

## ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠ' ΑΡ.: 12/2013

### Κείμενο συστάσεως:

Η εξέταση αναγκαιότητας εκπόνησης μελέτης, για τη βελτίωση των λιμενικών υποδομών και των μορφολογικών στοιχείων του λιμένα, για τη διευκόλυνση αγκυροβολίας και πρόσδεσης των πλοίων, υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες, λαμβάνοντας υπόψη και τις απόψεις των πλοιάρχων των καταπλεόντων πλοίων.

<b>Αριθμός εκθέσεως στην οποία διατυπώθηκε:</b>	02/2013: Τραυματισμός ναυτικού στο Ε/Γ-Ο/Γ «ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ» (Δείτε την έκθεση <a href="#">εδώ</a> .)
<b>Φορέας προς τον οποίο διατυπώθηκε:</b>	Φορέας διαχείρισης λιμένα Αργοστολίου (Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κεφαλληνίας και Ιθάκης)
<b>Ημερομηνία κατά την οποία εκδόθηκε:</b>	11/11/2014

### Σχόλια – επεξηγήσεις:

## ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Τύπος πλοίου : Ε/Γ – Ο/Γ κλειστού τύπου

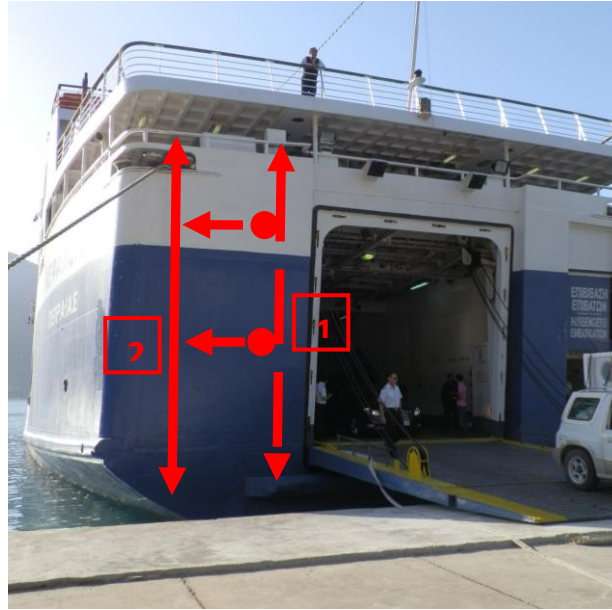
Έτος κατασκευής : 1975

### Τραυματισμός ναυτικού σε Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο

#### Ιστορικό

Το Ε/Γ-Ο/Γ κατέπλευσε στον λιμένα Αργοστολίου και πρυμνοδέτησε, καθόσον είχαν ολοκληρωθεί οι δρομολογιακές του υποχρεώσεις. Στον χώρο της πρύμνης για τη διαδικασία πρόσδεσης, βρίσκονταν τρεις ναύτες με επικεφαλής τον Ύπαρχο του πλοίου. Μετά την εκφόρτωση επιβατών και οχημάτων και λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν, το πλήρωμα συνέχισε τις εργασίες ενίσχυσης προσδέσεως του πλοίου, με σχοινιά κυρίως από την πλώρη («λεντίες»). Ένας εκ των ναυτών που εκτελούσε φυλακή στην πρύμνη του πλοίου, εκλήθη να μετακινήσει το σκοινί ανάρτησης ελαστικού

παραβλήματος («λάστιχου»), το οποίο προστατεύετο αριστερό πρυμναίο ζωνάρι του πλοίου από την πιθανότητα επαφής με τον προβλήτα λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν. Κατά την προσπάθειά του αυτή, ο ναύτης τραυματίστηκε στον αριστερό του αντίχειρα, με αποτέλεσμα να μεταφερθεί άμεσα στο τοπικό νοσοκομείο, όπου του παρασχέθηκε περίθαλψη και νοσηλεία.



**Εικόνα 1:** Τα σημεία αρχικής (θέση 1) και τελικής (θέση 2) ανακρέμασης του ελαστικού παραβλήματος.

### Έκταση της ζημιάς

Ο τραυματισμός του ναυτικού.

