

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ (ΕΛΥΔΝΑ)**

**ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
01/2013**

**ΘΑΝΑΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΤΑ ΤΗ
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ ΣΤΗΝ Ε/Γ – ΛΑΝΤΖΑ «ΒΑΓΓΕΛΙΩ»**



--- ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΜΑΡΤΙΟΣ 2014 ---

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	2
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ	4
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	5
ΕΛΥΔΝΑ	5
1. ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	6
2. ΤΕΚΜΗΡΙΩΜΕΝΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	7
2.1 Στοιχεία εμπλεκόμενων πλοίων	7
2.1.1 Δ/Ξ «ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι»	7
2.1.2 Ε/Γ – ΛΑΝΤΖΑ «ΒΑΓΓΕΛΙΩ»	8
3. ΙΣΤΟΡΙΚΟ	9
4. ΑΝΑΛΥΣΗ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	11
4.1 Καιρικές συνθήκες – κατάσταση θαλάσσης.....	11
4.2 Διαδικασία αναστολής απόπλου Ε/Γ-Λάντζας.....	11
4.3 Συνεργασία πλοίου και Λάντζας.....	12
4.4 Διαδικασία επιβίβασης ατόμων στην Ε/Γ-Λάντζα «ΒΑΓΓΕΛΙΩ».....	12
4.4.1 Προσέγγιση Ε/Γ Λάντζας «ΒΑΓΓΕΛΙΩ».....	13
4.4.2 Αποβίβαση ατόμων από το «ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι» και παράδοση αποσκευών	13
4.4.3 Επιβίβαση στη Ε/Γ-Λάντζα «ΒΑΓΓΕΛΙΩ».....	14
4.4.4 Παραλαβή αποσκευών στη Λάντζα	14
4.4.5 Σύνθεση πληρώματος της Ε/Γ Λάντζας «ΒΑΓΓΕΛΙΩ»	15
4.5 Διάταξη καταστρώματος Λάντζας	15
4.6 Επιπρόσθετοι παράγοντες	15
4.6.1 Φυσική (σωματική) κατάσταση ναυτικού.....	16
4.6.2 Αξιολόγηση κινδύνου (Risk Assessment)	16
4.6.3 Ικανότητα κολύμβησης	17
4.6.4 Αποβίβαση του μάγειρα του «ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι».....	17
4.7 Αίτια απώλειας της ανθρώπινης ζωής.....	17

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	19
6. ΑΝΑΛΗΦΘΕΙΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ.....	20
6.1 Λιμεναρχείο Ελευσίνας.....	20
6.2 Διαχειρίστρια Εταιρεία Δ/Ξ.....	20
7. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	20
7.1 Συστάσεις προς τη διαχειρίστρια εταιρεία της Λάντζας	20
7.2 Συστάσεις προς τη διαχειρίστρια εταιρεία του Δ/Ξ	20
7.3 Συστάσεις προς τη Λιμενική Αρχή Ελευσίνας	21
7.4 Συστάσεις προς Διευθύνσεις του ΥΝΑ.....	21

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΑΛΣ-ΕΛΑΚΤ: Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής

Bf: Beaufort (μονάδα μέτρησης έντασης ανέμου)

BV: Bureau Veritas

Δ/Ξ: Δεξαμενόπλοιο

DWT: Dead Weight Tonnage (νεκρό βάρος)

EAN: Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας

Ε/Γ: Επιβατηγό

ΕΚΑΒ: Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας

ΕΛ.ΠΕ.: Ελληνικά Πετρέλαια

ΕΜΥ: Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία

Ε.Ν.: Εμπορικό Ναυτικό

κοχ: Κόροι ολικής χωρητικότητας

KW: Kilo Watt

Λ.Σ: Λιμενικό Σώμα

LR: Lloyd's Register

N: Νότιος

ΝΚΜΚ: Τμήμα Ναυπηγικών Κατασκευών, Μετασκευών και Καταμετρήσεων της Διεύθυνσης
Μελετών και Κατασκευών του Κλάδου Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων

ν.μ.: ναυτικό μίλι

Ν.Π.: Νηολόγιο Πειραιά

ΠΓΕ: Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης

rpm: revolutions per minute

t: τόνοι

ΥΝΑ: Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

ΕΛΥΔΝΑ

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

Η ΕΛΥΔΝΑ διεξάγει τεχνικές διερευνήσεις 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 υπόψη οποιαδήποτε διαδικασία διοικητική, πειθαρχική, δικαστική, (αστική ή ποινική). Επιδιώκει την κατανόηση της αλληλουχίας των γεγονότων τα οποία εξελίχθηκαν την 25^η Φεβρουαρίου 2013 και οδήγησαν στο εξεταζόμενο πολύ σοβαρό 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.

Η έκθεση διερεύνησης έχει συνταχθεί σύμφωνα με το μορφότυπο του Παραρτήματος Ι του σχετικού νόμου και οι αναφορές σε χρόνους αφορούν τοπική ώρα (UTC +2).

Υπ' αυτό το πρίσμα εξετάζεται το ατύχημα της μοιραίας πτώσης ναυτικού στη θάλασσα, το οποίο σημειώθηκε την 25-02-2013, αμέσως μετά την επιβίβασή του στην Ε/Γ – Λάντζα «ΒΑΓΓΕΛΙΩ», Ν.Π 2249, αποβιβαζόμενος από το Δ/Ξ «ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι», Ν.Π 11358, στη θαλάσσια περιοχή του αγκυροβολίου της Ελευσίνας και ενώ το Δ/Ξ έπλεε με ταχύτητα μικρότερη του ενός κόμβου, με προορισμό τη λιμενική εγκατάσταση ΕΛ.ΠΕ. Ασπροπύργου.

Η παρούσα έκθεση βασίζεται κυρίως σε στοιχεία τα οποία έχουν προκύψει κατά τη διαδικασία των συνεντεύξεων και τη συλλογή πληροφοριών από τα εμπλεκόμενα στο ναυτικό ατύχημα μέρη.

1. ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Την 25-02-2013 και περί ώρα 18.30, το Δ/Ξ «ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι» έπλεε με ταχύτητα μικρότερη του ενός κόμβου στη θαλάσσια περιοχή του αγκυροβολίου της Ελευσίνας, προερχόμενο από το λιμένα Αλεξανδρούπολης, με προορισμό τη λιμενική εγκατάσταση των ΕΛ.ΠΕ Ασπροπύργου. Σύμφωνα με το επίσημο δελτίο καιρού και θαλασσών για τη ναυτιλία της ΕΜΥ, η πρόγνωση για τις καιρικές συνθήκες στον κόλπο του Σαρωνικού ήταν άνεμοι νοτιοανατολικοί εντάσεως 6 Bf, γρήγορα νότιοι νοτιοδυτικοί εντάσεως 4 τοπικά 5 Bf.

Η Ε/Γ – Λάντζα «ΒΑΓΓΕΛΙΩ» προσέγγισε το Δ/Ξ «ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι», προκειμένου να επιβιβαστούν σε αυτή ο πλοηγός καθώς και ο μηχανοδηγός Α΄ και ο μάγειρας του πλοίου. Προορισμός τους ήταν ο λιμένας Ελευσίνας. Αρχικά επιβιβάστηκαν στην πλώρη της Λάντζας ο μηχανοδηγός, ο πλοηγός και εν συνεχεία ο μάγειρας. Ο τελευταίος παρέλαβε από μέλος του πληρώματος του Δ/Ξ μία τσάντα με τα προσωπικά του είδη και μια βαλίτσα με τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου. Ακολούθως στην προσπάθειά του να κατευθυνθεί με τις αποσκευές στην πρύμνη της Λάντζας, έχασε την ισορροπία του και έπεσε στη θάλασσα.

