



ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠ' ΑΡ.: 42/2015

Κείμενο συστάσεως:

Να συμπληρωθεί η λίστα ελέγχου σχετικά με την αγκυροβολία και τη φυλακή αγκυροβολίας του Εγχειριδίου του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης με ειδικές οδηγίες σχετικές με το μήκος της αλυσίδας της άγκυρας σύμφωνα με τις κοινά αποδεκτές και χρησιμοποιούμενες πρακτικές.

Αριθμός εκθέσεως στην οποία διατυπώθηκε:	06/2015: Προσάραξη και βύθιση του Φ/Γ KEREM S, Σημαίας Αγ. Βικεντίου και Γρεναδίνων, IMO 8223127, στη νήσο Λέβιθα. (Δείτε την έκθεση εδώ .)
Φορέας προς τον οποίο διατυπώθηκε:	Διαχειρίστρια Εταιρεία του "KEREM S"
Ημερομηνία κατά την οποία εκδόθηκε:	12/06/2017

Σχόλια - επεξηγήσεις:

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Τύπος πλοίου: Φ/Γ γενικού φορτίου

Έτος κατασκευής: 1983

Προσάραξη και βύθιση του Φ/Γ KEREM S, Σημαίας Αγ. Βικεντίου και Γρεναδίνων, IMO 8223127, στη νήσο Λέβιθα.

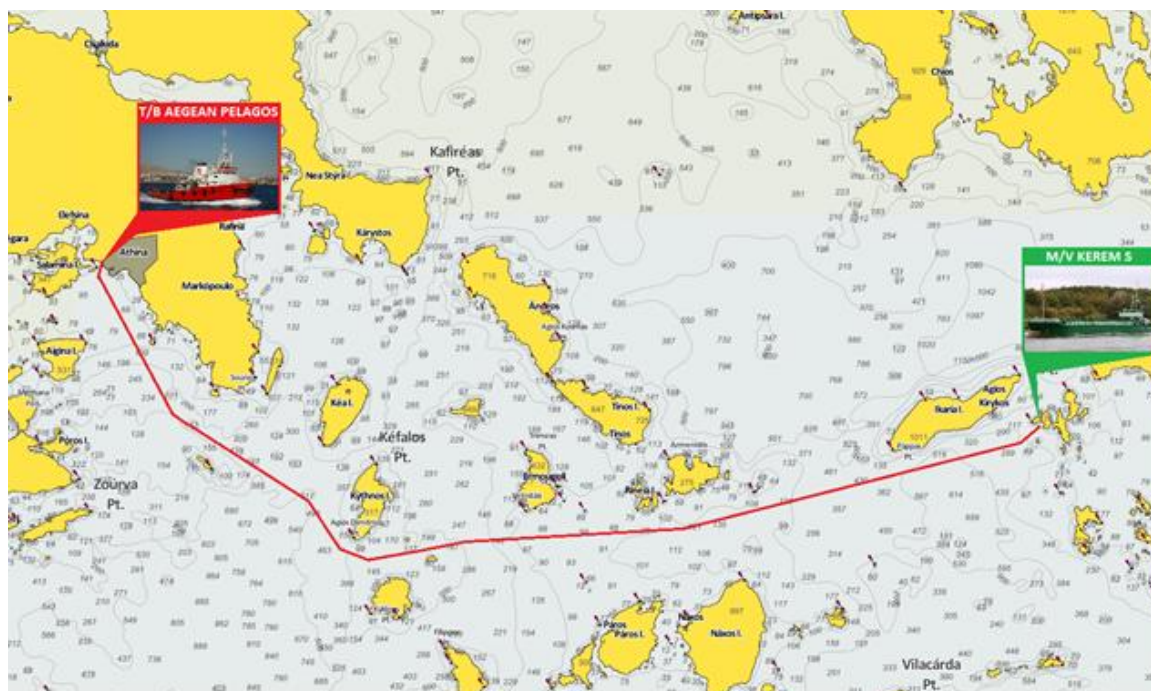
Ιστορικό

Το Φ/Γ Kerem S, Σημαίας Αγ. Βικεντίου & Γρεναδίνων, με 06 μέλη πληρώματος, απέπλευσε από την Κρήτη, στις 16/02/2015, άφορτο, με προορισμό τον λιμένα Constantza Ρουμανίας. Εξαιτίας των δυσμενών καιρικών συνθηκών το πλοίο αγκυροβόλησε στη Νότια ακτή της ν. Ικαρίας και ανέμενε για τη βελτίωση του καιρού. Την 19/02/2015 ο Πλοίαρχος αποφάσισε να σηκώσει την άγκυρα και να συνεχίσει τον πλου. Ωστόσο όταν το πλοίο βρέθηκε μεταξύ των ν. Ικαρία και Θύμαινα διαπιστώθηκε ότι επικρατούσαν πολύ ισχυροί άνεμοι και κυματισμός από Βόρειες διευθύνσεις. Ο Πλοίαρχος αποφάσισε να κατευθυνθεί προς έναν κόλπο στη Νότια ακτή της ν. Θύμαινας όπου μπορούσε να αγκυροβολήσει και να αναμένει για τη βελτίωση του καιρού. Περί την 00:00 της 20/02/2015 κι ενώ το πλοίο ήταν αγκυροβολημένο, λόγω των ισχυρών ανέμων εντάσεως 7-8 Bft άρχισε να παρασύρεται και προσάραξε με το δεξιό πρυμναίο τμήμα του στη βραχώδη ακτή. Από την προσάραξη αποκολλήθηκε το πτερύγιο του πηδαλίου από τη βάση

