



Σύσταση Ασφαλείας Υπ' αριθ.: 02/2015

Κείμενο συστάσεως:

Η αξιολόγηση των διαδικασιών επιθεώρησης και έκδοσης Α.Ε.Π. όσον αφορά στον υπολογισμό και καταγραφή του ύψους εξάλων και μεταφορικής ικανότητας στις ΑΕΠ τις οποίες εκδίδει.

Αριθμός εκθέσεως στην οποία διατυπώθηκε:

01/2015:

(Δείτε την έκθεση [εδώ](#).)

Φορέας προς τον οποίο διατυπώθηκε:

Λ/Χ Ρεθύμνου

Ημερομηνία κατά την οποία εκδόθηκε:

03/02/2016

Σχόλια - επεξηγήσεις:

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Τύπος πλοίου: Αλιευτικό Επαγγελματικό
Έτος κατασκευής: 1983

ΒΥΘΙΣΗ ΕΠ-Α/Κ «ΜΑΚΡΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ » Ν. ΡΕΘ. 28 ΘΑΝΑΤΟΣ ΜΟΝΑΔΙΚΟΥ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΑ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ ΑΥΤΟΥ

Ιστορικό:

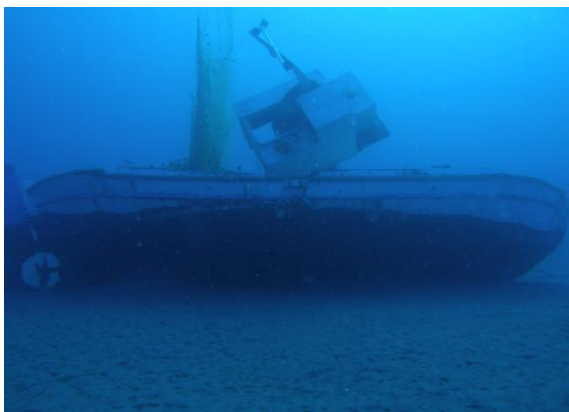
Το εν λόγω σκάφος απέπλευσε από το Μπαλί Μυλοποτάμου, Ρεθύμνου πρωινές ώρες της 14^{ης} Μαρτίου 2015 για αλιεία, με μοναδικό επιβαίνοντα τον Κυβερνήτη και ιδιοκτήτη του, ηλικίας 75 ετών. Η κατάσταση της θάλασσας ήταν ταραγμένη και επικρατούσαν άνεμοι αρχικά Νότιοι έντασης 4 με 5 Bf με ριπές έντασης 6 Bf, οι οποίοι εν συνεχεία στράφηκαν σε Βόρειους ισχυρούς, έντασης 7 Bf. Τις μεσημβρινές ώρες της ίδιας ημέρας, έγινε αντιληπτό ότι το σκάφος δεν είχε επιστρέψει στον λιμένα και ξεκίνησε η διαδικασία αναζήτησής του. Το σκάφος εντοπίστηκε βυθισμένο σε βάθος 20 μέτρων και σε απόσταση περί το 0,5 ναυτικό μίλι βόρειο-ανατολικά του λιμένα, χωρίς ωστόσο να εντοπιστεί ο κυβερνήτης του. Οι έρευνες συνεχίστηκαν και περί την 17:30 της ίδιας ημέρας, ελικόπτερο της Πολεμικής Αεροπορίας που συμμετείχε στην επιχείρηση έρευνας εντόπισε τη σορό του Κυβερνήτη σε απόσταση περίπου τεσσάρων (04) ναυτικών μιλίων από το σημείο βύθισης του σκάφους. Από το ναυτικό ατύχημα δεν παρουσιάστηκε διαρροή καυσίμων και δεν προκλήθηκε ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος. Την 23 και 25-03-2015 διενεργήθηκαν εκ νέου καταδύσεις στο σημείο βύθισης με σκοπό την περισυλλογή των διχτύων που παρέμεναν στο σκάφος και την ανέλκυσή του.

