



ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠ' ΑΡ.: 12/2015

Κείμενο συστάσεως:

Να επανεξεταστεί το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης του στόλου λαμβάνοντας υπ' όψη τις απαιτήσεις, τις συστάσεις και τις οδηγίες των IMSBC Code, BLU Code και BLU Manual ώστε να διασφαλίζεται ότι οι διαδικασίες φόρτωσης, μεταφοράς και εκφόρτωσης φορτίου θα διεξάγονται με πλήρη ασφάλεια από τους Πλοιάρχους και τα μέλη πληρώματος που εμπλέκονται στις διαδικασίες αυτές.

Αριθμός εκθέσεως στην οποία διατυπώθηκε:

03/2015: Θάνατος από ασφυξία του Ναύκληρου του Φ/Γ ΚΟΣΜΑΣ V, Σημαίας Παναμά, IMO 9445681, μετά την είσοδό του σε χώρο φορτίου.
(Δείτε την έκθεση [εδώ](#).)

Φορέας προς τον οποίο διατυπώθηκε:

Πλοιοκτήτρια / Διαχειρίστρια Εταιρεία του πλοίου

Ημερομηνία κατά την οποία εκδόθηκε:

04/10/2016

Σχόλια - επεξηγήσεις:

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Τύπος πλοίου: Φ/Γ μεταφοράς φορτίου χύδην
Έτος κατασκευής: 2011

Θάνατος από ασφυξία του Ναύκληρου του Φ/Γ ΚΟΣΜΑΣ V, Σημαίας Παναμά, IMO 9445681, μετά την είσοδό του σε χώρο φορτίου

Ιστορικό

Το Φ/Γ ΚΟΣΜΑΣ V, Σημαίας Παναμά, ήταν ένα πλοίο Handymax, 57.000tn μεταφοράς φορτίου χύδην με 5 κύτη φορτίου, εξοπλισμένο με 4 γεραμούς, που είχε ναυπηγηθεί στην Κίνα το 2011 και μέχρι την επέλευση του ατυχήματος εκτελούσε Διεθνείς πλόες.

Την 26^η Φεβρουαρίου 2015, ο Ναύκληρος του ΚΟΣΜΑΣ V έχασε τη ζωή του μετά την είσοδό του στον χώρο εισόδου του αμπαριού αριθ. 3.

Την ίδια ημέρα, το Kosmas V είχε καταπλεύσει από το Richard's Bay, Ν. Αφρικής, έμφορτο με 44.000 MT άνθρακα χύδην και είχε πλαγιοδετήσει την 08:15 κατά μήκος των εγκαταστάσεων του λιμένα Δρεπάνου Αχαΐας. Διεξάγονταν οι διαδικασίες προετοιμασίας για την εκφόρτωση. Περί την 09:00 ο Επιθεωρητής Βυθισμάτων (Draught Surveyor) μαζί με τον Ύπαρχο του πλοίου

εκτελούσε τον έλεγχο βυθισμάτων και του ζήτησε να λάβει δείγμα φορτίου, μετά την έναρξη της εκφόρτωσης. Μέχρι εκείνη την ώρα τα καλύμματα των αμπαριών ήταν ακόμη κλειστά. Ο Ναύκληρος που ήταν παρών, ανέθεσε σε δύο Ναύτες, έναν ΑΒ κι έναν ΟΣ, να συλλέξουν δείγματα φορτίου από όλα τα αμπάρια και κατευθύνθηκε προς τους χώρους ενδιαίτησης. Ο ΑΒ, φέροντας έναν φακό, μερικές πλαστικές σακούλες κι ένα μικρό φτυάρι, άνοιξε το κάλυμμα της κύριας εισόδου του αμπαριού αριθ. 3 και εισήλθε στον χώρο κατεβαίνοντας από τη σπειροειδή κλίμακα ("Australian ladder").



Το Φ/Γ
μεταφοράς
φορτίου
χύδην
ΚΟΣΜΑΣ V.

