



Magazín Srážka na moři

text MAIB a Jiří Brožek  
foto MAIB



# TRAGÉDIE LODI ORCA

Smůla a nepozornost na obou lodích. S fatálními následky na 31 stop dlouhé jachtě Orca. Druhou zúčastněnou byla 97 m dlouhá Shoreway. Jen málo stačí k tomu, aby se život obrátil naruby.



Dne 8. června 2014 se srazila bagrovací loď Shoreway s 9,7 m dlouhou plachetnicí Moody S31 Orca v pobřežních vodách nedaleko Harwiche v Anglii. Orca šla ke dnu velmi rychle. Kapitána se podařilo zachránit, ale jeho žena uvězněná v podpalubí utonula. V květnu 2015 MAIB – britský úřad pro vyšetřování nehod na moři (Marine Accident Investigation Branch) – zveřejnil zprávu o vyšetření této tragické nehody.

## K čemu došlo?

Byl jasný slunečný den a moře bylo klidné. V době nehody (13.31) Shoreway vyrazila od pobřeží Harwiche a mířila k místu, kde vyklápěla sedlinu vybagrovanou ze dna moře. Posádka jachty Orca si vyjela na denní výlet z přístavu Levington na řece Orwell. Těsně před nehodou se jachta stočila zpět, aby byla přílivem unášena směrem do ústí řeky. Ke kolizi došlo asi míli a čtvrt na východ od Harwichského kanálu. U bóje č. 2, asi 8 mil od vjezdu do přístavu. Vyšetřování MAIB doložilo track logy obou plavidel během posledních 8 minut před kolizí. Ve zprávě je navíc podrobně popsáno, co se dělo na palubách obou lodí.

## Cesta ke srážce – Orca

Orca plula kurzem 260° rychlostí asi 4,5 uzle. Síla větru dosahovala 2–3° Beauforta. Skipper jachty si všiml Shoreway v kanálu poblíž bóje č. 2. Vyhodnotil situaci tak, že bagr pluje do Harwich Deep Water Channel. Byl přesvědčen, že neexistuje nebezpečí srážky, že se obě plavidla minou. Skipper zapnul autopilota a sestoupil do salonu své lodi. Jeho žena zůstala v kokpitu, seděla zády k bagrovací lodi. Ve 13.31, když vylézal po schodech do kokpitu, nevěřil svým očím. Zblízka spatřil příd bagru Shoreway. Ještě stačil varovně vykřiknout na svou ženu. Pak byl silným nárazem odmrštěn zpět do kajuty.

## Cesta ke srážce – Shoreway

Ve 13.12 velící důstojník Shoreway na hlídce podával hlášení do Harwiche, že zamýšlí opustit vody „Deep Water Channel“ mezi bójemi č. 1 a 2 a že chce vplout do Jižního kanálu.

V 13.26 se Shoreway přiblížila k bóji č. 2 rychlostí 12,9 uzlu a změnila svůj kurz z 50° na kurz 095°, a tím se stočila více doprava. Ve 13.28 byl kurz upraven ještě 2° vpravo. V té chvíli se nacházela Orca 0,91 míle přímo před příd, ale důstojník zodpovědný za hlídku si jachty nevšiml.

Radarový odražeč jachty byl zachycen na radaru Shoreway asi 10 minut před srážkou, ale hlídka jachtu bohužel nezaregistrovala. Ve 13.31, jen pár sekund před srážkou, zahlédl důstojník z můstku bagru stěžň jachty. V tuto chvíli se už nehodě nedalo zabránit.

Orca byla srážkou vážně poškozena a potopila se během několika minut po srážce.

## Po kolizi

Skipper jachty měl na sobě automatickou záchrannou vestu, která se mu však nenafoukla (bombička s CO<sub>2</sub> nebyla správně namontována na mechanismu vesty). Zvedl se z podlahy salónu a podařilo se mu uniknout z lodi přední luknou. Vyplaval několik metrů na hladinu. Okamžitě byl vytažen na záchranný člun bagru Shoreway. Začalo dlouhé a rozsáhlé pátrání

po jeho ženě, které bylo neúspěšné. Její tělo bylo nalezeno potápěči uvnitř lodi až následující den. Zůstala uvězněna v trupu jachty s nafouknutou záchrannou vestou na krku. Zdá se pravděpodobné, že byla natlačena směrem ke schůdkům do kokpitu silou vody, protože Shoreway tlačila Orcu směrem dozadu. Bagrovací loď Shoreway nebyla nehodou poškozena.

