



## ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠ' ΑΡ.: 44/2014

**Κείμενο συστάσεως:** Η εξέταση συμπλήρωσης του ΠΓΕ με οδηγία η οποία να καθορίζει τα προβλεπόμενα σημεία αποεπιβίβασης επιβατών μαζί με την τοποθέτηση σωστικού εξοπλισμού (τουλάχιστον κυκλικού σωσιβίου) πλησίον αυτών.

<b>Αριθμός εκθέσεως στην οποία διατυπώθηκε:</b>	06/2014: Θάνατος τεχνικού κατά την αποβίβαση από το Δ/Ξ ROYAL OAK στην Ε/Γ λάντζα ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Δείτε την έκθεση <a href="#">εδώ</a> .)
<b>Φορέας προς τον οποίο διατυπώθηκε:</b>	Φορέας Πιστοποίησης Ε/Γ λάντζας ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ
<b>Ημερομηνία κατά την οποία εκδόθηκε:</b>	24/01/2017

**Σχόλια - επεξηγήσεις:**

### ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ



**Όνομα πλοίου:** ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ  
**Τύπος πλοίου:** Ε/Γ λάντζα  
**Έτος ναυπήγησης:** 2010  
**Εθνικότητα:** Ελληνική



**Όνομα πλοίου:** ROYAL OAK  
**Τύπος πλοίου:** Πετρελαιοφόρο  
**Έτος ναυπήγησης:** 1999  
**Εθνικότητα :** Νήσοι Μάρσαλ

### Ιστορικό

Την 10 Απριλίου 2014 το Δ/Ξ ROYAL OAK βρισκόταν αγκυροβολημένο στο αγκυροβόλιο του Πειραιά όπου πραγματοποιήθηκε η παράδοσή του σε νέα πλοιοκτήτρια και διαχειρίστρια εταιρεία. Την ίδια ημέρα το πλοίο εγγράφηκε στο νηολόγιο των Νήσων Μάρσαλ και εκδόθηκε το προσωρινό Έγγραφο Εθνικότητας. Την 11 Απριλίου 2014 το ROYAL OAK παρέμενε στο αγκυροβόλιο προκειμένου να διενεργηθούν οι απαιτούμενες επιθεωρήσεις από τη Ναυτιλιακή Αρχή του Κράτους Σημείας και τον Οργανισμό Πιστοποίησης Κλάσης για την έκδοση των νέων Κυβερνητικών Πιστοποιητικών.

Την 1400 ένας τεχνικός μαζί με τον βοηθό του επιβιβάστηκαν στο πλοίο με σκοπό την επιθεώρηση και επαναπρογραμματισμό του τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού GMDSS. Μετά το πέρας των εργασιών τους, περί την 1650 η επιβατηγή λάντζα «ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» Ν.Π. 10433 προσέγγισε στο πλοίο, με σκοπό την παραλαβή των δύο τεχνικών καθώς και ενός μέλους πληρώματος του πλοίου.

Κατά τη διάρκεια της επιβίβασης από τη δεξιά κλίμακα του καταστρώματος του ROYAL OAK στο πρωραίο κατάστρωμα της λάντζας, ένας εκ των δύο τεχνικών έπεσε στη θάλασσα. Μετά την πτώση του στο νερό, διατήρησε για μικρό χρονικό διάστημα τις αισθήσεις του και κολυμπούσε για να παραμείνει στην επιφάνεια της θάλασσας. Παράλληλα, μέλη του πληρώματος του ROYAL OAK καθώς και ο Κυβερνήτης και οι επιβαίνοντες της λάντζας προέβησαν σε ενέργειες για την αντιμετώπιση του περιστατικού κάνοντας ρίψη κυκλικών σωσιβίων με σχοινί για να τον βοηθήσουν να παραμείνει στην επιφάνεια της θάλασσας και να τον περισυλλέξουν ωστόσο, σε σύντομο χρονικό διάστημα, ο τεχνικός έχασε τις αισθήσεις του. Ο Υποπλοίαρχος του ROYAL OAK, ο οποίος βρισκόταν εντός της λάντζας, έπεσε στη θάλασσα έπιασε τον τεχνικό και τον συγκράτησε στην επιφάνεια. Ταυτόχρονα, το πλήρωμα του ROYAL OAK χαμήλωσε τη σκάλα επιβίβασης μέχρι το ύψος της επιφάνειας της θάλασσας και ο τεχνικός τοποθετήθηκε στο πλατύσκαλο. Αμέσως ο Υποπλοίαρχος ξεκίνησε καρδιοαναπνευστική αναζωογόνηση χωρίς όμως αποτέλεσμα.