στήριξής του ενώ και η έλικα του πλοίου υπέστη σοβαρές ζημιές.

Ο Πλοίαρχος σήκωσε την άγκυρα χωρίς να ενημερώσει την τοπική Λιμενική Αρχή και αποφάσισε να μετακινήσει το πλοίο από την περιοχή της προσάραξης για την αποφυγή περαιτέρω ζημιών. Το μετακίνησε από τους βράχους με τη χρήση του πρωραίου συστήματος πλευρικής ώσης (Bow Thruster). Ωστόσο το Kerem S λόγω της κατάστασης του πηδαλίου και της έλικας ήταν ακυβέρνητο και άρχισε να παρασύρεται προς Νότο εξαιτίας των ανέμων που επικρατούσαν, με μία ταχύτητα (SOG) της τάξης των 2 kn.

Περί τη 01:00 ο Πλοίαρχος κάλεσε τηλεφωνικά στη Διαχειρίστρια Εταιρεία του πλοίου κι ενημέρωσε για την κατάσταση. Από την Εταιρεία έγινε επαφή με μια εταιρεία διάσωσης και μέχρι την 03:00 τελικά είχε επιβεβαιωθεί η παροχή συνδρομής από το Ρ/Κ "ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ", Σημαίας Ελλάδος. Το Ρ/Κ θα απέπλεε από τον λιμένα Πειραιά, που βρισκόταν σχεδόν 160 ν.μ. μακριά από τη θέση του Kerem S, το οποίο εξακολουθούσε να παρασύρεται προς Νότο.



Η διαδρομή από τον Πειραιά μέχρι τη Θύμαινα, σχεδόν ίση με 160 ν.μ..

Την 06:52 κι ενώ το Kerem S βρισκόταν Δυτικά της ν. Πάτμου το κάλεσε μέσω VHF το Olyμπρια Radio. Ο Πλοίαρχος ανέφερε ότι το πλοίο παρασυρόταν λόγω μηχανικής βλάβης και δεν αιτήθηκε συνδρομή. Το Olyμπρια Radio ανέφερε το περιστατικό στο ΕΚΣΕΔ Πειραιά, το οποίο εξέδωσε Σήμα παροχής συνδρομής (Pan Pan).

Τις επόμενες ώρες από το ΕΚΣΕΔ Πειραιά επιχειρήθηκε πολλές φορές η τηλεφωνική επικοινωνία με τη Διαχειρίστρια Εταιρεία και με το ίδιο το πλοίο. Κατά την επικοινωνία αυτή αναφέρθηκε ότι ένα Ρ/Κ είχε αποπλεύσει για συνδρομή και δε ζητήθηκε καμία άλλη παροχή βοήθειας. Η κατάσταση του πλοίου σχετικά με τις ζημιές στο πηδάλιο και την έλικα του δεν αναφέρθηκε. Ωστόσο το ΕΚΣΕΔ Πειραιά εξακολούθησε να επιβλέπει την κατάσταση και δέσμευε κατά διαστήματα μέσα που θα μπορούσαν να συνδράμουν.

Την 17:35 ο Πλοίαρχος του Kerem S ανέφερε ότι είχε αγκυροβολήσει Βόρεια της ν. Λέβιθα. Λόγω του ισχυρού ανέμου και του κυματισμού ο εξαρτισμός αγκυροβολίας του Kerem S δεν μπορούσε να το συγκρατήσει και το πλοίο εξακολούθησε να παρασύρεται μέχρι που προσάραξε στη βραχώδη ακτή ΒΑ της ν. Λέβιθα, με την αριστερή πλευρά του, την 17:40. Τα ελάσματα του πυθμένα του πλοίου υπέστησαν σοβαρές ζημιές και υπήρξε εισροή υδάτων στο μηχανοστάσιο, ενώ το πλοίο παρουσίασε δεξιά κλίση.

Την 17:45 ο Πλοίαρχος του KEREM S κάλεσε το ΕΚΣΕΔ Πειραιά για να αναφέρει την προσάραξη και να αιτηθεί συνδρομή για την εγκατάλειψη του πλοίου.