Μετά από λίγα δευτερόλεπτα, έχασε τις αισθήσεις του. Ο ΟΣ, ο οποίος τον παρακολουθούσε από το άνοιγμα της εισόδου του αμπαριού, έσπευσε προς τους χώρους ενδιαίτησης καλώντας τον Ναύκληρο για βοήθεια. Δύο άλλοι Ναύτες ΑΒ που στεκόντουσαν πλησίον, συνειδητοποιώντας την κατάσταση ανάγκης, εισήλθαν στο αμπάρι μαζί με τον Ναύκληρο, σε μια προσπάθεια να διασώσουν τον συνάδελφό τους. Και οι τρεις τους επίσης κατέρρευσαν. Ο ΟΣ ο οποίος εξακολουθούσε να στέκεται στην είσοδο του αμπαριού, έσπευσε εκ νέου προς τους χώρους ενδιαίτησης και ανέφερε το περιστατικό στον Ανθυποπλοίαρχο του πλοίου ο οποίος ήταν ο Αξιωματικός Φυλακής Καταστρώματος. Ο Ανθυποπλοίαρχος έσπευσε προς το σημείο του ατυχήματος και είδε αναίσθητα μέλη πληρώματος να κείτονται στο κατώφλι της σπειροειδούς κλίμακας του αμπαριού. Άμεσα ανέφερε την κατάσταση στον Πλοίαρχο του πλοίου μέσω της συσκευής επικοινωνίας VHF που έφερε.

Δύο αναπνευστικές συσκευές και λοιπός εξοπλισμός διάσωσης προσκομίσθηκε στο σημείο από άλλα μέλη του πληρώματος. Καθώς ο Ανθυποπλοίαρχος έβαζε την αναπνευστική συσκευή, ο Ύπαρχος, που ήταν και ο Αξιωματικός Ασφαλείας του πλοίου, εισήλθε στον χώρο από την ίδια είσοδο στην προσπάθειά του να βοηθήσει τα αναίσθητα μέλη πληρώματος, δίχως να λάβει κανένα μέτρο ασφαλείας ή να αναμείνει έστω μέχρι το άνοιγμα του καλύμματος του αμπαριού. Κατάφερε να βοηθήσει τον έναν ΟΣ να συνέλθει και να ανέβει την κλίμακα μέχρι το κατάστρωμα, ωστόσο και ο ίδιος αισθάνθηκε να χάνει τις αισθήσεις του και ανέβηκε με δυσκολία από την ίδια κλίμακα προς το κύριο κατάστρωμα.

Εκείνη την ώρα, το κάλυμμα του αμπαριού αριθ. 3 ξεκίνησε να ανοίγει και παρά το γεγονός ότι δεν ακολουθήθηκε η ενδεδειγμένη διαδικασία για τη διάσωση ατόμων από κλειστό χώρο, το πλήρωμα που είχε συγκεντρωθεί κατάφερε να ανασύρει τα υπόλοιπα 3 αναίσθητα μέλη πληρώματος εκτός του αμπαριού. Ο Ναύκληρος ανεσύρθη τελευταίος, λόγω του ότι καταρρέοντας είχε πέσει σε χαμηλότερο επίπεδο από τους αναίσθητους Ναύτες.

Ο Ναύκληρος έχασε τη ζωή του λόγω της έλλειψης Οξυγόνου στον πρυμναίο χώρο εισόδου του αμπαριού, που του προκάλεσε ασφυξία. Ο ένας Ναύτης ΑΒ και ο ένας ΟΣ νοσηλεύτηκαν σε τοπικό νοσοκομείο και ανάρρωσαν λίγες ημέρες μετά από το ατύχημα και επέστρεψαν στο Kosmas V πριν από την αναχώρησή του από τον λιμένα του Δρεπάνου. Ο ένας Ναύτης ΑΒ νοσηλεύτηκε για 15 ημέρες περίπου και στη συνέχεια επαναπατρίστηκε.