Τόσο από το Δ/Ξ όσο και από τη Λάντζα, κινήθηκαν διαδικασίες διάσωσης του ναυτικού, ενώ παράλληλα ειδοποιήθηκαν η Λιμενική Αρχή Ελευσίνας, παραπλεύουσες λάντζες και το ΕΚΑΒ για παροχή κάθε δυνατής βοήθειας. Εντός χρονικού διαστήματος είκοσι λεπτών περίπου, πραγματοποιήθηκε η περισυλλογή του. Ο εν λόγω ναυτικός δεν είχε τις αισθήσεις του και για το λόγο αυτό του παρασχέθηκαν επί της Λάντζας οι πρώτες βοήθειες, χωρίς εμφανή σημάδια αντίδρασης. Εν συνεχεία περί ώρα 18.55, η Λάντζα κατέπλευσε στο λιμένα της Ελευσίνας, όπου ο ναυτικός παρελήφθη από ασθενοφόρο του ΕΚΑΒ, προκειμένου να διακομισθεί στο Γενικό Νοσοκομείο Ελευσίνας «Θριάσιο», όπου διαπιστώθηκε ο θάνατός του.

2. ΤΕΚΜΗΡΙΩΜΕΝΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

2.1 Στοιχεία εμπλεκόμενων πλοίων

2.1.1 Δ/Ξ «ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι»



Εικόνα 1: Το Δ/Ξ «ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι»

Πλοιοκτήτρια – Διαχειρίστρια Εταιρεία: EVIA PETROL MARITIME CO.

Σημαία: Ελληνική

IMO: 9260392

Λιμένας και αριθμός νηολογίου: Πειραιάς 11358

Gross tonnage: 1405

DWT: 2395 (t)

Ολικό μήκος: 74,85 (μ)

Ημερομηνία κατασκευής: 14-11-2001

Πρωστήρια μηχανή – ισχύς: MAK 6M20 - 1140 (KW) /1000 rpm

Πλόες: A1 – A2 – A3 (SOLAS ch. IV/2)

Πλήρωμα: 11

Φορείς πιστοποίησης: LR – BV

2.1.2 Ε/Γ – ΛΑΝΤΖΑ «ΒΑΓΓΕΛΙΩ»

Εικόνα 2: Η Ε/Γ - Λάντζα «ΒΑΓΓΕΛΙΩ»

Πλοιοκτήτης: ΚΑΡΠΟΒΙΝΗΣ Πέτρος

Σημαία: Ελληνική

Λιμένας και αριθμός νηολογίου: Πειραιάς 2249

Ολική χωρητικότητα: 16,53 (κοχ)

Ολικό μήκος: 12,60 (μ)

Έτος κατασκευής: 1977

Προωστήρια μηχανή – ισχύς: DOOSAN L 136 – 118 (KW)

Πλόες : Εντός και πέριξ λιμένος (Π.Δ 270/88)

Πλήρωμα: 01

Φορείς πιστοποίησης: ΥΝΑ/ΑΛΣ-ΕΛΑΚΤ/Κ.Λ. Ελευσίνας

3. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Την 25-02-2013 και περί ώρα 18.15, το Δ/Ξ «ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι» έπλεε στη θαλάσσια περιοχή του αγκυροβολίου της Ελευσίνας, προερχόμενο από το λιμένα Αλεξανδρούπολης, με προορισμό τη λιμενική εγκατάσταση των ΕΛ.ΠΕ Ασπροπύργου, προκειμένου να φορτώσει πετρελαιοειδή. Η Ε/Γ – Λάντζα «ΒΑΓΓΕΛΙΩ» απέπλεε από το λιμένα της Ελευσίνας, με σκοπό να παραλάβει τον πλοηγό ο οποίος επέβαινε στο ανωτέρω Δ/Ξ. Επίσης θα παραλάμβανε και δύο μέλη του πληρώματος του «ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι», μετά από αίτημά τους. Οι διαδικασίες κατάπλου του Δ/Ξ ολοκληρώθηκαν στην εγκατάσταση ΕΛ.ΠΕ. Ασπροπύργου, την 20.30.

Περί ώρα 18.30 η Λάντζα προσέγγισε το Δ/Ξ με την αριστερή παρειά της (μάσκα), ώστε να πραγματοποιηθεί η επιβίβαση Σύμφωνα με το επίσημο δελτίο καιρού και θαλασσών για τη ναυτιλία της ΕΜΥ με ημερομηνία και ώρα έκδοσης 25-02-2013/1400 UTC, η πρόγνωση για τις καιρικές συνθήκες στον κόλπο του **Σαρωνικού** ήταν άνεμοι νοτιοανατολικοί εντάσεως 6 Bf, γρήγορα νότιοι νοτιοδυτικοί εντάσεως 4 τοπικά 5 Bf. Η Λιμενική Αρχή Ελευσίνας είχε προβεί νωρίτερα, δεδομένου του ως άνω αναφερομένου δελτίου καιρού, σε σχετική ανακοίνωση μέσω των διαύλων 08 και 12 VHF, προς τους κυβερνήτες Ε/Γ-λαντζών που δραστηριοποιούνται στην περιοχή αρμοδιότητάς της, σχετικά με απαγόρευση απόπλου των υπό τη διακυβέρνησή τους σκαφών, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών.

Η αποβίβαση θα πραγματοποιείτο από τη δεξιά πλευρά του Δ/Ξ, μέσω της σκάλας του πιλότου. Η διαφορά ύψους μεταξύ καταστρωμάτων Δ/Ξ και Λάντζας ανερχόταν περί το ενάμισο μέτρο περίπου. Στο σημείο αποβίβασης του Δ/Ξ βρισκόταν ένας ναύτης του πληρώματος, ενώ ο υποπλοίαρχος βρισκόταν στο κύριο κατάστρωμα και σε σημείο διαφορετικό από αυτό της αποβίβασης. Ο πλοίαρχος μαζί με τον ανθυποπλοίαρχο βρισκόνταν στη γέφυρα του πλοίου.

Πρώτος αποβιβάσθηκε ο μηχανοδηγός, εν συνεχεία ο πλοηγός και τελευταίος ο μάγειρας. Η επιβίβαση πραγματοποιήθηκε στην αριστερή πωραία πλευρά της Λάντζας.



Εικόνα 3: Η Λάντζα «Βαγγελιώ». Έχει σημειωθεί (κόκκινη έλλειψη) το σημείο επιβίβασης των τριών ατόμων από το Δ/Ξ ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι.

Εν συνεχεία ο ναύτης του Δ/Ξ, παρέδωσε στον επιβιβασθέντα επί της Λάντζας μάγειρα μία αποσκευή (τσάντα) με τα προσωπικά του είδη και ακολούθως μία ακόμη αποσκευή (βαλίτσα), η οποία περιείχε τα ναυτιλιακά έγγραφα και πιστοποιητικά του πλοίου (βλ. εικ. 4). Κατόπιν, ο μάγειρας κρατώντας με το δεξί του χέρι τις δύο αποσκευές και με το αριστερό τη χειρολαβή της υπερκατασκευής της Λάντζας, κινήθηκε προς το πρυμναίο κατάστρωμα επιβατών. Στην προσπάθειά του αυτή, για να διαβεί το πλευρικό κατάστρωμα, του οποίου η επιφάνεια έχει ελεύθερο πλάτος περί τα εικοσιπέντε εκατοστά, άφησε τη χειρολαβή και έχασε την ισορροπία του με αποτέλεσμα να πέσει στη θάλασσα μαζί με τις αποσκευές που μετέφερε.

Άμεσα κινήθηκαν οι διαδικασίες διάσωσης, τόσο από το Δ/Ξ όσο και από τη Λάντζα. Συγκεκριμένα, ο ναύτης του Δ/Ξ έριξε στη θάλασσα κυκλικό σωσίβιο, ενημερώνοντας παράλληλα τη γέφυρα. Ο πλοίαρχος έθεσε σε λειτουργία τον πρωαίο πλαγιωθητήρα (bow thruster) του πλοίου, με σκοπό να στρέψει την πλώρη προς τα δεξιά, ούτως ώστε να απομακρύνει την έλικα του πλοίου από τον «άνθρωπο στη θάλασσα». Ο κυβερνήτης της Λάντζας έριξε και αυτός κυκλικό σωσίβιο και εκτέλεσε χειρισμούς ώστε να τον προσεγγίσει. Ο ναυτικός καλούσε σε βοήθεια χωρίς όμως να προσπαθεί να προσεγγίσει τα σωσίβια, ενώ παράλληλα βυθιζόταν και αναδύοταν κατ' επανάληψη. Την τελευταία φορά που αναδύθηκε, τρίτη κατ' επανάληψη, βρέθηκε σε ύπτια θέση με τα χέρια ανοικτά, χωρίς να έχει τις αισθήσεις του.