Μέχρι την 19:14 και τα 06 μέλη πληρώματος είχαν διασωθεί από ελικόπτερο διάσωσης. Διακομίσθηκαν στη ν. Κω απ' όπου στη συνέχεια επαναπατρίστηκαν.

Το Kerem S παρέμεινε προσαραγμένο και η σταδιακή εισροή υδάτων στους χώρους του μηχανοστασίου και των κυτών φορτίου του είχε ως επακόλουθο τη βύθισή του περί την 09:05 της 23/02/2015 σε στίγμα lat: 37° 00.4800' B / Long: 26° 29.3898' A.

Συνέπειες ατυχήματος (σε πρόσωπα, περιβάλλον, περιουσία)

Το KEREM S βυθίστηκε ενώ και τα 06 μέλη πληρώματός του διασώθηκαν από ελικόπτερο.

Πιθανά αίτια

1. Ο Πλοίαρχος αποφάσισε να εγκαταλείψει το αγκυροβόλιο Νοτίως της ν. Ικαρίας και να πλεύσει προς τον προορισμό του πλοίου, παρά την πρόγνωση δυσμενών καιρικών συνθηκών. Επίσης δεν είχε ετοιμάσει σχέδιο αγκυροβολίας για τη ν. Θύμαινα σύμφωνα με το εγχειρίδιο SMS, ενώ και το ίδιο το εγχειρίδιο δεν εμπεριείχε ειδικότερες οδηγίες σχετικές με τη χρήση ευρέως χρησιμοποιούμενων και αποδεκτών οδηγιών καθορισμού του ενδεδειγμένου μήκους αλυσίδας άγκυρας, σύμφωνα με το βάθος και άλλες παραμέτρους της εκάστοτε περιοχής αγκυροβολίας.
2. Το μήκος της αλυσίδας της άγκυρας που είχε ποντιστεί δεν επαρκούσε για το βάθος της περιοχής αγκυροβολίας στη Θύμαινα. Επομένως το πλοίο δεν ήταν δυνατόν να συγκρατηθεί και παρασύρθηκε προς την ακτή.
3. Μετά από την προσάραξη του Kerem S με το δεξιό πρυμναίο μέρος του στη βραχώδη ακτή της Θύμαινας και μετά από τις ζημιές που υπέστησαν το πηδάλιο και η έλικά του, ο Πλοίαρχος αποφάσισε να μετακινήσει το πλοίο από τη θέση προσάραξης χωρίς να συνεκτιμήσει δεόντως ούτε τις ζημιές αυτές ούτε την ύπαρξη διάσπαρτων νήσων Νοτίως της θέσης προσάραξης, όπου το πλοίο θα μπορούσε να προσαράξει εκ νέου ενώ παρασυρόταν.
4. Ο Πλοίαρχος παρά τις επικίνδυνες συνθήκες για το πλοίο δεν ενημέρωσε τις τοπικές Λιμενικές Αρχές για την προσάραξη στη Θύμαινα ούτε για την πραγματική κατάσταση του πλοίου λόγω των ζημιών του, ούτε εξέπεμψε κάποιο σήμα κινδύνου μέσω VHF.
5. Η Διαχειρίστρια Εταιρεία του πλοίου κανόνισε να παρασχεθεί συνδρομή από ένα Ρυμουλκό που βρισκόταν σχεδόν 160 ν.μ. μακριά από τη θέση του πλοίου και που χρειαζόταν σχεδόν 14 ώρες για να καταπλεύσει στην περιοχή.

Συμπεράσματα

1. Θα πρέπει να ληφθούν μέτρα από τη Διαχειρίστρια Εταιρεία ώστε να συμπληρωθεί η λίστα ελέγχου σχετικά με την αγκυροβολία και τη φυλακή αγκυροβολίας του Εγχειριδίου του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης με ειδικές οδηγίες σχετικές με το μήκος της αλυσίδας της άγκυρας σύμφωνα με τις κοινά αποδεκτές και χρησιμοποιούμενες πρακτικές.
2. Θα πρέπει να ληφθούν μέτρα από τη Διαχειρίστρια Εταιρεία ώστε να καθιερωθεί εσωτερική διαδικασία που να διασφαλίζει ότι σε περίπτωση ατυχήματος ή ανάγκης ο εκάστοτε Πλοίαρχος θα αναφέρει την πραγματική κατάσταση του πλοίου στις τοπικές Αρχές.
3. Θα πρέπει να ληφθούν μέτρα από τη Διαχειρίστρια Εταιρεία ώστε να τροποποιηθούν οι εσωτερικές διαδικασίες ώστε να επιβεβαιωθεί ότι σε περιπτώσεις ατυχήματος ή ανάγκης από το πλοίο θα διασφαλίζεται η επικοινωνία με τις τοπικές Αρχές και θα λαμβάνονται υπ' όψη όλα τα διαθέσιμα μέσα παροχής αρωγής για την αξιολόγηση της κατάστασης ανάγκης και της διαχείρισης αυτής.