



ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠ' ΑΡ.: 34/2014

Κείμενο συστάσεως:

Να τονιστεί στο σύνολο των υπό τη διαχείρισή της Εταιρείας πλοίων η σημασία της τήρησης των Μονίμων Εντολών Πλοιάρχου και να επισημανθεί στους Πλοιάρχους και τους Αξιωματικούς Γεφύρας ότι τα καθήκοντα και οι ρόλοι πρέπει να είναι διακριτοί ανά πάσα στιγμή σε συνάφεια με τις αντίστοιχες απαιτήσεις του STCW Code και τις οδηγίες του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης της Εταιρείας.

Αριθμός εκθέσεως στην οποία διατυπώθηκε:

04/2014: Πρόσκρουση του Ε/Γ-Ο/Γ EUROPALINK, Σημαίας Ιταλίας, IMO 9319454, στη βραχονησίδα "Περιστερές".
(Δείτε την έκθεση [εδώ](#).)

Φορέας προς τον οποίο διατυπώθηκε:

Πλοιοκτήτρια / Διαχειρίστρια Εταιρεία του πλοίου

Ημερομηνία κατά την οποία εκδόθηκε:

28/09/2016

Σχόλια - επεξηγήσεις:

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Τύπος πλοίου: Ε/Γ-Ο/Γ

Έτος κατασκευής: 2007

Πρόσκρουση του Ε/Γ-Ο/Γ EUROPALINK, Σημαίας Ιταλίας, IMO 9319454, στη βραχονησίδα "Περιστερές"

Ιστορικό

Την 21 Σεπτεμβρίου 2014 το Ε/Γ-Ο/Γ EUROPALINK, Σημαίας Ιταλίας, έπλεε προς τον λιμένα Ανκόνας Ιταλίας, μετά τον απόπλου του από τον λιμένα της Ηγουμενίτσας, μεταφέροντας 693 επιβάτες, 70 μέλη πληρώματος και 366 οχήματα. Περί την 02:20 τηρούσε μία ταχύτητα 24 kn και πορεία 360° με το πηδάλιο σε λειτουργία αυτόματου πιλότου. Οι καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν αναφέρθηκε ότι ήταν καλές με μέτρια κατάσταση θάλασσας, ανέμους μεταβλητών διευθύνσεων ισχύος 2-3 bfts και καλή ορατότητα. Την 02:33':09", κατά τη διάρκεια στροφής προς αριστερά με τη συνεχή χρήση του αυτόματου πιλότου, προσέκρουσε σε βραχώδη ξέρα νοτιώς της νησίδας Περιστερές, σε απόσταση 0.6 nm από τη ΒορειοΑνατολική ακτή της ν. Κέρκυρας. Ο Πλοίαρχος δευτερόλεπτα πριν από την πρόσκρουση, την 02:32':11" αντέδρασε δίνοντας εντολή να τεθεί το πηδάλιο σε χειροκίνητη λειτουργία ωστόσο η πρόσκρουση δεν απεφεύχθη. Η Πρόσκρουση προκάλεσε έντονο ήχο και κραδασμούς που θορύβησαν τον Πλοίαρχο και το πλήρωμα. Δεν αναφέρθηκε κανένας τραυματισμός επιβάτη ή πληρώματος, ούτε και ρύπανση. Παρά το γεγονός ότι το Σχέδιο Ταξιδιού του πλοίου προέβλεπε τη διέλευσή του από το στενό μεταξύ της Κέρκυρας και της νησίδας Περιστερές, αυτό δεν

ακολουθήθηκε ακριβώς όπως είχε σχεδιασθεί, εξ' αιτίας της παρουσίας ενός Ιστιοφόρου σκάφους που έπλεε αριστερά πλώραθεν του EUROPALINK, που εμπόδιζε μερικώς την έγκαιρη στροφή του προς αριστερά, η οποία έλαβε χώρα μετά από το προκαθορισμένο Σημείο Ελέγχου Πορείας ("Waypoint").



