



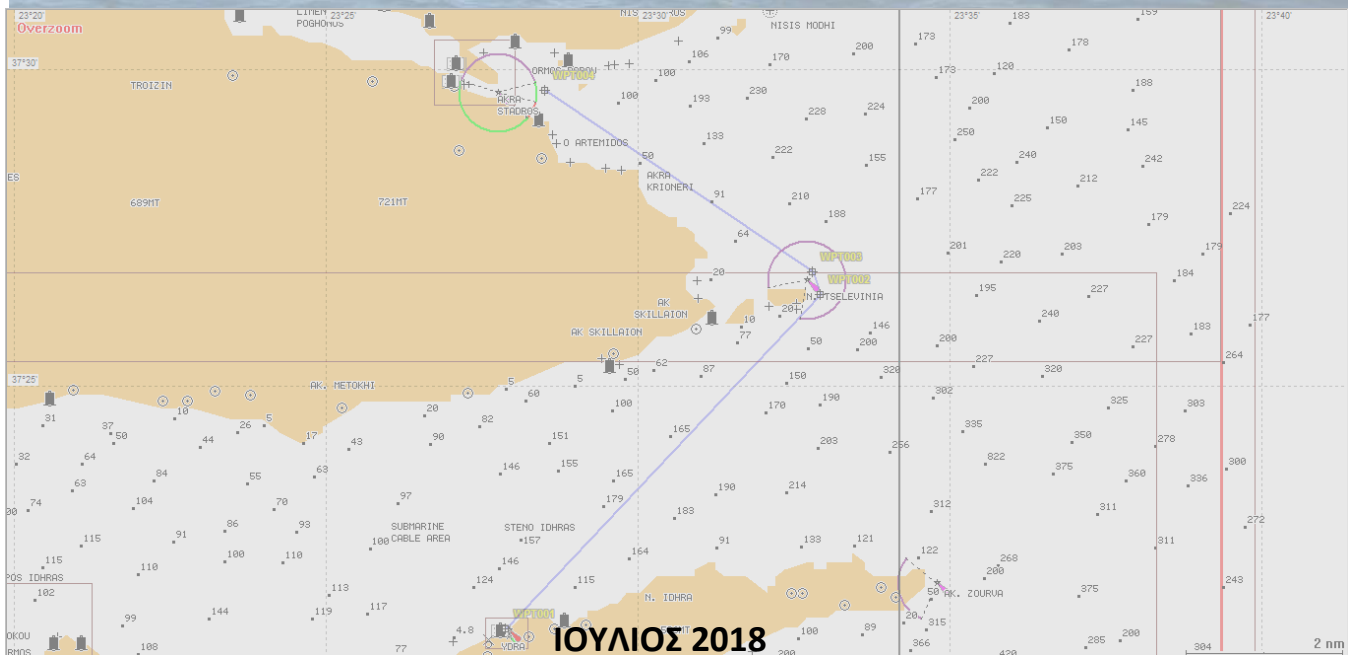
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ (ΕΛΥΔΝΑ)



ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
16/2013



ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΤΟΥ Ε/Γ-Υ/Γ «ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΧVII», Ν.Π. 11483 ΜΕ 29
ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΣΕ ΑΒΑΘΗ ΣΤΙΣ ΝΗΣΙΔΕΣ ΤΣΕΛΕΒΙΝΙΑ
ΤΗΝ 18^Η ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2013



Περιεχόμενα

Περιεχόμενα	2
Συνομογραφίες.....	3
Πρόλογος.....	5
1. Περίληψη	6
2. Τεκμηριωμένες Πληροφορίες.....	8
2.1. Πληροφορίες πλοίου	8
2.2. Στοιχεία ταξιδίου.....	9
2.3. Πληροφορίες ναυτικού ατυχήματος	9
2.4. Εμπλοκή αρμόδιων Αρχών και μέτρα έκτακτης ανάγκης.....	10
3. Ιστορικό.....	11
3.1. Οι δρομολογιακοί πλόες που εκτελούσε το πλοίο κατά την περίοδο του ατυχήματος.....	11
3.2. Το πλήρωμα του πλοίου	11
3.2.1. Το πλήρωμα της γέφυρας.....	11
3.3. Ο εξοπλισμός ναυσιπλοΐας	12
3.4. Η περιοχή προσάραξης.....	12
3.5. Οι καιρικές συνθήκες την ώρα της προσάραξης	13
3.6. Οι ενέργειες μετά από την προσάραξη και η εγκατάλειψη του πλοίου.....	13
3.7. Οι υλικές ζημιές.....	13
4. Ανάλυση	15
4.1. Η Επιτήρηση (“Lookout”) κατά την εκτέλεση φυλακής γέφυρας	15
4.1.1. Ο σχεδιασμός του ταξιδίου (“Voyage Planning”).....	16
4.1.2. Ναυσιπλοΐα Υδροπτερυγού σκάφους υπό συμβατική πλεύση – “Ασφαλής Ταχύτητα”	18
4.2. Η απόφαση προσέγγισης στη νησίδα Σκυλί	19
4.3. Η απόφαση εκτέλεσης πλου σύμφωνα με το EAN 9 και με την ΑΛΔΥΣ του σκάφους.....	20
4.4. Η εγκατάλειψη	23
4.5. Η κόπωση	23
5. Συμπεράσματα.....	24
6. Αναληφθείσες ενέργειες.....	24
7. Συστάσεις ασφαλείας	25

Συνομογραφίες

1.	A/K	Αλιευτικό σκάφος
2.	ΑΛΔΥΣ	Άδεια Λειτουργίας Δυναμικώς Υποστηριζόμενου Σκάφους
3.	A.ΜεΑ.	Άτομα Με Αναπηρία
4.	A.O.	Αναγνωρισμένος Οργανισμός
5.	A/Φ	Αξιωματικός Φυλακής
6.	B – N – A – Δ	Βορράς – Νότος – Ανατολή - Δύση
7.	Δ.Δ.Σ.	Διεθνές Διακριτικό Σήμα
8.	Δ.Ε.Π.	Διεύθυνση Επιθεωρήσεων Πλοίων
9.	Δ.Κ.Α.Σ.	Διεθνείς Κανονισμοί Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα
10.	Ε.Α.Δ.	Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης (στο πλαίσιο του ISM Code)
11.	Ε.Α.Ν. 9	Εγχειρίδιο Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας αριθ. 9
12.	Ε/Γ	Επιβατηγό (πλοίο)
13.	Ε/Γ-Ο/Γ	Επιβατηγό Οχηματαγωγό (πλοίο)
14.	Ε/Γ-Τ/Ρ	Επιβατηγό Τουριστικό (πλοίο)
15.	Ε/Γ-Υ/Γ	Επιβατηγό Υδροπτερυγό (πλοίο)
16.	Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.	Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης
17.	ΕΛΥΔΝΑ	Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων
18.	Ε.Μ.Υ.	Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία
19.	Ε.Σ.Σ.Δ.	Ένωση Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών
20.	Κ.Ε.Ε.Π.	Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων
21.	Κ/Μ	Κύρια Μηχανή
22.	Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή
23.	Λ/Χ	Λιμεναρχείο
24.	Μ.Ε.Κ.	Μηχανή Εσωτερικής Καύσης
25.	ν.μ.	Ναυτικό μίλι
26.	Ν.Π.	Νηολόγιο Πειραιά και Νηολόγιο Πόρου
27.	Ν.Υ.	Νηολόγιο Ύδρας
28.	Π.Δ.	Προεδρικό Διάταγμα
29.	ΠΛΣ	Πλωτό Λιμενικού Σώματος
30.	Ρ/Κ	Ρυμουλκό (πλοίο)
31.	Σ.Π.	Σκάφος Πόρου (Σκάφος λεμβολογημένο στον λιμένα Πόρου)
32.	ΤΚΕΠ	Τοπικό Κλιμάκιο Επιθεώρησης Πλοίων
33.	ΥΝΑΝΠ	Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
34.	Φ/Γ	Φορτηγό (πλοίο)
35.	Φ.Ε.Κ.	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως
36.	Bft	Beaufort
37.	ECDIS	Electronic Chart Display and Information System
38.	EMSA	European Maritime Safety Agency (Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα)
39.	GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System (Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας)
40.	GT	Gross Tonnage
41.	IMDatE	Integrated Maritime Data Environment (Πλαίσιο πληροφοριών του EMSA που συλλέγει και συνδυάζει δεδομένα από διάφορες ναυτιλιακές εφαρμογές και εξωτερικές πηγές)
42.	IMO	International Maritime Organization
43.	ISM Code	International Safety Management Code

44.	kn	Knot (μονάδα μέτρησης ταχύτητας)
45.	kW	kiloWatt
46.	Loa	Length Overall
47.	m	μέτρα
48.	R.I.NA.	Registro Italiano Navale
49.	STCW	The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
50.	VDR	Voyage Data Recorder
51.	VHF	Very High Frequency

Πρόλογος

Η Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛΥΔΝΑ) συστάθηκε με τον Ν.4033/2011 (ΦΕΚ Α' 264/22-12-2011), στο πλαίσιο εφαρμογής της Κοινοτικής Οδηγίας 2009/18/ΕΚ.

Η ΕΛΥΔΝΑ διεξάγει διερευνήσεις επί θεμάτων ασφαλείας μετά από ναυτικά ατυχήματα ή ναυτικά συμβάντα με κύριο έργο, μέσω της ανάλυσης του εξεταζόμενου περιστατικού, τον προσδιορισμό των συντελεστικών παραγόντων (contributing factors) που οδήγησαν σε αυτό, την εξαγωγή συμπερασμάτων και την έκδοση συστάσεων ασφαλείας (safety recommendations) προς τα εμπλεκόμενα με το ναυτικό ατύχημα μέρη, με απώτερο στόχο την αποφυγή παρόμοιων ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον.

Σκοπός της διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων δεν είναι ο καθορισμός ή η απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Η παρούσα έκθεση έχει συνταχθεί χωρίς να λαμβάνεται υπ' όψη οποιαδήποτε διαδικασία διοικητική, πειθαρχική, δικαστική, (αστική ή ποινική). Επιδιώκει την κατανόηση της αλληλουχίας των γεγονότων τα οποία εξελίχθηκαν την 18^η Δεκεμβρίου 2013 και οδήγησαν στο εξεταζόμενο ναυτικό ατύχημα και σκοπό έχει την πρόληψη και την αποτροπή επανάληψής του.

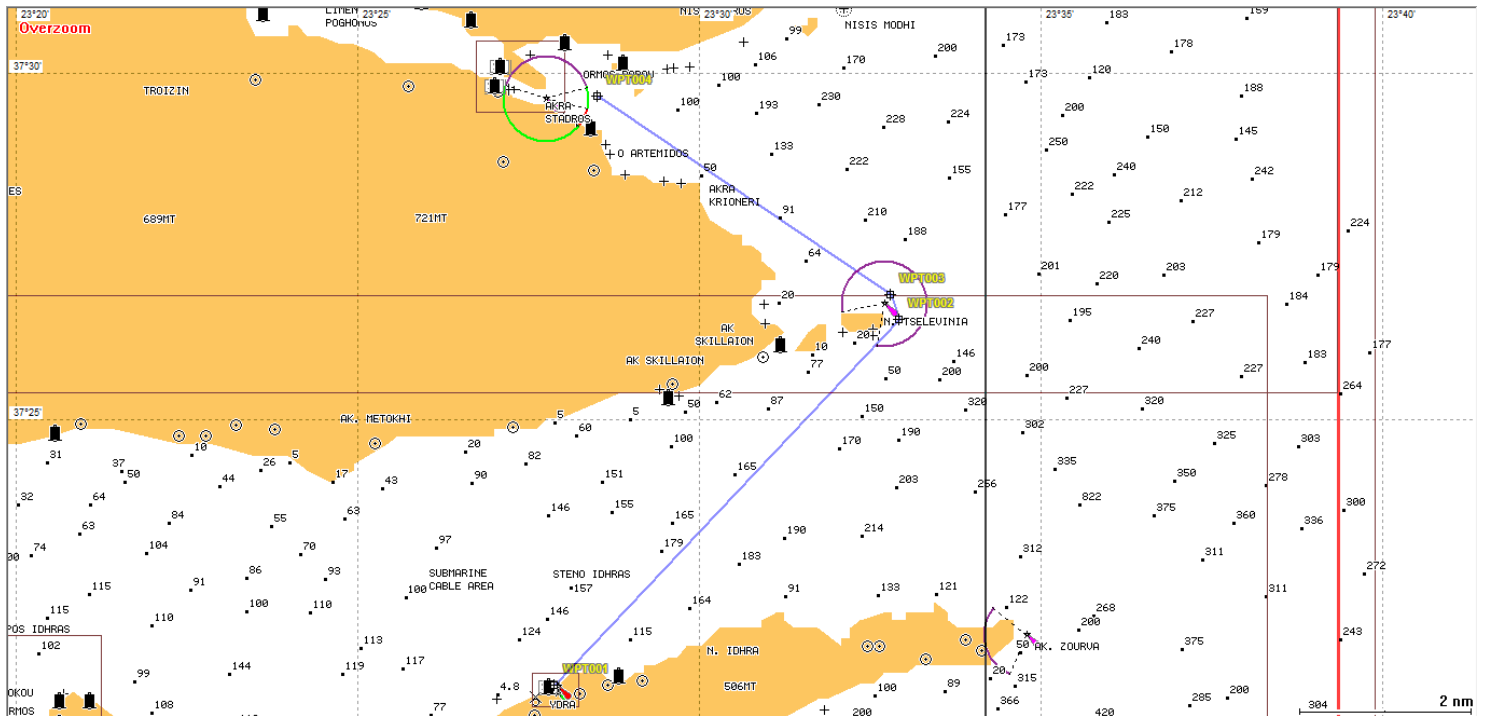
Η αποσπασματική ή τμηματική διάθεση του περιεχομένου της παρούσας έκθεσης, πέραν των σκοπών για τους οποίους έχει συνταχθεί, ενδεχομένως να οδηγήσει στην εξαγωγή παραπλανητικών συμπερασμάτων.

