

Σύσταση Ασφαλείας Υπ' αριθ.: 24/2015

Κείμενο συστάσεως:

Η έκδοση εσωτερικής οδηγίας προς τον/τους Πλοίαρχο/ους του/των υπό την πλοιοκτησία/διαχείριση της πλοίου/ων με την οποία να τίθενται στην προσοχή του/τους τα ευρήματα της παρούσας έκθεσης ναυτικού ατυχήματος και ειδικότερα:

1. η εφαρμογή του Κανονισμού 34 του Κεφαλαίου V της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS '74 και των σχετικών προβλέψεων της Απόφασης 893(21) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού σχετικά με τον «σχεδιασμό ταξιδιού».
2. η εκτέλεση και παρακολούθηση του πλάνου ταξιδιού σύμφωνα με την Απόφαση 893(21) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και τους Διεθνείς Κανονισμούς για την Αποφυγή Συγκρούσεων.
3. η τήρηση του Κανόνα 5 «Επιτήρηση» των Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων σε συνδυασμό με τη χρήση όλων των εξαγόμενων ναυτιλιακών πληροφοριών από τον διαθέσιμο ναυτιλιακό εξοπλισμό και από τον χρησιμοποιούμενο ναυτικό χάρτη, σε όλες της φάσεις και καταστάσεις των πλόων.
4. οι εντολές πηδαλιουχίας να δίδονται σύμφωνα την ενότητα A2/1 «τυποποιημένες εντολές πηδαλιουχίας», η οποία εμπεριέχεται στο Μέρος A2 της Απόφασης 918(22) του IMO «Τυποποιημένες Ναυτικές Φράσεις Επικοινωνίας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού».

Αριθμός εκθέσεως στην οποία διατυπώθηκε:	04/2015: (Δείτε την έκθεση εδώ .)
Φορέας προς τον οποίο διατυπώθηκε:	Πλοιοκτήτρια εταιρεία (ALEXANDROS LINES SHIPPING CO)*
Ημερομηνία κατά την οποία εκδόθηκε:	14/10/2016

Σχόλια - επεξηγήσεις:

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Τύπος πλοίου: Επιβατηγό Οχηματαγωγό
Έτος κατασκευής: 2000

ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΤΟΥ Ε/Γ-Ο/Γ «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ», Ν.Π. 10767



Ιστορικό:

Την 28-06-2015 και περί ώρα 16:30, το Ε/Γ – Δ/Ρ «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» Ν.Π. 10767, απέπλευσε από τον λιμένα του Πειραιά με προορισμό την Αγία Μαρίνα Αίγινας, στο πλαίσιο εκτέλεσης προγραμματισμένου δρομολογίου. Το ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ είχε ήδη εκτελέσει δύο δρομολόγια και αυτό θα ήταν το τρίτο, από τα συνολικά τέσσερα που ήταν προγραμματισμένα για εκείνη την ημέρα. Οι καιρικές συνθήκες ήταν καλές με άνεμους Βόρειους 3-4 BF και καλή ορατότητα. Στο πλοίο επέβαιναν δεκαοκτώ (18) επιβάτες, οκτώ (08) άτομα πλήρωμα ενώ μεταφέρονταν και δύο (02) δίκυκλα.

Περί ώρα 17:25, το ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ έπλεε στη θαλάσσια περιοχή ανατολικά της Άκρας Τούρλος με ταχύτητα 13 κόμβων. Στη γέφυρα βρίσκονταν ο Πλοίαρχος, ο οποίος είχε τη διακυβέρνηση, ο πηδαλιούχος και ο Α' Μηχανικός.

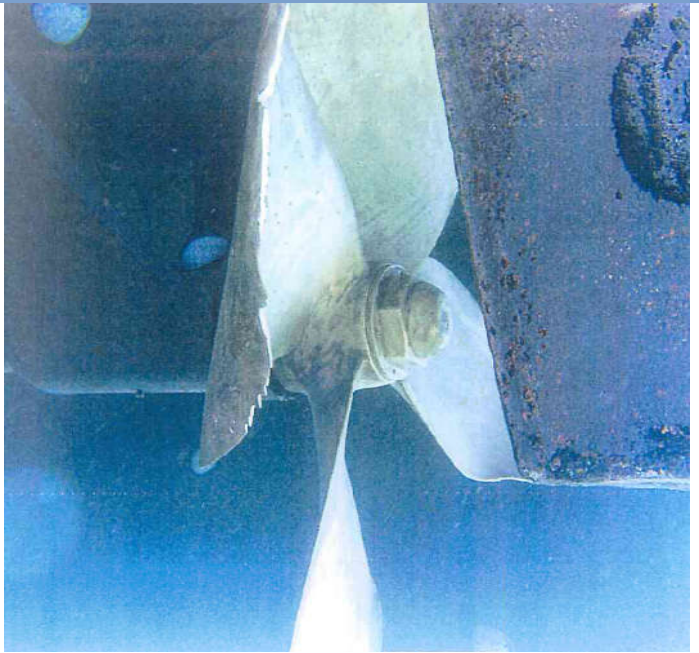
Στις 17:32 περίπου το ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ μετά από μικρή αλλαγή πορείας προς τα αριστερά (ανατολικότερα) από την τηρούμενη, προσάραξε σε αβαθή ύφαλο βραχώδους εξάρσεως, ο οποίος χαρτογραφείται σε απόσταση περίπου 0,1 ν.μ από την παρακείμενη ακτογραμμή και ειδικότερα από τον Βράχο Κερί.

Έκταση της Ζημιάς:

Το ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ υπέστη υλικές ζημιές στα ελάσματα του πρωραίου τμήματος των υφάλων του και συγκεκριμένα ρήγμα πρύμνηθεν του νομέα 20, διαστάσεων 0,20 μ X 0,20 μ. (εικόνα 1) και εσωκοιλώματα στο περίβλημα του πυθμένα του πλοίου. Πρόσθετα, υπέστη στρεβλώσεις στα τέσσερα πτερύγια της αριστερής έλικας (εικόνα 2) με συνέπεια την αδυναμία λειτουργίας της αριστερής κύριας μηχανής. Οι υλικές ζημιές δεν εμπόδισαν ωστόσο την αποκόλληση του πλοίου από τον ύφαλο.



Εικόνα 1



Εικόνα 2

Πιθανά Αίτια:

Η εκτέλεση του ταξιδιού ενός πλοίου σύμφωνα με τις οδηγίες της οικείας Απόφασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, περιλαμβάνει πέντε βασικούς παράγοντες, οι οποίοι θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από τους Αξιωματικούς ναυσιπλοΐας και του Πλοιάρχου ενός πλοίου.

Ομοίως, η παρακολούθηση του ταξιδιού συντελείται με τον έλεγχο της προόδου του πλου ενός πλοίου, (π.χ. της πορείας, θέσης, ταχύτητας) από τους Αξιωματικούς Ναυσιπλοΐας και τον Πλοίαρχο σύμφωνα με τους κανόνες ασφαλούς ναυσιπλοΐας όπως καθορίζονται με τους Διεθνείς Κανονισμούς για την Αποφυγή Σύγκρουσης (ΔΚΑΣ 72 (COLREGS 72)), όπως ισχύουν.

Έχοντας υπόψη τα συλλεχθέντα στοιχεία και πληροφορίες καθώς και την αλληλουχία των γεγονότων που οδήγησαν στο ναυτικό ατύχημα, εκτιμάται ότι η εκτέλεση και παρακολούθηση του πλου του ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ πλησίον των ακτών και κατά την προσέγγιση προς τα επικίνδυνα αβαθή της θαλάσσιας περιοχής μεταξύ των Ακρωτηρίων Κρασοσπηλιά και Τούρλος, πιθανόν πραγματοποιήθηκε μόνο μέσω οπτικών παρατηρήσεων και χωρίς τη χρήση των ναυτιλιακών οργάνων.

Επίσης η έλλειψη σαφούς εντολής στρέψης του πηδαλίου με τον προσδιορισμό ακριβούς αριθμού μοιρών γωνίας πηδαλίου, όπως περιγράφεται στα πρότυπα των «τυποποιημένων εντολών πηδαλιουχίας δύναται να αποτελεί συντελεστικό παράγοντα στην επέλευση του ναυτικού ατυχήματος.

Συμπεράσματα τα οποία οδήγησαν στην Σύσταση Ασφάλειας:

Λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων και πληροφοριών που προέκυψαν κατά τη διαδικασία της διερεύνησης καθώς και των προαναφερθέντων συντελεστικών παραγόντων ως καταγράφονται στο μέρος της ανάλυσης του εξετασθέντος ναυτικού ατυχήματος συνάγεται η εξαγωγή των ακόλουθων συμπερασμάτων:

1. Οι ναυτιλιακές πληροφορίες του Λιμενοδείκτη του χρησιμοποιούμενου ναυτικού χάρτη δεν ελήφθησαν υπόψη από τον Πλοίαρχο.
2. Οι προβλέψεις της Απόφασης 893(21) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ως απορρέουν από τον Κανονισμό 34 του Κεφαλαίου V της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS '74, όπως ισχύει, με την οποία καθορίζονται οι βασικές κατευθυντήριες γραμμές για το σχεδιασμό του ταξιδιού δεν ελήφθησαν πλήρως υπόψη από τον Πλοίαρχο.
3. Η εκτέλεση και παρακολούθηση του ταξιδιού κατά την προσέγγιση στη θαλάσσια περιοχή των ΒΑ ακτών της ν. Αίγινας μέχρι και την επέλευση της προσάραξης, πραγματοποιείτο μέσω οπτικών παρατηρήσεων, χωρίς τη χρήση του ναυτιλιακού εξοπλισμού ναυσιπλοΐας.
4. Ο κανόνας 5 «Επιτήρηση» των ΔΚΑΣ δεν τηρήθηκε κατά την προσέγγιση στη θαλάσσια περιοχή των ΒΑ ακτών της ν. Αίγινας μέχρι και την επέλευση της προσάραξης.

* Η συγκεκριμένη πλοιοκτήτρια εταιρεία πλέον δεν υφίσταται. Υφίστατο την περίοδο επέλευσης του ναυτικού ατυχήματος όπου και διαχειρίζονταν το ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ.