



Σύσταση Ασφαλείας Υπ' αριθ.: 60/2015

Κείμενο συστάσεως:

Η εξέταση του συστήματος ελέγχου και θεώρησης των Σχεδίων Γενικής Διάταξης και των εγχειριδίων ευστάθειας από τους επιθεωρητές του Οργανισμού, ώστε να εξασφαλίζεται ότι ανταποκρίνονται στην πραγματική κατάσταση των σκαφών και ότι είναι σε συνάφεια μεταξύ τους.

Αριθμός εκθέσεως στην οποία διατυπώθηκε:	60/2015: (Δείτε την έκθεση εδώ .)
Φορέας προς τον οποίο διατυπώθηκε:	ΔΙΕΘΝΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ (INSB)
Ημερομηνία κατά την οποία εκδόθηκε:	12/01/2018

Σχόλια - επεξηγήσεις:

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Τύπος πλοίου: Βοηθητικό Ιχθυοκαλλιέργειας

Έτος κατασκευής: 1985

ΑΝΑΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΒΥΘΙΣΗ Β/Ι «ΜΙΝΣΤΡΕΛ» Ν. ΠΕΙΡΑΙΑ 8031

Ιστορικό:

Την 25-08-2015 και περί ώρα 1300 το ΜΙΝΣΤΡΕΛ απέπλευσε έμφορτο με έξι (06) τόνους ιχθυοτροφής και δέκα (10) κενές δεξαμενές εξαλίευσης, βάρους εκατό (100) κιλών η κάθε μία, από τις εγκαταστάσεις της ΝΗΡΕΥΣ Α.Ε στο «Κρυφό λιμάνι» του Δίαυλου Ωρεών, με προορισμό την τοποθεσία «Κόφινας» στις δυτικές ακτές της Εύβοιας στον Βόρειο Ευβοϊκό κόλπο, όπου βρίσκονται εγκατεστημένοι οι κλωβοί της ιχθυοτροφικής μονάδας. Οι καιρικές συνθήκες ήταν καλές, με ανέμους μεταβλητής διεύθυνσης 3- 4 Βf, ενώ η ορατότητα ήταν εξίσου καλή. Στο σκάφος επέβαινε ο Κυβερνήτης και ένας εργαζόμενος της προαναφερόμενης εταιρείας.

Κατά τη διάρκεια του πλου στη θαλάσσια περιοχή «Σηπιάδα» Λίμνης Ευβοίας και ενώ το σκάφος βρισκόταν λίγο πριν την άφιξη στον προορισμό του, ο Κυβερνήτης του ΜΙΝΣΤΡΕΛ παρατήρησε μια μικρή έμπρυμνη διαγωγή στο σκάφος και ζήτησε από τον βοηθό του να μεταβεί στον χώρο του μηχανοστασίου για να ελέγξει την κατάσταση.

Ο βοηθός του Κυβερνήτη διαπίστωσε εκτεταμένη εισροή υδάτων στο πρυμναίο τμήμα του μηχανοστασίου και τέθηκαν άμεσα σε λειτουργία οι αντλίες των υδροσυλλεκτών για την απάντληση των υδάτων, ενώ σχεδόν ταυτόχρονα ενεργοποιήθηκε το ηχητικό σύστημα συναγερμού υψηλής στάθμης υδροσυλλεκτών μηχανοστασίου στη γέφυρα. Ωστόσο, ο ρυθμός εισροής υδάτων υπερέβαινε την ικανότητα απάντλησης με αποτέλεσμα την επαύξηση της ποσότητας του ύδατος στον χώρο του μηχανοστασίου. Κατά συνέπεια, η έμπρυμνη διαγωγή αυξήθηκε με ταχύ ρυθμό και επέφερε την ανατροπή του σκάφους και τη βύθισή του σε στίγμα φ: 38 45, 969 Β και λ: 023 16, 614 Α, περίπου 0,5 ν.μ. από την ακτή και

σε βάθος περίπου 150 μέτρων. Οι δύο επιβαίνοντες εγκατέλειψαν το σκάφος πριν τη βύθισή του και διασώθηκαν.