Υπό το ανωτέρω πρίσμα εξετάζεται το ναυτικό ατύχημα της προσάραξης του Ε/Γ-Υ/Γ ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΧVII στη θαλάσσια περιοχή του Σαρωνικού κόλπου, στις νησίδες Τσελεβίνια, που είχε ως συνέπεια την πρόκληση ζημιάς στις έλικες, στο πηδάλιο και στο πρυμναίο περύγιο ανύψωσής του με αποτέλεσμα την εκκένωσή του από τους 29 επιβάτες του.

Οι αναφορές σε χρόνους αφορούν τοπική ώρα (UTC +2).

1. Περίληψη

Την 18^η Δεκεμβρίου 2013 το Ε/Γ-Υ/Γ ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΧVII επρόκειτο να εκτελέσει προγραμματισμένο πλου από τον λιμένα Πορτοχελίου προς τον λιμένα Πειραιά με ενδιάμεσους λιμένες κατάπλου τις Σπέτσες, την Ερμιόνη, την Ύδρα και τον Πόρο. Ο πλους προβλεπόταν να εκτελεσθεί σύμφωνα με το σχέδιο ταξιδιού (βλ. **Εικόνα 1/1**) που είχε προετοιμαστεί από τους Αξιωματικούς Γεφύρας του πλοίου.



Εικόνα 1/ 1: Απεικόνιση αποσπάσματος του σχεδίου ταξιδιού (γαλάζια γραμμή) του Ε/Γ-Υ/Γ ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΧVII για την περιοχή του ατυχήματος.

Η προγραμματισμένη ώρα απόπλου του πλοίου από τον λιμένα Πορτοχελίου ήταν 16:50, ωστόσο το πλοίο απέπλευσε την 17:06. Αντίστοιχα, η προγραμματισμένη ώρα απόπλου του πλοίου από τον λιμένα Ύδρας, που ήταν ο τελευταίος λιμένας κατάπλου πριν από το ατύχημα ήταν 17:55, ενώ το πλοίο απέπλευσε την 18:16, δηλαδή με καθυστέρηση 21 λεπτών. Στο πλοίο επέβαιναν κατά τον απόπλου του από την Ύδρα 29 επιβάτες και 6 μέλη πληρώματος.

Η σχεδιασθείσα πορεία του πλοίου κατά τη διέλευσή του από τη θαλάσσια περιοχή του εξεταζόμενου ατυχήματος ήταν 035° ενώ σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία στην ευρύτερη περιοχή έπνεαν άνεμοι Βόρειοι εντάσεως 4-5 Bft, που αντιστοιχούσαν σε ύψος κύματος της τάξης των 0,5 m. Ωστόσο οι πραγματικές συνθήκες τοπικά πλησίον της περιοχής της προσάραξης ενδέχεται να ήταν δυσμενέστερες, σύμφωνα με μαρτυρίες επιβαινόντων του σκάφους.

Κατά τη διάρκεια του πλου και συγκεκριμένα στη θαλάσσια περιοχή Νοτίως των νησίδων Τσελεβίγια ο Πλοίαρχος παρέκκλιε (Δυτικότερα) της προσχεδιασμένης πορείας με αποτέλεσμα το σκάφος να κινηθεί πλησίον των νησίδων και μάλιστα με συμβατική πλεύση. Ήτοι το σκάφος έπλεε με ταχύτητα μικρότερη των 31 kn και υπόκειτο μόνο στην υδροστατική άωση (“displacement mode”) της γάστρας του και όχι και σε υδροδυναμική άωση η οποία θα επενεργούσε σε αυτό κατά τη λειτουργία του σε πλεύση επί των πτερυγίων ανύψωσής του (“non-displacement” mode).

Κατά τη ναυσιπλοΐα στις ανωτέρω συνθήκες, η παρέκκλιση της πορείας του σκάφους Δυτικότερα από την προγραμματισμένη σύμφωνα με το σχέδιο ταξιδιού του και πλησιάζοντας την ακτογραμμή αυξανόταν, μέχρι την 18:50, οπότε το σκάφος προσάραξε με το αριστερό πρυμναίο τμήμα του σε αβαθή στη ΝΑ πλευρά της νησίδας Σκυλλί.

Το ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII ακινητοποιήθηκε στο σημείο προσάραξης και από τον Α' Μηχανικό του έγινε κράτηση των προωστήριων μηχανών του προκειμένου να εκτιμηθεί η κατάσταση στην οποία αυτό είχε περιέλθει. Από τον Πλοίαρχο του σκάφους ειδοποιήθηκε η Διαχειρίστρια Εταιρεία αυτού, το Λ/Χ Πόρου και το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ενώ και από κάποιους εκ των επιβατών ειδοποιήθηκε τηλεφωνικά το Λ/Χ Ύδρας. Από τους ελέγχους του πληρώματος δεν διαπιστώθηκε εισροή θαλασσίου ύδατος σε κανένα στεγανό διαμέρισμα του σκάφους.

Την 19:40 προσέγγισαν στο σημείο του ατυχήματος ένα Α/Κ σκάφος, δύο Ε/Γ-Λάντζες και ένα Ε/Γ-Τ/Ρ σκάφος. Η μετεπιβίβαση των 29 επιβατών σε κάποια από αυτά τα σκάφη ολοκληρώθηκε την 19:58 και οι επιβάτες μεταφέρθηκαν με ασφάλεια στον λιμένα Γαλατά μετά από σχεδόν μία ώρα.

Μετά από την αποβίβαση των επιβατών, το ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII αποκολλήθηκε από το σημείο προσάραξής του με τη συνδρομή της Ε/Γ-Λάντζας "ΛΙΑΚΟΣ" που πραγματοποίησε την έλξη του. Αφού από νέο έλεγχο του πληρώματός του διαπιστώθηκε ότι σε αυτό εξακολουθούσε να μην υπάρχει εισροή θαλασσίου ύδατος καθώς και ότι είχε τη δυνατότητα να κινηθεί με συμβατική πλεύση και μειωμένη ταχύτητα, λήφθηκε η απόφαση από τον Πλοίαρχό του να κινηθεί συνοδεία του ΠΛΣ 607 και της Ε/Γ-Λάντζας "ΛΙΑΚΟΣ" προς τον λιμένα Πόρου, όπου και κατέπλευσε την 21:45.

Το σκάφος επιθεωρήθηκε με τη συνδρομή επαγγελματία δύτη και διαπιστώθηκαν ζημιές στις έλικες, στο πτερύγιο του πηδαλίου του και στο αριστερό τμήμα του πρυμναίου οριζόντιου πτερυγίου ανύψωσής του. Από το ατύχημα δεν αναφέρθηκε τραυματισμός ή θαλάσσια ρύπανση.

2. Τεκμηριωμένες Πληροφορίες

2.1. Πληροφορίες πλοίου



Εικόνα 2.1/ 1: Φωτογραφία του Ε/Γ-Υ/Γ ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII πριν από το ατύχημα.

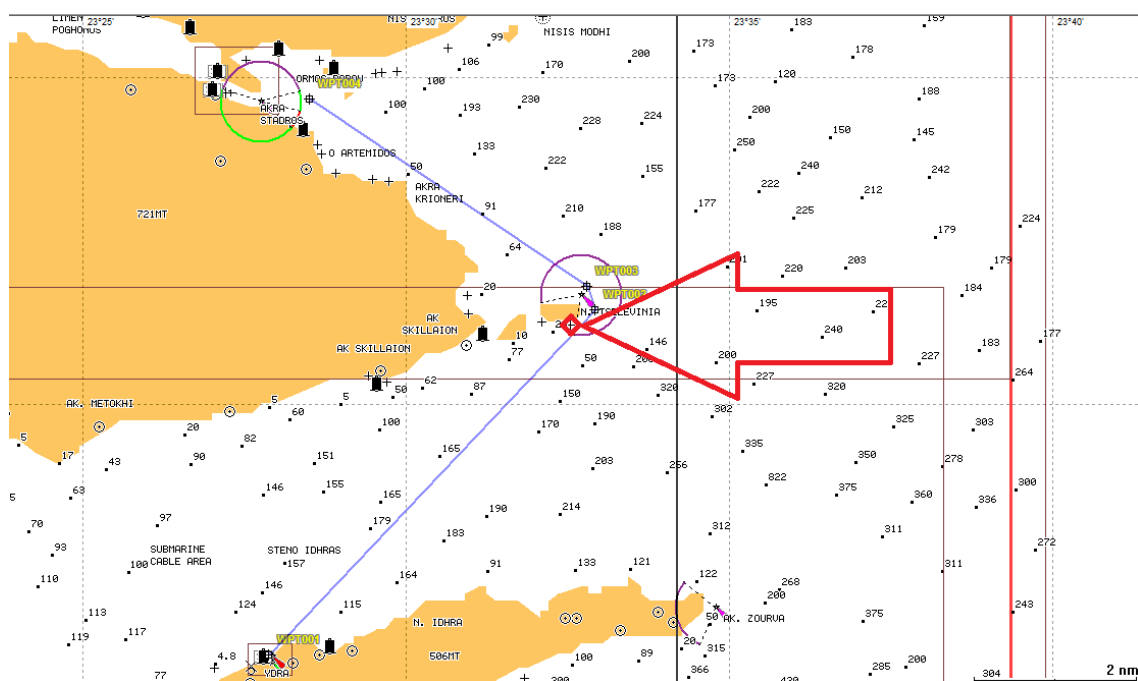
Όνομα πλοίου	ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII
Σημαία	Ελληνική
Νηολόγιο	Πειραιά 11483
Τύπος πλοίου	Ε/Γ-Υ/Γ
Αριθμός IMO	8331467
ΔΔΣ	SV9699
Μήκος ολικό (Loa)	34,5 m
Πλάτος νηολόγησης	5,8 m
Έτος Ναυπήγησης / Ναυπηγείο	1984 / S. Ordzhonikidze Works – Poti, Ε.Σ.Σ.Δ.
Υλικό κατασκευής	Αλουμίνιο
Ολική χωρητικότητα (GT)	148
Αριθμός και τύπος προωστήριων μηχανών – ισχύς	2 MEK MTU Friedrichshafen 2 x 12v396tc82 / 2 x 969 kW
Υπηρεσιακή ταχύτητα (kn)	33
Μέγιστος αριθμός επιβατών	141 + 2 Α.Με Α.
Εκτελούμενοι πλόες (σύμφωνα με την ισχύουσα Άδεια Λειτουργίας Δυναμικώς Υποστηριζόμενου Σκάφους)	Κάθε διαδρομή που ενώνει τους λιμένες ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ – ΑΓΚΙΣΤΡΙ - ΜΕΘΑΝΑ - ΠΟΡΟΣ -ΥΔΡΑ - ΕΡΜΙΟΝΗ - ΣΠΕΤΣΕΣ - Π. ΧΕΛΙ ανεξαρτήτως σειράς προσέγγισης, Εντός Περιοχών Α1+Α2 GMDSS
Οργανική σύνθεση	06
Αριθμός πληρώματος	06
Διαχειρίστρια εταιρεία	ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ Α.Ν.Ε.
Α.Ο. Πιστοποίησης Κλάσης	R.I.NA.
Φορέας Κυβερνητικής Πιστοποίησης	Κ.Ε.Ε.Π.

