



## ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠ' ΑΡ.: 44/2015

### Κείμενο συστάσεως:

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.

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 <a href="#">εδώ</a> .)
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



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.