Bezpečnost na menších obytných plavidlech: Analýza trendů nedávných nehod

Rok 2019 byl nejdramatičtějším rokem v historii potápění. S třiceti čtyřmi oběťmi zůstává katastrofa lodi ***MV Conception*** v Kalifornii dodnes nejsmrtelnější námořní katastrofou v potápěčském průmyslu. Právně byl tento případ uzavřen koncem 2023 a závěry poroty vrhly světlo na rizika požáru, omezené evakuační trasy a obecně nedostatečné bezpečnostní protokoly na palubě – to vše vedlo k odsouzení kapitána. Tato děsivá nehoda měla být probuzením pro celý průmysl. Ale když se cestování v roce 2022 po dvou letech uzavřených hranic během pandemie COVID znovu obnovilo, stal se opak.

Zprávy o požárech, uváznutích na mělčině a potopení přibyly a nejhorším rokem byl rok 2024 s deseti nehodami. Ale zatímco někdo by se mohl domnívat, že hlavními viníky zjednodušování si nutných povinností a zanedbávání bezpečnostních protokolů jsou levné menší obytné lodi/čluny (liveaboardy), většina incidentů se odehrála na luxusních plavidlech. Takže bohužel ne vždy dostanete to, za co zaplatíte. Situace se zdá být daleko složitější a vypadá to, že tento trend bude pokračovat i v roce 2025.

Navštívil jsem plovoucí loděnice v Labuan Bajo v Indonésii a na vlastní oči jsem viděl, jak se staví některá plavidla – ne podle plánů nebo norem námořního inženýrství, ale podle ústně předávaných zkušeností kapitánů a stavitelů lodí. I když tato řemeslná zručnost nese celé generace námořních znalostí, znamená to také, že taková plavidla často postrádají nutné bezpečnostní prvky, které jsou nutné a naprosto samozřejmé např. na lodích vyrobených v Austrálii nebo ve Francouzské Polynésii. Bez standardizovaného dohledu mohou i špičkové obytné lodi skrývat pod naleštěným exteriérem kritické bezpečnostní nedostatky.



Komodo, Indonesia

Systémový problém?

Přehled nehod na palubách lodí v letech 2017–2019 oproti 2022–2024 vykazuje znepokojivou skutečnost: Zatímco mezi lety 2017 a 2019 bylo hlášeno pouze pět incidentů, od roku 2022 do roku 2024 došlo ke dvaceti nehodám (ohromující nárůst o 300 %). Tato data vzbuzují obavy, že jako vysvětlení této statistiky by bylo možné považovat předchozí pandemii a následný až euforický rozmach cestování.

Marta Marrocco, manažerka DAN Europe pověřená řešením závažných případů, skutečně naznačuje, že nárůst incidentů může souviset s následky pandemie COVID-19: „Domnívám se, že nárůst nehod na menších obytných lodích v posledních několika letech lze připsat kombinaci dvou faktorů, přičemž oba jsou spojené s obdobím COVIDU.“ První,“ říká, „se týká rozsahu: „Na jedné straně od roku 2022–2023 lidé znovu začali cestovat ve větším měřítku než před COVIDEM – možná to vidí jako způsob, jak získat zpět svobodu po omezeních, která jsme všichni zažili.“

V letech 2022–2024 se 55 % nehod stalo v Egyptě (11) a 20 % v Indonésii (4). Na zbývajících incidentech se podílí Thajsko (2), Maledivy (1), Mexiko (1) a Filipíny (1). Zatímco cestovní ruch se na Středním východě od pandemie více než zotavil – zejména v Egyptě, kam v roce 2024 přicestovalo 17,5 milionu mezinárodních návštěvníků, což je nárůst o 34,3 % ve srovnání s rokem 2019 – v jihovýchodní Asii k opětovnému oživení ještě nedošlo. V roce 2024 Indonésie zaznamenala 13,9 milionu mezinárodních návštěvníků (-13,7 % ve srovnání s rokem 2019) a do Thajska přijelo 35,1 milionu mezinárodních návštěvníků (-12 % ve srovnání s rokem 2019).

Tato čísla se však musí porovnat s rozšířením potápěčských liveaboardů po celém světě. I když je obtížné zjistit přesný počet lodí operujících od Rudého moře až po Tichý oceán, jedna z nejoblíbenějších online rezervačních platforem, Liveaboard.com, v současné době nabízí 80 liveaboardů v Indonésii (26 % z celkového počtu), 68 v Egyptě (22 %), 44 na Maledivách (15 %) a 31 v Thajsku (10 %), přičemž se jedná celkem o 316 plavidel, která uskuteční přibližně 23000 jízd ročně. Při pohledu na tuto statistiku je zřejmé, že jestliže můžeme mluvit o znepokojivém trendu, tak je to přibližně situace, jaká existuje v Egyptě.