Στο σημείο εκείνο, περί τα 5 λεπτά μετά την πτώση του ναυτικού, η Λάντζα προσέγγισε τον «άνθρωπο στη θάλασσα» και με γάντζο καταβλήθηκαν προσπάθειες περισυλλογής του, από τον κυβερνήτη της και το μηχανοδηγό του «ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι». Λόγω όμως της σωματικής του διάπλασης και του βάρους του, δεν κατέστη δυνατή η άμεση ανάσυρσή του από το νερό, με αποτέλεσμα να τον συγκρατούν από τα δύο του χέρια, με το κεφάλι έξω από το νερό, στη πλευρά της Λάντζας για χρονικό διάστημα δεκαπέντε λεπτών περίπου.

Στο διάστημα αυτό, ο πλοηγός κάλεσε μέσω VHF τη Λιμενική Αρχή Ελευσίνας και παραπλέοντα σκάφη για παροχή βοήθειας, ενώ ο πλοίαρχος του Δ/Ξ ειδοποίησε το ΕΚΑΒ. Στην περιοχή κατέπλευσαν δύο λάντζες και ένα περιπολικό σκάφος του Λ.Σ για παροχή συνδρομής.

Εν συνεχεία με την βοήθεια δύο επιπλέον ατόμων από τις λάντζες που κατέπλευσαν και με σχοινί το οποίο περάστηκε γύρω από τον κορμό και τα χέρια του «ανθρώπου στη θάλασσα», ανεσύρθη στο κατάστρωμα της Λάντζας. Άμεσα του παρασχέθηκαν οι πρώτες βοήθειες με τεχνητή αναπνοή και καρδιακές μαλάξεις, χωρίς ωστόσο να ανακτήσει τις αισθήσεις του. Η Λάντζα κατευθύνθηκε στο λιμένα Ελευσίνας, όπου και κατέπλευσε περί την 18.55. Ασθενοφόρο του ΕΚΑΒ παρέλαβε το ναυαγό την 19.00, και τον μετέφερε στο Γενικό Νοσοκομείο Ελευσίνας «Θριάσιο», όπου διαπιστώθηκε ο θάνατός του.

4. ΑΝΑΛΥΣΗ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ανάλυση του εξεταζόμενου ναυτικού ατυχήματος σκοπό έχει τον εντοπισμό και προσδιορισμό των παραγόντων και αιτιών οι οποίες συνετέλεσαν στην επέλευση του συμβάντος, λαμβάνοντας υπόψη 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.

Ωστόσο σημειώνεται ότι κατά τη διεξαγωγή της διερεύνησης το μεγαλύτερο μέρος των πληροφοριών προήλθαν από τη διαδικασία λήψης συνεντεύξεων καθόσον το πλοίο δεν υπόκειται σε υποχρέωση να φέρει συσκευή καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (VDR).

4.1 Καιρικές συνθήκες – κατάσταση θαλάσσης

Σύμφωνα με το επίσημο δελτίο καιρού και θαλασσών για τη ναυτιλία της ΕΜΥ με ημερομηνία και ώρα έκδοσης 25-02-2013/1400 UTC, η πρόγνωση για τον κόλπο του **Σαρωνικού** ήταν άνεμοι νοτιοανατολικοί εντάσεως 6 Bf, γρήγορα νότιοι νοτιοδυτικοί εντάσεως 4 τοπικά 5 Bf.

Την 25^η Απριλίου 2013 εκδόθηκε από την ΕΜΥ το υπ. αριθμ. π. 1940—22-04-2013/ΕΜΥ/Ε1 πιστοποιητικό, το οποίο αναφέρει ότι οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του **κόλπου Ελευσίνας** την ημέρα του συμβάντος και περί ώρα 18:30, ήταν άνεμοι Ν σχεδόν μέτριοι (4 Bf) με ριπές μέτριοι μέχρι ισχυροί (5 – 6 Bf).

Η Λιμενική Αρχή Ελευσίνας ακολουθώντας τη διαδικασία της Ημερήσιας Διαταγής υπ' αρ. 16/2009/20-02-2009 εξέδωσε ανακοίνωση μέσω των διαύλων 08 και 12 VHF, προς τους κυβερνήτες Ε/Γ-λαντζών που δραστηριοποιούνται στην περιοχή αρμοδιότητάς της, σχετικά με απαγόρευση απόπλου των υπό τη διακυβέρνησή τους σκαφών, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών.

Ο κυβερνήτης της Ε/Γ-Λάντζας, ανέφερε ότι η ένταση των ανέμων κατά το περιστατικό ήταν γύρω στα 3 με 4 Bf (στο ημερολόγιο του Δ/Ξ αναφέρεται 2-3 Bf) και δεν ανέφερε ότι υπήρχε απαγόρευση απόπλου. Επομένως, δεν γνώριζε ότι με βάση το δελτίο καιρού και την ανακοίνωση της Λιμενικής Αρχής υφίστατο απαγορευτικό για την Ε/Γ-Λάντζα «ΒΑΓΓΕΛΙΩ». Σημειώνεται ότι αν και εφόσον οι καιρικές συνθήκες ήταν καταφανώς καλύτερες των περιγραφόμενων στο δελτίο καιρού μπορούσε να λάβει άδεια απόπλου, αφού πρώτα συνταχθεί και υπογραφεί σχετικό πρακτικό στη Λιμενική Αρχή. Η ύπαρξη τέτοιου πρακτικού όμως δεν προέκυψε κατά τη διερεύνηση.

Η αποβίβαση των ατόμων από το Δ/Ξ πραγματοποιήθηκε από την υπήνεμη δεξιά πλευρά του.

Κατά τη στιγμή της αποβίβασης, λόγω κυματισμού κατά δήλωση των εμπλεκόμενων στο συμβάν, η Λάντζα διατοιχιζόταν, με αποτέλεσμα αυτό να αποτελέσει έναν εκ των παραγόντων απώλειας ισορροπίας και πτώσης του ναυτικού στη θάλασσα.

4.2 Διαδικασία αναστολής απόπλου Ε/Γ-Λάντζας

Σύμφωνα με το ΕΑΝ 9, ο απόπλους ενός Ε/Γ πλοίου (πλωτού μέσου) που εκτελεί πλόες εσωτερικού, με ολικό μήκος μέχρι και 25 μέτρα, αναστέλλεται εφόσον οι άνεμοι πνέουν με ένταση 6 Bf και άνω. Όταν ο καιρός είναι καταφανώς καλύτερος από τον περιγραφόμενο στο επίσημο δελτίο της ΕΜΥ,

επιτρέπεται κατ' εξαίρεση η χορήγηση άδειας απόπλου μετά τη σύνταξη «ειδικού πρακτικού», όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο 6 του EAN 9.

Η διαδικασία απαγόρευσης απόπλου οφειλόμενη σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες για τις Ε/Γ-Λάντζες, διαφέρει ανά Λιμενική Αρχή, λόγω πρακτικών αιτιών όπως η συχνότητα, η περιοδικότητα αλλά και το ενίοτε έκτακτο των απόπλων των σκαφών αυτών. Συνεπεία των ανωτέρω, παρατηρείται δυσκολία στην εφαρμογή της διαδικασίας του EAN 9, η οποία προβλέπει έγγραφη επίδοση αποδεικτικού απαγόρευσης απόπλου στο πλοίο.

