

# M2216

*Posted on 14.05.2024 by Adam Parnell*

**Category:** [General maritime](#)

**Report Title** Недоречний тиск на капітана

## Initial Report

Капітан великого судна отримав незвичайні інструкції від фрахтувальників щодо попереднього попередження адміністрації про прибуття.

Судно вийшло в море з обома пошкодженими якорями, один з яких був пошкоджений сильніше за інший. Було отримано дозвіл (dispensation letter) на відплиття, і на судно були накладені умови збереження класу. Нові якоря будуть доставлені на судно в наступному порту.

Капітану було рекомендовано не повідомляти про дозвільний лист адміністрації у наступному порту, оскільки при такому стані якорів потрібен супровід буксира до причалу.

## Comment

Такий лист, як правило, є одноразовим тимчасовим дозволом на плавання до прибуття у наступний порт, де можна усунути технічні проблеми та замінити частини. Адміністрація, яка видає дозвіл (як правило, від класифікаційного товариства) робить це на основі оцінки ризиків. Таким чином, його треба передати в наступний порт під час обміну інформацією перед прибуттям. Дозвільний лист – це рятувальний круг, що дає тимчасову відстрочку у зв'язку з технічними проблемами.

Капітан повинен використовувати свої повноваження для зниження ризиків. Це вимога закону, і у разі тиску з метою зробити щось, окрім дотримання безпеки, капітан має відмовитись. CHIRP наполягає на тому, що при отриманні таких запитів капітан в письмовому вигляді направляє їх DPA.

З огляду на повну непридатність одного з якорів, використання буксирного супроводу є правильним заходом для пом'якшення наслідків в зоні підвищеного ризику у порту для забезпечення безпечного підходу до причалу.

Крім того, недотримання вимог щодо дозволу може призвести до анулювання страхового захисту судна в разі інциденту. Згладжування кутів загрожує серйозними наслідками – один невірний крок може призвести до втрати страхування, що зробить судно вразливим у разі юридичних проблем.

Зрештою, у випадку інциденту, для усунення котрого потрібні якорі (але вони непридатні), а порт не був проінформований, компанія може бути притягнута до відповідальності.

Якщо ви сумніваєтеся, виносьте проблему на вищий рівень. Обов'язок капітана полягає не тільки в тому, щоб керувати судном; капітан повинен орієнтуватися в лабіринті правил, гарантуючи, що кожне його рішення буде відповідати вимогам безпеки. Витрати на надання буксирного супроводу ні в якому разі не повинні впливати на безпеку судна.

У морських операціях не буває компромісів: безпека завжди повинна бути на першому місці.

## Key Issues

**Тиск** – Надмірний тиск, спрямований на контроль витрат і термінів, є небезпечним людським фактором, який викликає непотрібні сумніви і може вплинути на судження тих, хто приймає важливі рішення в області безпеки.

**Культура** – Команда фрахтувальників погано дбала про безпеку, і команда управління не підтримала відкритість капітана, який повідомив про дозвіл адміністрації порту і розповів про ризики, зазначені в дозвільному листі.

**Командна робота** – Організація діє розрізнено, ставлячи безпеку під загрозу. Після прочитання цього звіту чи не склалося в вас враження, що з вами таке траплялось?

**Місцеві практики** – Якщо ви капітан, дотримуйтесь вимог законодавства і викладіть свої побоювання в письмовому вигляді. Зв'яжіться з DPA. Фінансові наслідки у разі використання несправного якоря, та подальшого виявлення того, що порт прибуття не був про це проінформований, будуть у багато разів вище, ніж плата за буксирний супровід. Репутаційний збиток для компанії буде ще більшим.