Marta Marrocco říká, že druhým faktorem přispívajícím k nárůstu nehod na palubách mohou být finanční důvody: „Mnoho provozovatelů plavidel, jejichž podnikání bylo během pandemie zastaveno, možná nemělo dostatečné příjmy na řádnou údržbu svých plavidel během tohoto obtížného období. Následný nárůst poptávky po okružních plavbách spojený s používáním lodí, které možná nedostávaly odpovídající údržbu, může být pravděpodobně příčinou vyššího počtu incidentů.“

S tímto tvrzením souhlasí i Pete Mesley z organizace Lust4Rust Diving Expeditions: „Myslím, že uzavření světa během COVIDU mělo a ještě má obrovský dopad. Krátce po znovuotevření hranic se totiž všichni snažili vydělat peníze co nejrychleji. Jsem si jistý, že údržba plavidel během globálního odstavení nebyla tak dobrá, jak by bylo zapotřebí, ale neexistuje žádný důkaz, který by to mohl přímo potvrdit jako příčinu nárůstu vážných incidentů a potopení menších obytných lodí.“

Craig Stephen, výkonný ředitel organizace Mike Ball Dive Expeditions v Austrálii, se navíc domnívá, že bezpečnostní standardy ovlivňují změny vlastnických struktur: „Mnoho potápěčských společností provozovaných kdysi vlastníky (s nadšením a velkou péčí) změnilo majitele nebo bylo prodáno společnostem, kde jsou nyní pouze součástí portfolia mateřské společnosti. A v takové situaci je roční konečný výsledek vyjádřený v dolarech mnohem důležitější než bezpečnost.“



Komodo, Indonesia

Důsledky pro potápěče

Naštěstí většina incidentů na palubě skončila bez obětí (75 % v letech 2022–2024) a záchranné operace se zvládaly celkem rychle. Jedna z nehod v Egyptě však měla loni v listopadu značný počet obětí. Poté, co se tam převrhla loď Sea Story, ze čtyřiceti čtyř cestujících (včetně posádky) byla nalezena čtyři těla, zatímco sedm se stále pohřešuje. I když je Indonésie na druhém místě co do počtu incidentů, od roku 2012 zde nedošlo k žádné oběti. Z pěti nehod na palubách obytných lodí s fatálními následky mezi lety 2022 a 2024 byly tři způsobeny problémy se stabilitou (vedly k převrácení lodi) a dvě katastrofy byly způsobené požáry. Ve všech těchto případech byl příčinou úmrtí nedostatek alternativních únikových cest – potápěčům bránila ve výstupu buď voda, nebo plameny.

Ředitel bezpečnostních programů v DAN Europe, Guy Thomas, poukazuje na skutečnost, že jedním z hlavních problémů přispívajících k těmto nehodám je nedostatek řádného výcviku posádky a připravenosti na mimořádné události: „Dobře vycvičená posádka může znamenat rozdíl mezi úspěšným vyřešením incidentu a katastrofou v plném rozsahu.“ Dodává: „Opakujícím se faktorem mnoha těchto nehod byla špatná údržba elektrických systémů a přívodu paliva.“

Podíváme-li se na všech dvacet incidentů, polovina z nich byla způsobena požárem ve strojovně, 30 % bylo způsobeno tím, že loď často v noci najela na mělčinu kvůli přerušené noční hlídce, a nakonec čtyři (20 %) souvisí s problémy se stabilitou při převrácení lodi během bouře. Bohužel, přestože se jedná pouze o několik případů, poslední jmenovaný incident byl nejsmrtelnější za poslední tři roky.

Kromě bezprostředního ohrožení života zanechaly tyto nehody mnoho potápěčů v situaci, kdy jim zbylo jen

oblečení , které měli právě na sobě. Marta Marrocco poznamenává, že DAN Europe pomohla několika potápěčům, kteří při těchto incidentech na palubě přišli doslova o všechno:

„Během posledních dvou let potápěči často kontaktovali pohotovostní oddělení DAN Europe a oznámili, že se stali oběťmi ztroskotání během plavby na palubě lodi. Naštěstí se potápěčům na palubě těchto plavidel většinou podařilo z těchto vraků uniknout bez zranění, ale téměř vždy přišli o všechny své osobní věci a cenné potápěčské vybavení. Ve skutečnosti nejčastějším důvodem jejich telefonátu na naši horkou linku byla žádost o proplacení ztraceného majetku."

