

**Διεξαγωγή  
Τεχνικής  
Διερεύνησης  
ν. 4033/2011 (Α' 264)**

Η διεξαγωγή της τεχνικής διερεύνησης δεν επιδιώκει την απόδοση ή τον επιμερισμό ευθύνης ή υπαιτιότητας. Έχει αποκλειστικό σκοπό, μέσω της διαδικασίας της ανάλυσης, στον προσδιορισμό των συντελεστικών παραγόντων και αιτιών που οδήγησαν σε ένα ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν, στην εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων και διδαγμάτων και στην υποβολή συστάσεων ασφαλείας ή προτάσεων προς τα εμπλεκόμενα με το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν μέρη, με απώτερο στόχο την πρόληψη ή αποφυγή παρόμοιων ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον.

**Σημεία ιδιαίτερου ενδιαφέροντος**

- Η προσωρινή έκθεση συντάχθηκε σύμφωνα με την § 2 του άρθρου 16 του ν. 4033/2011, όπως ισχύει.
- Η παρούσα προσωρινή έκθεση έχει συνταχθεί χωρίς να λαμβάνεται υπόψη οποιαδήποτε διαδικασία διοικητική, πειθαρχική, αστική ή ποινική.
- Η Προσωρινή Έκθεση επιδιώκει να παρουσιάσει μια περίληψη των γεγονότων που συνέβησαν στις 11, 12, 16 και 19-06-2018 και οδήγησαν σε ναυτικά συμβάντα.
- Η Προσωρινή έκθεση δεν καθιστά νομική συμβουλή και δεν θα πρέπει να εκλαμβάνεται ως τέτοια.

Το περιεχόμενο της Προσωρινής Έκθεσης διερεύνησης ναυτικού ατυχήματος, βασίζεται σε διαθέσιμες πληροφορίες, οι οποίες έχουν συγκεντρωθεί κατά τη διαδικασία της τεχνικής διερεύνησης. Η ολοκλήρωση της διαδικασίας ενδέχεται να εντοπίσει νέα στοιχεία και να επιφέρει μεταβολές ή τροποποιήσεις στα παρεχόμενα στοιχεία της Προσωρινής Έκθεσης.

**Το Ε/Γ-Υ/Γ «FLYING DOLPHIN XXIX» Ν.ΠΕΙΡΑΙΑ 10232**

Το «FLYING DOLPHIN XXIX» Ν.ΠΕΙΡΑΙΑ 10232 είναι Επιβατηγό/Υδροπτερυγό πλοίο, ναυπηγικού τύπου «Κολχίδα», με έτος κατασκευής το 1991. Το Υδροπτερυγό ή εμπορικά «Ιπτάμενο Δελφίνι» ανήκει στην κατηγορία των ταχυπλών επιβατηγών πλοίων χωρίς εκτόπισμα (non displacement craft). Ο συγκεκριμένος τύπος πλοίου φέρει στα ύφαλα του διάταξη μονίμων πτερυγίων, τους υδροολισθητήρες, διά των οποίων το κύριο μέρος του πλοίου πάνω από συγκεκριμένη ταχύτητα, εξέρχεται της επιφάνειας της θάλασσας. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την μείωση των τριβών και τη δυνατότητα ανάπτυξης μεγάλης ταχύτητας. Το FLYING DOLPHIN XXIX διαθέτει δύο ζεύγη υδροολισθητήρων, ένα στο πρωραίο τμήμα του και ένα στο πρυμναίο ενώ στο μέσον περίπου του κύτους (γάστρα) είναι εγκατεστημένο ένα ζεύγος μικρότερων πτερυγίων με κύρια λειτουργία τη διατήρηση της ευστάθειάς του.

Το εν λόγω πλοίο δύναται να αναπτύσσει μέγιστη ταχύτητα 34 κόμβων ενώ κατά την εκτέλεση δρομολογίων η υπηρεσιακή ταχύτητα ανέρχεται στους 30 περίπου κόμβους. Εντός λιμένων κινείται με συμβατική ταχύτητα 7-9 περίπου κόμβων. Ο επιτρεπόμενος μεταφερόμενος αριθμός επιβατών κατά την περίοδο των εξεταζόμενων περιστατικών ανήρχετο στους 141 επιβάτες (139 επιβάτες + 02 ΑΜΕΑ). Το FLYING DOLPHIN XXIX δύναται να εκτελεί πλόες εντός των περιοχών Α1 και Α2 GMDSS, με μέγιστη απόσταση πλεύσης 50 ν.μ από τις ακτές και 100 ν.μ από λιμένα καταφυγής και δραστηριοποιείται στην θαλάσσια περιοχή του Αργοσαρωνικού εκτελώντας κυκλικά κυρίως δρομολόγια με λιμένα εκκίνησης τον Πειραιά και με ανά περίπτωση λιμένες προσέγγισης Αίγινας - Αγκιστρίου - Μεθάνων - Πόρου - Ύδρας - Ερμιόνης - Σπετσών και Πόρτο Χελίου.