Έκταση της Ζημιάς:

Η υπερκατασκευή με τον ιστό των φανών ναυσιπλοΐας, η οποία αποτελούσε το κάλυμμα για την είσοδο στον χώρο του μηχανοστασίου, είχε αποκολληθεί από το κατάστρωμα του σκάφους κατά την βύθισή του. Το πρυμναίο τμήμα του περιβλήματος του σκάφους έφερε σχετικά μεγάλα ανοίγματα και στις δύο πλευρές, πάνω από το ύψος καταστρώματος.

Παρόμοια ανοίγματα έφερε το σκάφος και στο πρωραίο τμήμα όπου τμήματα του “ζωναριού” είχαν αποκολληθεί, ωστόσο διαπιστώθηκαν ενδείξεις πρόχειρης επισκευής με χρήση μονωτικού υλικού (στόκου), για τη στεγανοποίησή τους προκειμένου να αποτραπεί η εισροή θαλασσινού ύδατος στον εσωτερικό χώρο του σκάφους.

Σημειώνεται ότι το εύρος των προαναφερόμενων ανοιγμάτων και η κατάσταση στην οποία διαπιστώθηκαν αποκλείουν ενδεχόμενη πρόκλησή τους κατά τη βύθιση του σκάφους. Κατά συνέπεια εκτιμάται ότι προϋπήρχαν και προκλήθηκαν σε προγενέστερη χρονική περίοδο του ναυτικού ατυχήματος.



Εικόνες από το σημείο βύθισης του σκάφους και κατά την διάρκεια της ανέλκυσής του (πηγή Λ/Χ Ρέθυμνου).

Πιθανά Αίτια:

Κατά τον πλου για την επιστροφή του σκάφους στον λιμένα Μπαλίου, σε σημείο το οποίο δεν κατέστη εφικτό να προσδιορισθεί, ο Κυβερνήτης έπεσε ακούσια στη θάλασσα και το σκάφος παρέμεινε ακυβέρνητο συνεχίζοντας την πορεία του. Ο Κυβερνήτης, στην προσπάθειά του να κρατηθεί στην επιφάνεια, έβγαλε τα ρούχα του και προσπάθησε να κολυμπήσει προς την ακτή. Εντούτοις η ηλικία του, η φυσική του κατάσταση και η κατάσταση της υγείας του ενδεχομένως επηρέασαν την προσπάθειά του με αποτέλεσμα να παραμείνει αρκετή ώρα στη θάλασσα και τελικά να επέλθει ο πνιγμός του. Ταυτόχρονα καθ' όλη τη διάρκεια της πλεύσης του, στον εσωτερικό χώρο του σκάφους, εισέρρεαν ύδατα λόγω του κυματισμού μέσω των ανοιγμάτων που προϋπήρχαν στο ύψος του καταστρώματος. Η εισροή των υδάτων εκτιμάται ότι προήλθε από το πρυμναίο τμήμα, όπου η απόσταση του καταστρώματος από την επιφάνεια της θάλασσας ήταν μικρότερη, λόγω της πλεύσης του σκάφους, η οποία προκαλούσε έμπρυσμη διαγωγή και της επίδρασης του βάρους των διχτύων που ήταν στοιβαγμένα στο αριστερό πρυμναίο κατάστρωμα. Δεδομένου ότι ο Κυβερνήτης δεν ήταν πλέον στο σκάφος για να απαντήσει τα ύδατα, όπως συνήθιζε, η ποσότητα του εισερχόμενου θαλασσινού νερού αυξανόταν σταδιακά, με αποτέλεσμα το βάρος του ύδατος σε συνδυασμό με την επίδραση της ελεύθερης επιφάνειάς του να προκαλέσει την απώλεια της ευστάθειας του σκάφους και τελικά την βύθισή του.

Συμπεράσματα τα οποία οδήγησαν στην Σύσταση Ασφάλειας:

Η μεταφορική ικανότητα του σκάφους δεν ήταν σε γνώση του Κυβερνήτη διότι το αναγραφόμενο «ύψος εξάλων» στην ΑΕΠ δεν ανταποκρινόταν στην πραγματική κατάσταση.