

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 διδαγμάτων 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.

Σημεία ιδιαίτερου ενδιαφέροντος

- Η προσωρινή έκθεση συντάχθηκε σύμφωνα με την § 2 του άρθρου 16 του ν. 4033/2011, όπως ισχύει, καθότι η τελική έκθεση διερεύνησης δεν ολοκληρώθηκε εντός 12 μηνών από την ημερομηνία του περιστατικού.
- Η παρούσα προσωρινή έκθεση έχει συνταχθεί χωρίς να λαμβάνεται υπόψη οποιαδήποτε διαδικασία ποινική, διοικητική, πειθαρχική ή αστική.
- Η παρούσα έκθεση έχει συνταχθεί με σκοπό τη συνοπτική παρουσίαση των γεγονότων της 28^{ης} Αυγούστου 2022 που οδήγησαν στο περιγραφόμενο ναυτικό ατύχημα.
- Το περιεχόμενο της έκθεσης δεν συνιστά κείμενο για νομική χρήση και δεν πρέπει να θεωρείται ως τέτοιο.

Πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2023

Το περιεχόμενο της Προσωρινής Έκθεσης διερεύνησης ναυτικού ατυχήματος, βασίζεται σε διαθέσιμες πληροφορίες, οι οποίες έχουν συγκεντρωθεί κατά τη διαδικασία της διερεύνησης.

Η ολοκλήρωση της διαδικασίας ενδέχεται να εντοπίσει νέα στοιχεία και να επιφέρει μεταβολές ή τροποποιήσεις στο περιεχόμενο της Προσωρινής Έκθεσης. Οι χρόνοι καταγράφονται σε τοπική ώρα.

Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΡΕΒΕΛΗΣ»

Το Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΡΕΒΕΛΗΣ» Ν.ΡΕΘΥΜΝΟΥ 06, χωρητικότητας 9.850,98 κ.ο.χ, ναυπηγήθηκε το 1980 στην Ιαπωνία στις εγκαταστάσεις του ναυπηγείου IMABARI SHIPBUILDING Co. LTD. Την ημέρα του ναυτικού ατυχήματος το πλοίο ήταν στελεχωμένο με 75 μέλη πληρώματος και εκτελούσε προγραμματισμένο δρομολόγιο από Ρόδο προς Πειραιά με ενδιάμεσους λιμένες προσέγγισης σε Χάλκη, Διαφάνι, Κάρπαθο, Κάσο, Σητεία, Ηράκλειο, Ανάφη, Θήρα και Μήλο.

Το ναυτικό ατύχημα

Την 28 Αυγούστου 2022, περί ώρα 14:15 και ενώ το Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΡΕΒΕΛΗΣ» βρισκόταν εν πλω με προορισμό τον λιμένα Κάσου, ο Μηχανοδηγός Β', ο οποίος εκτελούσε φυλακή στο μηχανοστάσιο, εντόπισε τον Μηχανοδηγό Α' σε γονατιστή θέση, χωρίς τις αισθήσεις του, στον χώρο του Μηχανουργείου, πλησίον της Νο 2 αντλίας θαλάσσης ψύξεως τριβέων ελικοφόρου άξονα (Shaft bearing Sea Water Pump No 2) και δίπλα του βρισκόταν απλωμένο το καλώδιο της ηλεκτροσυγκόλλησης. Άμεσα ο Μηχανοδηγός Β' έκλεισε την παροχή ρεύματος στην κεντρική μονάδα ηλεκτροσυγκόλλησης και ενημέρωσε τον Γ' Μηχανικό, ο οποίος εκείνη την ώρα βρισκόταν στον χώρο του ECR (Engine Control Room) και ο οποίος μετέβη στον χώρο του ατυχήματος. Παράλληλα, ενημερώθηκαν ο Πλοίαρχος, οι δύο Α' Μηχανικοί, ο Ύπαρχος και ο ΑΒ' Μηχανικός, οι οποίοι ομοίως έσπευσαν στον χώρο του ατυχήματος εκτός του Πλοιάρχου που παρέμεινε στην γέφυρα. Από μέλη του πληρώματος και επιβάτη ιατρό που κλήθηκε για παροχή συνδρομής παρασχέθηκαν πρώτες βοήθειες στον τραυματία ναυτικό και έγινε προσπάθεια ανάνηψης με χρήση απινιδωτή, χωρίς ωστόσο θετικό αποτέλεσμα, ενώ παράλληλα ειδοποιήθηκαν η τοπική Λιμενική Αρχή, το ΕΚΑΒ και η Διαχειρίστρια Εταιρεία. Περί ώρα 15:17, το πλοίο κατέπλευσε στον λιμένα Κάσου και ασθενοφόρο του ΕΚΑΒ παρέλαβε τον ανωτέρω ναυτικό και τον μετέφερε στο Περιφερειακό Ιατρείο Κάσου όπου διαπιστώθηκε ο θάνατός του.

Σύμφωνα με την ιατροδικαστική εξέταση που διενεργήθηκε, εντοπίστηκε σημείο εισόδου ηλεκτρικού ρεύματος στην έσω επιφάνεια του δεξιού χεριού και των δακτύλων του (εντονότερα στον αντίχειρα και τον δείκτη και την πέριξ παλαμιαία επιφάνεια) και σημείο εξόδου ηλεκτρικού ρεύματος στην έξω και πρόσθια και οπίσθια επιφάνεια του δεξιού άκρου ποδός και των τελευταίων δακτύλων αυτού.