Με τη βοήθεια του πληρώματος του πλοίου ο τεχνικός τοποθετήθηκε στη λάντζα, η οποία αναχώρησε άμεσα προς τον λιμένα Κερατσινίου. Καθ' όλη τη διάρκεια του πλου προς τον λιμένα Κερατσινίου, ο Υποπλοίαρχος του ROYAL OAK μαζί με τον βοηθό του τεχνικού συνέχιζαν την καρδιοαναπνευστική αναζωογόνηση.

Παράλληλα, ειδοποιήθηκε η Λιμενική Αρχή Κερατσινίου, η διαχειρίστρια εταιρεία και πράκτορας του πλοίου και ζητήθηκε η αναμονή ασθενοφόρου για την παραλαβή του τεχνικού και τη διακομιδή του σε νοσοκομείο.

Αμέσως μετά τον κατάπλου της λάντζας στον λιμένα Κερατσινίου ο τεχνικός παρελήφθη από το πλήρωμα του ασθενοφόρου για την παροχή πρώτων βοηθειών, ωστόσο διαπιστώθηκε ο θάνατός του. Σύμφωνα με την επίσημη ιατροδικαστική έκθεση, ο θάνατος του τεχνικού προκλήθηκε από έμφραγμα του μυοκαρδίου.



*Ο πρωραίος χώρος αποεπιβίβασης της Ε/Γ λάντζας ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ*



*Η δεξιά σκάλα καταστρώματος του Δ/Ξ ROYAL OAK*

### **Αιτία της πτώσης**

Κατά την αποβίβαση των τεχνικών υφίστατο κυματισμός από νότιες διευθύνσεις, 0,5μ περίπου, ο οποίος προκαλούσε διατοιχισμούς και προνευτασμούς στη λάντζα ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ. Κατά συνέπεια, η επιβίβαση στη λάντζα απαιτούσε κατάλληλο υπολογισμό και συγχρονισμό κινήσεων τόσο από πλευράς του Κυβερνήτη της λάντζας όσο και από πλευράς του Υποπλοιάρχου και των τεχνικών. Ο Κυβερνήτης της λάντζας θα έπρεπε να προβεί σε κατάλληλους χειρισμούς ώστε η λάντζα να παραμένει σε κοντινή απόσταση από την πλατφόρμα της κλίμακας, δίχως όμως να βρεθεί κάτω από αυτήν ώστε να αποφύγει ενδεχόμενη πρόσκρουση λόγω της κίνησης του προνευτασμού. Παράλληλα, ο Υποπλοίαρχος και οι τεχνικοί θα έπρεπε να υπολογίσουν την κίνηση της λάντζας λόγω προνευτασμού ώστε να επιβιβαστούν την κατάλληλη στιγμή κατά την οποία το κατάστρωμα της πλώρης θα βρισκόταν σε κοντινή απόσταση από την πλατφόρμα της κλίμακας τόσο κατά το οριζόντιο όσο και κατά το κάθετο επίπεδο.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που προέκυψαν από τη διαδικασία λήψης των συνεντεύξεων, όταν η λάντζα βρισκόταν πλησίον της κλίμακας και αφού ο τεχνικός είχε παραδώσει ένα ηχοβολιστικό μηχάνημα στον Υποπλοίαρχο του πλοίου που βρισκόταν στην πλώρη της λάντζας, επιχείρησε να επιβιβασθεί, ωστόσο η κίνησή του ήταν αργή και σε ακατάλληλο χρόνο καθώς έγινε όταν η λάντζα κινείτο προς τα κάτω και απομακρυνόταν από την πλατφόρμα της κλίμακας.