2.2. Στοιχεία ταξιδιού

Τύπος πλου	Δρομολογιακός πλους
Λιμένες απόπλου / προσέγγισης / κατάπλου	Πορτοχέλι – Σπέτσες – Ερμιόνη – Ύδρα – Πόρος – Πειραιάς
Λιμένας / Ημερομηνία / ώρα αναχώρησης	Ύδρα / 18 Δεκεμβρίου 2013 / 18:16
Προορισμός	Πόρος - Πειραιάς
Αριθμός επιβατών	29

2.3. Πληροφορίες ναυτικού ατυχήματος

Τύπος ναυτικού ατυχήματος	Σοβαρό ναυτικό ατύχημα
Ημερομηνία / ώρα	18 Δεκεμβρίου 2013 / 18:50
Τοποθεσία	Θαλάσσια περιοχή μεταξύ ν. Ύδρας – Πόρου / Νησίδες Τσελεβίνια / ν. Σκυλλί φ:37° 26,20' Β, λ:023° 32,55' Α
Επικρατούσες καιρικές συνθήκες και συνθήκες θαλάσσης και ορατότητας	Άνεμοι Β-ΒΑ (4-5 Bft), Ύψος κύματος 0,5 m, Περίοδος σκότους
Υλικές ζημιές στο πλοίο	Θραύση σε ποσοστό 50% των πτερυγίων της αριστερής έλικας και σε ποσοστό 20% των πτερυγίων της δεξιάς έλικας. Στρέβλωση του πτερυγίου του πηδαλίου και στρεβλώσεις στο αριστερό τμήμα του πρυμναίου οριζόντιου πτερυγίου ανύψωσης (“hydrofoil”).
Τραυματισμός - απώλεια ζωής	Όχι
Ρύπανση	Όχι



Εικόνα 2.3/1:
Η περιοχή προσάραξης στην οποία έχει σημειωθεί το ακριβές σημείο αυτής, ΝΑ της νησίδας Σκυλλί.

2.4. Εμπλοκή αρμόδιων Αρχών και μέτρα έκτακτης ανάγκης

Μετά από την προσάραξη του ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII και την κινητοποίηση των Λιμενικών Αρχών Πόρου και Ύδρας προσέγγισαν στο σημείο του ατυχήματος τα πλωτά μέσα που αναγράφονται στον ακόλουθο Πίνακα 2.3/1.

Πλωτό μέσο	Λιμένας απόπλου
ΠΛΣ 607	Φλοίσβος
Α/Κ “ΣΙΝΤΥ” Σ.Π. 109	Πόρος
Ε/Γ-Λάντζα “ΛΙΑΚΟΣ” Ν.Π. 21	Πόρος
Ε/Γ-Λάντζα “ΤΖΩΝ ΝΑΚΗΣ” Ν.Π. 22	Πόρος
Ε/Γ-Τ/Ρ “ΧΡΗΣΤΟΣ” Ν.Υ. 190	Ύδρα

Πίνακας 2.3/1: Τα πλωτά μέσα που χρησιμοποιήθηκαν κατά την εγκατάλειψη των επιβατών.

11 από τους 29 επιβάτες επιβιβάστηκαν στο Α/Κ “ΣΙΝΤΥ” και στη συνέχεια μετεπιβιβάστηκαν στο Ε/Γ-Τ/Ρ “ΧΡΗΣΤΟΣ”, ενώ οι υπόλοιποι 18 επιβιβάστηκαν στην Ε/Γ-Λάντζα “ΤΖΩΝ ΝΑΚΗΣ”. Όλοι οι επιβάτες αποβιβάστηκαν με ασφάλεια στον λιμένα Γαλατά μέχρι την 20:55.

Μετά από την αποβίβαση των επιβατών, το ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII αποκολλήθηκε από το σημείο προσάραξης με τη συνδρομή της Ε/Γ-Λάντζας “ΛΙΑΚΟΣ” του και αφού από έλεγχο του πληρώματός του δεν διαπιστώθηκε ούτε εισροή θαλασσίου ύδατος ούτε κίνδυνος ρύπανσης, το σκάφος κινήθηκε με συμβατική πλεύση και με χρήση της Δεξιάς Κ/Μ του συνοδεία του ΠΛΣ 607 και της Ε/Γ-Λάντζας “ΛΙΑΚΟΣ” προς τον λιμένα Πόρου, όπου και κατέπλευσε την 21:45.

Το σκάφος επιθεωρήθηκε με τη συνδρομή επαγγελματία δύτη και διαπιστώθηκε εκτεταμένη ζημιά στην αριστερή του έλικα και ζημιά μικρότερης κλίμακας στη δεξιά του έλικα. Επιπλέον διαπιστώθηκε στρέβλωση του πτερυγίου του πηδαλίου του και στρεβλώσεις στο αριστερό τμήμα του πρυμναίου οριζόντιου πτερυγίου ανύψωσής του.

Μετά από επιθεώρηση από το τοπικό κλιμάκιο επιθεωρήσεων (ΤΚΕΠ) του Λ/Χ Πόρου με τη συνδρομή επαγγελματία δύτη και από εκπρόσωπο του Οργανισμού Πιστοποίησης Κλάσης του πλοίου (R.I.NA.), το ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII απέπλευσε ρυμουλκούμενο την επόμενη ημέρα του ατυχήματος με προορισμό τη ναυπηγοεπισκευαστική βάση του Περάματος για την αποκατάσταση των ζημιών.



Εικόνα 2.3/1:

Το σκάφος κατά τις εργασίες αποκατάστασης των ζημιών στις έλικες, το πηδάλιο και το αριστερό τμήμα του πρυμναίου οριζόντιου πτερυγίου ανύψωσής του.

3. Ιστορικό

3.1. Οι δρομολογιακοί πλόες που εκτελούσε το πλοίο κατά την περίοδο του ατυχήματος

Το ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII ήταν Ε/Γ-Υ/Γ πλοίο μεταφοράς επιβατών, το οποίο κατά την περίοδο του υπό εξέταση ατυχήματος εκτελούσε δρομολογιακούς πλόες μεταξύ των λιμένων Πειραιά – Πόρου – Ύδρας – Σπετσών - Πορτοχελίου. Κατά την επιστροφή του απέπλεε από το Πορτοχέλι και διερχόταν από τους λιμένες Σπετσών – Ερμιόνης – Ύδρας – Πόρου με τελικό προορισμό τον Πειραιά, σύμφωνα με το πρόγραμμα που αναγράφεται στον ακόλουθο **Πίνακα 3.1/1**. Γι αυτούς τους πλόες είχε δυνατότητα μεταφοράς μέγιστου αριθμού επιβατών 143 άτομα, σύμφωνα με το εν ισχύ Πιστοποιητικό Κατασκευής και Εξοπλισμού Δυναμικώς Υποστηριζόμενου Σκάφους το οποίο είχε εκδοθεί από την Κ.Ε.Ε.Π./Δ.Ε.Π. την 06/03/2013. Την ώρα του ατυχήματος το πλοίο είχε αποπλεύσει από τον λιμένα Ύδρας την 18:16 και επέβαιναν σε αυτό 29 επιβάτες και 06 μέλη πληρώματος.

Λιμένας	Αναχώρηση	Άφιξη
ΠΟΡΤΟΧΕΛΙ	16:50	
ΣΠΕΤΣΕΣ	17:05	
ΕΡΜΙΟΝΗ	17:30	
ΥΔΡΑ	17:55	
ΠΟΡΟΣ	18:30	
ΠΕΙΡΑΙΑΣ		19:30

Πίνακας 3.1/1: Προγραμματισμός δρομολογίου Ε/Γ-Υ/Γ ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII για τη διαδρομή κατά την οποία συνέβη η προσάραξη.

3.2. Το πλήρωμα του πλοίου

Η ελάχιστη απαιτούμενη οργανική σύνθεση του πλοίου καθοριζόταν στα 06 μέλη πληρώματος, συμπεριλαμβανομένου του Πλοίαρχου του. Τόση ήταν και η σύνθεση του πληρώματος κατά την ημέρα του ατυχήματος. Ειδικότερα, αποτελείτο από τον Πλοίαρχο, τον Α΄ Μηχανικό, έναν Ναύκληρο, έναν Ναύτη, έναν Καθαριστή και μία Επίκουρο.

3.2.1. Το πλήρωμα της γέφυρας

Τη στιγμή του ατυχήματος εντός της γέφυρας βρίσκονταν ο Πλοίαρχος και ο Α΄ Μηχανικός του πλοίου, ο οποίος είχε τον έλεγχο των ενδείξεων των συστημάτων πρόωσης. Κατά τη διάρκεια του πλου σε συνθήκες σκότους, στη ναυσιπλοΐα του σκάφους συνέδραμε και ο Ναύτης, με τον χειρισμό της διόπτρας νυκτός που έφερε αυτό ως εξοπλισμό για τέτοιες συνθήκες πλεύσης.

Ο 46χρονος κατά την περίοδο του ατυχήματος Πλοίαρχος του ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII είχε ξεκινήσει τη θαλάσσια υπηρεσία του από την ηλικία των 18 ετών ως Ναυτόπαις και υπήρξε Ναύτης σε Φ/Γ πλοία για 5 έτη. Το 1990 ανέλαβε καθήκοντα Ανθυποπλοίαρχου και το 1997 Υποπλοίαρχου σε Φ/Γ ποντοπόρα πλοία, στα οποία παρέμεινε μέχρι το 2001 και την ηλικία των 34 ετών. Από τότε κι έπειτα δραστηριοποιήθηκε στην ακτοπλοΐα σε Ε/Γ-Ο/Γ πλοία και το 2003 απέκτησε το Δίπλωμα Πλοίαρχου Α΄ Τάξης. Από το 2003 μέχρι και το 2007 κατείχε τη θέση του Υπάρχου και του Πλοίαρχου σε Ε/Γ-Ο/Γ πλοία της ίδιας διαχειρίστριας εταιρείας του πλοίου ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII. Από το 2007 και μέχρι το εξεταζόμενο ατύχημα ανέλαβε την Πλοιαρχία Ε/Γ-Υ/Γ σκαφών όπως το ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII, επομένως διέθετε μεγάλη εμπειρία στη λειτουργία αυτού του τύπου των πλοίων.

3.3. Ο εξοπλισμός ναυσιπλοΐας

Το ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII κατά την περίοδο του ατυχήματος έφερε εγκατεστημένη, για την εκτέλεση ναυσιπλοΐας μία συσκευή RADAR JRC (Τύπος: JMR-7210-6XH) καθώς και όλον τον υπόλοιπο εξοπλισμό που προβλεπόταν από την ισχύουσα νομοθεσία για τον τύπο του σκάφους και για τους πλόες που εκτελούσε. Το σκάφος έφερε και σύστημα απεικόνισης ηλεκτρονικών χαρτών (της Εταιρείας MAP Hellas, Τύπος: JEPPESEN) για το οποίο δεν πληρούνταν προδιαγραφές του IMO, καθώς το σκάφος δεν είχε σχετική υποχρέωση.

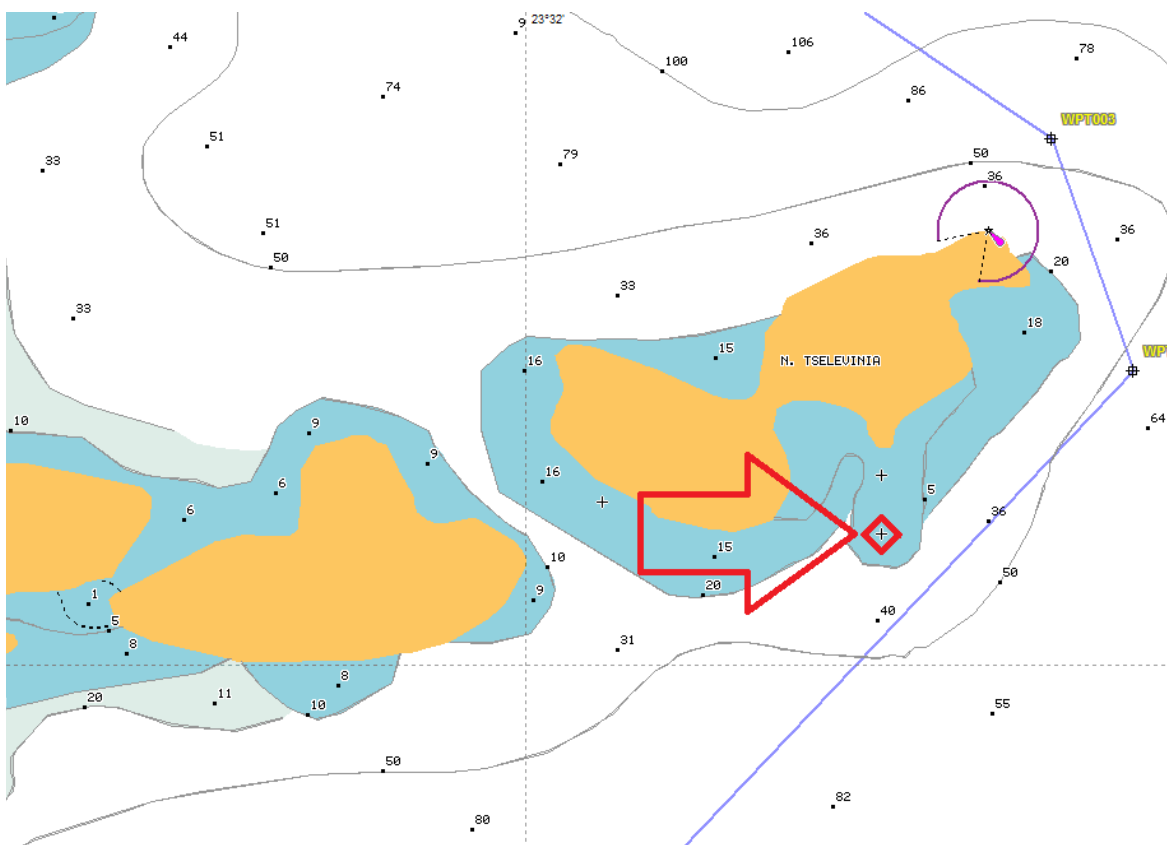
Για τη ναυσιπλοΐα του ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII λογίζονταν ως κύριο μέσο απεικόνισης και ελέγχου της πορείας του οι έντυποι χάρτες της Ελληνικής Υδρογραφικής Υπηρεσίας που έφερε, σε συνδυασμό με τις εκδόσεις των Πλοηγών και Φαροδεικτών που επίσης έφερε, για τις περιοχές πλόων του.