Στην περιοχή αρμοδιότητας του Κ.Λ. Ελευσίνας, η απαγόρευση απόπλου πραγματοποιείται με ανακοίνωση μέσω VHF, όταν ληφθεί σχετικό δελτίο καιρού. Ωστόσο σημειώνεται ότι η κατάσταση απαγόρευσης απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, δε συνεπάγεται το μη απόπλου μιας Ε/Γ-Λάντζας, καθότι ενυπάρχει η πιθανότητα ο εκάστοτε κυβερνήτης να μην ενημερώσει τη Λιμενική Αρχή για τον απόπλου του, δεδομένου ότι σύμφωνα με την ακολουθούμενη διαδικασία οι Ε/Γ-Λάντζες δεν προσέρχονται στη Λιμενική Αρχή για να λάβουν άδεια κάθε φορά που αποπλούν. Επίσης, υπάρχει η πιθανότητα ο κυβερνήτης της Λάντζας να μην έχει ακούσει την ανακοίνωση του Λιμεναρχείου για την απαγόρευση απόπλου, ή απλά να επιλέξει να μη λάβει υπόψη του τις καιρικές συνθήκες, αντιμετωπίζοντας βέβαια τον κίνδυνο επιβολής κυρώσεων, βάσει της νομοθεσίας (άρθρο 3 του Π.Δ.852/1976 ΦΕΚ 76 Α, όπως ισχύει).

4.3 Συνεργασία πλοίου και Λάντζας.

Η συνεργασία πλοίου με πλωτό μέσο ή Λάντζα για την πραγματοποίηση οιασδήποτε πράξης συνίσταται να διεξάγεται σύμφωνα με προκαθορισμένη κατ' ελάχιστον προφορική συνεννόηση των συνεργαζόμενων προσώπων, προκειμένου να σχεδιαστεί η σχετική διαδικασία. Η συνεννόηση συμβάλλει στην κατανόηση και σαφή αντίληψη των προθέσεων, δυνατοτήτων και ικανοτήτων των δύο πλοίων, οι οποίες επιβάλλουν συγκεκριμένο πλαίσιο συνεργασίας. Στην κατεύθυνση αυτή δύναται να επιτευχθεί η ελαχιστοποίηση επισφαλών καταστάσεων οι οποίες θα έθεταν σε κίνδυνο την ασφάλεια προσώπων και περιουσίας.

Τέτοιες διαδικασίες δεν περιλαμβάνονται σε συγκεκριμένο νομικό εθνικό πλέγμα υποχρεώσεων, ωστόσο υπαγορεύονται από τη ναυτική τέχνη και εμπειρία των αρμοδίων εμπλεκόμενων προσώπων. Διασταλτικά τεκμαίρονται από προβλέψεις που αφορούν στο εύρος των αρμοδιοτήτων του Πλοιάρχου, ανεξαρτήτως μεγέθους πλοίου ή πλωτού μέσου και περιλαμβάνονται στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 104).

Κατά τη διεξαγωγή της διερεύνησης δεν προέκυψε η πραγματοποίηση προσυνεννόησης μεταξύ του «ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι» και της Λάντζας με σκοπό τον καθορισμό των προϋποθέσεων της υπό εκτέλεση διαδικασίας, όπως τον περιορισμό επιβίβασης μόνο από την πρύμνη της Λάντζας ο οποίος προϋποθέτει μηδενική ταχύτητα του πλοίου, τυχόν εφοδιασμό των αποβιβαζομένων ατόμων από το πλοίο με ατομικά σωσίβια και λοιπές παραμέτρους οι οποίες θα ενίσχυαν τα μέτρα ασφαλείας .

4.4 Διαδικασία επιβίβασης ατόμων στην Ε/Γ-Λάντζα «ΒΑΓΓΕΛΙΩ»

Σύμφωνα με το ΠΓΕ της Ε/Γ-Λάντζας και την αναγραφόμενη επ' αυτού, υπ' αριθμό 6 Εντολή – Οδηγία του ΝΚΜΚ, με «Ευθύνη πλοιάρχου δεν επιτρέπεται η παραμονή και η διέλευση επιβατών σε χώρους πλην του πρυμναίου καταστρώματος επιβατών».

Ο Κυβερνήτης της Λάντζας ανέφερε ότι προσεγγίζει τα πλοία με την πρύμνη της και κατά συνέπεια η επιβίβαση ατόμων πραγματοποιείται από αυτή, υπό την προϋπόθεση ότι τα πλοία δεν είναι «εν κινήσει». Ωστόσο η πρακτική αυτή ακολουθείται συνήθως σε πλοία αγκυροβολημένα, καθώς στις λοιπές περιπτώσεις απαιτείται η πλήρης ακινητοποίηση του συνεργαζόμενου πλοίου, μέσω κράτησης και αναπόδοσης των μηχανών του.

Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες τα πλοία, από τα οποία πρόκειται να αποβιβαστούν άτομα βρίσκονται «εν κινήσει» – έστω και με ελάχιστη ταχύτητα – λαμβανομένων υπόψη των ελκτικών ικανοτήτων της Λάντζας, η προσέγγιση πραγματοποιείται με την αριστερή ή δεξιά πωραία παρειά, σύμφωνα με την ναυτική τέχνη και εμπειρία του Κυβερνήτη.

4.4.1 Προσέγγιση Ε/Γ Λάντζας «ΒΑΓΓΕΛΙΩ»

Το «ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι» λίγο πριν την προσέγγιση της Λάντζας «ΒΑΓΓΕΛΙΩ» βρισκόταν εν πλω, κινούμενο με πολύ χαμηλή ταχύτητα, περίπου ενός κόμβου, προς τις εγκαταστάσεις των ΕΛ.ΠΕ Ασπροπύργου. Εκ των πραγμάτων με το «ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι» κινούμενο, από τη Λάντζα «ΒΑΓΓΕΛΙΩ», ακολουθήθηκε η πρακτική προσέγγισης του πλοίου με τη πλώρη και την αριστερή της παρειά (μάσκα), διατηρώντας ταχύτητα ίση με αυτή του πλοίου.

4.4.2 Αποβίβαση ατόμων από το «ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι» και παράδοση αποσκευών

Η διαδικασία αποβίβασης ατόμων από πλοία και επιβίβασής τους σε λάντζα καθιστά σημαντική όπως προαναφέρθηκε, την επικοινωνία μεταξύ του πλοίου και της λάντζας με σκοπό μεταξύ άλλων την ανταλλαγή πληροφοριών σχετιζόμενων με θέματα ασφαλείας. Επίσης, η διαδικασία παράδοσης αντικειμένων από πλοίο σε λάντζα δεν καθορίζεται σε διατάξεις εθνικής ή διεθνούς νομοθεσίας.

Στο υπό εξέταση περιστατικό παρότι υπήρξε επικοινωνία μεταξύ Δ/Ξ και Λάντζας για την παραλαβή τριών ατόμων, δεν προέκυψε συνεννόηση περί συγκεκριμένων προϋποθέσεων, όπως αίτημα από πλευράς της Λάντζας για την ακινητοποίηση του πλοίου.

Στο σημείο αποβίβασης του πλοίου, όπου είχε τοποθετηθεί η σκάλα του πιλότου (ανεμόσκαλα), παρευρισκόταν ένας ναύτης, ο οποίος επέπτευε τη διαδικασία της αποβίβασης και επρόκειτο να παραδώσει στη Λάντζα την προσωπική αποσκευή του Μάγειρα και την αποσκευή με τα έγγραφα και πιστοποιητικά του πλοίου. Στο σημείο αυτό δεν παρευρισκόταν κάποιος εκ των αξιωματικών του πλοίου.

Επιπρόσθετα προέκυψε ότι το Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης του πλοίου δεν συμπεριελάμβανε υποχρεωτική χρήση σχοινιού ή άλλου μέσου αναφορικά με την παράδοση αντικειμένων ή αποσκευών σε Λάντζα. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τη διαδικασία εκτίμησης κινδύνου του ως άνω εγχειριδίου, προβλέπεται η διαθεσιμότητα σχοινιού για την καταβίβαση αποσκευών, χωρίς όμως να καθίσταται υποχρεωτική η χρήση του.



Εικόνα 4: Η βαλίτσα με τα έγγραφα του Δ/Ξ «ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι», την οποία μετέφερε ο μάγειρας του πλοίου τη στιγμή της πτώσης του στη θάλασσα.

4.4.3 Επιβίβαση στη Ε/Γ-Λάντζα «ΒΑΓΓΕΛΙΩ»

Η επιβίβαση του μηχανοδηγού του «ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι» και του πλοηγού πραγματοποιήθηκε στην πλήρη της Λάντζας, χωρίς να τηρηθεί η προβλεπόμενη διαδικασία σύμφωνα με την αναγραφόμενη οδηγία στο Π.Γ.Ε. Τα ανωτέρω άτομα μετά την επιβίβασή τους, προχώρησαν προς την πρύμνη του σκάφους χωρίς να παρατηρηθεί κάποια ιδιαίτερη δυσκολία.