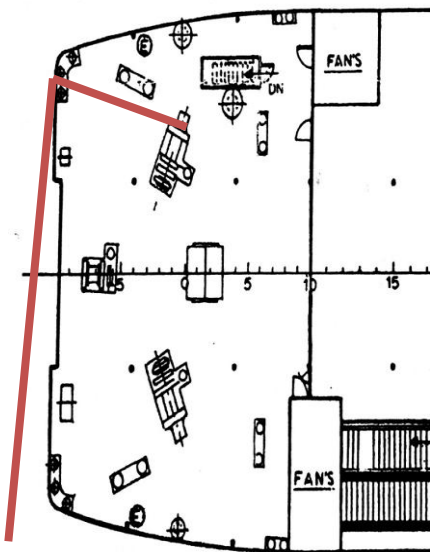
### Πιθανή αιτία

Πριν την πρόσδεση του πλοίου δεν πραγματοποιήθηκε διαδικασία εκτίμησης κινδύνου, σύμφωνα με το Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code – Chapter IX SOLAS 74), ώστε υπό τις επικρατούσες δυσμενείς καιρικές συνθήκες να εντοπιστούν τυχόν επισφαλείς παράγοντες και σημεία αυξημένης επικινδυνότητας και να δοθούν κατάλληλες οδηγίες για την ασφαλή πρόσδεση του πλοίου και τη λήψη πρόσθετων μέτρων για την προστασία του προσωπικού.

Σημειώνεται ότι οι ισχυροί πλευρικοί άνεμοι με ριπές πολύ ισχυρής έντασης επιφέρουν μεταβαλλόμενη τάση στα σχοινιά πρόσδεσης με αποτέλεσμα την ελαφρά μετακίνηση του πλοίου κατά το εγκάρσιο και συνεπαγόμενες μικρές μετακινήσεις των κάβων στους οδηγούς εκ των οποίων διέρχονται.

Επιπρόσθετα, η μορφολογία του λιμένα δεν εξασφάλιζε επαρκή προστασία για τα ελλιμενισμένα πλοία όταν επικρατούσαν δυσμενείς καιρικές συνθήκες, λόγω της μεγάλης επιφάνειας έκθεσης του πλοίου στους ισχυρούς άνεμους από Νότιες διευθύνσεις, που δημιουργούσε μεγάλες ροπές στρέψης στο πλοίο. Επίσης, το βάθος του λιμένα δεν επαρκούσε για την ασφαλή προσέγγιση του πλοίου και την πόντιση των αγκυρών, οπότε η ασφάλιση του πλοίου γινόταν με χρήση πρόσθετων κάβων από την πλώρη (λεντίες).

Το παρόν προέρχεται από ανηρτημένο έντυπο στην ιστοσελίδα της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων (ΕΛΥΔΑΝΑ, [www.hbmci.gov.gr](http://www.hbmci.gov.gr)) και αποτελεί πρόταση η οποία προέκυψε μετά από διερεύνηση ασφαλείας ναυτικού ατυχήματος, βάσει του Ν.4033/2011, με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας στη ναυτιλία και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.



**Εικόνα 2:** Σχέδιο διάταξης πρυμναίου καταστρώματος πρόσδεσης με τον πρόσθετο κάβο που τοποθετήθηκε για τη συγκράτηση της πρύμνης από την επίδραση των νοτίων ανέμων.



**Εικόνα 3:** Άποψη του πρυμναίου αριστερού χώρου του καταστρώματος πρόσδεσης. Επισημαίνονται (κυκλωμένοι με ερυθρό χρώμα) οι τονοδηγοί μέσω των οποίων διερχόταν ο πρυμναίος κάβος, στο σημείο όπου τραυματίστηκε ο ναύτης του πλοίου

Επί του εξεταζόμενου ναυτικού ατυχήματος, οι ανωτέρω περιγραφόμενες καταστάσεις δεν εκτιμήθηκαν επαρκώς, με αποτέλεσμα η ενέργειά του ναύτη να περάσει το χέρι του ανάμεσα από τους κάβους για να συγκρατήσει το σχοινί ανακρέμασης του λάστιχου να οδηγήσει στην επέλευση του συμβάντος.

### **Διδάγματα που πρέπει να αντληθούν**

Η εξέταση αναγκαιότητας εκπόνησης μελέτης, από τους φορείς διαχείρισης των λιμένων, για τη βελτίωση των λιμενικών υποδομών και των μορφολογικών στοιχείων των λιμένων, για τη διευκόλυνση αγκυροβολίας και πρόσδεσης των πλοίων, υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες, λαμβάνοντας υπόψη και τις απόψεις των πλοιάρχων των καταπλεόντων πλοίων.