Στην πράξη ο Πλοίαρχος ήλεγχε τη θέση και την πορεία του πλοίου σε σχέση με τη γεωγραφική περιοχή στην οποία έπλεε, εκτελώντας ακτοπλοϊκή ναυτιλία και συμβουλευόμενος σποραδικά τις ενδείξεις του RADAR.

3.4. Η περιοχή προσάραξης

Στην περιοχή προσάραξης υπάρχουν οι νησίδες Τσελεβίνια, ήτοι η νησίδα Σπαθί και η νησίδα Σκυλλί. Μεταξύ των δύο νησίδων υπάρχει ένα στενό πέρασμα εύρους σχεδόν 200m και βάθους μεγαλύτερου των 10m. Εντός του περάσματος αυτού, πλησίον των ΝΔ ακτών της νησίδας Σκυλλί υφίσταται χαρτογραφημένος ύφαλος (φ:37° 26,26' Β, λ:023° 32,11' Α). Στο ΒΑ άκρο της ίδιας νησίδας υπάρχει φάρος με κόκκινο φανό (με περίοδο αναλαμπής διάρκειας 3 sec).

Πλησίον των ΝΑ παραλιών της νησίδας Σκυλλί, υπάρχει “γλώσσα αβαθών”, ως συνέχεια της ακτής, που εκτείνεται προς Νότο επί 0,1 ν.μ.. Στο ακρότατο νοτίως σημείο αυτής της διαμόρφωσης (φ:37° 26,20' Β, λ:023° 32,55' Α), η οποία είναι κανονικά χαρτογραφημένη, προσάραξε το πλοίο κατά το ατύχημα. (Εικόνα 3.4/1).



Εικόνα 3.4/ 1: Το σημείο προσάραξης του ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII έχει σημειωθεί με κόκκινο βέλος, και σε εκείνο το σημείο απεικονίζεται και ο χαρτογραφημένος ύφαλος (σημασμένος στον χάρτη με σταυρό +).

3.5. Οι καιρικές συνθήκες την ώρα της προσάραξης

Κατά την ώρα του ατυχήματος στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του ατυχήματος έπνεαν άνεμοι Βόρειοι εντάσεως 4-5 Bft, που αντιστοιχούσαν σύμφωνα με την εκτίμηση της Ε.Μ.Υ. σε ύψος κύματος της τάξης των 0,5 m. Ωστόσο σύμφωνα με μαρτυρίες επιβαινόντων του σκάφους οι άνεμοι ενδέχεται να ήταν Β-ΒΑ με πραγματική ένταση ανέμου τοπικά πλησίον της περιοχής της προσάραξης της τάξης των 6 Bft.

Η προσάραξη συνέβη την 18:50 και την ημέρα εκείνη (18^η Δεκεμβρίου 2013) η ώρα Δύσης του ηλίου ήταν 17:07, κάτι που σημαίνει ότι επικρατούσαν συνθήκες σκότους. Η ορατότητα αναφέρθηκε ότι ήταν μέτρια, ότι εκτεινόταν δηλαδή μέχρι την απόσταση της τάξης των 2-4 ν.μ. από τον παρατηρητή, γεγονός που επέτρεπε την εκτέλεση ακτοπλοϊκής ναυτιλίας, όπως αυτή που διεξαγόταν από τον Πλοίαρχο του ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII.

3.6. Οι ενέργειες μετά από την προσάραξη και η εγκατάλειψη του πλοίου

Άμεσα μετά από την προσάραξη έγινε κράτηση των Κ/Μ του πλοίου από τον Α' Μηχανικό του, ο οποίος βρισκόταν στη θέση εργασίας του, εντός της Γέφυρας ναυσιπλοΐας και δόθηκε εντολή στον Ναύκληρο να ελέγξει τα στεγανά διαμερίσματα για την ύπαρξη τυχόν εισροής υδάτων.

Ο Πλοίαρχος κάλεσε τη Λιμενική Αρχή Πόρου και το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.) του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ενώ και από κάποιους εκ των επιβατών ειδοποιήθηκε τηλεφωνικά η Λιμενική Αρχή Ύδρας. Από τους ελέγχους του πληρώματος δεν διαπιστώθηκε εισροή θαλασσίου ύδατος σε κανένα στεγανό διαμέρισμα του σκάφους.

Την 19:40 προσέγγισε στο σημείο του ατυχήματος το Α/Κ "ΣΙΝΤΥ" Σ.Π. 109 που εκτελούσε αλιεία στην περιοχή καθώς και οι Ε/Γ-Λάντζες "ΛΙΑΚΟΣ" Ν.Π. 21 και "ΤΖΩΝ ΝΑΚΗΣ" Ν.Π. 22 από τον Πόρο και το Ε/Γ-Τ/Ρ "ΧΡΗΣΤΟΣ" Ν.Υ. 190 από την Ύδρα. Για τους 29 επιβάτες την 19:58 ολοκληρώθηκε η μετεπιβίβασή τους στο Ε/Γ-Τ/Ρ "ΧΡΗΣΤΟΣ" και στην Ε/Γ-Λάντζα "ΤΖΩΝ ΝΑΚΗΣ" που τους μετέφεραν με ασφάλεια στον λιμένα Γαλατά μετά από σχεδόν μία ώρα.

Μετά από την αποβίβαση των επιβατών, το ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII αποκολλήθηκε από το σημείο προσάραξής του με τη συνδρομή της Ε/Γ-Λάντζας "ΛΙΑΚΟΣ". Αφού από νέο έλεγχο του πληρώματός του διαπιστώθηκε ότι σε αυτό εξακολουθούσε να μην υπάρχει εισροή θαλασσίου ύδατος καθώς και ότι δύνατο να κινηθεί με συμβατική πλεύση και μειωμένη ταχύτητα, λήφθηκε η απόφαση από τον Πλοίαρχό του να κινηθεί συνοδεία του ΠΛΣ 607 και της Ε/Γ-Λάντζας "ΛΙΑΚΟΣ" προς τον λιμένα Πόρου, όπου και κατέπλευσε την 21:45.

3.7. Οι υλικές ζημιές

Το σκάφος υπέστη εκτεταμένη ζημιά στα πτερύγια της αριστερής του έλικας (σε ποσοστό 50% της επιφάνειάς τους) και ζημιά μικρότερης κλίμακας στα πτερύγια της δεξιάς του έλικας (σε ποσοστό 20% της επιφάνειάς τους). Επιπλέον διαπιστώθηκε στρέβλωση του πτερυγίου του πηδαλίου του προς δεξιά και στρεβλώσεις στο αριστερό τμήμα του πρυμναίου οριζόντιου πτερυγίου ανύψωσης του σκάφους.

Την επόμενη ημέρα του ατυχήματος δόθηκε έγκριση από τις αρμόδιες Αρχές για τη ρυμούλκηση του σκάφους από το Ρ/Κ "ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ" Ν.Π. 10428 προς την επισκευαστική βάση Περάματος για να γίνει αποκατάσταση των προαναφερθεισών ζημιών.

Η αποκατάσταση ολοκληρώθηκε εντός των επόμενων 3 ημερών και την 23^η Δεκεμβρίου 2013 το πλοίο επανήλθε στην εκτέλεση των δρομολογιακών του πλώων.

**Εικόνες 3.7/ 1 & 2:**

Οι έλικες του πλοίου, το πηδάλιο και το αριστερό πρυμναίο πτερύγιο ανύψωσης του σκάφους μετά από το ατύχημα, κατά την ανύψωση του σκάφους στη ναυπηγοεπισκευαστική βάση, στο Πέραμα.

4. Ανάλυση

Η ανάλυση του εξεταζόμενου ναυτικού ατυχήματος στοχεύει στον προσδιορισμό των αιτιών και των παραγόντων, οι οποίοι συνετέλεσαν στην επέλευση του συμβάντος, λαμβάνοντας υπ' όψη τη χρονική αλληλουχία των γεγονότων και τη συγκέντρωση των στοιχείων της διερεύνησης, εστιάζοντας τόσο σε συγκεκριμένα σημεία της χρονικής εξέλιξης των γεγονότων, όσο και στις γενεσιουργές αιτίες αυτών, με σκοπό την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων και διδαγμάτων και τη διατύπωση συστάσεων ασφαλείας.

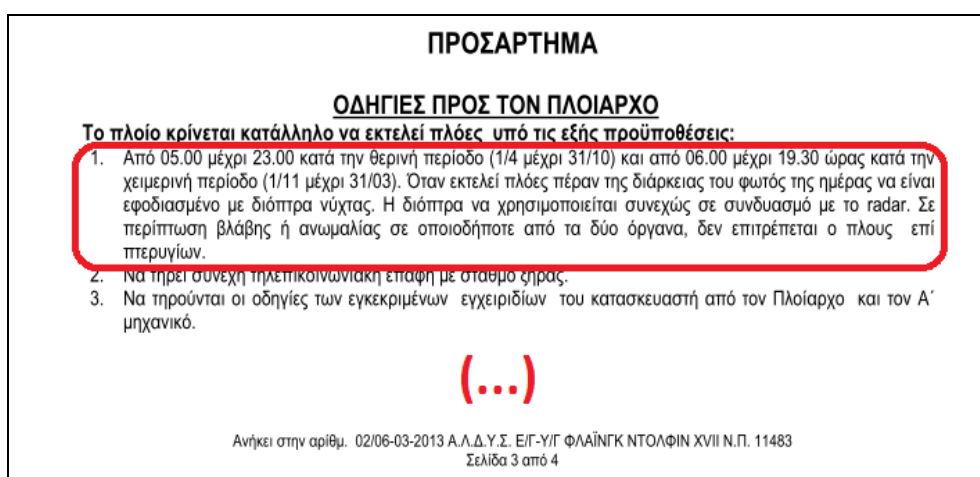
Επισημαίνεται ότι το ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII δεν υποχρεούτο να φέρει συσκευή καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (Voyage Data Recorder – VDR), ως εκ τούτου οι πληροφορίες για το ατύχημα προέρχονται σε μεγάλο ποσοστό από τις Λιμενικές Αρχές που ενεπλάκησαν στη διαχείριση της κατάστασης ανάγκης μετά από την προσάραξη.

4.1. Η Επιτήρηση (“Lookout”) κατά την εκτέλεση φυλακής γέφυρας

Η ανάληψη καθηκόντων φυλακής γέφυρας προϋποθέτει την πλήρη επίγνωση των ΔΚΑΣ και των προβλέψεων της Διεθνούς Συνθήκης STCW σχετικά με τις εκάστοτε συνθήκες πλεύσης του πλοίου. Για την ασφαλή πλεύση του πλοίου συνίσταται από τους διενεργούντες φυλακή γέφυρας να συνεκτιμώνται η κατάσταση του ανέμου και της θάλασσας στην περιοχή από την οποία αυτό διέρχεται, σε συνάρτηση με τα χαρακτηριστικά πηδαλιουχίας του πλοίου. Στη Διεθνή Συνθήκη για τα Πρότυπα Εκπαιδύσεως, Πιστοποιήσεως και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW) περιλαμβάνονται βασικές αρχές που οφείλεται να λαμβάνονται υπ' όψη από τους Α/Φ γέφυρας κατά την εκτέλεση της φυλακής τους. Για κάποιες από αυτές γίνεται παραπομπή στους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη θάλασσα (International Regulations for Preventing Collisions at sea – COLREG), σύμφωνα με τους οποίους (Κανόνας 5) πρέπει σε κάθε στιγμή να τηρείται κατάλληλη επιτήρηση, προς εξυπηρέτηση της πλήρους αξιολόγησης της κατάστασης και του κινδύνου προσαράξεως, μεταξύ άλλων.

