

# M2114

*Posted on 11.07.2023 by Adam Parnell*

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

**Report Title** Зіткнення з яхтою на полосі з інтенсивним рухом

## Initial Report

Яхта покинула свій острівний порт для чотириденного плавання в обмежених, але завантажених водах. Прогнозувався сильний вітер, але анемометри яхти були несправні.

Під час чотиригодинних нічних вахт (2200-0200 і 0200-0600) екіпаж був поділений на пари. Один стояв за стерном протягом 2 годин, а інший спав у кокпіті, і потім вони мінялися місцями посеред вахти. Стан моря і вітер були помірними, час від часу йшов дощ.

Згідно розповіді звітувача: «О 0415 на третій день наш звітувач був за стерном, поки його колега спав. Яхта рухалася по полосі, і AIS не показувала ніяких суден поблизу. Раптово по правому борту з'явилася величезна тінь, і гучний шум огорнув яхту.

Грот-щогла нахилилася до корми і зламалася, утримувана над водою тільки такелажем. Бізань-щогла залишилася вертикально, але більша частина правого борту була сильно пошкоджена і відірвана разом з бушпритом, але нижче ватерлінії пошкоджень, певно, не було.

Судно, яке зіткнулося з нами, не показало жодних ознак уповільнення і протягнуло нас близько 2 миль, незважаючи на те, що решта екіпажу випустила аварійні ракети, щоб привернути увагу. Було зроблено дев'ять пострілів, перш ніж хтось із судна помітив нас. Судно сповільнилося, щоб зупинитися і скинути якір. У той же час я також вирішив активувати EPIRB, бо інакше нас би не почули.

На жаль, сигнал лиха з VHF був марним, оскільки антени були пошкоджені, а діапазон портативних радіостанцій був обмежений. Я надіслав сигнал лиха через портативні VHF-трубки, сподіваючись, що хтось на містку контейнеровоза нас почує.

Через кілька хвилин після активації EPIRB з нами зв'язалася система COSPAR SARSAT, якій ми передали всю інформацію. Вони сказали нам, що також попередили місцеву берегову охорону. Однак ніхто не з'явився і не вийшов на зв'язок.

Більш ніж через годину після події п'ятеро членів екіпажу контейнеровоза спустилися на яхту по трапу і з деякими труднощами зуміли звільнити такелаж і вітрила від правого якоря судна.

Близько 0700 ми закріпили все, що могли, і повільно пройшли останні 30 миль, щоб увійти в

порт призначення і безпечно пришвартуватися».

## Comment

Це драматична розповідь про серйозний інцидент, і хоча нам не вистачає перспективи контейнеровоза, він підкреслює кілька важливих уроків безпеки.

Обидва судна не бачили одне одного, незважаючи на те, що в обох були увімкнені навігаційні вогні. Однак дальність дії вогнів яхти може значно зменшитися при крені, а високий ніс контейнеровозів може створити довгу «сліпу зону» попереду судна для його вогнів і радара. Крім того, перешкоди на радарі, викликані помірним станом моря і зливовими дощами, можуть погіршити виявлення яхт і невеликих суден. На багатьох яхтах встановлений лише AIS-приймач, а не передавач.

Дозволяти одній людині спати під час несення вахти не має сенсу: сон буде порушений, що в кінцевому підсумку призведе до втоми, а стерновий позбудеться цінного аспекту спостереження під час плавання у водах з інтенсивним рухом.

На щастя, були випущені аварійні ракети, і була активована система EPIRB, що в кінцевому підсумку привернуло увагу контейнеровоза. Дуже важливо мати в наявності аварійне обладнання та процедури на випадок подібних інцидентів. На жаль, сигнал лиха через VHF був марним через пошкоджені антени та обмежений діапазон портативних радіостанцій. Це підкреслює важливість регулярної перевірки та обслуговування усього комунікаційного обладнання. Слід розглянути можливість розміщення VHF-антени в більш безпечному місці.

Викликає занепокоєння той факт, що місцева берегова охорона не з'явилася і не вийшла на контакт після того, як була попереджена системою COSPAR SARSAT. Можливо, на це слід звернути увагу відповідних органів, здатних забезпечити дотримання належних протоколів у надзвичайних ситуаціях.

Загалом, вирушаючи в тривале плавання, особливо в обмежених водах з інтенсивним рухом, важливо приділяти особливу увагу безпеці і готовності.

## Key Issues

Командна робота – Присутність додаткових спостерігачів, які допомагають стерновому, критично важлива при роботі в обмежених водах з інтенсивним рухом, вночі і при поганих погодних умовах. Графіки несення вахти повинні бути скориговані з урахуванням навігації у таких зонах підвищеного ризику.

Тиск – Рішення виконати неперервний перехід з несправними індикаторами вітру при прогнозованій поганій погоді по інтенсивному водному шляху передбачає, що екіпаж

знаходився під зовнішнім та самостійно нав'язаним тиском. Усвідомлюйте такий тиск і боріться з ним.

Відволікаючі фактори – Відволікаючі фактори погіршують ситуаційну обізнаність. Можливо, що робоче навантаження завадило виявити судно, що наближалось, враховуючи, що на вахті був лише один спостерігач.

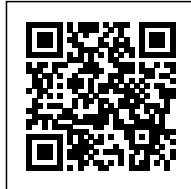
Втома – Можливо, що елемент втоми сприяв відсутності належного спостереження. Ключовою характеристикою втоми є неадекватне сприйняття ризику. Вахти слід було б збільшити вдвічі, щоб забезпечити підвищену ситуаційну обізнаність.

**fatigue**Fatigue

**pressure**Pressure

**distraction**Distraction

**teamwork**Teamwork



**There are no comments yet.**