## Κύρια συμπεράσματα και παράγοντες που ανεδείχθησαν

- Ο πλους της λάντζας ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ στη θαλάσσια περιοχή που ήταν αγκυροβολημένο το ROYAL OAK δεν εντασσόταν στους επιτρεπόμενους πλούς σύμφωνα με το ισχύον ΠΓΕ.
- Ο τεχνικός ήταν υπέρβαρος και η σωματική κατάσταση επηρέαζε το περπάτημά του και δυσχέραινε αρκετά την κίνησή του κατά την επιβίβαση/αποβίβαση στα πλοία που βρίσκονταν στο αγκυροβόλιο.
- Κατά την επαφή με το νερό λόγω της συστολής των αγγείων εξαιτίας της χαμηλής θερμοκρασίας και σε συνδυασμό με τον αυξημένο καρδιακό παλμό λόγω της κατάστασης αγωνίας ή πανικού και της υδροστατικής πίεσης από το νερό, αυξάνεται η πίεση του ατόμου σε τέτοιο βαθμό ώστε να μπορεί να προκαλέσει καρδιακή ανακοπή ή εγκεφαλικό επεισόδιο σε επιρρεπείς οργανισμούς.
- Οι οδηγίες της διαχειρίστριας εταιρείας για την ασφαλή αποβίβαση/επιβίβαση ατόμων μέσω λαντζών δεν έτυχαν πλήρους εφαρμογής. Ωστόσο, την ημέρα του ατυχήματος, το πλοίο βρισκόταν σε διαδικασία ελέγχων για την έκδοση των απαραίτητων Κυβερνητικών Πιστοποιητικών και δεν έφερε Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης σε ισχύ. Κατά συνέπεια δεν υφίστατο υποχρέωση για την εφαρμογή των προβλέψεων του ΕΑΔ σχετικά με την αποεπιβίβαση ατόμων μέσω λαντζών,
- Η ύπαρξη δεύτερου ατόμου στη λάντζα, ως πλήρωμα, δύναται να συμβάλει στην αποφυγή επισφαλών καταστάσεων κατά τη επιβίβαση όταν υφίσταται κυματισμός που προκαλεί διατοιχισμού και προνευτασμούς ή κατά τη διάρκεια αντιμετώπισης περιστατικού έκτακτης ανάγκης.
- Η θέση που ήταν τοποθετημένα τα κυκλικά σωσίβια της λάντζας, παρείχε δυνατότητα εύκολης και γρήγορης χρησιμοποίησής τους, εντούτοις συνετέλεσε στη καθυστέρηση ρίψης καθώς ήταν τοποθετημένο σε απόσταση από το πρωραίο σημείο επιβίβασης.
- Στις επιβατηγές λάντζες ο κίνδυνος πτώσης ατόμου στη θάλασσα αυξάνεται κατά τη διάρκεια της επιβίβασης/αποβίβασης, ιδιαίτερα όταν πραγματοποιείται σε αγκυροβόλια όπου η θαλάσσια περιοχή είναι ανοιχτή και οι καιρικές συνθήκες είναι δυσμενέστερες σε σχέση με τους λιμένες.  
Η τοποθέτηση κυκλικών σωσιβίων κατά το δυνατόν πλησιέστερα στα σημεία επιβίβασης/αποβίβασης δύναται να ελαχιστοποιήσει το χρονικό διάστημα που χρειάζεται για τη ρίψη τους και να συνδράμει στην αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση περιστατικού πτώσης ατόμου στη θάλασσα.
- Η χρησιμοποίηση ατομικής σωσίβιας ζώνης ή άλλου πλευστικού εξοπλισμού κατά τη διαδικασία αποεπιβίβασης σε πλοία μέσω λαντζών δεν απαιτείται από το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο, ωστόσο καθίσταται ουσιαστικός παράγοντας για την αποτελεσματική αντιμετώπιση ενδεχόμενης πτώσης ατόμου στη θάλασσα κατά την εν λόγω διαδικασία