Το ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII για την εκτέλεση της παρακολούθησης του ταξιδιού και της καταγραφής της θέσης του διέθετε εξοπλισμό ναυσιπλοΐας που περιελάμβανε τη συσκευή RADAR, τη διόπτρα νυκτός καθώς και τους ναυτιλιακούς χάρτες. Σε συνθήκες νυκτός ο ναύτης όφειλε να λειτουργεί ως οπτήρας, εφόσον ο πλοίαρχος εκτελούσε την πηδαλιουχία του σκάφους. Ωστόσο στην πράξη δεν γινόταν χρήση των ανωτέρω ναυτιλιακών βοηθημάτων με τρόπο τέτοιο ώστε να διενεργείται πλήρης εκτίμηση της θέσης και της πορείας του σκάφους σε σχέση με τις ακτές γενικότερα και τους υφιστάμενους ναυτιλιακούς κινδύνους ειδικότερα. Δεδομένου ότι ο ναύτης όφειλε να είχε αντιληφθεί την παρέκκλιση του σκάφους και να είχε ειδοποιήσει τον Πλοίαρχο για τον επερχόμενο κίνδυνο, εφόσον επί των συνθηκών σκότους επιτελούσε επαρκώς τα καθήκοντα του οπτήρα, συμπεραίνεται ότι είτε η ανωτέρω διαδικασία δεν τηρήθηκε ως όφειλε, είτε ο Πλοίαρχος δεν λάμβανε υπ' όψη του τις παρατηρήσεις του Ναύτη.

Η αδυναμία του πληρώματος της γέφυρας να ακολουθήσει την προβλεπόμενη διαδικασία τήρησης φυλακής σε συνθήκες νυκτός, σύμφωνα με τις προβλέψεις της STCW και των ΔΚΑΣ καθώς και σύμφωνα με τα οριζόμενα στην ΑΛΔΥΣ του σκάφους (βλ. **Εικόνα 4.1/2**), αποτέλεσε συντελεστικό παράγοντα για την επέλευση του εξεταζόμενου ατυχήματος.



Εικόνα 4.1/ 2: Απόσπασμα από την ΑΛΔΥΣ του σκάφους.

Στις ακόλουθες παραγράφους αναφέρονται αρχές που επιβάλλεται να τηρούν οι Α/Φ γέφυρας, που σχετίζονται με το εξεταζόμενο ναυτικό ατύχημα, σύμφωνα με το προαναφερθέν πλαίσιο.

4.1.1. Ο σχεδιασμός του ταξιδιού (“Voyage Planning”)

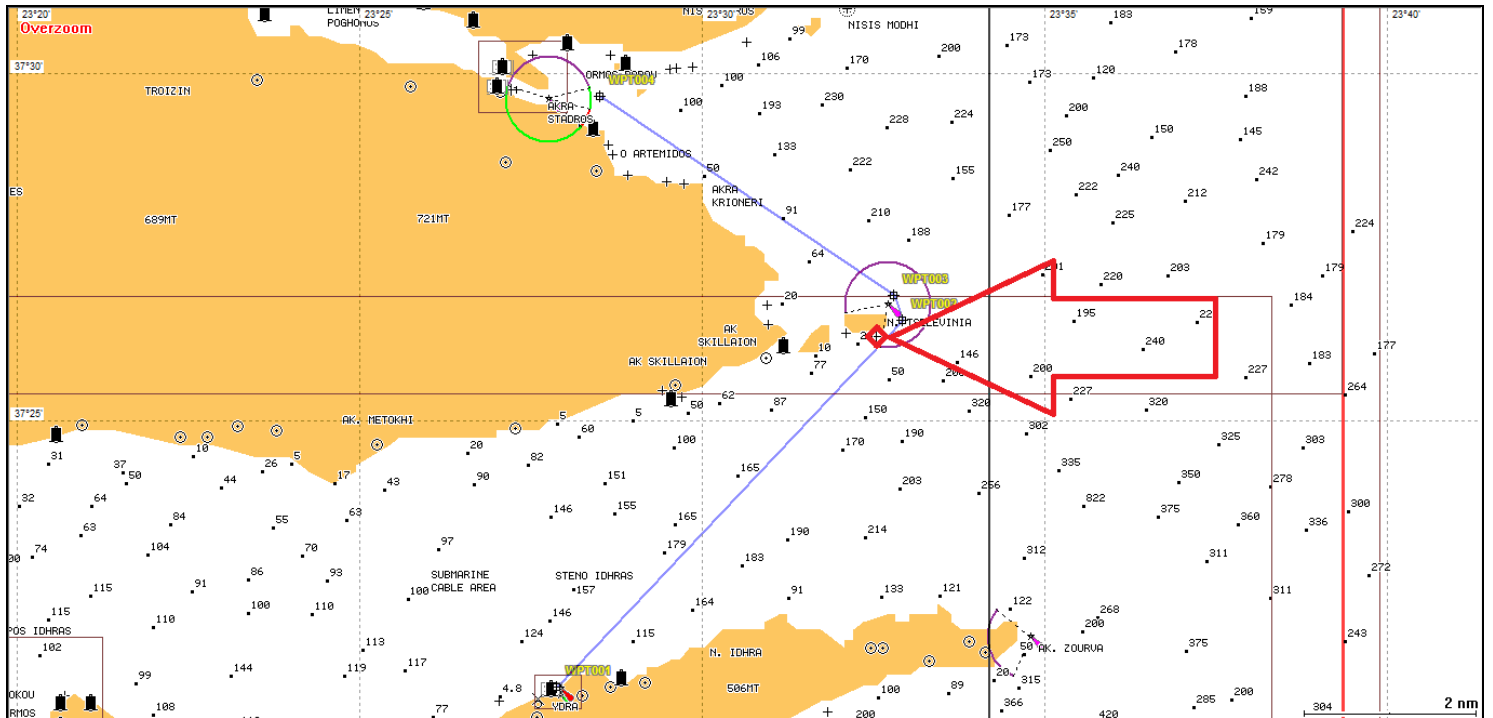
Σε συμμόρφωση με τους ΔΚΑΣ, οι οποίοι απαιτούν την εξασφάλιση τήρησης κατάλληλης επιτήρησης στη γέφυρα, ο Κώδικας STCW (Μέρος Α/Κεφ. VIII/Τμήμα 2) προβλέπει τον σχεδιασμό και τον προγραμματισμό του ταξιδιού (“voyage-passage planning”) πριν από την έναρξη εκτέλεσής του.

Ο σχεδιασμός αυτός είναι απαραίτητος για την υποστήριξη του πληρώματος της γέφυρας ώστε να εξασφαλισθεί ότι το πλοίο θα πλεύσει ασφαλώς μεταξύ των λιμένων, από το σημείο απόπλου μέχρι το σημείο κατάπλου του, με συνεχή εκτέλεση της εκτίμησης της επικινδυνότητας (“risk assessment”) της σχετιζόμενης με ναυτιλιακά εμπόδια και με ανάλογη επιλογή των σημείων αλλαγής πορείας (“waypoints”) του δρομολογίου. Στις αρχές που θα πρέπει να ακολουθούνται κατά τον σχεδιασμό του ταξιδιού, περιλαμβάνεται η λήψη του συνόλου των πληροφοριών που σχετίζονται με το ταξίδι και ο έλεγχος της χαρασσόμενης πορείας σε σχέση με τον βυθό στην περιοχή.

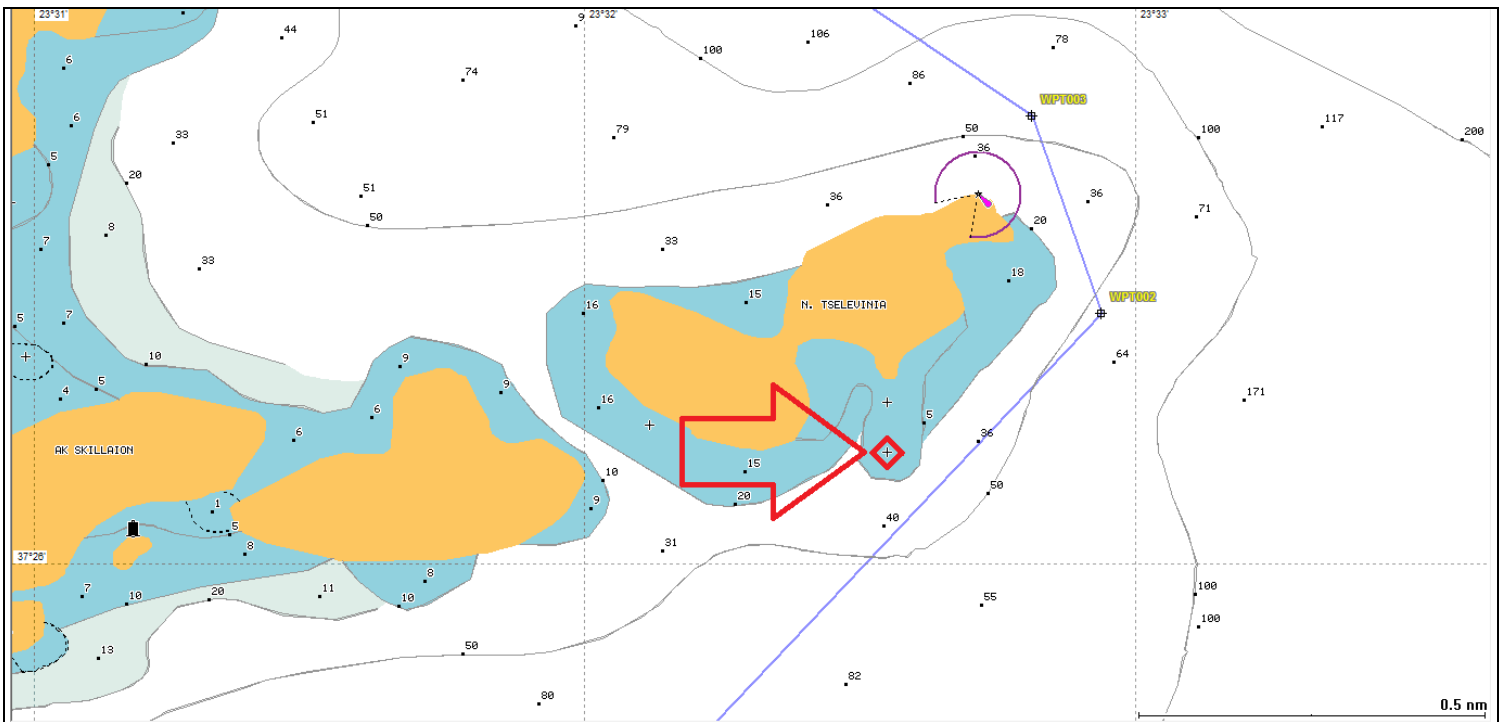
Κατά τον σχεδιασμό θα πρέπει να γίνεται χρήση επαρκών και κατάλληλα ενημερωμένων ναυτικών χαρτών και άλλων ναυτιλιακών εκδόσεων με πλήρεις και επικαιροποιημένες πληροφορίες. Πριν το πλοίο ακολουθήσει τη σχεδιασθείσα πορεία θα πρέπει να επαληθευθεί ότι δεν υφίστανται ναυτιλιακοί κίνδυνοι σε αυτήν (“route monitoring”).

Σε περίπτωση που λόγω των υφιστάμενων ή των αναμενόμενων συνθηκών ληφθεί απόφαση για παρέκκλιση του πλοίου από το προγραμματισμένο δρομολόγιο, τότε απαιτείται η εκτέλεση διορθώσεως του δρομολογίου, πριν από την πραγματοποίηση της παρέκκλισης αυτής.

Στην περίπτωση του ατυχήματος του ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΧVII, το σχέδιο ταξιδιού του πλοίου για το τμήμα του δρομολογίου του μεταξύ των λιμένων Ύδρας και Πόρου απεικονίζεται στις ακόλουθες **Εικόνες 4.1.1/1 & 2**. Στην ίδια εικόνα έχει σημειωθεί η θέση προσάραξης του πλοίου σε αβαθή πλησίον της ακτογραμμής της νησίδας Σκυλλί.



Εικόνα 4.1.1/ 1: Το σχέδιο ταξιδιού του πλοίου για το τμήμα του δρομολογίου του μεταξύ των λιμένων Ύδρας και Πόρου (γαλάζια γραμμή) και η θέση προσάραξής του (κόκκινος ρόμβος).



