



## ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠ' ΑΡ.: 06/2014

### Κείμενο συστάσεως:

Συστήνεται η εξέταση καθιέρωσης ως «Βέλτιστης Πρακτικής – Best Practice» της τοποθέτησης στη γέφυρα της διάταξης εναλλαγής των μηχανισμών πηδαλιουχίας.

### Αριθμός εκθέσεως στην οποία διατυπώθηκε:

01/2014: Προσάραξη και Βύθιση Α/Κ "ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ"  
N.ΜΥΤ. 363"  
(Δείτε την έκθεση [εδώ](#).)

### Φορέας προς τον οποίο διατυπώθηκε:

«Ελληνικός Νηογνώμων Α.Ε.» (Φορέας Πιστοποίησης του Α/Κ.)

### Ημερομηνία κατά την οποία εκδόθηκε:

21/12/2015

### Σχόλια - επεξηγήσεις:

## ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Τύπος πλοίου: Αλιευτικό Επαγγελματικό / Μηχανότρατα  
Έτος κατασκευής: 1982

### Προσάραξη και Βύθιση Α/Κ «ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ», Ν. Μυτ. 363

#### Ιστορικό

Την Κυριακή 21 Δεκεμβρίου 2014 περί την 18:14, το Α/Κ «ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» Ν. Μυτιλήνης 363, με έναν Έλληνα Κυβερνήτη και 4 Αιγύπτιους αλιεργάτες, ολοκλήρωσε την αλιευτική του δραστηριότητα στη θαλάσσια περιοχή Σκάλας Συκαμνιάς, στο Βόρειο τμήμα της Λέσβου και ξεκίνησε για την επιστροφή του στον λιμένα Μήθυμνας ("Μόλυβος"), με φορτίο περί τα 150 kg αλίευμα. Οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες, ήταν άνεμοι από Νότιες διευθύνσεις, έντασης 4-5 Bft με ριπές έντασης 6 Bft.

Κατά τον πλου του σκάφους πλησίον των ακτών βόρεια του λιμένα Μήθυμνας και περί ώρα 18:49, παρουσιάστηκε δυσλειτουργία στον μηχανισμό πηδαλίου, με αποτέλεσμα ο Κυβερνήτης να χάσει τον έλεγχο και το σκάφος να προσαράξει σε αβαθή σε απόσταση 4 m περίπου από τη βραχώδη ακτή. Ο Κυβερνήτης και τρεις (03) αλιεργάτες εγκατέλειψαν το σκάφος πέφτοντας στη θάλασσα. Με τη συνδρομή του Κυβερνήτη και με τη χρήση ενός σχοινιού οι αλιεργάτες που δεν γνώριζαν κολύμβηση κατάφεραν να βγουν στην ακτή, ενώ ένας (01) αλιεργάτης παρελήφθη από βοηθητικό σκάφος Γρι-Γρι, το οποίο βρισκόταν στην περιοχή και έσπευσε για συνδρομή. Από το ατύχημα δεν αναφέρθηκε τραυματισμός.

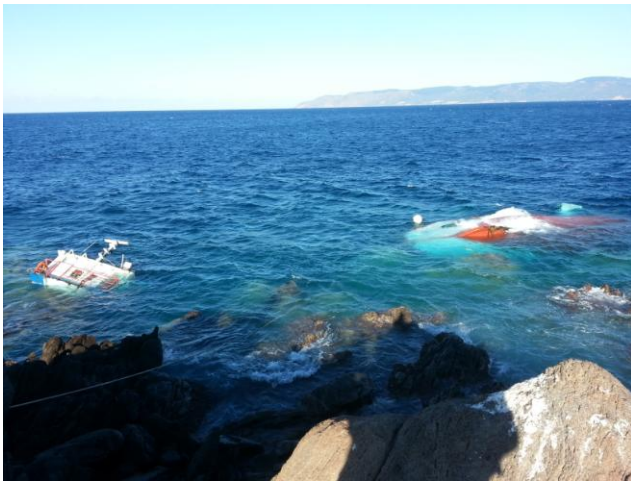


Σημείο προσάραξης Α/Κ «ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ»