Έκταση της Ζημιάς:

Ως συνέπεια της ανατροπής του ΜΙΝΣΤΡΕΛ ήταν η βύθιση του σε βάθος περίπου 150 μέτρων και ως εκ τούτου η ολική του απώλεια.



Εικόνα του ΜΙΝΣΤΡΕΛ πριν την βύθιση του.

Συντελεστικοί παράγοντες:

Μετά την προσθήκη της δεξαμενής έρματος δεν διενεργήθηκε νέα μελέτη ευστάθειας, ώστε να καταγραφούν τα νέα στοιχεία ευστάθειας του σκάφους για τις διαφορετικές καταστάσεις φόρτου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ 1337/81 (Α' 333), «Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν κανονισμού περί ευσταθείας φορτηγών ρυμουλκών και αλιευτικών πλοίων», στο οποίο αναφέρεται:

«Άρθρο 6

Καταστάσεις φόρτου

.....

2. Η ευστάθεια των φορτηγών πλοίων θα εξετάζεται απαραίτητως δι' εκάστην των κατωτέρω καταστάσεων φόρτου:

.....

γ) Το πλοίο ευρίσκεται εις κατάστασιν αναχωρήσεως, ερματισμένον, άνευ φορτίου, αλλά με πλήρεις τας δεξαμενάς πετρελαίου, ύδατος, ως και τας αποθήκας εφοδίων.

δ) Το πλοίο ευρίσκεται εις κατάστασιν αφίξεως, ερματισμένον, άνευ φορτίου αλλά με υπόλοιπον μόνον 10% της χωρητικότητας των δεξαμενών πετρελαίου, ύδατος και του φόρτου αποθηκών εφοδίων.

.....»

Επιπροσθέτως, το σκάφος διέθετε δύο στεγανούς χώρους κάτω από το κύριο κατάστρωμα μεταξύ των νομέων Νο 6 και Νο 13. Οι εν λόγω χώροι στη μελέτη ευστάθειας του σκάφους αλλά και στο Πιστοποιητικό καταμέτρησης εκλαμβάνονταν ως ενιαίος χώρος φορτίου παρά την ύπαρξη της φρακτής, η οποία παρεμβάλλονταν στην περιοχή του νομέα Νο 10.

Εντούτοις, στο σχέδιο γενικής διάταξης του σκάφους οι προαναφερόμενοι χώροι δεν ήταν χαρακτηρισμένοι ως χώροι φορτίου και ο πρωραίος χώρος μεταξύ των νομέων Νο 6 και Νο 10 αναφέρετο ως χώρος ενδιαίτησης ("ACCOMMODATION").

Η πρόσβαση στους ανωτέρω χώρους πραγματοποιείτο από θυρίδες οι οποίες βρίσκονταν στο κύριο κατάστρωμα και ειδικότερα, από δύο θυρίδες στο πρωραίο τμήμα του ανοιχτού καταστρώματος οι οποίες παρείχαν πρόσβαση στον χώρο φορτίου μεταξύ των νομέων Νο 10 και Νο 13 και από μία θυρίδα στον χώρο της γέφυρας η οποία παρείχε πρόσβαση στον χώρο μεταξύ των νομέων Νο 6 και Νο 10.

Τα προαναφερόμενα χαρακτηριστικά πρόσβασης στους υπόψη χώρους δυσχέραιναν την τοποθέτηση του φορτίου σε αυτούς με αποτέλεσμα τη στοιβασία όλου του φορτίου στο ανοιχτό κατάστρωμα του σκάφους.

Συμπεράσματα τα οποία οδήγησαν στην Σύσταση Ασφάλειας:

Το εγκεκριμένο από τον Ελληνικό Νηογνώμονα εγχειρίδιο ευστάθειας του σκάφους έγινε αποδεκτό από τον INSB κατά τη διαδικασία έκδοσης του ΠΓΕ, παρά τη μετασκευή που μεσολάβησε και τη μετατροπή του πρυμναίου στεγανού χώρου σε δεξαμενή έρματος.