

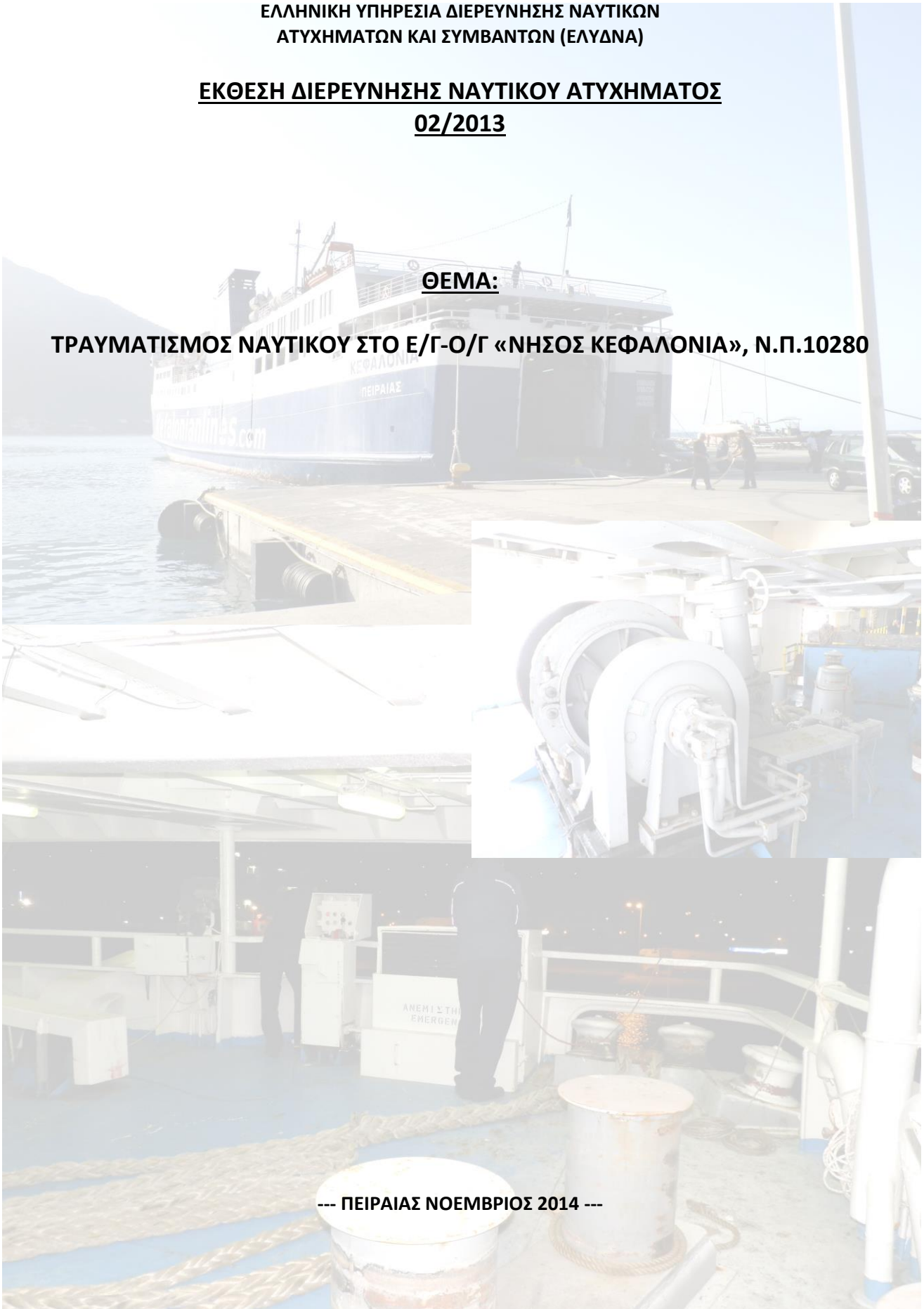


ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ (ΕΛΥΔΝΑ)

ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
02/2013

ΘΕΜΑ:

ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΤΟ Ε/Γ-Ο/Γ «ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ», Ν.Π.10280



--- ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2014 ---

Περιεχόμενα

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ	3
ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	4
1. ΠΕΡΙΛΗΨΗ	4
2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	5
3. ΙΣΤΟΡΙΚΟ.....	6
4. ΑΝΑΛΥΣΗ	8
5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	10
6. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	10

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΑΝΥΕ: Ανώτατη Ναυτική Υγειονομική Επιτροπή

Bf: Beaufort (μονάδα μέτρησης έντασης ανέμου)

ΔΔΣ: Διεθνές Διακριτικό Σήμα

DOC: Document of Compliance (Έγγραφο Συμμόρφωσης βάσει του ISM)