**Συνοπτική περιγραφή ναυτικών συμβάντων**

Το Ιούνιο του 2018, κατά την εκτέλεση των προγραμματισμένων δρομολογίων του FLYING DOLPHIN XXIX, σημειώθηκαν τέσσερα ναυτικά συμβάντα και ειδικότερα δύο μηχανικές βλάβες και δύο περιστατικά εμπλοκής ξένων αντικειμένων στα πέλδρα πλεύσης, με αποτέλεσμα την διακοπή ή και αδυναμία πραγματοποίησης του πλου επί των υδροολισθητήρων και την ολοκλήρωσή του με συμβατική ταχύτητα.

Συγκεκριμένα την 11/06/2018 κατά την εκτέλεση προγραμματισμένου πλου από Αίγινα προς Πειραιά παρουσιάστηκε αύξηση θερμοκρασίας στην αριστερή κύρια μηχανή. Το πλοίο υπό συμβατική ταχύτητα κατέπλευσε αυτοδύναμα και με ασφάλεια στον Πειραιά όπου απαγορεύτηκε ο απόπλους για την συνέχιση των δρομολογιακών του υποχρεώσεων. Ακολούθως του επετράπη η πραγματοποίηση μεμονωμένου πλου προς την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος για την εκτέλεση επισκευών αποκατάστασης.

Την 12/06/2018, έξωθεν του λιμένα Πειραιά, μετά τον απόπλου για εκτέλεση προγραμματισμένου δρομολογίου προς Ύδρα, Ερμιόνη, Σπέτσες, Πόρτο Χέλι παρατηρήθηκε αδυναμία πλεύσης επί υδροολισθητήρων λόγω εμπλοκής άγνωστου αντικειμένου στο πρωραίο πτερύγιο πλεύσης του. Το πλοίο επέστρεψε αυτοδύναμα στον λιμένα Πειραιά, όπου απαγορεύτηκε ο απόπλους του και εν συνεχεία του επετράπη μεμονωμένος πλους, κενό επιβατών προς την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος για την εκτέλεση επισκευών.

Την 16/06/2018, 4 ν.μ περίπου έξωθεν του λιμένα Πειραιά, προερχόμενο από προγραμματισμένο δρομολόγιο από Πόρτο Χέλι, Σπέτσες, Ύδρα, Πόρο παρατηρήθηκε βλάβη στην αριστερή κύρια μηχανή λόγω διαρροής ύδατος από το σύστημα ψύξης της αριστερής κύριας μηχανής με αποτέλεσμα την αύξηση της θερμοκρασίας. Το πλοίο συνέχισε αυτοδύναμα υπό συμβατική ταχύτητα και με ασφάλεια κατέπλευσε στον Πειραιά, όπου του απαγορεύτηκε ο απόπλους. Στην συνέχεια του επετράπη μεμονωμένος πλους, κενό επιβατών προς ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος για την αποκατάσταση της βλάβης.

Την 19/06/2018, κατά την εκτέλεση προγραμματισμένου δρομολογίου από Αγκίστρι και Αίγινα προς Πειραιά, παρατηρήθηκε δυσλειτουργία στην κύρια μηχανή, με αποτέλεσμα το πλοίο να συνεχίσει την πλεύση με συμβατική ταχύτητα και αυτοδύναμα να καταπλεύσει στον Πειραιά με ασφάλεια. Στην συνέχεια του απαγορεύτηκε ο απόπλους και του επετράπη μεμονωμένος πλους, κενό επιβατών προς την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος προς αποκατάσταση του προβλήματος. Κατόπιν ελέγχου διαπιστώθηκε ότι αιτία της δυσλειτουργίας ήταν η προσκόλληση στην δεξιά πλευρά του πλοίου, πνευστού προσκρουστήρα (μπαλόνι), το οποίο είχε πιθανόν απολεσθεί από σκάφος αναψυχής, με αποτέλεσμα την αδυναμία συνέχισης του πλου επί των υδροολισθητήρων.

Κατά τη διαδικασία συλλογής στοιχείων και πληροφοριών προέκυψε ότι η εμπλοκή επιπλεόντων ή ημibuθισμένων ξένων αντικειμένων στα πέλδρα πλεύσης του πλοίου - η οποία επιδρά αρνητικά στην υδροδυναμική άνωση που ασκείται στους υδροολισθητήρες - αποτελεί συντελεστικό παράγοντα στην πρόκληση δύο εκ των ανωτέρω ναυτικών συμβάντων, με αποτέλεσμα την μείωση της ταχύτητας πλεύσης και την προσέγγιση του Ε/Γ-Υ/Γ στον λιμένα Πειραιά με συμβατική ταχύτητα.