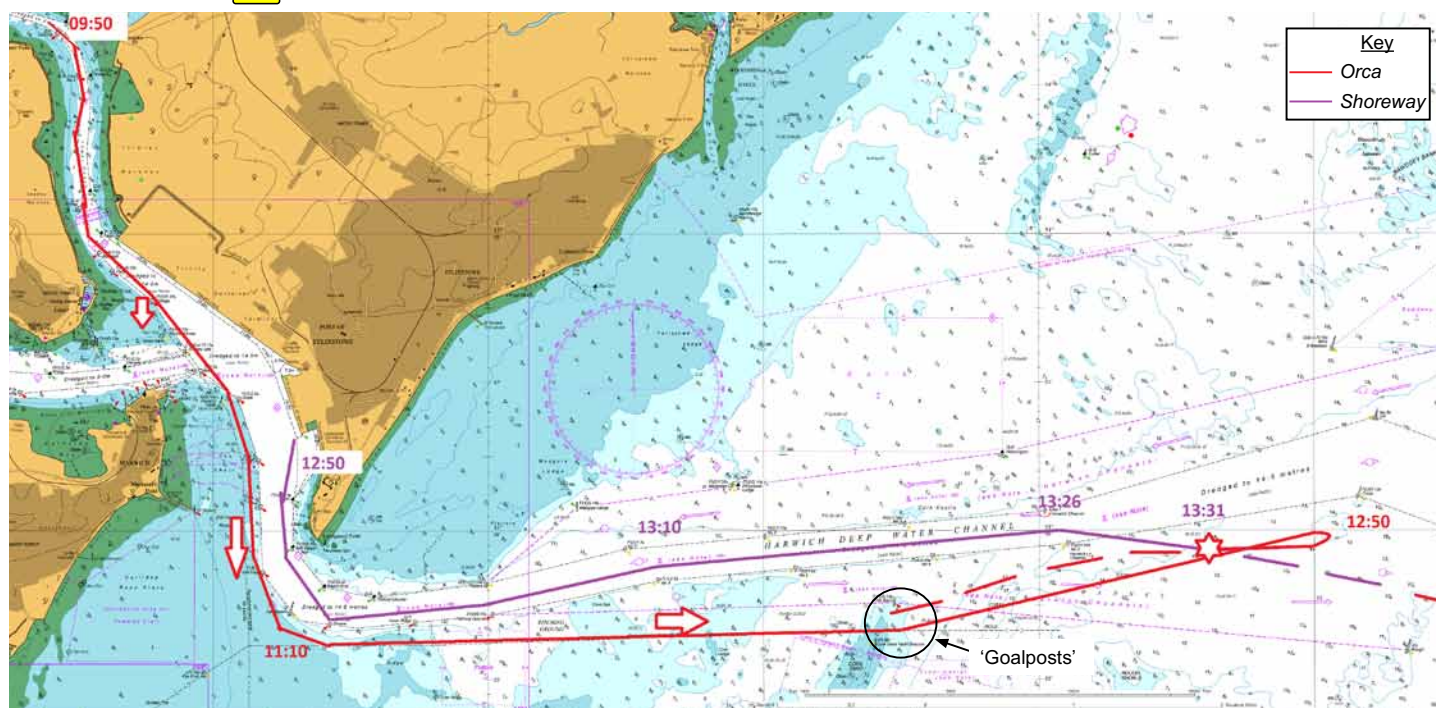
## Příčiny nehody

Zpráva MAIB uvádí četné závěry a pouččení z nehody. Většina z nich je zcela zřejmá. I tak ale existuje řada otázek, které nebyly vzneseny, nebo zodpovězeny. Je zřejmé, že nehoda se stala proto, že posádky obou plavidel o sobě možná věděly, ale netušily, že se blíží srážka. Toto je zdaleka nejčastější příčinou kolizí na moři.

Nejpravděpodobnějším důvodem, proč důstojník na můstku Shoreway neregistroval plachetnici Orca, bylo to, že se nacházela v mrtvém úhlu. Důstojník dle zprávy seděl celou dobu v křesle u centrálního řídicího pracoviště na můstku. Až do doby kolize. Pokud by se čas od času prošel po můstku, zcela jistě by si jachty všiml. Nebyla by stále v mrtvém úhlu.

## Nedostatečné pozorování

Loď blížící se v mrtvém úhlu pozorovatele je mnohem větším problémem pro kormidelníka jachty. Kormidelník má mnohem







0 MINUTA



1 MINUTA



2 MINUTA



3 MINUTA

větší obtíže z návětrné strany. Zde existuje mnoho „slepých“ úhlů, které jsou dány umístěním sprayhoodu, kosatkou, dinghy na palubě či záchranným ostrůvkem. V případě, kdy kormidelník drží stálý kurz a stojí či sedí za kormidlem, existuje vždy riziko, že kvůli velkému množství mrtvých úhlů nevíšimne blížícího se plavidla.

Totéž platí i v případě, že je na jachtě i druhá osoba, která provádí pozorování, ale která také sedí nehnutě v kokpitu. Udržet si dostatečný výhled a mít přehled o situaci kolem lodě, to vyžaduje aktivní roli pozorovatele. Nikoli roli pasivní. Abyste byli schopni předejít riziku, že vás nečekaně něco překvapí, musíte pokrýt svým pozorováním celý okruh 360°.