Ο μάγειρας του «ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι» επιβιβάστηκε στην πλήρη της Λάντζας και παρέμεινε εκεί αναμένοντας την παράδοση της προσωπικής αποσκευής του και της αποσκευής με τα έγγραφα και πιστοποιητικά του πλοίου (εικ. 4). Μετά την παραλαβή των δύο αποσκευών είχε την πρόθεση να κινηθεί και αυτός προς την πρύμνη της Λάντζας.

4.4.4 Παραλαβή αποσκευών στη Λάντζα

Στην εξεταζόμενη περίπτωση και αναφορικά με τη διαδικασία που ακολουθήθηκε για την παραλαβή των αποσκευών στη Λάντζα, σημειώνεται ότι δεν υφίστατο συγκεκριμένος τρόπος για την ασφαλή ολοκλήρωση της εν λόγω ενέργειας. Επιπρόσθετα, δύναται να παρατηρηθεί, κρίνοντας εκ του αποτελέσματος, ότι η διαδικασία που ακολουθήθηκε για την παράδοση και παραλαβή των αποσκευών δεν έτυχε επαρκούς εκτίμησης, λαμβανομένου υπόψη ότι από το πρωραίο σημείο παραλαβής έως την πρύμνη της Λάντζας, έπρεπε να μεταφερθούν δύο αποσκευές κατά μήκος του πολύ περιορισμένου χώρου του ελεύθερου κυρίου καταστρώματος.

Σε κάθε περίπτωση οποιαδήποτε λειτουργία ή διαδικασία η οποία πραγματοποιείται επί ενός πλωτού μέσου (σκάφους), ακόμα και αν αυτή δεν περιλαμβάνεται σε ένα σαφές γραπτό πλαίσιο διαδικασιών, παραμένει υπό την κρίση και την εκτίμηση του Κυβερνήτη. Ο Κυβερνήτης είναι γνώστης των κανόνων και περιορισμών που διέπουν τη λειτουργία του υπό την διακυβέρνησή του πλωτού μέσου και δύναται να σταθμίσει εκ των προτέρων κάθε εξελισσόμενη κατάσταση δίδοντας κατάλληλες οδηγίες, με κύριο γνώμονα την ασφάλεια των επιβαινόντων, σύμφωνα με την ενδεικνυόμενη ναυτική τέχνη και εμπειρία.

Στην εξεταζόμενη περίπτωση τεκμαίρεται, ότι η προσπάθεια του ναυτικού να διέλθει από την πλήρη προς την πρύμνη της Λάντζας με ασφάλεια, μεταφέροντας ταυτόχρονα και τις δύο αποσκευές, εκ των οποίων η μία ήταν ικανού βάρους καθόσον περιείχε τα έγγραφα και πιστοποιητικά του πλοίου (εικόνα 4), ενώ η Λάντζα διατοιχιζόταν, δεν αξιολογήθηκε ικανοποιητικά από τον κυβερνήτη της Λάντζας αλλά και τον ίδιο το μάγειρα. Κατά συνέπεια, ως συντελεστικός παράγοντας, επηρέασε αρνητικά την ισορροπία του, δυσχεραίνοντας εκ παραλλήλου τη δυνατότητα συγκράτησής του



Εικόνα 5: άποψη από την πρύμνη του αριστερού πλευρικού διαδρόμου της Ε/Γ – Λάντζας «ΒΑΓΓΕΛΙΩ». Διακρίνονται:

1. Κουπαστή σκάφους
2. Προεξοχή της υπερκατασκευής
3. Γόμφοι ανάρτησης ελαστικών

από τις χειρολαβές της υπερκατασκευής της Λάντζας.

4.4.5 Σύνθεση πληρώματος της Ε/Γ Λάντζας «ΒΑΓΓΕΛΙΩ»

Η σύνθεση της Ε/Γ-Λάντζας, όπως προκύπτει από το Π.Γ.Ε., περιλαμβάνει ένα άτομο με ειδικότητα Κυβερνήτη. Εντούτοις, η διαχειρίστρια εταιρεία όπως προέκυψε κατά τη διερεύνηση, έχει δώσει προφορικές οδηγίες στους κυβερνήτες σε περίπτωση δυσμενών καιρικών συνθηκών, να χρησιμοποιούν και δεύτερο άτομο ως βοηθό, το οποίο δύναται να διατίθεται από άλλη λάντζα της ίδιας εταιρείας. Η ύπαρξη και δεύτερου ατόμου ως πλήρωμα ενδεχομένως να είχε συμβάλει στην αποφυγή επισφαλών καταστάσεων όπως την παραλαβή των αποσκευών από τη πλώρη της Λάντζας.

4.5 Διάταξη καταστρώματος Λάντζας

Η κατασκευαστική διάταξη του κυρίου καταστρώματος της Λάντζας αποτελείται συνοπτικά από την πρυμναία υπερκατασκευή του χώρου διακυβέρνησης και από την πρόραθεν αυτής, υπερκατασκευή του χώρου παραμονής των επιβαινόντων.

Η περιγραφόμενη κατασκευαστική διάταξη των κλειστών χώρων της Λάντζας (βλ.φωτ. 2 & 3), έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό σε μεγάλο βαθμό του ελεύθερου προσβάσιμου και διελεύσιμου χώρου στο κύριο κατάστρωμα.

Συγκεκριμένα, πέραν της περιορισμένης έκτασης του κυρίου καταστρώματος πρύμνηθεν της υπερκατασκευής διακυβέρνησης της Λάντζας, η οποία συνιστά και τον προβλεπόμενο χώρο επιβίβασης, ο πλευρικός διάδρομος της Λάντζας εκατέρωθεν της υπερκατασκευής του χώρου παραμονής των επιβαινόντων, ο οποίος χρησιμοποιείται για στις περιπτώσεις που απαιτείται μετάβαση των επιβιβασθέντων από την πλώρη στην πρύμνη, είναι αρκετά στενός.

Ειδικότερα, το συνολικό πλάτος του διαδρόμου ανέρχεται στα 25 cm περίπου, χωρίς ωστόσο αυτό να είναι απολύτως ελεύθερο και διελεύσιμο, καθότι περιορίζεται από την κουπαστή της Λάντζας, την πλευρική προεξοχή της υπερκατασκευής αλλά και τους πορπωτούς γόμφους (μάπες) ανακρέμασης των ελαστικών παραβλημάτων προστασίας των πλευρικών παρειών της Λάντζας (βλ.εικ.5).

Σε κάθε περίπτωση, το ελεύθερο πλάτος του διαδρόμου δεν είναι επαρκές για ασφαλή διέλευση επιβατών, ιδίως δε αν μεταφέρουν και αποσκευές.

Επιπρόσθετα κατά τη διερεύνηση εντοπίστηκε ότι δεν υφίσταται σχετική σήμανση επί της Λάντζας, στην οποία να αναφέρεται ποιοι χώροι είναι επιτρεπόμενοι για διέλευση και παραμονή επιβατών, ούτε υπάρχει κάποια ειδική ένδειξη (π.χ. σχηματική απαγόρευση ή χρωματισμός καταστρώματος, σχετικά με τις μη επιτρεπόμενες περιοχές της Λάντζας για τους επιβάτες. Επομένως, ο επιβιβαζόμενος δε δύναται να γνωρίζει ότι η περιοχή της πλώρης και ο πλευρικός διάδρομος του σκάφους δεν πρέπει να είναι προσβάσιμα από τους επιβάτες.

4.6 Επιπρόσθετοι παράγοντες

Κατά τη διερεύνηση του εξεταζόμενου ναυτικού ατυχήματος αναδείχθηκαν επιπλέον παράγοντες, οι οποίοι, αν και δεν χαρακτηρίζονται με ευθύ ή γραμμικό τρόπο ως συνεργικοί για την επέλευση του συμβάντος της πτώσης στη θάλασσα, ωστόσο συνάγεται ότι συνέβαλαν στη απώλεια της ανθρώπινης ζωής του ναυτικού.

