектування екіпажу на папері, ризик — у реальності</p> <p>4 M2719 - Втома: безпечне укомплектування екіпажу на папері, ризик — у реальності Початковий звіт</p> <p>7 M2740 - Питання здоров'я та санітарії на борту</p> | <p>9 M2745 - Зварювальні роботи у форпіковому танку без будь-яких перевірок безпеки</p> <p>10 M2755 - Людські фактори: від містка до лоцманського трапа</p> <p>12 M2715 - Проблема відсутності лоцманського трапа на судні</p> |
|---|--|



**Adam Parnell**

За останні місяці ми отримали низку звітів, у яких втома була одним із чинників, і об'єднали їх у звіт M2734. Це може бути один із найважливіших документів, які ми коли-небудь публікували, оскільки сама кількість отриманих нами звітів вказує на те, що

проблема втоми може бути широко поширеною. У деяких випадках втома виникала навіть попри те, що робочий режим на судні відповідав законодавству щодо тривалості робочого часу та часу відпочинку. Ми наголошуємо, що втомою не можна

управляти лише через паперові процедури, і сподіваємося, що відповідальні компанії матимуть належні механізми, які заохочуватимуть працівників повідомляти про втому та дозволятимуть їм тимчасово відсторонюватися від виконання обов'язків до повного відновлення. Якщо ви отримали підтримку від своєї компанії або вважаєте, що ваші занепокоєння залишилися без уваги, будь ласка, повідомте нас про це.

Лоцманські трапи також згадуються у двох звітах: в одному випадку екіпаж не розрізняв лоцманські трапи та посадкові трапи, а в іншому лоцманський трап, імовірно, не був належно закріплений. Це базова морська практика, але кількість звітів, які ми отримуємо, свідчить про те, що на багатьох судах її, на жаль, може бракувати. Ми закликаємо наших читачів-моряків уважно й критично перевірити порядок використання лоцманського трапа на своєму судні, щоб не стати частиною цієї проблеми.

Також ми розглядаємо звіт про проведення зварювальних робіт у форпіку танкера, під час яких, імовірно, взагалі не було вжито жодних запобіжних заходів. Присутність суперінтенданта могла утримати екіпаж від того, щоб втрутитися, однак, як ми нагадуємо, юридична відповідальність усе одно залишається за капітаном. Судновласники та менеджери повинні забезпечити, щоб члени екіпажу мали можливість відкрито висловлювати свої зауваження, навіть коли до ситуації залучений персонал головного офісу.

На завершення ми розглядаємо випадок із дуже везучим офіцером, якого вдарило після вивільнення накопиченої енергії в буксирному тросі, а також неприємний випадок зараження шкідниками, коли проблему залишали без належного реагування кілька тижнів і, що ще гірше, питна вода на борту, ймовірно, була непридатною до споживання.

До наступного разу — будьте обережні!

## Reports

### M2734 – Втома: безпечне укомплектування екіпажу на папері, ризик — у реальності

#### Initial Report

CHIRP отримала звіт щодо втоми, який висвітлює тривалий вплив перевтоми в морському секторі. Спираючись на розповідь звітувача та інші повідомлення щодо втоми, CHIRP представляє цю

об'єднану точку зору з питань безпеки, щоб проілюструвати ширшу системну проблему безпеки. Схожість отриманих звітів вказує на те, що йдеться не про окремі випадки занепокоєння, а про повторювані ознаки ширшого тиску в галузі. Для додаткового контексту в цьому звіті наведено таксономію людського фактора SHIELD (База даних для навчання на основі інцидентів і помилок, пов'язаних із безпекою та людським фактором).

Втома залишається одним із найпоширеніших і недостатньо висвітлюваних ризиків. Вона рідко виникає через одну тривалу зміну або окремих складних тиждів. Частіше вона розвивається поступово через тривалий вплив напружених графіків, недостатнього часу на відновлення, тиску, пов'язаного з укомплектуванням екіпажу, та культури, у якій уміння «справлятися» стає нормою.

CHIRP продовжує отримувати звіти від моряків про режими роботи, що передбачають повторювані нічні зміни, порушений сон, підвищений стрес і зниження пильності. Попри те, що мінімальний час відпочинку може формально відповідати вимогам, на практиці повноцінне відновлення часто не забезпечується.

Це важливе розмежування: відповідність нормативним вимогам не завжди означає, що людина здатна безпечно виконувати свої обов'язки.

Багато моделей безпечного укомплектування екіпажу були розроблені на основі припущень, які не відповідають реаліям сучасної експлуатації суден. Члени екіпажу нині зазнають підвищеного розумового та емоційного навантаження, зокрема через постійний зв'язок із береговим керівництвом, цілодобове інформаційне середовище та зростання адміністративних вимог. Час стоянки судна в порту скорочується, комерційні графіки стають щільнішими, а додаткові завдання часто покладаються без суттєвого або будь-якого збільшення кількості людей чи доступного часу.

Водночас труднощі з наймом і утриманням персоналу в окремих секторах призвели до того, що на борту стало менше досвідчених членів екіпажу, що створює додатковий тиск на тих, хто продовжує працювати, і підвищує ризик втоми. Невпевненість у тому, що заміна екіпажу відбудеться вчасно, може ще більше посилювати напруження. Декілька звітувачів повідомили про накопичення втоми після тривалої роботи в нічний час, коли періоди відпочинку не дозволяли повністю відновити нормальний режим сну.

Ці повідомлення особливо тривожні, адже часто йдеться про досвідчених фахівців, які розуміють наявні ризики, але все одно не можуть належно контролювати вплив втоми. У кількох звітах згадувалися епізоди мікросну, втрати концентрації та небезпечні ситуації, пов'язані з втомою, під час виконання рутинних завдань. Такі випадки не варто розглядати як окремі збої чи особисті помилки; вони вказують на те, що межі безпеки вже можуть поступово звужуватися.

Аварійні сигнали від механізмів, технічні несправності або ненадійність обладнання визнаються підставами для втручання, і той самий принцип має застосовуватися і тоді, коли погіршується здатність людини виконувати свої обов'язки. Коли механізми працюють небезпечно, їх виводять з експлуатації; так само організації мають діяти тоді, коли персонал недостатньо відпочив.

CHIRP раніше вже звертала увагу на суперечності між безпекою операцій і комерційною ефективністю. У деяких випадках рівень укомплектування екіпажу, схоже, визначається мінімальними законодавчими вимогами або орієнтирами щодо витрат, а не фактичним обсягом роботи, необхідним для безпечної експлуатації. Там, де планування залежить від того, що люди постійно «тримаються» попри втому, система, можливо, вже функціонує за межами безпечних обмежень.