Το Ε/Γ-Ο/Γ EUROPALINK.

Κατά το ναυτικό ατύχημα εκτελούσε Υπηρεσία ο ένας Υποπλοίαρχος του πλοίου, ωστόσο τη διακυβέρνηση είχε ο Πλοίαρχος, ο οποίος επίσης βρισκόταν στη γέφυρα. Μετά από την πρόσκρουση το πλοίο εξακολούθησε να πλέει στην πορεία που είχε με ελαφρώς μειωμένη ταχύτητα.

Όπως αναφέρθηκε το πλοίο είχε υποστεί ρήγματα σε διάφορα στεγανά διαμερίσματα καθώς και σε διαμερίσματα του μηχανοστασίου και υπήρχαν ενδείξεις για εισροή νερού στα στεγανά διαμερίσματα, ενώ τα συστήματα πρόωσης και διεύθυνσης δεν επηρεάστηκαν από την πρόσκρουση.

Ο Πλοίαρχος επικοινωνήσε με τη Λιμενική Αρχή Κέρκυρας και ανέφερε ότι είχε πρόθεση να κατευθυνθεί προς τον επιβατικό λιμένα της Κέρκυρας ενώ το πλήρωμα εκτελούσε τη διαδικασία της συγκέντρωσης των επιβατών στους σταθμούς συγκέντρωσης του πλοίου, για λόγους ασφαλείας.

Περί την 03:41 το EUROPALINK έφτασε στον λιμένα αυτοδύναμα, με ταχύτητα 20 kn. Λόγω της εισροής υδάτων σε σημαντικά διαμερίσματα του μηχανοστασίου, οι Κύριες Μηχανές του σταμάτησαν να λειτουργούν ενώ πλησίαζε στην προβλήτα πρόσδεσης, σε απόσταση λίγων μέτρων από την τελική θέση του, ενώ σχεδόν ταυτόχρονα συνέβη και απώλεια ηλεκτρικής ισχύος ("black-out") λόγω της παύσης λειτουργίας και των ηλεκτρογεννητριών.

Τελικά το πλοίο πλαγιοδέτησε με τη δεξιά πλευρά του και με την πλώρα προς την προβλήτα. Μία δεξιά κλίση της τάξης της 1° αναφέρθηκε από το πλήρωμα.

Περί την 04:40 ξεκίνησε η εγκατάλειψη των επιβατών μέσω της δεξιάς υδατοστεγούς θύρας του σταθμού πετρέλευσης ("Bunker Station") μέσω μιας φορητής κλίμακας που είχε χορηγηθεί από τις Αρχές του λιμένα και διήρκησε περί τα 50 λεπτά.

Περί την 07:00 μία ομάδα 02 επαγγελματιών δυτών που κλήθηκε από τη Λιμενική Αρχή προσήλθε και διενήργησε επιθεώρηση της γάστρας του πλοίου με χρήση κάμερας για να εκτιμηθεί η έκταση της ζημίας.

Λήφθηκε η απόφαση να γίνει μεθόρμιση του πλοίου στην ίδια προβλήτα, περιστρέφοντάς το, ώστε να γίνει η εκφόρτωση των οχημάτων από τον πρυμναίο καταπέλτη του. Η διαδικασία ολοκληρώθηκε περί την 12:38. Ακολούθως ο καταπέλτης ανοίχτηκε και ξεκίνησε η εκφόρτωση, ενώ η ομάδα των δυτών τοποθετούσε ξύλινες σφήνες και άλλα υλικά στα ρήγματα των ελασμάτων του πυθμένα της γάστρας.

