



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ και ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

ΔΕΛΤΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΝΑΝΤΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ αρ.:01/2014

Αποδέκτες: Ιδιοκτήτες και Κυβερνήτες μικρών σκαφών.

Θέμα: Βύθιση Φορτηγίδας «ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ»



Περίληψη ναυτικού ατυχήματος

Την 02-03-2013, περί ώρα 11:00 η φορτηγίδα «ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ» Νηολογίου Θεσσαλονίκης 1507 εκτελούσε εργασίες σε πλωτή εγκατάσταση καλλιέργειας μυδιών στη θαλάσσια περιοχή Αλυκών Κίτρους Κατερίνης. Στο σκάφος επέβαιναν ο Κυβερνήτης, ο οποίος ήταν ιδιοκτήτης του σκάφους, δύο βοηθοί και ένας ακόμη επιβάτης ως παρατηρητής.

Κατά τη διάρκεια των εργασιών το σκάφος ανέπτυξε απότομα μεγάλη έμπρυμνη και αριστερή κλίση. Ο Κυβερνήτης και οι επιβαίνοντες επιχείρησαν τη μετατόπιση φορτίου μυδιών που βρισκόταν στο κατάστρωμα για την επαναφορά του σκάφους σε ασφαλή κατάσταση, χωρίς ωστόσο αποτέλεσμα. Η κλίση εξακολούθησε να αυξάνεται μέχρι που η φορτηγίδα ανατράπηκε και βυθίστηκε. Ο Κυβερνήτης και οι επιβαίνοντες βρέθηκαν στη θάλασσα και συγκρατήθηκαν από τις σημαδούρες της πλωτής εγκατάστασης υδατοκαλλιέργειας. Παραπλέον σκάφος που αντιλήφθηκε το γεγονός, έσπευσε στο σημείο, περισυνέλλεξε τον Κυβερνήτη και τους υπόλοιπους επιβαίνοντες και τους αποβίβασε με ασφάλεια στον λιμένα του Κίτρους.

Την επόμενη ημέρα η φορτηγίδα ανελκυσθηκε και μετά από τις απαραίτητες εργασίες επισκευής επανήλθε σε λειτουργία.

Αποτελέσματα τεχνικής Διερεύνησης

Η τεχνική διερεύνηση που διεξήχθη από την ΕΛΥΔΝΑ, κατέληξε συνοπτικά στα παρακάτω συμπεράσματα:

- Η βύθιση της φορτηγίδας επήλθε λόγω εισροής υδάτων στον στεγανό χώρο του μηχανοστασίου μέσω ανοιγμάτων (οπών) που υπήρχαν στο πρυμναίο κατάστρωμα του σκάφους και τον καθρέπτη της πρύμνης. Τα εν λόγω ανοίγματα εξυπηρετούσαν τον υδραυλικό μηχανισμό πηδαλιουχίας και τον αερισμό του μηχανοστασίου.
- Η εισροή δεν έγινε αντιληπτή από τον Κυβερνήτη και τους λοιπούς επιβαίνοντες, διότι ο χώρος του

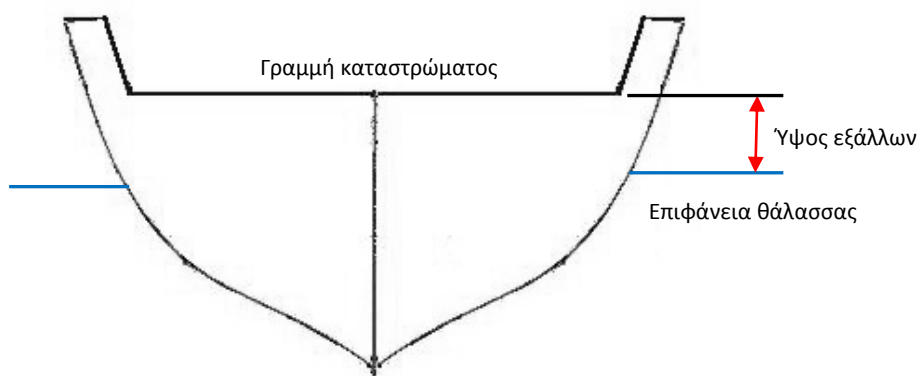
μηχανοστασίου καλυπτόταν με ξύλινο κάλυμμα πάνω στο οποίο τοποθετούνταν τα μύδια κατά τη διάρκεια των εργασιών.

- Η πλευστική συσκευή και τα κυκλικά σωσίβια ήταν δεμένα σε μεταλλική κατασκευή και δεν απελευθερώθηκαν μετά τη βύθιση του σκάφους.
- Η μεταφορική ικανότητα του σκάφους δεν ήταν σε γνώση του ιδιοκτήτη/ Κυβερνήτη.
- Η υπερκατασκευή της φορτηγίδας είχε μετατοπισθεί από την πρύμνη στην πλώρη χωρίς την εμπλοκή εξειδικευμένου τεχνικού (ναυπηγού) και την τήρηση της διαδικασίας που προβλέπεται από τον Γενικό Κανονισμό Λιμένα 23.