Такі дослідницькі ініціативи, як Project MARTHA та програма Horizon, допомогли глибше зрозуміти втому, межі людської працездатності та вплив робочого навантаження. Їхні результати підкріплюють незмінний висновок: ефективно управляти втомою лише через паперові процедури неможливо.

Втома не обмежується певним відділом, званням чи посадою. Подібні закономірності простежуються на містку, у машинному відділенні та під час виконання інших завдань, що мають критичне значення для безпеки, — як у морі, так і на березі. Розпізнавання ознак втоми, повідомлення про них і своєчасне втручання мають відбуватися системно, незалежно від досвіду чи посади людини. Щоб підтримувати належний рівень безпеки, втому необхідно розглядати як спільний операційний ризик, а не як особисту слабкість.

Ефективне управління втомою потребує виходу за межі мінімальних вимог до відпочинку, щоб зрозуміти, як робота фактично сприймається на практиці. Ранніми ознаками можуть бути повторювані небезпечні ситуації, зниження уважності, збільшення кількості помилок або неформальні занепокоєння з боку колег. За наявності таких ознак втому потрібно сприймати як ризик для безпеки, який потребує активного управління, так само

як технічні несправності чи неналежний стан обладнання. Щоб зберегти належний рівень безпеки, може знадобитися скоригувати робоче навантаження, переглянути графіки роботи, перерозподілити завдання або відкласти роботи, які не є критично важливими. За наявності таких ознак потрібні негайні заходи зі зменшення ризиків, щоб запобігти подальшому звуженню меж безпеки.

### CHIRP Comment

Втома рідко виникає раптово. Втома накопичується поступово й може нормалізуватися в межах організації, що ускладнює виявлення пов'язаного з нею ризику.

Цей звіт висвітлює розрив між формально зафіксованою відповідністю вимогам і реальним відновленням. Зафіксований період відпочинку не означає, що людина справді отримала сон, який дозволяє відновитися. Шум, стрес, порушені циркадні ритми, регулярна нічна робота та накопичений дефіцит сну — усе це знижує якість відновлення.

Звіт також підкреслює, що втома впливає на кожного, включно з досвідченими працівниками. Компетентність і професіоналізм відіграють важливу роль у забезпеченні безпеки, однак вони не здатні компенсувати біологічні обмеження людини.

Небезпечні ситуації, спричинені зниженням концентрації або мікросном, є ранніми сигналами тривоги: вони вказують на те, що межі безпеки вже можуть звужуватися, і дають можливість вжити заходів до того, як станеться серйозніший інцидент.

CHIRP раніше отримувала звіти, у яких втома призводила до навігаційних помилок, неправильних рішень, неефективної комунікації та небезпечного спрощення процедур. Такі тенденції стабільно простежуються в різних секторах, демонструючи, що втома залишається поширеною системною небезпекою.

Рівні безпечної укомплектування екіпажу потребують регулярного перегляду. У деяких випадках мінімальна чисельність екіпажу може відповідати нормативним вимогам, але вже не відображати операційну реальність на борту, де зросли адміністративне навантаження, вимоги до технічного обслуговування, комерційний тиск і очікування щодо скорочення часу стоянки судна в порту.

Якщо робота системи тримається на тому, що люди постійно «витримують» навантаження, це вже може свідчити про наявність попереджувальних ознак.

## Key Issues relating to this report

**Втома** — Накопичена нестача сну, регулярні нічні зміни та погане відновлення знижують уважність, концентрацію і здатність приймати рішення.

**Тиск** — Комерційні та операційні вимоги можуть спонукати до продовження роботи попри знижену придатність до виконання обов'язків.

**Комунікація** — Занепокоєння були висловлені, однак ефективного вирішення не було досягнуто. Коли люди вважають, що висловлені занепокоєння не призведуть до змін, кількість повідомлень може зменшитися, а моральний стан неодмінно погіршиться.

**Самозаспокоєність** — Епізоди мікросну, небезпечні ситуації або втома можуть нормалізуватися, якщо їх не ставити під сумнів або не усувати.

**Оповіднення** — Люди можуть продовжувати працювати попри втому, замість того щоб відсторонитися від виконання обов'язків або повідомити про свої занепокоєння керівництву. Надзвичайно важливо, щоб члени екіпажу зберігали пильність і зупиняли роботу, якщо відчувають ознаки втоми.

**Командна робота** — Недостатня чисельність персоналу та брак досвідчених фахівців підвищують навантаження на екіпаж і зменшують здатність системи витримувати додатковий тиск. За таких обставин командна робота має вирішальне значення.

**Місцеві практики** — Тривалі періоди роботи в нічний час можуть сприйматися як норма, навіть коли це небезпечно. Потрібно ставити під сумнів таке хибне сприйняття норми та вносити необхідні зміни до графіків роботи, щоб виправити ситуацію.

### Визначені категорії таксономії SHIELD.

**Дії (що йде не так)** — Ненавмисне зниження уваги, недостатній контроль, затримка реакцій і помилки, спричинені втомою.

**Передумови (фактори, що впливають на працездатність)** — Дефіцит сну, порушення циркадних ритмів, стрес, недостатнє відновлення, високе робоче навантаження та зниження пильності.

**Операційне керівництво (політики, що впливають на роботу)** — Графіки роботи, рішення щодо чисельності екіпажу, розподіл завдань і щоденне управління ризиком втоми.

**Організаційні впливи (вплив компанії / зовнішнього середовища)** — Моделі укомплектування персоналом, тиск, пов'язаний із наймом, комерційні пріоритети, культура безпеки та ефективність систем управління втомою.

### Основні висновки

Мінімальний склад екіпажу не завжди є оптимальним. Відповідність вимогам на папері не гарантує, що ризик втоми контролюється на практиці.

**Регуляторні органи:** Документально підтверджену відповідність вимогам потрібно оцінювати разом із реальним робочим навантаженням, адміністративним тиском і темпом операцій, щоб визначити, чи справді заходи контролю втоми є ефективними.

**Оператори / менеджери:** Системи, які покладаються на те, що втомлені люди продовжуватимуть справлятися, є небезпечними. Склад екіпажу, графіки роботи та рівень навантаження повинні відповідати реальним умовам експлуатації. Ознаки втоми, так само як сигнали тривоги від обладнання, повинні бути підставою для втручання з боку керівництва.

**Моряки / підрядники:** Професіоналізм є важливим бар'єром безпеки, але він не повинен бути єдиним. Звертайте увагу на ранні тривожні ознаки, зокрема зниження концентрації, дратівливість або повторювані помилки. Завчасно повідомляйте про проблеми, підтримуйте колег і додатково перевіряйте критично важливі завдання, коли ризик втоми зростає.