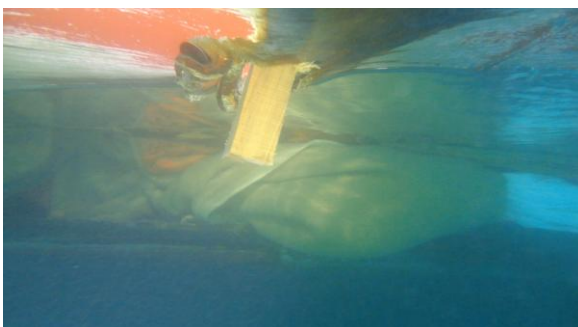
Το EUROPALINK υπέστη προσωρινή αποκατάσταση των ζημιών και αφού επιθεωρήθηκε από τον Οργανισμό πιστοποίησης της κλάσης του, την 31^η Οκτωβρίου 2014 απέπλευσε ρυμουλκούμενο με προορισμό ναυπηγείο στη Γιάλοβα Τουρκίας, για δεξαμενισμό.

Συνέπειες ατυχήματος (σε πρόσωπα, περιβάλλον, περιουσία)

Το EUROPALINK υπέστη εκτεταμένες ζημιές στη γάστρα (ρηγματώσεις και στρεβλώσεις), ως κάτωθι:

- Στην αριστερή πλευρά από τον νομέα αριθ.115 έως τον αριθ.204 (62,3 m)
- Στη δεξιά πλευρά από τον νομέα αριθ.82 έως τον αριθ.154 (50,4 m).

Αρκετά στεγανά διαμερίσματα έφεραν ρήγματα και κάποια διαμερίσματα του μηχανοστασίου κατακλύσθηκαν. Επίσης αναφέρθηκαν βλάβες σε μηχανολογικό εξοπλισμό όπως οι Κύριες Μηχανές, οι λέβητες, κινητήρες, αντλίες, ηλεκτρονικός εξοπλισμός, κλπ.
Δεν αναφέρθηκε τραυματισμός επιβάτη ή πληρώματος, ούτε ρύπανση.



Εικόνες από τις ζημιές στον πυθμένα μετά την παρέμβαση της ομάδας των δυτών για τον περιορισμό της εισροής υδάτων.

Πιθανά αίτια

Από τη διενεργηθείσα διερεύνηση προέκυψε ότι η ναυσιπλοΐα από τους Αξιωματικούς Γέφυρας του EUROPALINK είχε σχεδιασθεί πλημμελώς κι εκτελέστηκε επίσης με παραλείψεις πριν από την επέλευση του ατυχήματος, παρά την ύπαρξη στη Γέφυρα του απαιτούμενου εξοπλισμού για την ασφαλή σχεδίαση και τον έλεγχο του ταξιδιού. Ωστόσο, η απόφαση του Πλοιάρχου να επιχειρήσει να καταπλεύσει αυτοδύναμα στον πλησιέστερο λιμένα μετά από την πρόσκρουση, παρά την εισροή υδάτων σε πολλά διαμερίσματα κρίνεται ως σωστή, παρά το γεγονός ότι αυτή ελήφθη με μια σχετική καθυστέρηση.

Συμπεράσματα

1. Θα έπρεπε να αναληφθεί δράση από τη Διαχειρίστρια Εταιρεία του πλοίου ώστε να συμπληρωθεί το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης σε συγκεκριμένους τομείς σχετικούς με τα ευρήματα της Έκθεσης Διερεύνησης και να γνωστοποιηθούν οι κύριοι συντελεστικοί παράγοντες του ατυχήματος σε ολόκληρο τον υπό τη διαχείρισή της στόλο.
2. Η Λιμενική Αρχή Κέρκυρας θα έπρεπε να επανενεργοποιήσει τη διαταγή περιορισμού ταχύτητας των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων κατά τη διέλευσή τους από το στενό της Περιστεράς με σκοπό την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, η οποία είχε καταστεί ανενεργή.
3. Οι Αρμόδιες Ελληνικές Αρχές θα έπρεπε να μεριμνήσουν ώστε να εισαχθεί σε κύριους επιβατικούς λιμένες μία φορητή διάταξη για την εγκατάλειψη επιβατών σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης για τη διευκόλυνση της αποβίβασης από ανώτερα καταστρώματα Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων.