

M2216

Posted on 14.05.2024 by Adam Parnell

Category: [General maritime](#)

Report Title 给船长施加不适当的压力

Initial Report

一艘大型船舶的船长收到了租家关于在抵港前向当局报告的不同寻常的指示。

船舶在两只船锚都损坏的情况下航行，其中一只比另一只损坏的更严重。该船被相关机构授予了航行豁免和船级条件，新的船锚将在下一个港口供应给该船。

船长被建议不要向下一个港口的主管当局提及豁免书，因为透露船锚的状态将需要拖轮把船舶护送到泊位。

Comment

豁免书通常是一份一次性的临时许可证，可以航行到下一个港口，在那里技术问题的备件或替代品可以被解决。授予豁免书的主管机关通常是船级社，是根据风险评估做出的。因此，必须在抵港前信息交换期间将其传达到下一个港口。豁免书是一条生命线，在技术挑战中给予临时许可。

船长必须行使其压倒一切的权力来减轻风险。这是一项法律要求，必须拒绝除了安全行动之外的任何其他行动的压力。CHIRP主张，当收到此类请求时，船长应以书面形式向船舶的DPA咨询。

考虑到其中一个船锚的锚固效率完全丧失，在风险较高的港口区域，使用护航拖轮是确保安全抵达泊位的正确缓解措施。

此外，如果不遵守豁免要求，在发生事故时，船舶的保险可能会失效。偷工减料会带来严重后果——一个失误就可能破坏保险范围，使船舶容易受到法律问题的影响。

最终，在需要船锚但其无法正常工作，且未通知港口的情况下，该公司可能会因未通知而被起诉。

如果有疑问，请上报。船长的职责不仅仅是驾驶船舶，而是在错综复杂的监管法规中航行，确保每一个决定都是对安全的承诺。提供护航拖轮的商业成本决不能影响船舶的安全。

海上操作不能妥协：安全必须始终放在第一位。

Key Issues

压力——确保商业成本和船期得到满足的过度压力是一个危险的人为因素，会产生不必要的怀疑，并可能影响做出关键安全决策的人的判断。

文化——租家团队与安全的联系很弱，船舶管理团队不支持船长在向港口当局报告豁免和分担豁免书中概

述的风险方面的开放态度。

团队合作——该组织正朝着不同的方向努力，危及安全。读到这份报告，您觉得这种情况有时会发生自己身上吗？

习惯性做法——作为船长应遵循的正确法律要求，并将您的担忧写下来。请联系DPA使用无法正常工作的船锚，然后发现该情况却未在抵港前信息中披露，其带来的经济损失将比拖轮护送费用高出数倍，对该公司的声誉损害将更大。