---

## M2719 – Втома: безпечне укомплектування екіпажу на папері, ризик — у реальності Початковий звіт

### Initial Report

CHIRP отримала звіт щодо втоми, який висвітлює тривалий вплив перевтоми в морському секторі. Спираючись на розповідь звітувача та інші повідомлення щодо втоми, CHIRP представляє цю об'єднану точку зору з питань безпеки, щоб проілюструвати ширшу системну проблему безпеки. Схожість отриманих звітів вказує на те, що йдеться не про окремі випадки занепокоєння, а про повторювані ознаки ширшого тиску в галузі. Для додаткового контексту в цьому звіті наведено таксономію людського фактора SHIELD (База даних для навчання на основі інцидентів і помилок, пов'язаних із безпекою та людським фактором).

Втома залишається одним із найпоширеніших і недостатньо висвітлених ризиків. Вона рідко виникає через одну тривалу зміну або окремих складних тижнів. Частіше вона розвивається поступово через тривалий вплив напружених графіків, недостатнього часу на відновлення, тиску, пов'язаного з укомплектуванням екіпажу, та культури, у якій уміння «справлятися» стає нормою.

CHIRP продовжує отримувати звіти від моряків про режими роботи, що передбачають повторювані нічні зміни, порушений сон, підвищений стрес і зниження пильності. Попри те, що мінімальний час відпочинку може формально відповідати вимогам, на практиці повноцінне відновлення часто не забезпечується.

Це важливе розмежування: відповідність нормативним вимогам не завжди означає, що людина здатна безпечно виконувати свої обов'язки.

Багато моделей безпечного укомплектування екіпажу були розроблені на основі припущень, які не відповідають реаліям сучасної експлуатації суден. Члени екіпажу нині зазнають підвищеного розумового та емоційного навантаження, зокрема через постійний зв'язок із береговим керівництвом, цілодобове інформаційне середовище та зростання адміністративних вимог. Час стоянки судна в порту скорочується, комерційні графіки стають щільнішими, а додаткові завдання часто покладаються без суттєвого або будь-якого збільшення кількості людей чи доступного часу.

Водночас труднощі з наймом і утриманням персоналу в окремих секторах призвели до того, що на борту стало менше досвідчених членів екіпажу, що створює додатковий тиск на тих, хто продовжує працювати, і підвищує ризик втоми. Невпевненість у тому, що заміна екіпажу відбудеться вчасно, може ще більше посилювати напруження. Декілька звітів повідомили про накопичення втоми після тривалої роботи в нічний час, коли періоди відпочинку не дозволяли повністю відновити нормальний режим сну.

Ці повідомлення особливо тривожні, адже часто йдеться про досвідчених фахівців, які розуміють наявні ризики, але все одно не можуть належно контролювати вплив втоми. У кількох звітах згадувалися епізоди мікросну, втрати концентрації та небезпечні ситуації, пов'язані з втомою, під час виконання рутинних завдань. Такі випадки не варто розглядати як окремі збої чи особисті помилки; вони вказують на те, що межі безпеки вже можуть поступово звужуватися.

Аварійні сигнали від механізмів, технічні несправності або ненадійність обладнання визнаються підставами для втручання, і той самий принцип має застосовуватися і тоді, коли погіршується здатність людини виконувати свої обов'язки. Коли механізми працюють небезпечно, їх виводять з експлуатації; так само організації мають діяти тоді, коли персонал недостатньо відпочив.

CHIRP раніше вже звертала увагу на суперечності між безпекою операцій і комерційною ефективністю. У деяких випадках рівень укомплектування екіпажу, схоже, визначається мінімальними законодавчими вимогами або орієнтирами щодо витрат, а не фактичним обсягом роботи, необхідним для безпечної експлуатації. Там, де планування залежить від того, що люди постійно «тримаються» попри втому, система, можливо, вже функціонує за межами безпечних обмежень.

Такі дослідницькі ініціативи, як Project MARTHA та програма Horizon, допомогли глибше зрозуміти втому, межі людської працездатності та вплив робочого навантаження. Їхні результати підкріплюють незмінний висновок: ефективно управляти втомою лише через паперові процедури неможливо.

Втома не обмежується певним відділом, званням чи посадою. Подібні закономірності простежуються на містку, у машинному відділенні та під час виконання інших завдань, що мають критичне значення для безпеки, — як у морі, так і на березі. Розпізнавання ознак втоми, повідомлення про них і своєчасне втручання мають відбуватися системно, незалежно від досвіду чи посади людини. Щоб підтримувати належний рівень безпеки, втому необхідно розглядати як спільний операційний ризик, а не як особисту слабкість.

Ефективне управління втомою потребує виходу за межі мінімальних вимог до відпочинку, щоб зрозуміти, як робота фактично сприймається на практиці. Ранніми ознаками можуть бути повторювані небезпечні ситуації, зниження уважності, збільшення кількості помилок або неформальні занепокоєння з боку колег. За наявності таких ознак втому потрібно сприймати як ризик для безпеки, який потребує активного управління, так само як технічні несправності чи неналежний стан обладнання. Щоб зберегти належний рівень безпеки, може знадобитися скоригувати робоче навантаження, переглянути графіки роботи, перерозподілити завдання або відкласти роботи, які не є критично важливими. За наявності таких ознак потрібні негайні заходи зі зменшення ризиків, щоб запобігти подальшому звуженню меж безпеки.

## CHIRP Comment

Втома рідко виникає раптово. Втома накопичується поступово й може нормалізуватися в межах організації, що ускладнює виявлення пов'язаного з нею ризику.

Цей звіт висвітлює розрив між формально зафіксованою відповідністю вимогам і реальним відновленням. Зафіксований період відпочинку не означає, що людина справді отримала сон, який дозволяє відновитися. Шум, стрес, порушені циркадні ритми, регулярна нічна робота та накопичений дефіцит сну — усе це знижує якість відновлення.

Звіт також підкреслює, що втома впливає на кожного, включно з досвідченими працівниками. Компетентність і професіоналізм відіграють важливу роль у забезпеченні безпеки, однак вони не здатні компенсувати біологічні обмеження людини.

Небезпечні ситуації, спричинені зниженням концентрації або мікросном, є ранніми сигналами тривоги: вони вказують на те, що межі безпеки вже можуть звужуватися, і дають можливість вжити заходів до того, як станеться серйозніший інцидент.

CHIRP раніше отримувала звіти, у яких втома призводила до навігаційних помилок, неправильних рішень, неефективної комунікації та небезпечного спрощення процедур. Такі тенденції стабільно простежуються в різних секторах, демонструючи, що втома залишається поширеною системною небезпекою.

Рівні безпечного укомплектування екіпажу потребують регулярного перегляду. У деяких випадках мінімальна чисельність екіпажу може відповідати нормативним вимогам, але вже не відображати операційну реальність на борту, де зросли адміністративне навантаження, вимоги до технічного обслуговування, комерційний тиск і очікування щодо скорочення часу стоянки судна в порту.

Якщо робота системи тримається на тому, що люди постійно «витримують» навантаження, це вже може свідчити про наявність попереджувальних ознак.

## Key Issues relating to this report

**Втома** — Накопичена нестача сну, регулярні нічні зміни та погане відновлення знижують уважність, концентрацію і здатність приймати рішення.

**Тиск** — Комерційні та операційні вимоги можуть спонукати до продовження роботи попри знижену придатність до виконання обов'язків.

**Комунікація** — Занепокоєння були висловлені, однак ефективного вирішення не було досягнуто. Коли люди вважають, що висловлені занепокоєння не призведуть до змін, кількість повідомлень може зменшитися, а моральний стан неодмінно погіршиться.

**Самозаспокоєність** — Епізоди мікросну, небезпечні ситуації або втома можуть нормалізуватися, якщо їх не ставити під сумнів або не усувати.

**Оповіднення** — Люди можуть продовжувати працювати попри втому, замість того щоб відсторонитися від виконання обов'язків або повідомити про свої занепокоєння керівництву. Надзвичайно важливо, щоб члени екіпажу зберігали пильність і зупиняли роботу, якщо відчувають ознаки втоми.

**Командна робота** — Недостатня чисельність персоналу та брак досвідчених фахівців підвищують навантаження на екіпаж і зменшують здатність системи витримувати додатковий тиск. За таких обставин командна робота має вирішальне значення.

**Місцеві практики** — Тривалі періоди роботи в нічний час можуть сприйматися як норма, навіть коли це небезпечно. Потрібно ставити під сумнів таке хибне сприйняття норми та вносити необхідні зміни до графіків роботи, щоб виправити ситуацію.

## Визначені категорії таксономії SHIELD

**Дії (що йде не так)** — Ненавмисне зниження уваги, недостатній контроль, затримка реакцій і помилки, спричинені втомою.

**Передумови (фактори, що впливають на працездатність)** — Дефіцит сну, порушення циркадних ритмів, стрес, недостатнє відновлення, високе робоче навантаження та зниження пильності.

**Операційне керівництво (політики, що впливають на роботу)** — Графіки роботи, рішення щодо чисельності екіпажу, розподіл завдань і щоденне управління ризиком втоми.

**Організаційні впливи (вплив компанії / зовнішнього середовища)** — Моделі укомплектування персоналом, тиск, пов'язаний із наймом, комерційні пріоритети, культура безпеки та ефективність систем управління втомою.

## Основні висновки

Мінімальний склад екіпажу не завжди є оптимальним. Відповідність вимогам на папері не гарантує, що ризик втоми контролюється на практиці.

**Регуляторні органи:** Документально підтверджену відповідність вимогам потрібно оцінювати разом із реальним робочим навантаженням, адміністративним тиском і темпом операцій, щоб визначити, чи справді заходи контролю втоми є ефективними.

**Оператори / менеджери:** Системи, які покладаються на те, що втомлені люди продовжуватимуть справлятися, є небезпечними. Склад екіпажу, графіки роботи та рівень навантаження повинні відповідати реальним умовам експлуатації. Ознаки втоми, так само як сигнали тривоги від обладнання, повинні бути підставою для втручання з боку керівництва.

**Моряки / підрядники:** Професіоналізм є важливим бар'єром безпеки, але він не повинен бути єдиним. Звертайте увагу на ранні тривожні ознаки, зокрема зниження концентрації, дратівливість або повторювані помилки. Завчасно повідомляйте про проблеми, підтримуйте колег і додатково перевіряйте критично важливі завдання, коли ризик втоми зростає.

## M2740 – Питання здоров'я та санітарії на борту

### Initial Report

Надійшли повідомлення про проблеми, пов'язані зі здоров'ям і санітарними умовами на борту судна. Свідоцтво про звільнення судна від санітарного контролю нещодавно поновили; однак, як повідомляється, було видано лише саме свідоцтво, без будь-яких даних про проведену перевірку чи супровідної підтвердної документації.

На борту спостерігалися ознаки можливого зараження шкідниками. Фотографічні докази є, однак ними неможливо поділитися через цей канал звітування.

Під час останнього заходу в порт ця проблема, як повідомляється, була зафіксована портовим державним контролем як недовлік. Однак, схоже, на той момент проблему не було усунуто, а її вирішення відклали до наступного порту, що передбачає приблизно тритижневий перехід. Як повідомляється, призначена особа компанії на березі (DPA) знає про цю ситуацію.

Крім того, вода, яку використовували для приготування їжі та щоденного споживання, мала жовтуватий відтінок, що може ставити під сумнів її придатність для використання. Підтвердні докази щодо стану води наявні.

Такі умови можуть негативно впливати на здоров'я та самопочуття людей на борту.

### CHIRP Comment

У цьому звіті виявлено серйозні недоліки, які підпадають під дію *Конвенції Міжнародної організації праці про працю в морському суднопластві 2006 року (MLC, 2006)*, зокрема Розділу З «Житлові приміщення, умови для відпочинку, продовольче забезпечення та організація харчування». Описані умови вказують не лише на можливе недотримання вимог MLC, а й на ширшу проблему з ефективним забезпеченням безпеки та охорони здоров'я на борту.

Стандарт вимагає, щоб житлові приміщення моряків утримувалися в безпечному, належному та санітарному стані. Наявність шкідників на борту чітко свідчить про те, що базові заходи з підтримання гігієни та боротьби зі шкідниками не були належно впроваджені або системно підтримувані. Цю ситуацію навряд чи можна пояснити поодиноким помилкою. Вона радше свідчить про недоліки як в управлінні на борту, так і в системах підтримки з берега.

На борту також має бути достатньо безпечної питної води. Повідомлення про те, що воду жовтуватого кольору використовують для приготування їжі та щоденного споживання, вказують на прямий і неприйнятний ризик для здоров'я екіпажу. Такі умови свідчать про недоліки в процесах зберігання, очищення, контролю та перевірки води. Те, що цю воду продовжували використовувати, вказує на те, що ризик або не оцінили належним чином, або на виявлені проблеми не відреагували з необхідною терміновістю.