Εικόνα 4.1.1/ 2: Μεγέθυνση του τμήματος του χάρτη όπου απεικονίζεται το σχέδιο ταξιδιού του πλοίου πλησίον της νησίδας Σκυλλί (γαλάζια γραμμή) και η θέση προσάραξής του (κόκκινος ρόμβος). Η απόσταση της θέσης προσάραξης από την ευθεία του σχεδίου ταξιδιού είναι της τάξης του 0,1 ν.μ. (σχεδόν 200 m)

Πριν από τον απόπλου του πλοίου από τον λιμένα της Ύδρας, η πρόγνωση των καιρικών συνθηκών που αναμενόταν να συναντήσει αυτό, και που περιελάμβανε την ένδειξη για Βόρειους ανέμους εντάσεως 5 Bft, ήταν διαθέσιμη στον Πλοίαρχο του, όπως φαίνεται και από σχετική σημείωση που είχε καταγράψει στο Ημερολόγιο Γέφυρας. Εξάλλου το πλοίο είχε διαπλεύσει τη σχεδόν αντίστροφη πορεία σχεδόν 3 ώρες νωρίτερα, κατά τον πλου του από τον λιμένα Πόρου προς τον λιμένα Ύδρας, οπότε ο Πλοίαρχος είχε εικόνα σχετικά με τις καιρικές συνθήκες που αναμενόταν να αντιμετωπίσει το πλοίο.

Παρά το γεγονός αυτό, δεν έγινε νέος σχεδιασμός του δρομολογίου που να περιελάμβανε είτε παρέκκλιση από την προσχεδιασθείσα πορεία είτε τροποποίηση της ταχύτητας ή των συνθηκών πλεύσης του πλοίου (επί πτερυγίων ή σε κατάσταση εκτοπίσματος – “συμβατική πλεύση”) σε κάποιο τμήμα της διαδρομής. Αντ’ αυτού, ο Πλοίαρχος επέλεξε να τροποποιήσει και την πορεία και τις συνθήκες πλεύσης του πλοίου την ώρα κατά την οποία βρέθηκε στη θαλάσσια περιοχή της προσάραξης.

Συγκεκριμένα, αντιλαμβανόμενος: α) την καταπόνηση του σκάφους κατά την πλεύση του με υπηρεσιακή ταχύτητα επί των υδροδυναμικών πτερυγίων του (“hydrofoils”), στις συνθήκες κυματισμού λόγω του σχεδόν αντίθετου στην κίνησή του ανέμου, καθώς και β) την επιδείνωση των συνθηκών άνεσης των επιβατών σε αυτήν την κατάσταση, επέλεξε να μειώσει την ταχύτητα του σκάφους ώστε αυτό να πλεύσει σε κατάσταση εκτοπίσματος (“συμβατική πλεύση”) και να προσεγγίσει την ακτογραμμή που σχηματιζόταν από τις νησίδες Τσελεβίνια, μετακινώντας το ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII δυτικότερα από τη σχεδιασθείσα πορεία του, ώστε να πλεύσει σε συνθήκες μειωμένης έντασης ανέμου και κυματισμού.

Η απόφαση για τη νέα πορεία πλεύσης του πλοίου λήφθηκε από τον Πλοίαρχό του εμπειρικά, χωρίς να έχει προηγηθεί η προβλεπόμενη διαδικασία σχεδιασμού ταξιδιού και είχε ως αποτέλεσμα την επικίνδυνη προσέγγιση της ακτογραμμής και χαρτογραφημένων υφάλων πλησίον της, σε συνθήκες πλεύσης με μειωμένη ταχύτητα και συνεπώς με μειωμένη ικανότητα πηδαλιουχίας. Συνέπεια της απόφασης αυτής ήταν η πορεία του πλοίου υπό τις υφιστάμενες συνθήκες ανέμου και θαλάσσης να εκπέσει επιπλέον Δυτικότερα με αποτέλεσμα την τελική προσάραξή του σε αβαθή ΝΑ της νησίδας Σκυλλί.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, συμπεραίνεται ότι η παράλειψη του Πλοίαρχου να ακολουθήσει την προβλεπόμενη διαδικασία σχεδιασμού ταξιδιού, σύμφωνα με τις προβλέψεις της STCW και των ΔΚΑΣ, αποτέλεσε συντελεστικό παράγοντα για την επέλευση του εξεταζόμενου ατυχήματος.

4.1.2. Ναυσιπλοΐα Υδροπτέρυγου σκάφους υπό συμβατική πλεύση – “Ασφαλής Ταχύτητα”

Ο Κώδικας STCW (Μέρος Α/Κεφ.VIII/Τμήμα 2), στις γενικές αρχές τις σχετικές με την εκτέλεση φυλακής γέφυρας προβλέπει, μεταξύ άλλων, ότι ο Α/Φ γέφυρας θα πρέπει να ελέγχει κατά επαρκώς συχνά χρονικά διαστήματα την τηρούμενη πορεία, το στίγμα και την ταχύτητα του σκάφους καθώς και να γνωρίζει τα ελκτικά χαρακτηριστικά αυτού.

Ειδικότερα για την περίπτωση του τύπου σκάφους του ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII, θα πρέπει να ληφθεί υπ’ όψη ότι οι παράμετροι πηδαλιουχίας των Υ/Γ σκαφών αναφέρονται στην πλειονότητά τους σε συνθήκες πλεύσης με υπηρεσιακή ταχύτητα και επομένως επί πτερυγίων. Έτσι τα σκάφη αυτά έχουν σχεδιασθεί να επιδεικνύουν τη βέλτιστη συμπεριφορά τους όσον αφορά και την πηδαλιουχία τους, σε αυτές τις συνθήκες πλεύσης. Αυτό σημαίνει ότι η απόκριση του σκάφους στις μεταβολές της θέσης του πηδαλίου του είναι υποβαθμισμένη σε συνθήκες χαμηλής ταχύτητας. Επομένως η εκτέλεση ελιγμών σε συνθήκες “συμβατικής πλεύσης” και χαμηλής ταχύτητας καθίσταται δυσχερής, καθώς η απόκριση του σκάφους στις κινήσεις πηδαλιουχίας γίνεται με καθυστέρηση. Εννοείται ότι η ύπαρξη δυσμενών καιρικών συνθηκών παρουσία ανέμου και κυματισμού επιδεινώνει περαιτέρω την απόκριση του σκάφους και καθιστά τις συνθήκες πλεύσης ακόμη δυσχερέστερες.

Σύμφωνα με τον Κώδικα STCW, όπως προαναφέρθηκε, ο Α/Φ γέφυρας οφείλει να γνωρίζει τα ελκτικά χαρακτηριστικά του σκάφους προκειμένου να εκτελέσει ασφαλή ναυσιπλοΐα. Στην εξεταζόμενη περίπτωση ο Πλοίαρχος του ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII, που εκτελούσε καθήκοντα Α/Φ γέφυρας, μη συνυπολογίζοντας τη μειωμένη απόκριση του σκάφους στις συνθήκες ταχύτητας και συνθηκών θάλασσας που επικρατούσαν, επέλεξε να προσεγγίσει την ακτογραμμή. Συνεπώς κατά την ώρα που το σκάφος εξέπιπτε περαιτέρω Δυτικότερα, λόγω της επίδρασης των συνθηκών θαλάσσης, δεν υπήρχε η δυνατότητα, υπό τις υφιστάμενες συνθήκες πλεύσης, το σκάφος να πηδαλιουχηθεί με ασφάλεια εκτός της επικίνδυνης ζώνης αβαθών πλησίον της ακτογραμμής.

Σε επόμενο πεδίο του, ο Κώδικας STCW προβλέπει ότι το κάθε πλοίο θα πρέπει να πλέει με “ασφαλή ταχύτητα”, σύμφωνα με τον Κανόνα 6 των Δ.Κ.Α.Σ., η οποία δεν θα πρέπει να μειώνεται σε ταχύτητα μικρότερη από την ελάχιστη ηδαιλιουχήσιμη. Επί του καθορισμού της ασφαλούς ταχύτητας, στον Κανόνα 6 των Δ.Κ.Α.Σ., αναφέρεται ότι αυτή θα πρέπει να επιλέγεται έτσι ώστε το κάθε πλοίο να δύναται να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή σύγκρουσης.

Μεταξύ των άλλων παραγόντων που θα πρέπει να λαμβάνονται υπ’ όψη κατά την επιλογή της ασφαλούς ταχύτητας για ένα πλοίο, περιλαμβάνονται:

- Η ικανότητα χειρισμών του πλοίου, ειδικότερα δε η απόσταση ακινητοποιήσεως και η ικανότητα στροφής κάτω από τις επικρατούσες συνθήκες.
- Η κατάσταση του ανέμου, της θάλασσας και του ρεύματος, καθώς και η ύπαρξη κοντά ναυτλιακών κινδύνων.

Ένας κύριος λόγος που οδηγεί τους Πλοιάρχους των Ε/Γ-Υ/Γ εντός θαλασσιών συνθηκών κυματισμού, στην επιλογή της πλεύσης υπό χαμηλή ταχύτητα και υπό “συμβατική πλεύση” των σκαφών αυτών, είναι η βελτίωση των συνθηκών άνεσης των επιβατών τους, καθώς η συμπεριφορά των Υ/Γ σκαφών ενώ πλέουν με ταχύτητες μεγαλύτερες των 30 kn σε κυματισμό, είναι τέτοια που επιφέρει έντονες αναταράξεις με υψηλή συχνότητα στους χώρους παραμονής των επιβατών. Ωστόσο είναι αυτονόητο ότι η ασφάλεια είναι το πρώτο κριτήριο επιλογής των συνθηκών πλεύσης, με την παράμετρο της τήρησης των συνθηκών άνεσης των επιβαινόντων να έπεται.

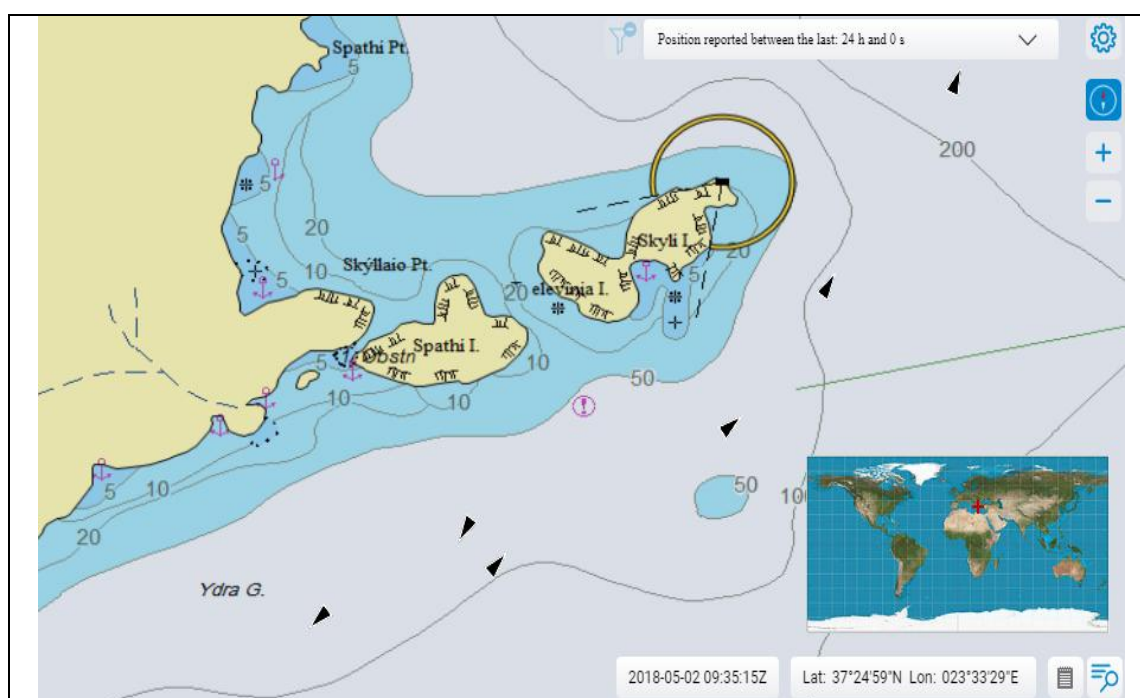
Ο ελλιπής υπολογισμός των χαρακτηριστικών πλεύσης του σκάφους σε συνθήκες εκτοπίσματος από τον Πλοίαρχο του, τον οδήγησε στην επιλογή ταχύτητας χαμηλότερης από την απαραίτητη “ασφαλή ταχύτητα” για το εξεταζόμενο τμήμα του πλου του, λαμβανομένων υπ’ όψη των επικρατουσών συνθηκών ανέμου και θαλάσσης. Η επιλογή αυτής της ταχύτητας, αποτελεί παράγοντα που συνετέλεσε στην επέλευση του εξεταζόμενου ατυχήματος.