(Πηγή ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ/Β' ΚΛΑΔΟΣ/Δ.Α.Ν./Τμήμα Θαλάσσιας Επιτήρησης & Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων - Πηγή χάρτη: Google Maps)

### Έκταση της ζημιάς

Το ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ παρέμεινε προσαραγμένο στο σημείο και λόγω επίδρασης του κυματισμού προκλήθηκαν πολλαπλά επιπλέον ρήγματα και την επόμενη ημέρα βυθίστηκε. Κατέστη δυνατή η περισυλλογή μικρού μέρους του εξοπλισμού του, ενώ τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου, περιλαμβανομένου του ημερολογίου γέφυρας, δεν διασώθηκαν.



Εικόνες από τη διάλυση του σκάφους υπό την επίδραση του κυματισμού και της βραχώδους ακτής στην οποία είχε προσαράξει και μερών του σκάφους και του εξοπλισμού του όπως ανασύρθηκαν στην ακτή λίγες ημέρες μετά από το ατύχημα.

### Πιθανά Αίτια

Παρουσιάστηκε δυσλειτουργία στον μηχανισμό πηδαλιουχίας του σκάφους, με αποτέλεσμα να γίνει εμπλοκή του πηδαλίου και να επέλθει απώλεια δυνατότητας χειρισμού του από τη γέφυρα. Ο Κυβερνήτης έχασε τον έλεγχο του σκάφους, το οποίο συνέχισε την πορεία του και σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα προσάραξε με το πρωραίο αριστερό τμήμα του στη βραχώδη ακτή του Ακρωτηρίου “Ξέρες”.

### Συμπεράσματα

1. Η πλεύση του σκάφους πραγματοποιείτο σε κοντινή απόσταση από τα αβαθή στην Άκρα «Ξέρες» και δεν υφίστατο ικανό χρονικό διάστημα αντίδρασης στη βλάβη του πηδαλίου, ενώ κατά τον πλου δεν γινόταν χρήση του συστήματος δακτυλίων ασφαλείας και ειδοποίησης που διέθετε η συσκευή Radar στη γέφυρα.
2. Η θέση των επιστομίων των μηχανισμών πηδαλιουχίας δεν επέτρεπε στον Κυβερνήτη την άμεση εναλλαγή του μηχανισμού πηδαλιουχίας από τον ηλεκτροϋδραυλικό στον χειροϋδραυλικό τρόπο λειτουργίας και αντίστροφα ενώ και οι αλιεργάτες που επέβαιναν στο σκάφος δεν ήταν εξοικειωμένοι με τη διαδικασία εναλλαγής των μηχανισμών πηδαλιουχίας του.
3. Δεν είχε πραγματοποιηθεί λεπτομερής έλεγχος με εξάρμωση σε όλα τα εξαρτήματα των μηχανισμών πηδαλιουχίας σύμφωνα με τις διατάξεις του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου που προβλέπει τακτική περιοδική επιθεώρηση καλής λειτουργίας των μηχανοηλεκτρολογικών μερών του σκάφους κάθε 12 μήνες και ειδικότερη επιθεώρηση κατά τρόπο με τον οποίο να επιτυγχάνεται ο λεπτομερής έλεγχος όλων των τμημάτων της μηχανοηλεκτρολογικής εγκατάστασης με πλήρη εξάρμωση, λήψεις μετρήσεων, αποκαταστάσεις φθορών κ.λ.π. σε χρονικό διάστημα εντός 48 μηνών.
4. Δεν υφίσταται απαίτηση κολυμβητικής ικανότητας των αλιεργατών που εργάζονται στα αλιευτικά σκάφη.
5. Κατά τη διάρκεια της προσάραξης η εργασία του Κυβερνήτη είχε υπερβεί το μέγιστο επιτρεπόμενο όριο ανά 24ωρο και η συμβολή της κόπωσης του Κυβερνήτη στην επέλευση του ναυτικού ατυχήματος δεν δύναται να αποκλειστεί.