Однією з ключових проблем, на яку вказує цей звіт, є очевидний розрив між виявленням недоліків і їхнім фактичним усуненням. Якщо недоліки лише фіксують, а потім закривають без перевірених коригувальних дій, це підриває довіру до систем управління безпекою. Це створює видимість дотримання вимог, тоді як небезпечні умови фактично залишаються невирішеними. Це свідчить про системну слабкість, коли формальне виконання процедур має пріоритет над усуненням реального ризику.

Що ще серйозніше, цей випадок показує, що щодо вже відомої небезпеки не було вжито необхідних заходів. Обґрунтовані застереження щодо наявності шкідників і якості питної води, ймовірно, не призвели до своєчасного та ефективного реагування з боку судновласника або оператора. Також немає підтверджень того, що з боку держави прапора або портового контролю здійснювався належний подальший нагляд. Те, що судно продовжувало працювати за таких умов, свідчить про серйозний збій одразу на кількох рівнях нагляду, підтвердження відповідності та застосування вимог.

У звіті також порушується питання довіри екіпажу до механізмів повідомлення про проблеми. Якщо люди не впевнені в конфіденційності або бояться, що їх можуть ідентифікувати, вони можуть утримуватися від повідомлення про проблеми зі здоров'ям і безпекою, що затримує втручання та підвищує ризики. З часом це призводить до того, що неналежні умови починають сприйматися як норма, а такі проблеми, як наявність шкідників, — як звична ситуація, а не як підстава для негайного реагування. Така нормалізація часто посилюється комерційним тиском і побоюваннями щодо можливих наслідків, а також становить пряму загрозу культурі безпеки.

У цьому контексті роль призначеної особи компанії на березі (DPA) є ключовою. Відповідно до Кодексу ISM, DPA має бути ефективною та незалежною ланкою між судном і берегом і мати повноваження для забезпечення належного реагування на проблеми безпеки. У цьому випадку відсутність ефективного втручання викликає серйозні питання щодо того, чи виконує DPA свою роль належним чином. Роль DPA має бути дієвою на практиці: якщо вона не призводить до своєчасного реагування та коригувальних дій, то перетворюється на формальність і послаблює призначення системи управління безпекою.

За наявності обґрунтованих повідомлень про шкідників і небезпечну питну воду слід негайно передавати інформацію адміністрації держави прапора, а за потреби — органам портового контролю. Такі механізми призначені для незалежної перевірки та забезпечення виконання вимог. Якщо їх не задіяти вчасно, неприйнятні умови можуть зберігатися без належного контролю.

Попри серйозність виявлених проблем, сам факт їх повідомлення є позитивним показником. Те, що члени екіпажу дедалі частіше готові повідомляти про такі проблеми, свідчить про поступовий рух до більшої відкритості. Однак цей прогрес збережеться лише за умови, що повідомлення призводитимуть до видимих,

ефективних і своєчасних коригувальних дій. Без цього довіра до систем повідомлення може поступово слабшати, що лише закріплюватиме ті умови, за яких ці недоліки змогли виникнути й розвинутися.

### Key Issues relating to this report

**Комунікація** — Це простежується в розриві між виявленням проблеми та її усуненням. Попри те, що проблема була відома PSC і DPA, відсутність деталей інспекції та коригувальних дій вказує на те, що важливу для безпеки інформацію не було належно передано або враховано.

**Самозаспокоєність** — Може проявлятися в продовженні експлуатації судна попри відомі проблеми зі шкідниками та якістю води. Відкладання вирішення проблеми вказує на фактичне прийняття неналежних умов, можливо, через попередній досвід роботи без негайних негативних наслідків.

**Недостатня наполегливість** — Про це може свідчити те, що проблему не було усунуто протягом тривалого часу. Хоча проблему, як повідомляється, було передано на вищій рівень, цього могло виявитися недостатньо для своєчасного реагування, особливо з огляду на ризики для здоров'я.

**Тиск** — Схоже, на прийняття рішень вплинув операційний або комерційний тиск. Те, що вирішення проблеми відклали до наступного порту, вказує на те, що графік або витрати, ймовірно, виявилися важливішими за негайне зниження ризику.

**Нестача ресурсів** — Могла стати одним із чинників, через які проблеми не вирішили одразу після виявлення, зокрема через брак часу, обладнання або доступу до підрядників.

**Слабке управління** — Про це свідчить відсутність ефективного реагування, попри те що на березі знали про ситуацію. Це вказує на недостатню увагу до відомої проблеми, що стосується добробуту екіпажу, або на брак належного контролю за її вирішенням.

**Недостатня обізнаність** — Також могло відіграти роль, особливо щодо ризиків для здоров'я через тривалий контакт із забрудненою водою та наявність шкідників, які, можливо, не були повністю усвідомлені.

**Місцеві практики** — Цей фактор також є доречним, адже відкладання усунення недоліків і продовження роботи в неналежних умовах можуть свідчити про практику, яка усталася на борту.

## Основні висновки

**Регуляторні органи:** «Те, що не перевіряється, не може вважатися контрольованим». Коли сертифікацію сприймають як формальність, а не як процес перевірки, надійність контролю послаблюється, а ризик не контролюється, а лише переноситься.

**Менеджери:** «Те, з чим ви миритесь сьогодні, завтра стане нормою». Якщо реагування на відомі загрози для здоров'я відкладають заради збереження графіка, це може ненавмисно створити враження, що безпека є предметом домовленостей, і закріпити сприйняття неналежних умов як норми в усій системі.

**Моряки:** «Один раз повідомити про проблему — це звітування; простежити, щоб її вирішили, — це захист безпеки». Повідомляти про проблеми необхідно, але наполегливий подальший супровід і передання питання на вищий рівень є не менш важливими, якщо умови й надалі становлять ризик для здоров'я та безпеки.

## M2745 – Зварювальні роботи у форпіковому танку без будь-яких перевірок безпеки

### Initial Report

У форпіковому танку проводили зварювальні роботи, коли судно було завантажено дизельним паливом. Роботи були необхідні для усунення потрапляння морської води через тріщину в перегородці. Про інцидент повідомили CHIRP через небезпечний характер виконуваних робіт. CHIRP звернулася для подальшого з'ясування обставин як до держави прапора, так і до звітувача.

Ремонтні роботи виконували двоє підрядників під наглядом суперінтенданта, який перебував на борту.

Допуск на виконання робіт (PTW) не оформлювався, а процедура входу до замкненого простору не застосовувалася. Поруч не було ні рятувального обладнання, ні членів екіпажу, а звітувач не побачив жодних підтверджень того, що проводився контроль атмосфери.