Συνέπειες ατυχήματος (σε πρόσωπα, περιβάλλον, περιουσία)

Ο Ναύκληρος του ΚΟΣΜΑΣ V έχασε τη ζωή του, ενώ ακόμη 3 Ναύτες τραυματίστηκαν και

νοσηλεύτηκαν σε νοσοκομείο. Δεν υπήρξε καμία ζημιά στο πλοίο ή το φορτίο του.

Πιθανά αίτια

1. Το πλήρωμα του Kosmas V δεν κατάφερε να αναγνωρίσει ότι το έμφορτο αμπάρι φορτίου ήταν επικίνδυνος κλειστός χώρος.
2. Το πλήρωμα του Kosmas V δεν κατάφερε να αξιολογήσει την πιθανότητα η ατμόσφαιρα εντός του χώρου να είχε έλλειψη οξυγόνου και παρέβλεψε θεμελιώδεις πρακτικές.
3. Η εκπαίδευση του πληρώματος σχετικά με τη διαδικασία εισόδου σε κλειστό χώρο δεν ήταν επαρκής.
4. Η πολιτική της Διαχειρίστριας Εταιρείας για την “είσοδο σε κλειστούς χώρους” δεν ήταν καθορισμένη και ενημερωμένη ενώ δεν τηρείτο επαρκώς από τους Αξιωματικούς του πλοίου.
5. Η Διαχειρίστρια Εταιρεία δεν είχε κάνει ενέργειες για την επισκευή της συσκευής ελέγχου αερίων η οποία δεν λειτουργούσε λόγω της παρέλευσης της ημερομηνίας βαθμονόμησής της.

Συμπεράσματα

1. Θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα από τη Διαχειρίστρια Εταιρεία του πλοίου ώστε να βελτιωθούν τα επίπεδα ασφαλείας και εκπαίδευσης των πληρωμάτων.
2. Θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα από τη Διαχειρίστρια Εταιρεία του πλοίου ώστε να βελτιωθεί η απόκριση στη συντήρηση κρίσιμου εξοπλισμού ασφαλείας.
3. Θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα από τη Διαχειρίστρια Εταιρεία του πλοίου ώστε να επανελεγχθεί το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης σχετικά με τις διαδικασίες τις σχετικές με το φορτίο, την πολιτική επάνδρωσης και άλλα ζητήματα ασφαλείας όπως παρατίθενται στην έκθεση διερεύνησης.
4. Θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα από την Αρχή της Σημαίας του Παναμά ώστε να επισημανθούν τα ζητήματα που αναγνωρίστηκαν σχετικά με τα εμπόδια λόγω της γλώσσας επικοινωνίας των πληρωμάτων και των εγχειριδίων των σχετικών με την ασφάλεια τα οποία είχαν εκδοθεί σε γλώσσες που δεν ήταν πλήρως κατανοητές από Ναυτικούς οι οποίοι δεν δύνανται να επικοινωνούν στην Αγγλική και να γίνουν οι κατάλληλες ενέργειες.
5. Θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα από τις Αρχές της Σημαίας του Παναμά και της Ελλάδος ώστε να προταθεί στους διεθνείς αρμόδιους φορείς να γίνει τροποποίηση στον BLU Code σχετική με τη διαδικασία λήψης δείγματος φορτίου από το πλήρωμα του πλοίου.
6. Θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα από τον φορέα διαχείρισης των εγκαταστάσεων του λιμένα Δρεπάνου ώστε να επανεξεταστούν οι διαδικασίες ασφαλείας στην κατεύθυνση χρήσης μιας λίστας ελέγχου μεταξύ πλοίου και λιμένα (αντίστοιχης με εκείνη που περιλαμβάνεται στον BLU Code) η οποία θα πρέπει να συμπληρώνεται πριν από την έναρξη διαδικασίας σχετικής με φορτίο, ακόμη και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η φόρτωση και η εκφόρτωση διεξάγεται αποκλειστικά με τη χρήση του εξοπλισμού του πλοίου, οπότε ο BLU Code δεν εφαρμόζεται