Nedostatečné pozorování na palubě jachty Orca je více než zřejmé. Skipper byl dole v salonu a jeho žena se s ním plavila jako cestující, nehrála při plavbě žádnou aktivní roli. To je konstatování faktu, nikoli kritika.

Role cestujícího je naprosto legitimní, a skipper si této skutečnosti byl dobře vědom.

### Nešťastné rozhodnutí

Proč se tedy skipper jachty rozhodl odejít do salonu v tak nevhodný okamžik? Protože usoudil, že se nenachází na kolizním kurzu. Viděl bagr v kanálu označeném bójemí a myslel si, že následuje ve stejné stopě loď, která bezpečně projela kolem. Situace byla dvojnásob nešťastná v tom, že pozorovatel na bagru neověřil situaci na nově nastaveném kurzu do Jižního kanálu a v mrtvém úhlu přehlédl překážku.

Tato nehoda musí být poučením pro mnohé z nás, sváteční i zkušené jachtaře. Mnozí z nás plují sólově, další vedou své lodě, zatímco ostatní spí v salonu či v kajutě. Nebo pluje posádka složená převážně z nováčků, kteří nejsou schopni správně vyhodnotit situaci. Do toho musíme jíst, vařit kávu nebo čaj, kontrolovat bezpečnost v salonu, zapiso-

vat do lodního deníku, vykreslovat pozici na mapě, atd. Děláme všechny tyto činnosti běžně bez jakýchkoli potíží. Je to však záležitost dobrého úsudku, nebo jen štěstí?

### Klíčová poučení z nehody

Bezpečným způsobem, jak plout, je mít vždy dostatek schopných a kompetentních lidí na palubě. Vždy je k dispozici někdo, kdo vykonává nepřetržitě a zodpovědně pozorování. Ale to je ideální stav věci. Pokud je vaše situace jiná, nebo pokud se spokojíte s méně dokonalým způsobem provádění pozorování, musíte mít vypracovaný vlastní postup, při kterém dokážete vyhodnotit, zda můžete či nemůžete plout dále.

To by mělo být založeno na stanovení bezpečné kruhové zóny kolem vaší lodi. Neměli byste opustit palubu, pokud vyhodnotíte, že se v tomto kruhu nacházejí kritické překážky či faktory, které mohou ohrozit vaši loď. Poloměr bezpečnostního kruhu musí

být variabilní, v závislosti na stavu moře, viditelnosti a pravděpodobnosti výskytu velmi rychlých lodí, jako jsou například vysokorychlostní trajekty.

Zpráva MAIB dále zdůrazňuje, že je třeba mít na paměti, jak vysoká je relativní rychlost přibližování plavidel. Pokud se plavíte rychlostí 8 uzlů a jiná loď se k vám blíží z mrtvého úhlu rychlostí 22 uzlů, setkání lodí vzdálených 3 míle proběhne za 6 minut, a to nehovoříme o nějakých nadstandardně vysokých rychlostech. V tomto případě Shoreway plula rychlostí 12,9 kts, ale mnoho typů plavidel, včetně trajektů, výletních lodí a kontejnerových lodí, pluje pravidelně rychlostí kolem 25 kts a více. Vzdálenosti, které se zpočátku zdají být dostačující, se mohou změnit překvapivě rychle.

Zastánci nepřetržitého sledování VHF bezpochyby zdůrazní, že v tomto případě,

pokud by skipper jachty sledoval komunikaci, určitě by nepřeslechl, jak Shoreway oznamuje svůj záměr obrátit se z Deep Water Chanell do oblasti Jižního kanálu. Jak se říká, po bitvě je každý generál. Nezapomeňte, jak obtížné je aktivně poslouchat a soustředit se na hlášení vysílaná přes VHF.

V případě takového incidentu, jako je střet jachty s bagrem, je samozřejmě také tendence hodnotit situaci z hlediska toho, kdo měl dle COLREGu přednost. To není dobrý přístup. Obě plavidla se nacházela na kolizním kurzu a měla zajistit, aby nedošlo ke kolizi. Skippeři rekreačních plavidel by neměli předpokládat, že jejich plavidla byla zaznamenána jinými plavidly, ani by neměli předpokládat, že ostatní plavidla budou vždy schopna provést vyhýbací manévry. Důstojník na můstku Shoreway nepoužíval

radar a neviděl cíl. Bylo to dáno dobrou viditelností, při které se zdál radar zbytečný. Jachta Orca byla vidět na obrazovce 11 minut před srážkou.

Na tomto případě je zřejmé, kolik nešťastných okolností se může sejít najednou. Výsledkem je fatální nehoda, ke které rozhodně nemuselo dojít. ▲

CELOU ZPRÁVU MAIB  
NALEZNETE ZDE:



[https://assets.digital.cabinet-office.gov.uk/media/555b29fde5274a74ca000007/MAIBIn-vReport10\\_2015.pdf](https://assets.digital.cabinet-office.gov.uk/media/555b29fde5274a74ca000007/MAIBIn-vReport10_2015.pdf)