Σύμφωνα με τα συλλεχθέντα στοιχεία και πληροφορίες, ο Μηχανοδηγός Α' την ώρα του ατυχήματος χωρίς να έχει λάβει σχετική εντολή και χωρίς να ενημερώσει σχετικά το προσωπικό μηχανοστασίου, επιχείρησε τη συγκόλληση μικρού ρήγματος στη βάση της Νο 2 αντλίας θαλάσσης ψύξεως τριβέων ελικοφόρου άξονα. Λόγω της εν λόγω βλάβης και μέχρι την αποκατάστασή της, η υπόψη αντλία βρισκόταν σε ετοιμότητα λειτουργίας (ST/BY) και για τη ψύξη του ελικοφόρου άξονα λειτουργούσε η Νο 1 αντλία. Κατά την εκτέλεση της ανωτέρω εργασίας, ο Μηχανοδηγός δεν έφερε πρόσθετα ατομικά μέσα προστασίας όπως προστατευτική ενδυμασία ηλεκτροσυγκόλλησης και γάντια ασφαλείας, παρά μόνο τη συνήθη φόρμα και υποδήματα εργασίας. Περαιτέρω και σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης του πλοίου, η χρήση των συσκευών για την εκτέλεση θερμών εργασιών (οξυγονοκόλληση και ηλεκτροσυγκόλληση) προβλεπόταν να πραγματοποιείται μόνο από τον ΑΒ' και τον Β' Μηχανικό.

Τεχνική Διερεύνηση:

Η διεξαγόμενη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας και η ανάλυση των έως σήμερα συλλεχθέντων στοιχείων, ανέδειξαν παράγοντες οι οποίοι μεταξύ άλλων σχετίζονται με τη διαδικασία εκτέλεσης θερμής εργασίας, τα μέσα ατομικής προστασίας, καθώς και ανθρώπινοι παράγοντες του εμπλεκόμενου με την εργασία, ως πρόκειται να καταγραφούν στην τελική έκθεση διερεύνησης.

Τελική Έκθεση Διερεύνησης:

Με την ολοκλήρωση του σχεδίου της έκθεσης διερεύνησης, αποστέλλεται προς τα ενδιαφερόμενα μέρη με σκοπό τη διατύπωση απόψεων και σχολίων κατά τα οριζόμενα στον Κανονισμό 1286/2011/ΕΕ και δημοσιεύεται στον ιστότοπο της Υπηρεσίας μας.

**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 των προσδιορισμό των αιτιών καθώς και των συντελεστικών παραγόντων που οδήγησαν σε ένα ναυτικό ατύχημα, την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων και διδαγμάτων και την υποβολή συστάσεων ασφαλείας προς τα εμπλεκόμενα με το ναυτικό ατύχημα μέρη. Ο απώτερος στόχος των τεχνικών διερευνήσεων συνίσταται στην πρόληψη και στην αποφυγή παρόμοιων ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον.

Τεκμηριωμένες πληροφορίες

Όνομα	ΠΡΕΒΕΛΗΣ
Σημαία	Ελληνική
Νηολόγιο	ΡΕΘΥΜΝΟΥ 06
Τύπος	Ε/Γ-Ο/Γ
Δ.Δ.Σ.	SYDL
Μήκος ολικό (m)	142,48
Πλάτος (m)	23,50
Έτος κατασκευής	1980
Υλικό κατασκευής	Χάλυβας
Ολική χωρητικότητα (κ.ο.χ)	9850,98
Καθαρή χωρητικότητα (κ.κ.χ)	6745,01
Μηχανές / Ισχύς	Δυο (02) MEK –PIELSTIC 2x7800 BHP
Φορέας Πιστοποίησης	RINA

Στοιχεία ταξιδιού

Ημερομηνία/Λιμένας απόπλου	28/08/2020, από λιμένα Καρπάθου για λιμένα Κάσου
Επιτρεπόμενοι πλόες	Θαλάσσιες Περιοχές Κατηγορίας A1 + A2
Πλήρωμα	75

Πληροφορίες Ναυτικού Ατυχήματος

Ημερομηνία & Ώρα	28 Αυγούστου 2022, 14:10
Θάνατοι	Ένας (01)
Ζημιές στο πλοίο	Ουδεμία
Τύπος ναυτικού ατυχήματος	Πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα
Καιρικές και περιβαλλοντικές συνθήκες	Ημέρα, ΒΔ 5Bf, Κατάσταση θάλασσας ήρεμη
Τόπος ατυχήματος	Εν πλω από λιμένα Καρπάθου (Πηγάδια) προς λιμένα Κάσου



Η Νο 2 αντλία θαλάσσης για την ψύξη του ελικοφόρου άξονα

Το σημείο της ηλεκτροσυγκόλλησης

ΕΛΥΔΝΑ

Γρηγορίου Λαμπράκη 150

Τηλ.: 213 1371307

213 1371968

Email: hbmci@yna.gov.gr

Website: www.hbmci.gov.gr