4.2. Η απόφαση προσέγγισης στη νησίδα Σκυλλί

Όπως έχει ήδη αναφερθεί στην περιγραφή του εξεταζόμενου ναυτικού ατυχήματος, ο Πλοίαρχος του ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΧVII επέλεξε να πλεύσει δυτικότερα από τη σχεδιασθείσα πορεία του που ήταν 035° για τη διέλευσή του από εκείνη τη θαλάσσια περιοχή και να προσεγγίσει την ακτογραμμή που σχηματιζόταν από τις νησίδες Τσελεβίνια, και ειδικότερα από τη νησίδα Σκυλλί, ώστε να πλεύσει σε συνθήκες μειωμένης έντασης ανέμου και κυματισμού, καθώς αυτή η πρακτική ακολουθείται εμπειρικά από Κυβερνήτες σκαφών στην περιοχή, όταν πνέουν άνεμοι Β-ΒΑ διευθύνσεων, όπως την ημέρα του ατυχήματος.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί σε προηγούμενη παράγραφο ([Παρ. 4.1.1](#)), για την τροποποίηση του πλάνου ταξιδιού δεν είχε προηγηθεί εκτέλεση της εκτίμησης της επικινδυνότητας (“risk assessment”) ώστε να καθοριστούν απαραίτητα μέτρα ασφαλείας που θα καθιστούσαν αποδεκτή την παρέκκλιση από την προσχεδιασθείσα πορεία. Αντ’ αυτού, ο Πλοίαρχος επέλεξε να τροποποιήσει και την πορεία και τις συνθήκες πλεύσης του πλοίου την ώρα κατά την οποία βρέθηκε στη θαλάσσια περιοχή της προσάραξης.

Κατά τη διαδικασία συλλογής στοιχείων για το εξεταζόμενο ατύχημα, προέκυψε ότι κατά τη διέλευση των Ε/Γ-Υ/Γ από τη θαλάσσια περιοχή πλησίον των νησίδων Τσελεβίνια, είναι συχνή πρακτική η προσέγγιση της ακτογραμμής, αλλά ακόμη και η διέλευση από το στενό που σχηματίζεται μεταξύ των νησίδων “Σπαθί” και “Σκυλλί” (**Εικόνα 4.2/1**), αφού όμως προηγηθεί τροποποίηση του πλάνου ταξιδιού.



Εικόνα 4.2/ 1: Ενδεικτική απεικόνιση των νησίδων Τσελεβίνα (ν. Σπαθί και ν. Σκυλλί) στον χάρτη της περιοχής.
Πηγή: EMSA - IMDatE)¹

Ειδικότερα για τη διέλευση μεταξύ των νησίδων, αυτή εκτελείται κυρίως για λόγους μείωσης των αναταράξεων του σκάφους, όταν πνέουν άνεμοι από Βόρειες Διευθύνσεις.

Στην περίπτωση του διερευνώμενου ατυχήματος, η τροποποίηση της πορείας του σκάφους σε σχέση με το προσχεδιασμένο σχέδιο ταξιδιού, δίχως να προηγηθεί ο καθορισμός απαραίτητων μέτρων ασφαλείας που θα καθιστούσαν αποδεκτή μία τέτοια παρέκκλιση, αποτελεί παράγοντα που συνετέλεσε στην επέλευση του εξεταζόμενου ατυχήματος.

4.3. Η απόφαση εκτέλεσης πλου σύμφωνα με το EAN 9 και με την ΑΛΔΥΣ του σκάφους

Το Εγχειρίδιο Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας Αριθ. 9, εκδόθηκε προκειμένου να παρέχονται στις Λιμενικές Αρχές, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του Π.Δ. 852/76 “Περί απαγορεύσεως απόπλου εν περιπτώσει δυσμενών καιρικών συνθηκών” (ΦΕΚ 312 Α/76), όπως τροποποιήθηκε με το ΠΔ 284/94 (ΦΕΚ 148 Α/94), λεπτομερείς οδηγίες που περιγράφονται στα διάφορα κεφάλαιά του, για να αναστέλλεται σύμφωνα μ’ αυτές ο απόπλους των Ελληνικών Πλοίων καθώς και αυτών υπό ξένη σημαία τα οποία εκτελούν ενδομεταφορές.

Στο EAN 9 περιγράφεται η διαδικασία και τα κριτήρια αναστολής απόπλου σε συνάρτηση κυρίως με την ένταση ανέμου που επικρατεί σε μια θαλάσσια περιοχή, και σύμφωνα με αυτό (Κεφ.2 “Ενέργειες Λιμενικών Αρχών”) υπάρχει το Πεδίο 4, που αφορά τα Δυναμικώς υποστηριζόμενα και ταχύπλοα σκάφη που εκτελούν πλου εσωτερικού, στο οποίο αναφέρονται τα εξής:

«(α) Τα δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη και τα ταχύπλοα σκάφη δεν υπάγονται στους κανονισμούς ασφαλείας που εφαρμόζονται στα συμβατικά πλοία, αλλά στους αντίστοιχους Κώδικες “περί ασφαλείας των δυναμικώς υποστηριζόμενων σκαφών” και “περί ασφαλείας των ταχυπλόων σκαφών”.

¹ Το περιβάλλον IMDatE (Integrated Maritime Data Environment) του EMSA είναι ένα πλαίσιο πληροφοριών που συλλέγει και συνδυάζει δεδομένα από διάφορες ναυτιλιακές εφαρμογές και εξωτερικές πηγές για την παροχή χρήσιμων συμπερασμάτων στους χρήστες του.

(β) Οι περιορισμοί στην εκτέλεση των πλόων των σκαφών αυτών αναγράφονται στην αντίστοιχη Άδεια Λειτουργίας. Που συνοδεύει το Πιστοποιητικό Ασφαλείας του καθενός από αυτά. Η απαγόρευση απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών στα σκάφη αυτά ενεργείται με βάση τα όρια σημαντικού ύψους κύματος που αναγράφονται στην Άδεια Λειτουργίας.»

Σύμφωνα με την ισχύουσα ΑΛΔΥΣ του ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII κατά την περίοδο του ατυχήματος, το σκάφος είχε τη δυνατότητα να εκτελεί πλόες μόνο όταν το συμβατικό ύψος κύματος δεν θα υπερέβαινε τα 2,5 μέτρα και τα 3,0 μέτρα σε περίπτωση πλεύσης σε συμβατικό εκτόπισμα. Αποσπάσματα αυτής της ΑΛΔΥΣ παρατίθενται στις ακόλουθες **Εικόνες 4.3 /1 & 2.**

Θα εκτελεί πλόες όταν το σημαντικό ύψος κύματος δεν υπερβαίνει τα: <i>Allowed to sail when significant wave height is lower than:</i>	2,5 Μέτρα
Μέγιστος αριθμός επιβατών: <i>Maximum allowed passengers number:</i>	141 + 2 ΑΜΕΑ
Αριθμός πληρώματος: <i>Crew number:</i>	06
Δυσμενέστερες προτεινόμενες καταστάσεις: <i>Worse suggested situations:</i>	-
Ελάχιστος αριθμός ναυτολογημένων ειδικευμένων ανδρών για τον χειρισμό των σωστικών μέσων του πλοίου: <i>Minimum number of crew specialized in operating the rescue equipment of the ship:</i>	04

Το σκάφος δεν μπορεί να εκτελεί εμπορικές μεταφορές παρά μόνον αν είναι εφοδιασμένο με Πιστοποιητικό Κατασκευής και Εξοπλισμού Δυναμικώς Υποστηριζόμενου Σκάφους σε ισχύ.
The craft should not operate commercially unless it has a valid "Dynamically Supported Craft Construction and Equipment Certificate".

Ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος να καθυστερεί ή να ακυρώνει συγκεκριμένο ταξίδι σε περίπτωση που υπάρχει πρόγνωση για δυσμενείς καιρικές συνθήκες ή για οποιοδήποτε άλλο λόγο που κατά τις εκτιμήσεις του δικαιολογεί λήψη τέτοιων ενεργειών. Επίσης πρέπει να τηρεί τις οδηγίες που αναγράφονται στο επισυναπτόμενο προσάρτημα.
The Captain of the ship is responsible to delay or postpone a specific voyage in case of bad weather forecast or any other reason that according to his opinion appropriate measures should be taken. In addition the instructions written in the attached annex should be followed.

Η παρούσα ισχύει μέχρι:
This will remain in force until:

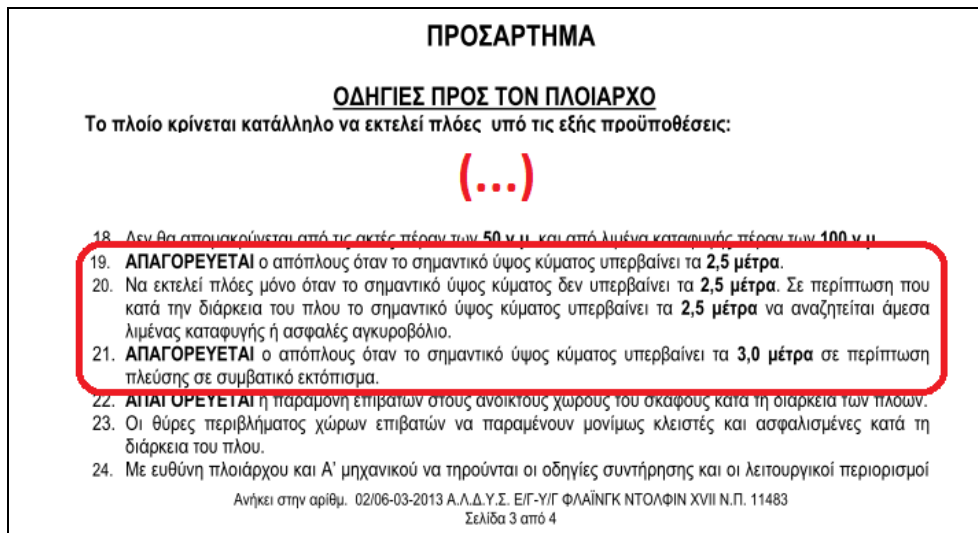
20 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 2014

με την προϋπόθεση ότι το Πιστοποιητικό Κατασκευής και Εξοπλισμού του σκάφους είναι σε ισχύ.
Provided that the "Dynamically Supported Craft Construction and Equipment Certificate remains in force.

Εκδόθηκε στον Πειραιά την
Issued at Piraeus on

06 ΜΑΡΤΙΟΥ 2013

Εικόνα 4.3/ 1: Απόσπασμα από την ΑΛΔΥΣ του σκάφους.



Εικόνα 4.3/ 2: Απόσπασμα από την ΑΛΔΥΣ του σκάφους.

Σύμφωνα με τους πίνακες ανεμολογικών στοιχείων που έχουν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του ΥΝΑΝΠ2, στους οποίους για κάθε καταχωρισμένη διαδρομή εμφανίζονται όλα τα σημαντικά ύψη κύματος, για τα οποία έχουν εκδοθεί ανεμολογικά στοιχεία (για την κάθε ένδειξη του σημαντικού ύψους κύματος (SWH) καταχωρίζεται, για κάθε μία από τις οκτώ διευθύνσεις του ανεμολογίου (B, BA, A, NA, N, ΝΔ, Δ, ΒΔ) η ένταση του ανέμου σε BEAUFORT, που επάγει ανεμογενή κυματισμό, σε μία τουλάχιστον περιοχή της συγκεκριμένης διαδρομής με σημαντικό ύψος κύματος μεγαλύτερο από την αντίστοιχη ένδειξη (SWH) του πίνακα).

Για το τμήμα της διαδρομής μεταξύ των λιμένων Ύδρας και Πόρου, το ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII κατά την ημέρα του ατυχήματος είχε τη δυνατότητα εκτέλεσης του ταξιδιού, καθώς σύμφωνα με την πρόγνωση καιρού της Ε.Μ.Υ. οι αναμενόμενοι άνεμοι (B-BA διευθύνσεων) δεν ήταν εντάσεως τέτοιας ώστε να επάγουν ανεμογενή κυματισμό με σημαντικό ύψος κύματος μεγαλύτερο από 2,5 μέτρα, σύμφωνα με τον διαθέσιμο πίνακα ανεμολογικών στοιχείων (βλ. Εικόνα 4.3/3).

<u>ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ</u>	<u>ΣΗΜ. ΥΨΟΣ (m)</u>	<u>ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ</u>							
		B	BA	A	NA	N	ΝΔ	Δ	ΒΔ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΟΡΟΣ-ΥΔΡΑ-ΣΠΕΤΣΕΣ	≥1.50	6	5	5	4	5	6	6	7
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΟΡΟΣ-ΥΔΡΑ-ΣΠΕΤΣΕΣ	≥2.0	7	6	6	5	5	7	8	8
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΟΡΟΣ-ΥΔΡΑ-ΣΠΕΤΣΕΣ	≥2.50	8	7	7	6	6	8	9	9
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΟΡΟΣ-ΥΔΡΑ-ΣΠΕΤΣΕΣ	≥3.0	9	8	8	6	7	8	9	9
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΟΡΟΣ-ΥΔΡΑ-ΣΠΕΤΣΕΣ	≥3.50	9	9	8	7	7	9	9	9
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΟΡΟΣ-ΥΔΡΑ-ΣΠΕΤΣΕΣ	≥4.0	9	9	9	8	8	9	9	9

Εικόνα 4.3/ 3: Απόσπασμα του πίνακα ανεμολογικών στοιχείων που αναφέρονται και στο τμήμα της διαδρομής μεταξύ Ύδρας και Πόρου, όπου συνέβη το εξεταζόμενο ατύχημα.

