ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠ' ΑΡ.: 24/2013

Κείμενο συστάσεως:

Η επαναξιολόγηση της εφαρμογής των διαδικασιών του Εγχειριδίου Ασφαλούς Διαχείρισης του πλοίου και ειδικότερα:

- της ανάλυσης και εκτίμησης κινδύνων (risk assessment) για την περίπτωση χρήσης Ρ/Κ λιμένα
- των οδηγιών του Κεφαλαίου 5.12 για τη χρήση των Ρ/Κ

Αριθμός εκθέσεως στην οποία διατυπώθηκε:	04/2013: Βύθιση του Ρ/Κ "ΑΡΤΕΜΙΣ V" από το Μ/V "JSM" *(Δείτε την έκθεση εδώ.)*
Φορέας προς τον οποίο διατυπώθηκε:	Διαχειρίστρια εταιρεία του Μ/V «JSM»
Ημερομηνία κατά την οποία εκδόθηκε:	17/11/2014

Σχόλια – επεξηγήσεις:

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Τύπος πλοίου : Ρυμουλκό / General Cargo

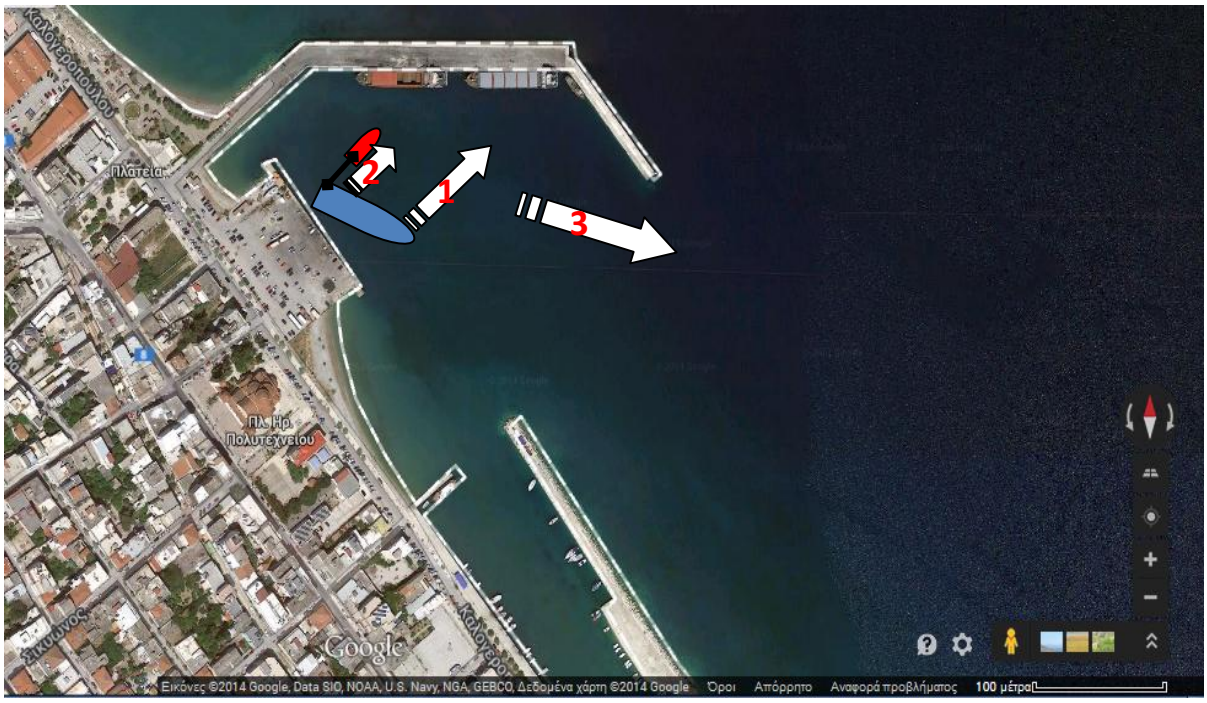
Έτος κατασκευής : 1973 / 1977 (αντίστοιχα)

Βύθιση ρυμουλκού σκάφους και θάνατος ναυτικού

Ιστορικό

Το Μ/V κατέπλευσε ασφαλώς στο λιμένα με τη συνδρομή Ρ/Κ, το οποίο του παρείχε υπηρεσίες ρυμουλκήσεως. Οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες σύμφωνα με το επίσημο δελτίο καιρού ήταν αρκετά καλές, με ανέμους Ν ασθενείς εντάσεως 3-4 Bf , λίγο νεφελώδης και με ορατότητα 3-5 ν.μ. Κατά τη διαδικασία απόπλου από το λιμένα του Μ/V με τη συνδρομή του Ρ/Κ, το Ρ/Κ παρέλαβε ρυμούλκιο από την πρύμνη και αριστερά του πλοίου. Πλοηγός λιμένα δεν υπήρχε με αποτέλεσμα οι κινήσεις να σχεδιαστούν εξ' ολοκλήρου από τον πλοίαρχο του πλοίου.