4.6.1 Φυσική (σωματική) κατάσταση ναυτικού

Η ικανότητα ενός ατόμου να πραγματοποιήσει απαιτούμενες εργασίες, δραστηριότητες ή φαινομενικά απλές κινήσεις, επηρεάζεται ως ένα βαθμό από τη φυσική-σωματική κατάστασή του. Συνακόλουθα, παρατίθεται ότι συγκεκριμένες δραστηριότητες στον εργασιακό χώρο είτε έχουν άμεση σχέση με την εργασία, είτε εντάσσονται στο ευρύτερο πλαίσιο του εργασιακού περιβάλλοντος, ενδέχεται να εγκυμονούν κινδύνους για την ασφάλεια των προσώπων, λαμβανομένης υπόψη της σωματοδομής τους (π.χ. υπέρβαροι).

Στις περιπτώσεις αυτές δέον είναι, τόσο από το δραστηριοποιούμενο άτομο όσο και από τα πρόσωπα που εμπλέκονται στην ιεραρχική αλυσίδα διαχείρισης, ελέγχου και λειτουργίας της εργασίας, ιδιαίτερα όταν αυτή αφορά στο ιδιόμορφο εργασιακό περιβάλλον επί πλοίου, να συνεκτιμάται, μεταξύ άλλων, και η σωματοδομή του, ως παράγοντας για την ασφαλή πραγματοποίηση μιας ενέργειας ή κίνησης.

Περιορισμοί, οι οποίοι σχετίζονται με τη σωματοδομή ενός ναυτικού, ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητά του να δει, να εκτελεί, να κινείται, να φτάνει ή να πιάνεται, με αποτέλεσμα δραστηριότητες ή κινήσεις ατόμων με φυσιολογική σωματοδομή, οι οποίες κρίνονται ή χαρακτηρίζονται ως «χαμηλού κινδύνου» (“low risk”), για τα άτομα αυτά να εγκυμονούν επιπλέον κινδύνους και να αναβαθμίζονται ως «μεσαίου ή υψηλού κινδύνου» (“medium or high risk”).

Στη εξεταζόμενη περίπτωση, ο ναυτικός, σύμφωνα με εκδοθείσα την 02-11-2012 ιατρική γνωμάτευση πριν τη ναυτολόγησή του, χαρακτηρίζεται ως «υπέρβαρος». Το χαρακτηριστικό αυτό της σωματοδομής του, μολονότι δεν επηρέαζε την εργασία του ως Μάγειρας του πλοίου, ωστόσο καθιστούσε επισφαλή την αποβίβασή του από το πλοίο μέσω ανεμόσκαλας, την επιβίβασή του στη πλώρη της Λάντζας, υπό συνθήκες διατοίχισμού και την κίνησή του με ταυτόχρονη μεταφορά αποσκευών προς την πρόμνη της.

4.6.2 Αξιολόγηση κινδύνου (Risk Assessment)

Η εκτίμηση ή η αξιολόγηση κινδύνου αποτελεί υποχρεωτική διαδικασία σύμφωνα με το Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code – Chapter IX SOLAS 74), πριν την εκτέλεση λειτουργιών επί πλοίου, οι οποίες ενδέχεται να εγκυμονούν κινδύνους για την ασφάλεια του πλοίου των επιβαινόντων και το θαλάσσιο περιβάλλον.

Η αποβίβαση επιβαινόντων ή πληρώματος εν πλω, δύναται να ενταχθεί στο πλαίσιο των ως άνω περιγραφομένων λειτουργιών ενός πλοίου ώστε να υφίσταται έγγραφη πρόβλεψη συγκεκριμένης διαδικασίας, η οποία να περιέχεται στο Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης ενός πλοίου, προκειμένου πριν την εκτέλεση αυτής, να εντοπιστούν πιθανοί κίνδυνοι και να εξαιρεθούν μέσω λήψης συγκεκριμένων μέτρων πρόληψης, αποτροπής ή και άμεσης αντιμετώπισης.

Στην εξεταζόμενη περίπτωση, στο Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης της εταιρείας του πλοίου, περιεχόταν διαδικασία εκτίμησης ρίσκου και λήψης μέτρων για την μείωση του κινδύνου επέλευσης ναυτικού ατυχήματος κατά την αποβίβαση ατόμων σε λάντζα. Ωστόσο, η διαδικασία εκτίμησης ρίσκου δεν συμπεριελάμβανε παραμέτρους όπως μεταξύ άλλων η ταχύτητα του πλοίου, η υποχρεωτική χρήση σχοινιού ή άλλου μέσου για την καταβίβαση αποσκευών (προβλέπεται η ύπαρξη σχοινιού αλλά όχι η υποχρεωτική χρήση του), η διαπίστωση του ασφαλούς και προβλεπόμενου σημείου επιβίβασης μέσω επικοινωνίας με τη λάντζα και οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες, ώστε για την αποβίβαση των εν λόγω ατόμων στη συγκεκριμένη λάντζα και με τις

επικρατούσες συνθήκες, να εντοπιστούν ειδικότερες επισφαλείς καταστάσεις και να ληφθούν μέτρα για την αποτροπή και αντιμετώπιση του κινδύνου πτώσης του μάγειρα.

4.6.3 Ικανότητα κολύμβησης

Οι εργαζόμενοι επί των πλοίων ναυτικοί δέον να έχουν καλή γνώση κολύμβησης, λαμβανόμενου υπόψη του εργασιακού περιβάλλοντος στο οποίο δραστηριοποιούνται επαγγελματικά. Η ικανότητα αυτή κρίνεται ως απαραίτητη για την προσωπική τους ασφάλεια, στις απευκταίες περιπτώσεις απρόσμενης πτώσης στη θάλασσα, η οποία συμβαίνει ως επί το πλείστο χωρίς ατομικό σωσίβιο.

Επιπλέον καθίσταται αντιληπτό ότι η ατυχηματική πτώση ναυτικού στη θάλασσα (man over board) δυσχεραίνει την ικανότητα κολύμβησης ή διατήρησης πλεύσης λόγω του επιπρόσθετου βάρους της ένδυσης.

Σε επίπεδο αξιωματικών Ε.Ν. προβλέπεται η εξέταση της ικανότητας κολύμβησης κατά το 1^ο εξάμηνο των σπουδών στις Ακαδημίες Ε.Ν.. Για τις λοιπές βαθμίδες όμως ναυτικών, η μόνη προϋπόθεση διασφάλισης γνώσης κολύμβησης είναι η κατάθεση Υπεύθυνης Δήλωσης από το ναυτικό.

Σύμφωνα με τις συγκεντρωθείσες πληροφορίες δεν αποσαφηνίστηκε πλήρως η γνώση καλής κολύμβησης από το μάγειρα. Είναι γεγονός όμως, ότι μετά την πτώση του στη θάλασσα βυθίστηκε διαδοχικά και δεν κατάφερε να κολυμπήσει προς τα σωσίβια τα οποία είχαν ριφθεί από το Δ/Ξ και τη Λάντζα.

4.6.4 Αποβίβαση του μάγειρα του «ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι»

Κατά τη διεξαγωγή της τεχνικής διερεύνησης προέκυψε ότι η αποβίβαση του μάγειρα δεν εντασσόταν στο πλαίσιο εκτέλεσης των καθηκόντων του, αλλά αποβιβάστηκε μετά από προσωπικό του αίτημα προς τον πλοίαρχο.

Συγκεκριμένα, ο μάγειρας του πλοίου επρόκειτο να αποχωρήσει σε άδεια και επέλεξε να αποβιβαστεί στο λιμένα Ελευσίνας και όχι στις εγκαταστάσεις ΕΛ.ΠΕ. Ασπροπύργου που ήταν και ο τελικός προορισμός του Δ/Ξ. Κατά συνέπεια, επιβιβάστηκε στη Ε/Γ-Λάντζα με σκοπό να αποβιβαστεί στο λιμένα Ελευσίνας.