Επιπλέον των ανωτέρω, στο Κεφ.5 “Υποχρεώσεις – Καθήκοντα – Αποφάσεις Πλοίαρχου” του Εγχειριδίου ΕΑΝ 9, αναφέρονται τα εξής:

«Κεφάλαιο 5 .

Υποχρεώσεις – Καθήκοντα – Αποφάσεις Πλοίαρχου.

² <https://www.yen.gr/web/guest/iliko-dep-eke> (Πίνακας ανεμολογικών στοιχείων.xls)

Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που πρόκειται να αποπλεύσει οφείλει να είναι ενημερωμένος για την κατάσταση του καιρού που επικρατεί καθώς και για την πρόγνωση του καιρού σύμφωνα με το δελτίο της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας. Στην περίπτωση που για οποιονδήποτε λόγο δεν μπορεί να πάρει το ισχύον δελτίο της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας ζητά τη συνδρομή της Λιμενικής Αρχής

Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου αποφασίζει:

(α) Όταν τούτο βρίσκεται στο λιμάνι αν θα αποπλεύσει ή όχι εφ' όσον η καιρική κατάσταση που επικρατεί ή αναμένεται να επικρατήσει είναι δυσμενέστερη από αυτή που περιγράφει το δελτίο της ΕΜΥ, ή ευρίσκεται στα ανώτερα επιτρεπόμενα όρια και εκτιμά ότι άλλοι παράγοντες, (όπως η φορά των ανέμων και του κύματος σε σχέση με την πορεία του ταξιδιού, η προηγηθείσα κακοκαιρία που δημιούργησε μεγάλο ύψος κύματος, η κατηγορία και ο τύπος του πλοίου, το είδος του μεταφερόμενου φορτίου κλπ), μπορεί να επηρεάσουν τον ασφαλή πλου ή την ασφαλή προσέγγιση του πλοίου στο λιμάνι προορισμού.

(β) Όταν βρίσκεται εν πλω:

Αν θα παρεκκλίνει απ' την πορεία του για να ανακουφισθεί το σκάφος ή,

Αν θα καταφύγει σε ασφαλή λιμένα ή όρμο εφόσον τούτο επιβάλλεται απ' τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες για να μην τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων.

Για τις αποφάσεις αυτές ο Πλοίαρχος ή ο Κυβερνήτης θα καταχωρεί εγγραφή στο ημερολόγιο γεφύρας του πλοίου και θα ενημερώνει έγκαιρα τη Λιμενική Αρχή και τους επιβάτες.»

Σύμφωνα λοιπόν με το ΕΑΝ 9, στον Πλοίαρχο του εκάστοτε πλοίου παρέχεται η δυνατότητα να αποφασίζει σε περίπτωση ύπαρξης δυσμενών καιρικών συνθηκών, όταν αυτό βρίσκεται εν πλω, αν θα παρεκκλίνει από την πορεία του ή αν θα καταφύγει σε ασφαλή λιμένα ή όρμο για να μην τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων. Ο Πλοίαρχος του ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII εκτίμησε ότι η συγκεκριμένη παρέκκλιση, ήταν δυνατόν να εκτελεσθεί με ασφάλεια και δεν επέλεξε να παραμείνει σε μεγαλύτερη απόσταση από τις ακτές. Η απόφαση αυτή του Πλοίαρχου συμπεραίνεται ότι ήταν παράγοντας που συνετέλεσε στην επέλευση του ατυχήματος.

4.4. Η εγκατάλειψη

Άμεσα μετά από την προσάραξη ο Πλοίαρχος κάλεσε τη Λιμενική Αρχή Πόρου και το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.) του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ενώ και από κάποιους εκ των επιβατών ειδοποιήθηκε τηλεφωνικά η Λιμενική Αρχή Ύδρας.

Την 19:40 προσέγγισε στο σημείο του ατυχήματος το Α/Κ "ΣΙΝΤΥ" Σ.Π. 109 που εκτελούσε αλιεία στην περιοχή καθώς και οι Ε/Γ-Λάντζες "ΛΙΑΚΟΣ" Ν.Π. 21 και "ΤΖΩΝ ΝΑΚΗΣ" Ν.Π. 22 από τον Πόρο και το Ε/Γ-Τ/Ρ "ΧΡΗΣΤΟΣ" Ν.Υ. 190 από την Ύδρα. Για τους 29 επιβάτες την 19:58 ολοκληρώθηκε η μετεπιβίβασή τους στο Ε/Γ-Τ/Ρ "ΧΡΗΣΤΟΣ" και στην Ε/Γ-Λάντζα "ΤΖΩΝ ΝΑΚΗΣ" που τους μετέφεραν με ασφάλεια στον λιμένα Γαλατά μετά από σχεδόν μία ώρα.

Η εκτέλεση της εγκατάλειψης από το πλήρωμα του πλοίου με τη συνδρομή των Λιμενικών Αρχών και των ιδιοκτητών των σκαφών που προσέγγισαν το πλοίο, κρίνεται ως επιτυχημένη, λαμβάνοντας υπ' όψη ότι δεν υπήρξε αναφορά για τραυματισμό, καθώς και τον χρόνο στον οποίο συντελέστηκε.

4.5. Η κόπωση

Κατά τη διαδικασία της διερεύνησης δεν προέκυψαν στοιχεία που να οδηγούν στο συμπέρασμα ότι ο παράγοντας της κόπωσης του πληρώματος συνέβαλε στην πρόκληση ή την εξέλιξη των γεγονότων που οδήγησαν σε αυτό.

Τα παρακάτω συμπεράσματα δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να λαμβάνονται ως τεκμήριο ευθύνης ή υπαιτιότητας. Η παράθεση αυτών δεν θα πρέπει να συσχετίζεται με σειρά προτεραιότητας ή σπουδαιότητας.

5. Συμπεράσματα

Η διεξαγωγή της διερεύνησης του εξεταζόμενου ναυτικού ατυχήματος και η ανάλυση του, ανέδειξε συντελεστικούς παράγοντες (contributing factors) και συμπεράσματα, τα οποία παρατίθενται παρακάτω:

- 5.1 Η αδυναμία του πληρώματος της γέφυρας να ακολουθήσει την προβλεπόμενη διαδικασία τήρησης φυλακής σε συνθήκες νυκτός, κάνοντας ορθή χρήση του διατιθέμενου ναυτιλιακού εξοπλισμού, σύμφωνα με τις προβλέψεις της STCW και των ΔΚΑΣ καθώς και σύμφωνα με τα οριζόμενα στην ΑΛΔΥΣ του σκάφους, αποτέλεσε συντελεστικό παράγοντα για την επέλευση του εξεταζόμενου ατυχήματος. ([§4.1](#))
- 5.2 Η απόφαση του Πλοιάρχου να τροποποιήσει την πορεία πλεύσης του πλοίου εμπειρικά, χωρίς να έχει προηγηθεί η προβλεπόμενη διαδικασία σχεδιασμού ταξιδιού, σε συνθήκες πλεύσης με μειωμένη ταχύτητα και συνεπώς με μειωμένη ικανότητα πηδαλιουχίας, είχε ως συνέπεια η νέα πορεία του πλοίου υπό τις υφιστάμενες καιρικές συνθήκες να εκπέσει επιπλέον Δυτικότερα με αποτέλεσμα την τελική προσάραξή του. ([§4.1.1](#), [§4.2](#) & [§4.3](#))
- 5.3 Ο ελλιπής υπολογισμός των χαρακτηριστικών πλεύσης του σκάφους σε συνθήκες εκτοπίσματος από τον Πλοίαρχό του, τον οδήγησε στην επιλογή ταχύτητας χαμηλότερης από την απαραίτητη “ασφαλή ταχύτητα” για το εξεταζόμενο τμήμα του πλου του, λαμβανομένων υπ’ όψη των επικρατουσών συνθηκών ανέμου και θαλάσσης. Η επιλογή αυτής της ταχύτητας, αποτελεί παράγοντα που συνετέλεσε στην επέλευση του εξεταζόμενου ατυχήματος. ([§4.1.2](#), [§4.2](#) & [§4.3](#))
- 5.4 Η πρακτική τροποποίησης της πορείας του σκάφους σε σχέση με το προσχεδιασμένο σχέδιο ταξιδιού, δίχως να προηγηθεί ο καθορισμός απαιτητών μέτρων ασφαλείας που θα καθιστούσαν αποδεκτή μία τέτοια παρέκκλιση, αποτελεί παράγοντα κινδύνου για τα σκάφη που εκτελούν πλόες αντίστοιχους με αυτόν κατά τον οποίο συνέβη το εν λόγω ατύχημα. ([§4.2](#))

6. Αναληφθείσες ενέργειες

Μετά από την επέλευση του ατυχήματος, η Διαχειρίστρια Εταιρεία του ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XVII εξέδωσε, στο πλαίσιο τήρησης των προβλέψεων του Ε.Α.Δ. της, δύο (2) Οδηγίες απευθυνόμενες προς τους Πλοιάρχους των υπό τη διαχείρισή της Ε/Γ-Υ/Γ σκαφών³.

Στη μία εξ’ αυτών υπενθυμιζόταν στους Πλοιάρχους ότι κατά τη διακυβέρνηση του σκάφους σε συνθήκες πλεύσης επί πτερυγίων, απαιτείτο να παρίστανται και ο Πλοίαρχος και ο Α΄ Μηχανικός του σκάφους στη γέφυρα αυτού.

Στη δεύτερη εκ των Οδηγιών αυτών επισημαινόταν η υποχρέωση του εκάστοτε Πλοιάρχου, μεταξύ άλλων, να ελέγχει και να αναγράφει στο ημερολόγιο του πλοίου το σχέδιο ταξιδιού του, πριν την εκτέλεση του δρομολογίου, λαμβάνοντας υπ’ όψη τα διαθέσιμα δελτία καιρού και τις κατά τόπους υφιστάμενες καιρικές συνθήκες. Επίσης επισημαινόταν η απαίτηση καταγραφής στο ημερολόγιο του πλοίου, τυχόν απόκλιση από το εν λόγω σχέδιο ταξιδιού καθώς και η απαίτηση

³ Έντυπο Ε07-001 / Α.Π.: 02/Ω.Π.: 200905/01/2014 με Θέμα: «σχεδιασμός-παρακολούθηση-εκτέλεση ταξιδιού» & Έντυπο Ε07-001 / Α.Π.: 05/Ω.Π.: 200925/01/2014 με Θέμα: «Διακυβέρνηση Υδροπτερύγου»

τήρησης ασφαλούς απόστασης από στεριές ή ναυτιλιακούς κινδύνους, κατά την εκπόνηση του σχεδίου αυτού. Τέλος, αναφέρονταν η απαίτηση παρακολούθησης της πορείας μέσω του συστήματος ηλεκτρονικού χάρτη και της τήρησης αυτού σε συνεχή λειτουργία, καθώς και η ένταξη στις παραμέτρους σχεδιασμού ταξιδιού, της τιμής του βυθίσματος του σκάφους σε συμβατική πλεύση.

7. Συστάσεις ασφαλείας

Με βάση την ανάλυση και τα συμπεράσματα που προέκυψαν, καθώς και τις αναληφθείσες ενέργειες από τη Διαχειρίστρια Εταιρεία του Ε/Γ-Υ/Γ σκάφους, δεν προέκυψε η ανάγκη έκδοσης συστάσεων ασφαλείας από την Υπηρεσία μας.

Συντάχθηκε και εκδόθηκε από την Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛΥΔΝΑ), στο πλαίσιο των προβλεπομένων στο άρ.16 του Ν.4033/2011 (ΦΕΚ 264 Α).

Το παρόν συνετάχθη αποκλειστικώς και μόνο για τους σκοπούς της διερεύνησης και βρίσκεται ανηρτημένο στον ιστότοπο της ΕΛΥΔΝΑ (βλ.παρακάτω).

Έκθεση διερεύνησης ναυτικού ατυχήματος 16/2013

Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων,

Γρηγορίου Λαμπράκη 150,

Τ.Κ.:185 18, Πειραιάς.

Τηλ.: 213 1371970

FAX: 213 1371269

E-mail: hbmci@yen.gr

Ιστότοπος: <http://hbmci.gov.gr>