Το παρόν προέρχεται από ανηρτημένο έντυπο στην ιστοσελίδα της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων (ΕΛΥΔΝΑ, 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 θαλασσίου περιβάλλοντος.



Εικόνα 1: σχεδιάγραμμα των κινήσεων τις οποίες σχεδίαζε να κάνει ο πλοίαρχος του JSM (γαλάζιο σκάφος):
(1) απομάκρυνση της πλώρης από την προβλήτα με χρήση ίδιων σχοινιών του πλοίου,
(2) απομάκρυνση σε μικρότερο βαθμό της πρύμνης του πλοίου από την προβλήτα με χρήση της έλξης του Ρ/Κ (ερυθρό σκάφος) και διαμόρφωση κατεύθυνσης προς την έξοδο του λιμένα
(3) έξοδος από το λιμένα με χρήση μηχανών πρόωσης του πλοίου.

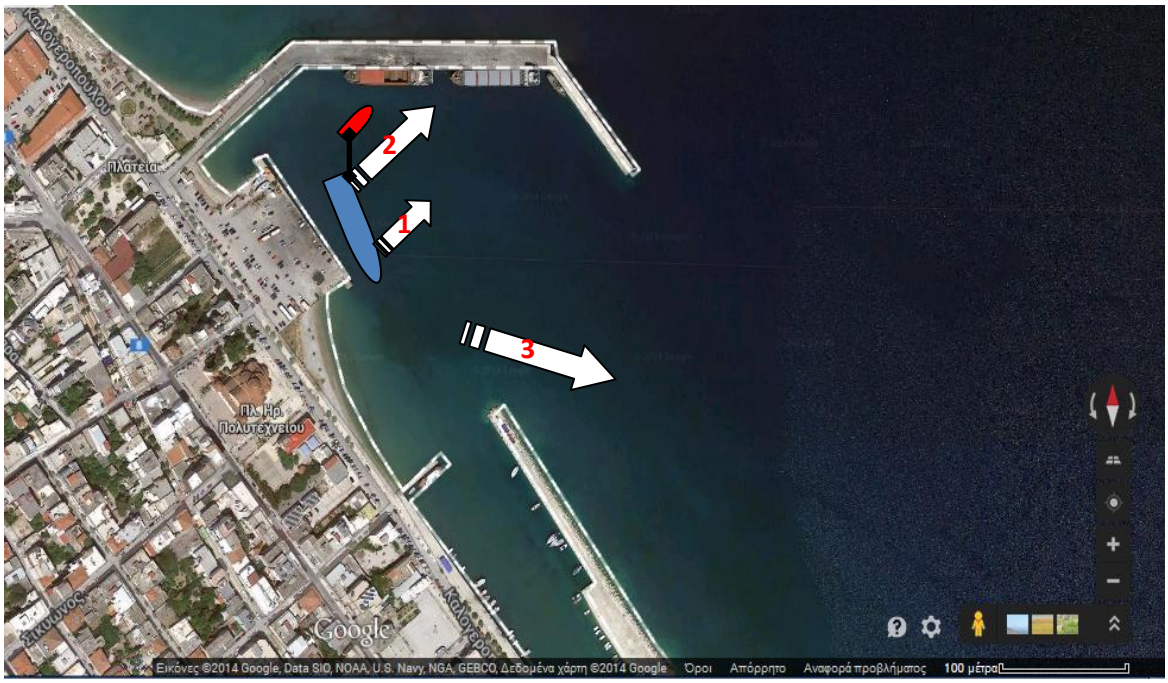
(Οι διαστάσεις των πλοίων και του ρυμουλκίου δεν είναι υπό κλίμακα. Πηγή χάρτη: GoogleMaps, http://maps.google.com/)

Το Μ/V απομάκρυνε την πλώρη του από τον προβλήτα μέσω του πρυμναίου πλαγιοδέτη (πρυμναίου spring line) και βάσει του σχεδιασμού η πρύμνη θα απομακρυνόταν με έλξη από το Ρ/Κ. Όμως, σύμφωνα με τον πλοίαρχο του πλοίου το Ρ/Κ έδωσε περισσότερη ισχύ από το αναμενόμενο στις μηχανές του με αποτέλεσμα η πρύμνη του πλοίου να απομακρυνθεί περισσότερο από την πλώρη του και το πλοίο να έχει κατεύθυνση τέτοια η οποία ενείχε κίνδυνο προσάραξης ή πρόσκρουσής του στο λιμενοβραχίονα του αλιευτικού καταφυγίου του λιμένα.

Ο χειρισμός του πλοίου για την αποφυγή της επικίνδυνης κατάστασης και εφόσον το Ρ/Κ δεν απελευθέρωνε το ρυμούλκιο, δημιούργησε αυξανόμενη κλίση προς τα δεξιά στο Ρ/Κ, με αποτέλεσμα αυτό να βυθιστεί σε σύντομο χρονικό διάστημα. Το πλοίο συνέχισε την κίνησή του και εξήλθε από το λιμένα, αφού παρέλαβε το ρυμούλκιό του το οποίο απελευθερώθηκε από το γάντζο του Ρ/Κ λόγω της άνωσης.