4.7 Αίτια απώλειας της ανθρώπινης ζωής

Έχοντας υπόψη το πόρισμα της σχετικής ιατροδικαστικής έκθεσης, η απώλεια της ζωής του ναυτικού προήλθε ως αποτέλεσμα «στεφανιαίας νόσου - ισχαιμικών αλλοιώσεων του μυοκαρδίου».

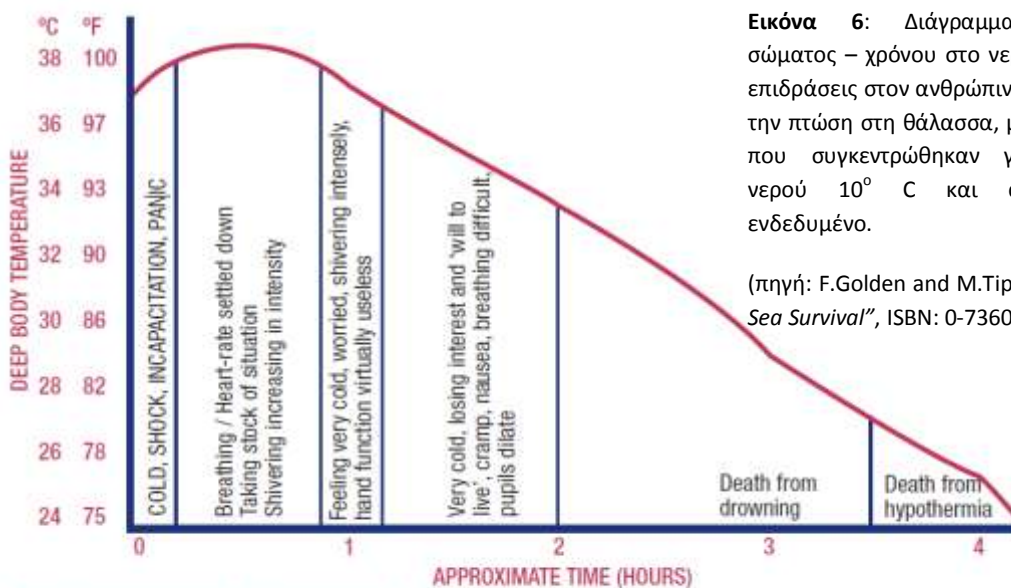
Στο από 02-11-2012 εκδοθέν πιστοποιητικό υγείας του, αναφέρεται ότι ο ναυτικός ήταν σε καλή υγεία και κατάλληλος προς ναυτολόγηση. Για την έκδοση του εν λόγω πιστοποιητικού, δεν απαιτείτο η πραγματοποίηση στεφανιογραφίας, εξέταση η οποία συνίσταται για τον εντοπισμό της στεφανιαίας νόσου.

Σύμφωνα με τις συνεντεύξεις των αυτοπτών μαρτύρων, δεν αναφέρθηκε ένδειξη ότι η πτώση του μάγειρα στη θάλασσα οφείλετο στο περιγραφόμενο στην ιατροδικαστική έκθεση ισχαιμικό επεισόδιο.

Συναφώς, σημειώνεται ότι σύμφωνα με τις απόψεις εξειδικευμένου ιατρικού προσωπικού, ένας άνθρωπος με ιστορικό στεφανιαίας νόσου δεν είναι ιδιαίτερα ανθεκτικός σε συνθήκες έντονης ψυχολογικής και σωματικής επιβάρυνσης την οποία δημιουργεί το συμβάν μιας απρόσμενης πτώσης στη θάλασσα – με χαμηλές θερμοκρασίες περιβάλλοντος και θαλάσσιου ύδατος, δεδομένου και του ψύχους της χειμερινής περιόδου.

Αναλυτικότερα, σύμφωνα με εκπονηθείσες μελέτες για την ανθρώπινη συμπεριφορά μετά από πτώση στη θάλασσα, παρατηρούνται υψηλά ποσοστά θνησιμότητας στα πρώτα λεπτά της εμβάπτισης, από το λεγόμενο «σοκ ψύχους» (“cold shock”), το οποίο προκαλείται ταυτόχρονα με πανικό και ακινητοποίηση (βλ.εικ. 6). Κατά την επαφή με το νερό, όπως αναφέρουν οι Frank Golden και Michael Tipton’s στο βιβλίο τους με τίτλο “Essentials of Sea Survival” (ISBN 0-7360-0215-4), «λόγω της συστολής των αγγείων εξαιτίας της χαμηλής θερμοκρασίας και σε συνδυασμό με τον αυξημένο καρδιακό παλμό λόγω της κατάστασης αγωνίας ή πανικού και της υδροστατικής πίεσης από το νερό, αυξάνεται η πίεση του ατόμου σε τέτοιο βαθμό ώστε να μπορεί να προκαλέσει καρδιακή ανακοπή ή εγκεφαλικό επεισόδιο σε επιρρεπείς οργανισμούς».

Σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, ένας άνθρωπος ο οποίος πάσχει από στεφανιαία νόσο μπορεί να ενταχθεί στην κατηγορία «επιρρεπών» οργανισμών.



Εικόνα 6: Διάγραμμα θερμοκρασίας σώματος – χρόνου στο νερό, σχετικά με τις επιδράσεις στον ανθρώπινο οργανισμό κατά την πτώση στη θάλασσα, μετά από στοιχεία που συγκεντρώθηκαν για θερμοκρασία νερού 10° C και άτομο κανονικά ενδεδυμένο.

(πηγή: F.Golden and M.Tipton, “Essentials of Sea Survival”, ISBN: 0-7360-0215-4)

Typical change in deep body temperature during immersion in stirred water at 10°C (50°F) for an average clothed individual (F. Golden).

Τα παρακάτω συμπεράσματα, μέτρα ασφάλειας και συστάσεις ασφαλείας 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. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η διεξαγωγή της διερεύνησης του εξεταζόμενου ναυτικού ατυχήματος και η ανάλυση του, ανέδειξε συντελεστικούς παράγοντες (contributing factors) οι οποίοι οδήγησαν στην επέλευση του «πολύ σοβαρού ναυτικού ατυχήματος» και σε συμπεράσματα, τα οποία παρατίθενται παρακάτω:

1. Η Ε/Γ-Λάντζα «ΒΑΓΓΕΛΙΩ», απέπλευσε από το λιμένα Ελευσίνας παρότι το δελτίο καιρού της ΕΜΥ προέβλεπε συνθήκες βάσει των οποίων η Λιμενική Αρχή Ελευσίνας είχε νωρίτερα εκδώσει ανακοίνωση μέσω VHF για απαγόρευση απόπλου των Ε/Γ-Λαντζών.
2. Η αποβίβαση των ατόμων από το Δ/Ξ «ΕΒΙΑΠΕΤΡΟΛ Ι» δεν πραγματοποιήθηκε με το πλοίο να βρίσκεται σε κατάσταση ακινησίας, ώστε η προσέγγιση της Λάντζας να πραγματοποιηθεί με την πρύμνη.
3. Η επιβίβαση των ατόμων στη Ε/Γ- Λάντζα «ΒΑΓΓΕΛΙΩ», δεν πραγματοποιήθηκε στον προβλεπόμενο χώρο της πρύμνης της Λάντζας.
4. Η παράδοση και παραλαβή των αποσκευών έγινε στην πλώρη της Λάντζας, σε σημείο όπου δεν επιτρέπεται η παραμονή επιβαινόντων, ενώ εδύνατο η όλη διαδικασία να πραγματοποιηθεί στην πρύμνη της Λάντζας, σημείο προβλεπόμενο για την ασφαλή επιβίβαση επιβατών και με επάρκεια χώρου.
5. Ο απολεσθείς ναυτικός προσπάθησε να διέλθει από τον πλευρικό διάδρομο της Λάντζας, χωρίς να δοθούν κατάλληλες οδηγίες ή συστάσεις από τον Κυβερνήτη.
6. Οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες και οι διατοιχισμοί της Λάντζας συνετέλεσαν στη δημιουργία επισφαλών συνθηκών για τη διαδικασία όπως ακολουθήθηκε.
7. Το Δ/Ξ και η Λάντζα βρίσκονταν εν κινήσει, με αποτέλεσμα η πτώση του ναυτικού στη θάλασσα να μην κάνει εύκολη την άμεση διάσωσή του.
8. Η όλη διαδικασία δεν έτυχε επαρκούς αξιολόγησης – εκτίμησης κινδύνου από το Δ/Ξ , τη Λάντζα και από το ναυτικό.
9. Η διάταξη του καταστρώματος και των υπερκατασκευών της Λάντζας περιόριζε κατά πολύ την κίνηση των επιβαινόντων στο ελεύθερο κατάστρωμα.
10. Η έλλειψη συνεννόησης μεταξύ του Πλοιάρχου του Δ/Ξ και του Κυβερνήτη της Λάντζας δημιούργησε ασαφές πλαίσιο διαδικασίας, στηριζόμενο σε συνήθεις πρακτικές με αποτέλεσμα τη δημιουργία επισφαλούς περιβάλλοντος δράσης.
11. Η σωματοδομή του ναυτικού σε συνδυασμό με τη μεταφορά των αποσκευών, προκάλεσε ελλιπή ισορροπία και αδυναμία στήριξης με αποτέλεσμα την πτώση στη θάλασσα.
12. Η σωματική κατάσταση του ναυτικού δεν ελήφθη υπόψη και δεν αξιολογήθηκε δεόντως πριν την αποβίβασή του από το πλοίο, ως ενδεχόμενος συντελεστικός παράγοντας επισφαλούς κατάστασης.
13. Η αποβίβαση του ναυτικού «εν πλω» στη Λάντζα και όχι μετά τον κατάπλου του Δ/Ξ στις εγκαταστάσεις προορισμού του, ήταν προσωπική του επιλογή.