Πρόσθετα, κατά την εξέταση στατιστικών στοιχείων για το έτος 2018, που αφορούν τα τρία Ε/Γ-Υ/Γ πλοία της ίδιας εταιρείας δραστηριοποιούμενα στις δρομολογιακές γραμμές του Αργοσαρωνικού, ανεδείχθη ότι εκ του συνόλου των είκοσι περιστατικών, τα έξι οφείλονται σε αδυναμία διατήρησης υπηρεσιακής ταχύτητα πλεύσης επί πεδίλων, εκ των οποίων οι τέσσερις περιπτώσεις οφείλονται σε εμπλοκή ξένων αντικειμένων και οι δύο λόγω των συνθηκών κυματισμού κατά τον πλου. Υπό εξέταση και ανάλυση τελούν τα λοιπά δεκατέσσερα ναυτικά συμβάντα, τα οποία αφορούν μηχανικές βλάβες, με αποτέλεσμα την συνέχιση του πλου με συμβατική ταχύτητα, 8 περίπου κόμβων, αντί της υπηρεσιακής 30-32 κόμβων.

**Διερεύνηση**

Για τον προσδιορισμό των αιτιών που οδήγησαν στα υπό διερεύνηση ναυτικά συμβάντα εξετάζονται παράγοντες που σχετίζονται με τις ιδιαιτερότητες και τα χαρακτηριστικά πλεύσης της συγκεκριμένης κατηγορίας πλοίων.

**Τελική έκθεση διερεύνησης**

Η τελική έκθεση διερεύνησης αναμένεται να ολοκληρωθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα και σχέδιο αυτής θα αποσταλεί προς τα ενδιαφερόμενα μέρη με σκοπό τη διατύπωση απόψεων και σχολίων κατά τα οριζόμενα στον Κανονισμό 1286/2011/ΕΕ.



**Διεξαγωγή  
Τεχνικής  
Διερεύνησης  
ν. 4033/2011 (Α' 264)**

Η διεξαγωγή της τεχνικής διερεύνησης δεν επιδιώκει την απόδοση ή τον επιμερισμό ευθύνης ή υπαιτιότητας. Έχει αποκλειστικό σκοπό, μέσω της διαδικασίας της ανάλυσης, στον προσδιορισμό των συντελεστικών παραγόντων και αιτιών που οδήγησαν σε ένα ναυτικό ατύχημα, στην εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων και διαγνμάτων και στην υποβολή συστάσεων ασφαλείας ή προτάσεων προς τα εμπλεκόμενα με το ναυτικό ατύχημα μέρη, με απώτερο στόχο την πρόληψη ή αποφυγή παρόμοιων ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον.

Γρηγορίου Λαμπράκη 150  
185 18  
Πειραιάς

Tel: 213 1371970  
213 1371969  
213 1371968  
Fax: 213 1371269  
Email: hbmci@yna.gov.gr

**ΤΕΚΜΗΡΙΩΜΕΝΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ**

**ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ**

Όνομα πλοίου	FLYING DOLPHIN XXIX
Σημαία	Ελληνική
Αρ. Μηολογίου	ΠΕΙΡΑΙΑΣ 10232
Τύπος πλοίου	Ε/Γ— Υ/Γ
ΔΔΣ	SW 9853
Ολικό μήκος (m)	34,25 m
Πλάτος (m)	5,80
Έτος καθέλκυσης	1991
Τόπος Ναυπήγησης	ΡΩΣΙΑ
Υλικό κατασκευής	ΑΛΟΥΜΙΝΙΟ
Ολική χωρητικότητα (ΚΟΧ)	161,629
Αριθμός και τύπος προωστήριων μηχανών / Ιπποδύναμη	Δύο (02) M.E.K DIESEL MTU 2610 BHP
Αριθμός Πληρώματος	-06-
Πλόες	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ
Α.Ο. Πιστοποίησης Κλάσης	BUREAU VERITAS

**Πληροφορίες ναυτικού ατυχήματος**

Ημερομηνία	11,12,16 και 19 Ιουνίου 2018
Τύπος ναυτικού ατυχήματος	Ναυτικό συμβάν
Επικρατούσες καιρικές συνθήκες	Άνεμοι Βόρειοι 4-5 BF
Τοποθεσία	Σαρωνικός
Υλικές ζημιές στο πλοίο	Ουδεμία

**Ε/Γ—Υ/Γ “FLYING DOLPHIN XXIX ”**