Διδάγματα

Από το ανωτέρω ατύχημα και τη διεξαχθείσα τεχνική διερεύνηση της ΕΛΥΔΝΑ προέκυψαν τα παρακάτω «θέματα ασφαλείας» τα οποία σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από τους Κυβερνήτες και ιδιοκτήτες μικρών σκαφών, για την αποφυγή παρόμοιων ατυχημάτων:

- Η εισροή υδάτων στους στεγανούς χώρους του σκάφους επηρεάζει αρνητικά την ευστάθεια και αυξάνει τον κίνδυνο ανατροπής.
- Το κατάστρωμα εξασφαλίζει την υδατοστεγανότητα των χώρων του σκάφους που βρίσκονται κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Συνεπώς η στεγανότητα του καταστρώματος θα πρέπει να εξασφαλίζεται σε κάθε περίπτωση.
Εφόσον υφίστανται ανοίγματα ή οπές στο κατάστρωμα θα πρέπει να στεγανοποιούνται με κατάλληλο υλικό που εξασφαλίζει την υδατοστεγανότητα.
- Οι στεγανοί χώροι του σκάφους και ειδικότερα το μηχανοστάσιο θα πρέπει να ελέγχονται σε τακτά χρονικά διαστήματα για την εξασφάλιση έγκαιρου εντοπισμού και αντιμετώπισης τυχόν εισροής υδάτων.
- Οι πλευστικές συσκευές και τα κυκλικά σωσίβια θα πρέπει να είναι τοποθετημένα στο σκάφος με κατάλληλο τρόπο που θα εξασφαλίζεται η αυτόματη απελευθέρωσή τους σε περίπτωση βύθισης του σκάφους.
- Η μεταφορική ικανότητα του σκάφους θα πρέπει να είναι γνωστή στον Κυβερνήτη και τον ιδιοκτήτη. Το μέγεθος αυτό προσδιορίζεται από τον κατασκευαστή του σκάφους ή ναυπηγό και αναγράφεται στην Άδεια Εκτέλεσης Πλόων στο πεδίο «Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος φορτίου και επιβαινόντων». Με βάση το μέγεθος αυτό υπολογίζεται το «ύψος εξάλλων» του σκάφους, το οποίο επίσης αναγράφεται στο αντίστοιχο πεδίο της ΑΕΠ και αποτελεί κριτήριο προσδιορισμού τυχόν υπερφόρτωσης.
Σημειώνεται ότι το «ύψος εξάλλων» είναι η κατακόρυφη απόσταση μεταξύ της ισάλου γραμμής στην έμφορτο κατάσταση και της τομής του κυρίου καταστρώματος με τις πλευρές του σκάφους στο μέσον του μήκους αυτού. Για την καλύτερη κατανόηση παρατίθεται σχηματική απεικόνιση του «ύψους εξάλλων».



Προτεινόμενες ενέργειες ιδιοκτητών και Κυβερνητών μικρών σκαφών

Κατόπιν των ανωτέρω και με γνώμονα την αποφυγή παρόμοιων ατυχημάτων παρακαλείσθε όπως προβείτε στις ακόλουθες προτεινόμενες ενέργειες για τον εντοπισμό τυχόν παρόμοιων επισφαλών καταστάσεων:

- Ελέγξτε λεπτομερώς το κατάστρωμα του σκάφους σας σε όλη του την επιφάνεια και εάν εντοπισθούν ανοίγματα ή οπές μεριμνήσετε για τη στεγανοποίησή τους με βάση οδηγίες/κατευθύνσεις εξειδικευμένου τεχνικού (ναυπηγού) ή της τοπικής Λιμενικής Αρχής.
- Μεριμνήσετε για την καθιέρωση συστήματος τακτικών οπτικών ελέγχων στους στεγανούς χώρους και το μηχανοστάσιο του σκάφους κατά τη διάρκεια των εργασιών (αλιεία, ναυσιπλοΐα κτλ).
- Ελέγξτε εάν οι πλευστικές συσκευές και τα κυκλικά σωσίβια είναι τοποθετημένα με τρόπο που εξασφαλίζει την αυτόματη απελευθέρωσή τους σε περίπτωση βύθισης του σκάφους.
- Ελέγξτε εάν στην ΑΕΠ του σκάφους αναγράφονται τα μεγέθη του «Μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους φορτίου και επιβαινόντων» και του «ύψους εξάλλων» και εάν τα μεγέθη αυτά ανταποκρίνονται στα πραγματικά στοιχεία του σκάφους.

Το παρόν έντυπο και η σχετική Έκθεση Διερεύνησης με αριθ. [03/2013](#) είναι αναρτημένα στην ιστοσελίδα της ΕΛΥΔΝΑ, www.hbmci.gov.gr.

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

Η ΕΛΥΔΝΑ διεξάγει τεχνικές διερευνήσεις μετά από ναυτικά ατυχήματα ή ναυτικά συμβάντα με σκοπό 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.

Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων,

Γρηγορίου Λαμπράκη 150,

Τ.Κ.:18518, Πειραιάς.

Τηλ.: 213 1371970

FAX: 213 1371269

E-mail: hbmci@yen.grΙστότοπος: <http://hbmci.gov.gr>