Από το πλήρωμα των τριών (03) ατόμων του Ρ/Κ, οι δύο (02) (μηχανικός, ναύτης) εγκατέλειψαν το Ρ/Κ όταν αυτό βρισκόταν υπό κλίση και διασώθηκαν. Ο κυβερνήτης αναδύθηκε στην επιφάνεια μετά τη βύθιση, αλλά έχασε τις αισθήσεις του και λίγο αργότερα διαπιστώθηκε ο θάνατός του, ο οποίος οφείλεται σε πνιγμό εντός θαλασσίου ύδατος.

Το παρόν προέρχεται από ανηρτημένο έντυπο στην ιστοσελίδα της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων (ΕΛΥΔΝΑ, 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 θαλασσίου περιβάλλοντος.



Εικόνα 2: σχεδιάγραμμα των κινήσεων τις οποίες έκανε το «JSM» (γαλάζιο σκάφος):
(1) απομάκρυνση της πλώρης από τον προβλήτα με χρήση ίδιων σχοινιών του πλοίου,
(2) απομάκρυνση σε μεγάλο βαθμό της πρύμνης του πλοίου από τον προβλήτα λόγω της έλξης του Ρ/Κ (ερυθρό σκάφος), με αποτέλεσμα η κατεύθυνση του πλοίου να μην είναι προς την έξοδο του λιμένα και να διαφαίνεται κίνδυνος προσάραξης στο λιμενοβραχίονα του αλιευτικού καταφυγίου
(3) έξοδος από το λιμένα με χρήση μηχανών πρόωσης του πλοίου, παρασύροντας το Ρ/Κ στο βυθό.
(Οι διαστάσεις των πλοίων και του ρυμουλκίου δεν είναι υπό κλίμακα. Πηγή χάρτη: GoogleMaps, *http://maps.google.com/*)

Έκταση της ζημιάς

Ο θάνατος του κυβερνήτη του Ρ/Κ, λόγω πνιγμού, καθώς και η βύθιση του Ρ/Κ.

Πιθανή αιτία

Σύμφωνα με τα συλλεχθέντα στοιχεία της διεξαχθείσας διερεύνησης, τεκμαίρεται ότι ο σχεδιασμός της διαδικασίας απόδεσης και απόπλου του Μ/V ήταν ελλιπής και δεν υπήρξε επαρκής ενημέρωση και συνεννόηση μεταξύ του Ρ/Κ και του Μ/V. Επίσης δεν πραγματοποιήθηκε από το Μ/V η προβλεπόμενη διαδικασία εκτίμησης κινδύνου (risk assessment). Επιπρόσθετα τα καιροστεγή – υδατοστεγή ανοίγματα του Ρ/Κ παρέμειναν ανοικτά κατά τη διάρκεια της ρυμούλκησης, ενώ η διάταξη απελευθέρωσης του ρυμουλκίου του Ρ/Κ δεν ήταν εργονομική, ιδιαίτερα για τη χρήση της υπό συνθήκες έκτακτης ανάγκης και επισφαλούς κλίσης του σκάφους, με αποτέλεσμα να μην πραγματοποιηθεί η απασφάλισή του όταν το Ρ/Κ ανέπτυξε αιφνίδια κλίση.

Το παρόν προέρχεται από ανηρτημένο έντυπο στην ιστοσελίδα της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων (ΕΛΥΔΝΑ, 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 θαλασσίου περιβάλλοντος.

Εικόνα 3: Η διάταξη άμεσης απελευθέρωσης του άγκιστρου ρυμούλκησης του Ρ/Κ «ΑΡΤΕΜΙΣ V». Έχει αποτυπωθεί η κατάσταση πριν (αριστερά) και μετά (δεξιά) την απελευθέρωση. Διακρίνονται: 1: Βραχίονας ασφάλισης άγκιστρου, 2: Άγκιστρο ρυμούλκησης, 3: Συρματόσχοινο απασφάλισης, από το βραχίονα προς το χώρο πηδαλιουχίας.

Εικόνα 4: Ο μοχλός απασφάλισης του συστήματος άμεσης απελευθέρωσης ρυμουλκίου στο χώρο πηδαλιουχίας του ΑΡΤΕΜΙΣ V.

Διδάγματα που πρέπει να αντληθούν

Η επαναξιολόγηση, από τις Διαχειρίστριες εταιρείες, της εφαρμογής των διαδικασιών του Εγχειριδίου Ασφαλούς Διαχείρισης των πλοίων και ειδικότερα:

- της ανάλυσης και εκτίμησης κινδύνων (risk assessment) για την περίπτωση χρήσης Ρ/Κ λιμένα
- των σχετικών οδηγιών του Εγχειριδίου για τη χρήση των Ρ/Κ

Το παρόν προέρχεται από ανηρτημένο έντυπο στην ιστοσελίδα της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων (ΕΛΥΔΝΑ, 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 θαλασσίου περιβάλλοντος.

Το παρόν προέρχεται από ανηρτημένο έντυπο στην ιστοσελίδα της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων (ΕΛΥΔΝΑ, 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 θαλασσίου περιβάλλοντος.