Наразі невідомо, чи класифікаційне товариство надало план виконання ремонтних робіт. Групу з розслідування держави прапора повідомили про ситуацію та попросили узгодити подальші дії з класифікаційним товариством.

## CHIRP Comment

У цьому звіті йдеться про серйозне порушення встановлених міжнародних вимог до входу в замкнені простори та проведення вогневих робіт. У форпіковому танку проводили зварювальні роботи, тоді як судно було завантажено дизельним паливом, без оформлення допуску, без процедур входу до замкненого простору та без ознак перевірки атмосфери чи постійного моніторингу газового середовища. На місці не було ні рятувального обладнання, ні чергового персоналу, ні дихальних апаратів.

Ці порушення суперечать рекомендаціям Міжнародної морської організації (MSC.1/Circ.14/01 Rev.1) та обов'язковим положенням Міжнародного кодексу з управління безпекою. Вхід у замкнені простори повинен здійснюватися під контролем: з оцінкою ризиків, оформленням допуску, підтверженою та безперервною перевіркою атмосфери, ефективною вентиляцією і готовими до застосування рятувальними заходами.

Форпікові та баластні танки є замкненими просторами підвищеного ризику. Окрім ризику займистої чи токсичної атмосфери, вони також становлять значну й часто недооцінену небезпеку нестачі кисню через внутрішню корозію, яка вже неодноразово ставала причиною смертельних випадків. За відсутності належного контролю, вентиляції та готовності до аварійного реагування існує високий ризик швидкої втрати свідомості та смерті.

Проведення вогневих робіт або вхід до замкнених просторів без таких заходів захисту є фундаментальним порушенням контролю ризиків. Якщо на місці немає рятувального обладнання та дихальних апаратів, готових до негайного використання, ризик смертельних наслідків значно зростає, а органи держави прапора або портового контролю можуть вжити відповідних заходів.

Залучення підрядників і суперінтенданта не звільняє судно та компанію від цих обов'язків. Підрядники можуть не знати ризиків, характерних саме для цього судна, особливо коли ремонт виконується терміново. Судновласник і капітан і надалі несуть юридичну відповідальність за належний інструктаж, контроль і повне дотримання вимог суднової системи управління безпекою. Відповідальність за безпечне виконання операцій не можна делегувати.

Цей звіт чітко нагадує, що вхід у замкнені простори та виконання вогневих робіт мають здійснюватися лише за суворого дотримання встановлених стандартів. Щоб запобігти смертельним випадкам, необхідні система

допусків, постійний контроль небезпек, ефективний нагляд і перевірена готовність до аварійного реагування.

### Key Issues relating to this report

Ця подія свідчить не про одну окрему помилку, а про сукупність ризикованих людських та організаційних моделей поведінки.

**Комунікація** — Не було чітко узгоджено обсяг робіт і пов'язані з ними безпеки, зокрема проведення вогневих робіт у замкненому просторі танка за наявності дизельного палива. Можливо, дисбаланс повноважень між береговим керівництвом і екіпажем не дозволив людям відкрито висловити свої застереження.

**Самозаспокоєність** — Роботу сприймали як рутинний ремонт, а відсутність належного контролю, схоже, призвела до того, що небезпечна практика почала сприйматися як нормальна.

**Компетентність** — Не було належно усвідомлено, що ці роботи виконуються в умовах високого ризику та потребують базових заходів безпеки.

**Командна робота** — Її бракувало, оскільки за належної командної взаємодії екіпаж мав би поставити під сумнів безпечність виконання цих робіт.

**Компетентність** — Роботи виконувалися без допуску, газоаналізаторів, дихальних апаратів, рятувального обладнання та чергового персоналу із засобами зв'язку.

**Тиск** — Терміновість через надходження морської води та необхідність зберегти експлуатаційну готовність судна могли відсунути безпеку на другий план.

**Місцеві практики** — Відсутність допуску до виконання робіт чітко свідчить про наступне: «У нашій компанії зазвичай роблять так», через що відхилення від стандартної операційної практики почали сприйматися як прийнятна норма.

### Основні висновки

Якщо допуск не оформлено, можливо, ми ще недостатньо розуміємо ризику, щоб розпочинати роботу.

**Регуляторні та наглядові органи (держава прапора / класифікаційне товариство):** Цей випадок показує, наскільки важливо на практиці перевіряти дотримання базових вимог безпеки, зокрема оформлення допусків, моніторинг атмосфери та виконання процедур входу в

замкнені простори. Потрібен посилений нагляд, щоб забезпечити послідовне застосування вимог на практиці з чітким розподілом відповідальності між державою прапора, класифікаційним товариством та операторами. Цільові інспекції та подальше реагування на повідомлені проблеми можуть допомогти усунути розрив між процедурами та реальністю на борту.

**Менеджери / оператори:** Цей інцидент свідчить про неспроможність забезпечити дотримання ключових бар'єрів системи управління безпекою. Керівники повинні гарантувати, що критично важливі захисні заходи не підлягають компромісу, незалежно від операційного тиску. Необхідно посилити нагляд за підрядниками та суперінтендантами, а також підтримувати культуру, у якій небезпечні роботи оскаржуються, а право зупинити роботу має повну підтримку.

**Моряки:** Цей звіт нагадує, що роботи не слід розпочинати, якщо не забезпечено необхідні заходи безпеки. Якщо не оформлено допуск, не проведено перевірку газового середовища або не підготовлено рятувальне обладнання, роботу слід зупинити. Морякам слід зберігати пильність, відкрито реагувати на небезпечні умови та не допускати, щоб ризик сприймався як норма.

## M2755 – Людські фактори: від містка до лоцманського трапа

### Initial Report

Лоцман розповів нам:

Капітан залишив місток приблизно через 15 хвилин після того, як ми відійшли від причалу, залишивши на містку зі мною старшого помічника. Приблизно за 15 хвилин до висадки капітан повернувся.

Під час обміну інформацією між лоцманом і капітаном я запитав капітана про його план дій, адже пізніше того дня очікувався «сильний вітер» і хвилі висотою 2,5-3,5 м... «серйозне хвилювання для невеликого судна з осадкою лише 3,0 м», — та порадив, що доцільно було б шукати укриття. Попри це, він мав намір продовжити перехід до наступного порту. Лише коли він повернувся на місток перед моєю висадкою, ми ще раз поговорили про погоду, і тільки після цього він змінив рішення.

