

# M2062

*Posted on 06.12.2022 by Adam Parnell*

**Category:** [Maritime](#)

**Array\_gallery**

**Report Title** Надзвичайні дії для уникнення небезпечного зближення з пасажирським поромом

## Initial Report

Наш звітувач, капітан пасажирського порома, пише: “Згідно з розкладом, ми прибули в місце очікування (standby location) заходу у порт в зазначений час. Був день, хороша видимість і сильний вітер. Поки ми підходили до причалу, ми, як завжди, займалися перевітками. Коли я визвав порт відповідно до чек-листу, мені повідомили, що великий пасажирський лайнер щойно віддав якір, і що мені, можливо, доведеться “уповільнитися” (мається на увазі власне судно). Однак, враховуючи близькість до причалу, іншого судна та обмежені умови, було зрозуміло, що мені доведеться сповільнюватися швидше, ніж це безпечно робити. Отже, мені довелося швидко повернути проти вітру (щоб уникнути знесення на сусідній підвітряний берег). Я виконав розворот на 360 градусів, і за цей час пасажирський лайнер покинув порт і причал. Коли ми почали поворот, відстань до хвилерізу становила приблизно три кабельтови.

Для кожного порту прибуття ми плануємо дві позиції можливого розвороту. Ми пройшли першу, де звучить сигнал “Standby”, екіпаж викликається на пости, перевіряється реакція двигуна на зміну ходу (pitch response verified) і відбувається перехід на ручне управління. Ми ще не досягли другої точки можливого розвороту (приблизно чотири кабельтови від першої), тому негайний поворот все ще був реальним.

Незбаром після проходження першої точки можливого розвороту я визвав порт, щоб отримати дозвіл продовжити рух до причалу. Дозвіл було отримано, та також було повідомлено про відправний круїзний лайнер, який, можливо, вже відходить. Оператор сказав, що мені “можливо, варто трохи сповільнитися”, але я тоді вже зрозумів, що потрібно буде вжити заходів, щоб уникнути небезпечного зближення з круїзним судном, яке маневрувало біля причалу. Враховуючи близькість підвітряного берега до правого борту, я вирішив повернути ліворуч проти вітру і збільшити відстань від берега, одночасно знизивши швидкість до мінімуму.

Оскільки вищезазначені запобіжні заходи були вжиті в повному обсязі і дали бажаний ефект, я зв’язався з круїзним судном, щоб встановити їх наміри при виході з гавані і мати змогу спланувати решту маневру, уникнувши зайвих ризиків. Оскільки вони порадили спочатку взяти

курс на схід, перш ніж повернути на північ, я вирішив виконати повний розворот на 360 градусів, що дозволило круїзному лайнеру вийти з безпосередньої зони гавані, а мені обрати стандартний підхід до нашого причалу прибуття.

Основними небезпеками були близькість підвітряного берега зі східними вітрами, що треба було врахувати при плануванні переходу, щоб забезпечити додатковий простір, не забуваючи про мілину на південь від причалу. Ці знання дозволили швидко прийняти ранні і впевнені рішення і не допустити збільшення ризику у разі продовження руху вперед, хоч і зі зменшеною швидкістю, і запобігти ситуації небезпечного зближення.

Оскільки моє судно ходить за розкладом, ми прибуваємо і відбуваємо щодня у той самий час, якщо дозволяє погода. Незважаючи на це, час відходу круїзного лайнера безпосередньо суперечив нашому прибуттю. Цієї ситуації можна було б уникнути за допомогою простого телефонного дзвінка або електронної пошти. У такому разі ми могли б відкласти наше прибуття, тим самим цілком уникнувши описаної ситуації.

Варто зазначити, що команда містка добре відпрацювала під час виконання початкового плану прибуття, розвороту, відновлення переходу/прибуття та подальшого безпечного підходу до причалу”.

## Comment

Пором обміняв час на простір і безпечні умови та уникнув ситуації небезпечного зближення. Це було правильним рішенням. Читачам рекомендується порівняти це зі звітом M2036, опублікованим у нашому останньому випуску FEEDBACK, який підкреслює безпеку протилежного підходу.

Портові органи несуть відповідальність за управління рухом суден і були б обізнані про запланований час прибуття порома. Круїзні судна планують маршрут, але ліпша координація між портом і круїзним судном дозволила б уникнути цього інциденту. Це говорить або про недостатню комунікацію, або про те, що, коли круїзне судно планувало свій відхід, час прибуття порома був врахований неправильно. Процедура радіозв'язку з боку адміністрації порту також була неоднозначною: чи була фраза “можливо, вам варто сповільнитися” вказівкою або рекомендацією?

У невеликих портах, особливо в тих, де персонал не працює цілодобово, можливо, було б розумно публікувати повідомлення мореплавцям, які наказують суднам певних розмірів або категорій оголошувати їх прибуття і відправлення по робочому VHF-каналі порту. Це б дозволило попередити інші судна, що знаходяться поблизу, і дало б їм змогу скоординувати свої дії. CHIRP закликає невеликі порти розглянути доречність такої схеми.

## Key Issues

**Місцеві практики** - Портова адміністрація не повинна залишати морські операції на ласку долі. Встановіть чіткі заходи по попередженню загроз для безпеки та визначте процедури, щоб зрозуміти потреби у випадках прибуття та відбуття суден у цьому порту.

**Комунікація** - Необхідно налагодити чітку комунікацію з адміністрацією порту, яка визначає пріоритетність руху суден, особливо в портах з обмеженим простором для маневрів.