Upřesňuje však, že pojistné krytí má své limity: „Pojištění, které si členové DAN Europe mohou zakoupit, pokrývá pouze akutní fázi zdravotních mimořádných událostí. Potápěčské vybavení spadá do pojistného krytí pouze v případě, že je poškozeno nebo ztraceno během záchranné operace zraněného potápěče po potápěčské nehodě, nikoli však v případě, že se ztratí na moři po ztroskotání lodi." I když by bylo logické (a férové) žádat provozovatele o pojištění na úhradu ztraceného vybavení, potápěči, které se nám podařilo kontaktovat a kteří byli v roce 2022 na lodi MY *Pacific Vortex* v Mexiku, uvedli, že dostali méně než 30 % hodnoty toho, co ztratili poté a co požadovali.

To je důvod, proč se po tragické nehodě lodi Sea Story loni v listopadu DAN Europe rozhodla poskytnout postiženým potápěčům určitou úlevu s další **finanční a psychologickou podporou**.



Galapagos, Ecuador

Bezpečnostní protokoly: Na co by se měli potápěči

zaměřit?

Co by měli potápěči ve světle těchto znepokojivých čísel dělat, aby se ochránili? Pete Mesley nabízí několik rad pro potápěče, kteří chtějí aktivně upřednostnit svou bezpečnost na potápěčských plavidlech: „Požadujte provedení nácviku správného chování pro případ požáru a při evakuaci a předvedení shromažďovacího stanoviště, umístění a nasazení záchranných vest – to se musí cvičit a ne o tom jen mluvit.“ Doporučuje také „mít u postele vodotěsnou tašku Go Bag se základními věcmi, jako je telefon, peníze, kreditní karty, brýle a pas.“

Guy Thomas zmiňuje bezpečnostní opatření, která mohou potápěči kontrolovat na palubě: „V mnoha případech jsme viděli systémy detekce a potlačení požáru, které byly buď nedostatečné, nebo zcela nefunkční.“ S cílem zlepšit všeobecnou informovanost na toto téma zveřejnil s Francoisem Burmanem, viceprezidentem Dive Safety Services, již v roce 2020, v důsledku požáru lodi MV *Conception* pokyny pro požární bezpečnost.

Craig Stephen radí potápěčům, aby si ještě před naloděním důkladně zjistili určité skutečnosti: „Před cestou do cizí destinace si udělejte domácí úkol. Má země vysoké standardy? Budete daleko od možné pomoci? Zastává společnost, s kterou budete cestovat, filozofii Safety First (Bezpečnost především) ? Po přivítání by měla být bezpečnostní instruktáž pro případ požáru, kolize, opuštění lodi atd. Existuje více než jedna úniková cesta ze všech oblastí? Je ubytování v podpalubí (nedoporučuje se)?“

Poukazuje také na specifické riziko související s nabíjením baterií: „To [nabíjení baterií] by nemělo být povoleno uvnitř [tj. v kabině cestujících] a bez dozoru.“ Guy Thomas podporuje stejnou myšlenku: „Požáry mohou začít ve strojovně, ale to nemusí znamenat, že se jedná o hlavní motor. Požár může být způsoben přetížením systému nebo vadnou elektroinstalací na lodi. Požáry způsobené nabíjením baterií se musí brát v úvahu.“

Od požáru lodi Conception MV v roce 2019 se totiž dlouho myslelo, že příčinou bylo nabíjení baterií, které mohlo způsobit přetížení elektrického obvodu, nebo mohly vzplanout samotné baterie. Tento potenciální scénář způsobil, že někteří profesionálové v odvětví potápění na živých palubách přijali v posledních letech drastická opatření.

Zatímco závěry případu MV Conception nakonec ukázaly, že požár vznikl z koše na hlavní palubě, pohled na čísla z civilního letectví poskytuje jednoznačný pohled na toto specifické riziko. „Incidenty vzrostly o 28 % za posledních pět let, a to od roku 2019 do roku 2023,“ tvrdí UL Standards & Engagement (nezisková organizace zabývající se bezpečnostními standardy). Potápěči si okamžitě vybaví baterie do potápěčských světel, stejně jako fotoaparáty a telefony, důležité je však poznamenat že hlavními viníky nehod při komerčních letech byly e-cigarety a powerbanky. Naštěstí v 85 % případů byly incidenty vyřešeny dříve, než se staly skutečně vážnými, a to díky zařízením umístěným v dosahu cestujících. Takže i když zatím neexistuje žádná zpráva, která by potvrdila, že lithiové baterie jsou zdrojem jakéhokoli požáru na palubě potápěčů, je třeba jejich použití brát extrémně vážně.