Коли я підійшов до лоцманського трапа, щоб залишити судно, стало зрозуміло, що офіцер його не перевіряв, адже весь цей час він був зі мною. Коли я наблизився до

трапа, офіцер тримався позаду. Я одразу звернув увагу на кріплення: це був поліпропіленовий канат діаметром приблизно 6–8 мм, зав'язаний вузлом, який інакше як «бабиним» не назвеш. Я сказав матросу, що ці кріплення потрібно замінити на належні, він відповів «так», але потім просто стояв і розгублено дивився на мене. Я також побачив, що кінці лоцманського трапа не були належно закріплені, і вказав на це матросу, щоб ситуацію виправили. Я щонайменше чотири рази сказав йому та старшому помічнику, що найтовпи потрібно негайно замінити, кінці трапа необхідно закріпити, і що я не користуватимуся трапом, доки його не буде належним чином закріплено. Після цього я повернувся на місток, попросив лоцманський катер не підходити до борту, доки трап не буде належно закріплений, і повідомив капітана, що проблему потрібно негайно усунути до моєї висадки, а про сам випадок я повідомлю. Капітан майже не відреагував.

Коли екіпаж підтвердив, що трап «належно закріплений», я повернувся до трапа, і старший помічник вибачився. Я сказав старшому помічнику, що ціную його вибачення, але така ситуація є абсолютно неприйнятною. Жодні вибачення не допомогли б, якби я або хтось інший опинився у воді й не зміг повернутися додому.

Я ще раз перевіряв трап і, переконавшись, що недоліки усунуто, безпечно залишив судно.

### CHIRP Comment

На думку CHIRP, цей звіт показує небезпечні практики як в управлінні на містку, так і під час посадки та висадки лоцмана, де людські фактори відіграють важливу роль. Ця ситуація виникла не через одну помилку, а через повторювану модель недостатньої комунікації, прийняття поганих практик і відсутності належного контролю в критичні моменти.

Підготовку до посадки та висадки лоцмана потрібно ретельно контролювати й забезпечувати належний нагляд за цим процесом. Відповідальний офіцер має не просто організувати роботу, а й переконатися, що її виконано правильно та безпечно. Покладатися на інших без перевірки неприпустимо, коли ризик є високим.

Звіт також показує, як операційні рішення можуть піддаватися впливу тиску продовжувати рух попри несприятливі погодні умови. Чіткі практичні рекомендації, які екіпажі розуміють, приймають і застосовують, допомагають підтримувати безпечніші рішення та дають капітанам впевненість відкласти перехід або шукати укриття у захищеній акваторії, коли умови наближаються до небезпечних.

Також викликає занепокоєння те, що планові перевірки, імовірно, не виконувалися належним чином. Попри те, що недоліки врешті усунули, ключове питання полягає в тому, що їх потрібно було виявити й виправити до втручання лоцмана. Обладнання й кріплення, від яких залежить безпека, потрібно ретельно перевіряти одразу, а не тільки після того, як виникне зауваження чи сумнів.

Попри те, що ситуацію виправили, залишається незрозумілим, чи було повною мірою засвоєно відповідні уроки. Ефективна практика ґрунтується на регулярних перевірках, готовності відкрито ставити під сумнів небезпечні дії та розумінні того, що «виконано» має завжди означати «належно перевірено».

CHIRP зв'язалася з керуючою компанією судна, щоб звернути увагу на проблеми зі стандартами морської практики, дотриманням вимог безпеки та комунікацією під час цієї операції з посадки та висадки лоцмана.

### Key Issues relating to this report

**Комунікація** — Проблеми простежуються як у прийнятті рішень щодо погодних умов, так і в підготовці лоцманського трапа: застереження або не передавалися належним чином, або не призводили до дій, навіть коли їх порушували неодноразово.

**Сигналізування про проблему** — До втручання лоцмана екіпаж не відреагував належним чином на небезпечне кріплення лоцманського трапа та не передав це питання на вищий рівень.

**Самозаспокоєність** — Про неї може свідчити те, що неналежну підготовку лоцманського трапа фактично прийняли, а судно спочатку було готове продовжувати рейс у несприятливих погодних умовах без належного перегляду ризиків.

**Командна робота** — Брак командної роботи проявився у відсутності перехресної перевірки та спільної відповідальності, особливо під час такого важливого для безпеки завдання, як підготовка лоцманського трапа. Це також видно з обмеженої присутності капітана на містку у ситуації, коли ризик зростав, і з недостатнього контролю за ключовими заходами безпеки.

**Ситуаційна обізнаність** — Простежується як у сприйнятті ризиків, пов'язаних із зовнішніми умовами, так і в нездатності усвідомити серйозність неналежно закріпленого трапа.

**Місцеві практики** — Є чіткі ознаки того, що небезпечні дії, такі як неналежне кріплення та незакріплені кінці

трапа, стали звичною практикою, а не винятком.

**Компетентність** — На брак компетентності вказують неправильні методи кріплення та використання невідповідних матеріалів.

### Основні висновки

**Регуляторні та наглядові органи:** Відповідність вимогам на папері не гарантує безпеки на практиці. Важливо, щоб відповідність вимогам і процедурам щодо посадки та висадки лоцмана не обмежувалася документами, а регулярно підтверджувалася на практиці, особливо коли рутинні завдання з часом можуть відхилятися від стандартів. Посилення уваги до перевірки фактичних практик, особливо щодо підготовки лоцманського трапа та управління ресурсами містка, допомогло б виявляти розриви між «роботою як її уявляють» і «роботою як вона виконується». Посилений контроль за навчанням, оцінюванням і практичним закріпленням процедур, важливих для безпеки, може допомогти виявити приховані чинники, через які небезпечні практики продовжують існувати.

**Керівництво (оператори / компанії):** Те, що допускають лідери, з часом стає нормою для екіпажів. Цей звіт підкреслює важливість активного зміцнення культури безпеки на борту, особливо щодо нагляду, комунікації та готовності відкрито реагувати на небезпечні дії. Поведінка керівництва на містку задає тон; відсутність або обмежена залученість під час ключових етапів операції може послабити стандарти та знизити готовність екіпажу реагувати. Також важливо, щоб екіпажі були належно навчені й мали право зупиняти небезпечні дії, а вимоги до перевірки критично важливого обладнання, зокрема лоцманських трапів, були чітко визначені. Рутинні завдання потребують такої самої дисципліни, як і операції з високим рівнем ризику, адже саме в них часто розвиваються самозаспокоєність і поступове відхилення від норм.