6. ΑΝΑΛΗΦΘΕΙΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

6.1 Λιμεναρχείο Ελευσίνας

Η Λιμενική Αρχή Ελευσίνας επεξεργάζεται την τροποποίηση της διαδικασίας απαγόρευσης – χορήγησης απόπλου Ε/Γ και Φορτηγίδων λαντζών και Καβοδετικών σκαφών σε περίπτωση επικράτησης δυσμενών καιρικών συνθηκών εντός της περιοχής δικαιοδοσίας της, εστιάζοντας στη διαρκή ενημέρωση της Λιμενικής Αρχής από πλευράς κυβερνητών λαντζών για όλες τις κινήσεις τους και καταγραφή σε ειδικό βιβλίο, η έκδοση της οποίας αναμένεται σύντομα.

6.2 Διαχειρίστρια Εταιρεία Δ/Ξ

Η διαχειρίστρια εταιρεία του Δ/Ξ, σύμφωνα με έγγραφό της, έχει προβεί στην έκδοση εγκυκλίου προς όλα τα πλοία του στόλου της σχετικά με το θέμα του ναυτικού ατυχήματος. Επίσης, έχει ξεκινήσει διαδικασία περαιτέρω ενημέρωσης των πληρωμάτων της, μέσω επισκέψεων των Superintendents της, καθώς και την ενημέρωση των πληρωμάτων πριν τη ναυτολόγησή τους.

7. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Συγκεκριμένα την ανάλυση, τα συμπεράσματα και τις ενέργειες των εμπλεκόμενων μερών κατά τη διάρκεια της διεξαγωγής της διερεύνησης και έχοντας υπόψη την ισχύουσα σχετιζόμενη με το ναυτικό ατύχημα, νομοθεσία, προτείνονται τα ακόλουθα :

7.1 Συστάσεις προς τη διαχειρίστρια εταιρεία της Λάντζας

1/2013: Η έκδοση εσωτερικής εγκυκλίου προς τις υπό τη διαχείρισή της Λάντζες, με την οποία να υπενθυμίζονται οι αναγραφόμενες εντολές στο Π.Γ.Ε σχετικά με τα επιτρεπόμενα σημεία επιβίβασης, διέλευσης και παραμονής επιβατών.

2/2013: Η διευκρίνιση προς τους κυβερνήτες ότι η παραλαβή αποσκευών ή κάθε είδους εξοπλισμού ή αντικειμένων από πλοία δέον είναι όπως χαρακτηρίζεται ως ξεχωριστή διαδικασία από αυτήν της επιβίβασης ατόμων και πραγματοποιείται εφόσον οι καιρικές συνθήκες το επιτρέπουν με γνώμονα κυρίως την ασφάλεια του πληρώματος και των επιβαινόντων.

3/2013: Η περιοδική ενημέρωση των Κυβερνητών αναφορικά με τα καθήκοντά τους ως προς την ασφαλή επιβίβαση ατόμων από πλοία, εφόσον κατασκευαστικοί περιορισμοί στη Λάντζα υπαγορεύουν την προϋπόθεση μηδενικής ταχύτητας πλοίου.

7.2 Συστάσεις προς τη διαχειρίστρια εταιρεία του Δ/Ξ

4/2013: Η επανεξέταση και αναθεώρηση της διαδικασίας εκτίμησης και ανάλυσης κινδύνου του Εγχειριδίου Ασφαλούς Διαχείρισης (ΕΑΔ) του πλοίου αναφορικά με την αποβίβαση ατόμων και την παράδοση αντικειμένων σε Λάντζα. Επιπρόσθετα, η αναθεώρηση του ΕΑΔ να συμπεριλαμβάνει σχετική διαδικασία, εφόσον απαιτείται από το πλοίο η πραγματοποίηση τέτοιων ενεργειών «εν κινήσει».

5/2013: Η έκδοση εγκυκλίου προς τα υπό τη διαχείριση της πλοία, με την οποία να αναδεικνύεται η σημαντικότητα του σχεδιασμού αποβίβασης ατόμων από το πλοίο με προηγούμενη συνεννόηση με πλωτά μέσα ή λάντζες, προκειμένου να εκτιμηθούν οι δυνατότητες και ο

τρόπος προσέγγισης αυτών ώστε να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα ασφάλειας και πρόληψης ναυτικού ατυχήματος.

7.3 Συστάσεις προς τη Λιμενική Αρχή Ελευσίνας

6/2013: Τα ευρήματα της παρούσας έκθεσης διερεύνησης να ληφθούν υπόψη κατά την επεξεργασία για την τροποποίηση της διαδικασίας απαγόρευσης – χορήγησης απόπλου των Ε/Γ-Λαντζών.

7.4 Συστάσεις προς Διευθύνσεις του ΥΝΑ

7/2013: (ΥΝΑ/ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ/ΔΙΓΑΚΑΛ) Η εξέταση προσθήκης διάταξης στο Γενικό Κανονισμό Λιμένα 17 («Για τις λεμβουχικές εργασίες»), η οποία να ρυθμίζει τους όρους και τις διαδικασίες για την αναφορά πρόθεσης απόπλου από τους Κυβερνήτες των Ε/Γ-Λαντζών προς τη Λιμενική Αρχή.

8/2013: (ΥΝΑ/ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ/ΔΙΓΑΚΑΛ) Η εξέταση προσθήκης διάταξης στο Γενικό Κανονισμό Λιμένα 17 («Για τις λεμβουχικές εργασίες») για την τοποθέτηση σημάνσεων οι οποίες να προσδιορίζουν τους μη επιτρεπόμενους για διέλευση και παραμονή επιβατών χώρους.

9/2013: (ΥΝΑ/ΔΕΚΝ και ΥΝΑ/ΔΝΕΡ) Η εξέταση επέκτασης του μέτρου της αποδεδειγμένης γνώσης κολύμβησης, η οποία ισχύει για την πιστοποίηση ικανότητας των δοκίμων αξιωματικών Ε.Ν., και στις λοιπές ιεραρχικά βαθμίδες ναυτικών, ως προϋπόθεση για την έκδοση ναυτικού φυλλαδίου και πιστοποιητικού ναυτικής ικανότητας.

Συντάχθηκε και εκδόθηκε από την Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛΥΔΝΑ), στο πλαίσιο των προβλεπόμενων 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 01/2013

Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων,

Γρηγορίου Λαμπράκη 150,

Τ.Κ.:18518, Πειραιάς.

Τηλ.: 210 4191970

FAX: 210 4191269

E-mail: hbmci@yen.gr

Ιστότοπος: <http://hbmci.gov.gr>