Odpovědnost operátorů

Pete Mesley zdůrazňuje, že cestovní kanceláře a provozovatelé výprav (operátoři) musí převzít větší odpovědnost: „Operátoři a cestovní kanceláře nesou velkou odpovědnost. Někdo musí udělat povinnou kontrolu a zákazníci to dělat nechtějí a dělat nebudou, ti se spoléhají na operátory a cestovní kanceláře, že to za ně provedou. V některých částech světa prakticky neexistují žádné předpisy, takže se musí vytvářet tlak na kontrolu operativních záznamů, ověřování důkazů o kvalifikaci kapitánů, a také na existenci

bezpečnostních plánů a kompetenci a proškolení zaměstnanců.“

Ve skutečnosti nejsou všechny země stejné, pokud jde o předpisy[1], které se vztahují na cestující přepravující obchodní plavidla. Craig Stephen sděluje své zkušenosti s působením v Austrálii, tedy v zemi, která v posledním desetiletí nezaznamenala mezi potápěčskými plavidly jediný incident. Přesto ji někteří považují za přeregulovanou. „Máme velmi přísnou regulaci a řízení pro potápění a řízení plavidel a příslušné úřady nás sledují prostřednictvím každoročních inspekcí a průzkumů (včetně protokolu o nočních hlídkách). Tvrzení, že Austrálie je až příliš regulována pro potápění, je prostě nesmysl. I když i u nejobezřetnějších provozovatelů může dojít k tragédii, úřady pomáhají zajišťovat, aby i jinak bezohledné podniky pracovaly správně a poctivě.“

Expediční společnosti, jako je The Dirty Dozen, podnikly kroky, aby zajistily, že jejich bezpečnostní standardy zůstanou vysoké. Gill Flaherty, manažerka výprav a expedicí, podrobně popisuje jejich přísný proces prověřování: „Před rezervací pronájmu na nové lodi zajistíme náležitou péči a prodiskutujeme s provozovatelem následující: typy hasicích přístrojů, hasicí systémy ve strojovně, testování záchranných člunů, obvody nouzového osvětlení, postupy noční hlídky, požární a první pomoc posádky, stejně jako vzájemně dohodnuté akční plány.“

Pete Mesley také změnil své provozní procesy po incidentu na palubě v Socorru v Mexiku v roce 2022, na kterém byl osobně: „Od najetí na mělčinu obytnou lodí *Pacific Vortex* jsem zcela změnil své provozní procesy. Nyní vyžaduji náhled na doklady o kvalifikaci kapitána, dokumentaci týkající se kontroly plavidla, záznamy o údržbě bezpečnostního vybavení a tak dále. Pokud operátor potápěčských výprav tyto doklady nemá, nemá v tomto druhu podnikání co dělat.“



Similan Islands, Thailand

Budíček pro průmysl

Vzhledem k tomu, že počet nehod na obytných lodích stále roste, odborníci se shodují, že celé příslušné odvětví tohoto průmyslu musí zaujmout k bezpečnosti aktivnější přístup. Nedostatečná údržba, nedostatky ve výcviku posádky a mezery v předpisech přispívají k rostoucímu problému, který nelze ignorovat.

Zatímco potápěči hrají důležitou roli při zajišťování vlastní bezpečnosti, dotazování operátorů a informovaném rozhodování o tom, kterým společnostem důvěřují a od kterých se rozhodnou nakupovat, současná krize je probuzením, které si potápěčský průmysl nemůže dovolit ignorovat.

Guy Thomas vysvětluje: „Nejlepší cestou vpřed je pravděpodobně zvýšit povědomí mezi potápěči a operátory obytných lodí. Mnoho operátorů chce pracovat co nejbezpečněji, ale někteří mají problémy s bezpečností, které si možná ani neuvědomují. Zvyšování povědomí o tomto problému bude proto v budoucnu důležité. A totéž platí i pro potápěče: Musíme je vzdělávat o tom, co by měli na palubě z hlediska bezpečnosti očekávat."

A konečně, pokud existuje něco, co nám vyplynulo při kontrole každé zprávy o incidentech na obytných lodích, je přesvědčení, že „o ponor není nutné přijít."

Upozorňujeme, že tento článek byl také publikován v časopise *InDEPTH*.

PONOŘTE SE HLOUBĚJI

- *Spodní proud*: Desetiletí ztrát na menších obytných lodích (liveabordech)
- *Institut pro stavbu lodí a námořní techniku:* **Vyšetřování řady nehod souvisejících s potápěčskými dovolenými strávenými na jachtách** (bakalářská diplomová práce) Justuse Schiszlera
- *Mezinárodní námořní organizace:* **Mezinárodní kongres na téma bezpečnosti života na moři (SOLAS), 1974**
- Organizace Scuba Diving: Souhrn rad pro pobyt na menší menší obytné lodi od Candice Landau

---

Překladatel: Klement Hartinger