**Моряки:** Якщо робота небезпечна, найкраще рішення — зупинити її. Цей випадок показує, наскільки важливо говорити відкрито, перевіряти одне одного й не погоджуватися на «і так зійде», коли йдеться про безпеку. Навіть знайомі завдання, як-от встановлення лоцманського трапа, можуть становити серйозний ризик, якщо їх виконати неналежним чином. Дії було вжито лише після неодноразових вказівок лоцмана, що показує необхідність чіткої комунікації та швидкого реагування на питання безпеки. Кожен член екіпажу має свою роль у підтриманні стандартів, а своєчасне реагування може запобігти переростанню ситуації в серйозний інцидент.

## M2715 – Проблема відсутності лоцманського трапа на судні

### Initial Report

Серйозну проблему було виявлено й повідомлено після того, як лоцманська служба звернулася до CHIRP із повідомленням, що на судні використовувався посадковий трап, а не лоцманський. Лоцман відмовився підніматися на судно та попросив, щоб капітан розпорядився підготувати лоцманський трап, що відповідає вимогам.

Коли капітана запитали про цю ситуацію, він заявив, що посадковий і лоцманський трапи — це одне й те саме!

### CHIRP Comment

Посадковий трап для рятувального плоту є важливим елементом аварійного обладнання, який допомагає сідати в рятувальну шлюпку або рятувальний пліт під час залишення судна. Він **не** призначений для посадки лоцмана або підрядників на судно.

CHIRP занепокоєна тим, що ця ситуація, схоже, залишалася без перевірки протягом тривалого часу. Важко зрозуміти, як подальше використання невідповідного трапа для посадки лоцмана стало прийнятною практикою. Це вказує на те, що ніхто не поставив під сумнів усталену практику й не перевіряв, чи відповідало таке облаштування вимогам.

На судні явно не розуміли різниці між посадковим трапом і лоцманським трапом. Така елементарна помилка вказує на недостатню обізнаність щодо обладнання й порушує ширше питання щодо того, чи не було також неправильно зрозуміле або неправильно застосоване інше обладнання чи процедури, критично важливі для безпеки.

Судно не було новим і, за повідомленнями, певний час працювало в Північно-Західній Європі. Це свідчить про численні втрачені можливості виявити та усунути цей недолік. Цей недолік залишився непоміченим як екіпажем і керівництвом на борту, так і береговим наглядом компанії та зовнішніми органами перевірки, зокрема державою прапора, портовим контролем і класифікаційним товариством. Отже, це була не поодиноким помилка, а системний збій.

Під час щорічної сертифікації обладнання безпеки вантажного судна мало бути підтверджено, що на борту є лоцманський трап, який відповідає вимогам, а також

запасний трап. Окрім цього, правило 23 розділу V Конвенції SOLAS окремо встановлює вимоги щодо лоцманських трапів.

Стандарти безпеки дають реальний результат лише за умови, що їх чітко розуміють і системно застосовують. Якщо причиною цієї плутанини стали мовні бар'єри, недостатнє навчання або нечітко прописані процедури, ці проблеми потрібно усунути. Інструкції щодо критично важливого обладнання мають бути практичними, однозначними та регулярно перевірятися на практиці.

Слід віддати належне лоцманській службі за те, що вона зупинила операцію та відмовилася від посадки на судно. Їхнє втручання дозволило запобігти небезпечній посадці та показало, наскільки важливо говорити відкрито й діяти рішуче, коли вимоги стандартів не дотримуються.

### Key Issues relating to this report

**Компетентність** — Твердження капітана про те, що посадковий трап і лоцманський трап є однаковими, вказує на недостатнє розуміння нормативних вимог і критично важливих для безпеки відмінностей. Це свідчить про прогалину в технічних знаннях, необхідних для безпечного проведення операцій із посадки лоцмана.

**Самозаспокоєність** — Те, що використання невідповідного вимогам трапа стало прийнятним або сприймалося як норма, свідчить про можливе недооцінювання ризику, ймовірно через те, що раніше це не призводило до негативних наслідків.

**Оповіднення** — У контексті роботи на судні цей фактор проявляється лише частково. Хоча лоцман продемонстрував належну наполегливість, немає ознак того, що члени екіпажу поставили під сумнів таке облаштування, що може свідчити про можливе небажання оскаржувати ухвалені рішення.

**Комунікація** — Невідповідність між очікуваннями лоцмана та підготовкою судна охоплює як процедурну комунікацію (коли вимоги не були чітко зрозумілі або передані), так і операційну взаємодію між судном і лоцманською службою.

**Командна робота** — Можна також припустити недостатню командну взаємодію, особливо якщо екіпаж містка або палубна команда спільно не перевіряли

відповідність вимогам і не забезпечували належну підготовку до безпечної посадки лоцмана.

«Звичайне завдання стало небезпечним не внаслідок одного збою, а через спільне неправильне розуміння того, що вважалося “правильним”».

### Основні висновки

**Регуляторні органи:** «Стандарти покращують безпеку лише тоді, коли їх послідовно розуміють і застосовують на практиці, а не просто публікують». Цей інцидент підкреслює важливість того, щоб нормативні вимоги, особливо щодо засобів для посадки лоцмана, були не лише чітко сформульовані, а й належно зрозумілі та фактично виконувалися на практиці. Регуляторним і наглядовим органам також доцільно перевірити, чи достатньо чітко керівні документи розмежують схожі типи обладнання та чи потребує ця тема додаткової уваги під час інспекцій, аудитів або інформаційних кампаній для усунення поширених помилкових уявлень. Цей випадок показує, наскільки важливо зміцнювати практичне розуміння вимог, а не обмежуватися лише наявністю процедур на папері.

**Менеджери (оператори / компанії):** «Якщо екіпажі імпровізують із дотриманням вимог, це означає, що система вже відхилилася від безпечної практики». Керівникам варто оцінити, чи достатньо активно підтримуються процедури посадки лоцмана на практиці та чи регулярно екіпажі ознайомлюються з належними стандартами під час навчань, перевірок і нагляду. Також варто оцінити, чи не виник розрив між тим, як робота має виконуватися, і тим, як вона фактично виконується на практиці, особливо якщо невідповідні вимогам заміни стали прийнятними.

**Моряки:** «Якщо щось здається “майже правильним”, саме час перевірити це ретельніше». Для членів екіпажу цей випадок нагадує, наскільки важливо розуміти, що обладнання, яке здається схожим, може суттєво відрізнятись з погляду безпеки. Вкрай важливо чітко розуміти вимоги, особливо ті, що стосуються засобів для посадки лоцмана. Цей випадок також показує, наскільки важливо говорити відкрито й перевіряти одне одного, особливо коли є сумніви щодо дотримання вимог. Уміння ставити запитання й готовність перевіряти власні припущення й надалі залишаються важливими складовими безпечної роботи.