Ε/Γ – Ο/Γ : Επιβατηγό – Οχηματαγωγό

ΕΜΥ: Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία

ISM Code: International Safety Management Code (Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης)

κοχ: Κόροι ολικής χωρητικότητας

KW: Kilo Watt

Λ.Σ – ΕΛ. ΑΚΤ.: Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή

μ: μέτρα

ΜΕΚ: Μηχανή Εσωτερικής Καύσης

N: Νότιος (Διεύθυνση ανέμου)

NA: Νότιο - Ανατολικός (Διεύθυνση ανέμου)

ν.μ.: ναυτικό μίλι

N.Π.: Νηολόγιο Πειραιά

SMC: Safety Management Certificate (Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης, βάσει του ISM)

t: τόνοι

ΥΝΑ: Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

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 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 17η Μαΐου 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.

Η έκθεση διερεύνησης είναι **απλουστευμένης μορφής** σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 16 του σχετικού νόμου και οι αναφορές σε χρόνους αφορούν τοπική ώρα (UTC +3).

Υπ' αυτό το πρίσμα εξετάζεται το ναυτικό ατύχημα το οποίο είχε ως αποτέλεσμα τον τραυματισμό ναυτικού στο Ε/Γ-Ο/Γ «ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ», Ν.Π.10280, την 17^η Μαΐου 2013, μετά την πρόσδεσή του στο λιμένα Αργοστολίου.

1. ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Την Παρασκευή 17 Μαΐου 2013, περί ώρα 01:45, στο Ε/Γ-Ο/Γ «ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ», Ν.Π.10280, μετά την εκφόρτωση επιβατών και οχημάτων στον λιμένα Αργοστολίου, ο ναύτης που εκτελούσε φυλακή στην πρύμνη του πλοίου, εκλήθη να μετακινήσει το σκοινί ανάρτησης ελαστικού παραβλήματος («λάστιχου»), το οποίο προστάτευε το αριστερό πρυμναίο ζωνάρι του πλοίου από την πιθανότητα επαφής με τον προβλήτα λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν. Κατά την προσπάθειά του αυτή, ο ναύτης τραυματίστηκε στον αριστερό του αντίχειρα, με αποτέλεσμα να μεταφερθεί άμεσα στο τοπικό νοσοκομείο, όπου του παρασχέθηκε περίθαλψη και νοσηλεία.

2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Ε/Γ-Ο/Γ «ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ»



Εικόνα 1: Το Ε/Γ-Ο/Γ Νήσος Κεφαλονιά

Σημαία: ΕΛΛΗΝΙΚΗ

Νηολόγιο: ΠΕΙΡΑΙΑ 10280

Αριθμός IMO: 7426045

ΔΔΣ: SWKJ

Τύπος πλοίου: Επιβατηγό Οχηματαγωγό κλειστού τύπου

Μήκος ολικό: 120,78 μ

Μήκος μεταξύ καθέτων: 110,0 μ

Πλάτος νηολόγησης: 17,2 μ

Έτος καθέλκυσης: 1975

Ολική χωρητικότητα: 3923,87 κοχ

Υλικό κατασκευής: Χάλυβας

Μέγιστος αριθμός επιβατών: Θέρους, 909

Χειμώνα, 736

Αριθμός και τύπος προωστήριων μηχανών: Δύο (02) MEK – PIELSTICK PC2-2V (7000 BHP έκαστη)

Διαχειρίστρια εταιρεία: «ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΛΑΪΝΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»

3. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Το Ε/Γ-Ο/Γ «ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ», Ν.Π.10280 την περίοδο του ατυχήματος εκτελούσε καθημερινά δρομολόγια μεταξύ των λιμένων Αργοστολίου και Πόρου, της νήσου Κεφαλονιάς και του λιμένα της Κυλλήνης. Το πρόγραμμα δρομολογίων ξεκινούσε καθημερινά στις 06:30 το πρωί με αναχώρηση από τον λιμένα του Αργοστολίου προς τον λιμένα Κυλλήνης και περατωνόταν περί την 24:00 με τον κατάπλου του στον λιμένα Αργοστολίου για διανυκτέρευση. Την Παρασκευή 17 Μαΐου 2013 και περί ώρα 01:00, το πλοίο κατέπλευσε στον λιμένα του Αργοστολίου και πρυμνοδέτησε, καθόσον είχαν ολοκληρωθεί οι δρομολογιακές του υποχρεώσεις.

Λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν είχε προηγηθεί ενημέρωση του πλοίαρχου προς τους αρμόδιους Αξιωματικούς – Ύπαρχο και Υποπλοίαρχο – για τον τρόπο προσέγγισης και πρόσδεσης του πλοίου στον λιμένα. Στον χώρο της πρύμνης για τη διαδικασία πρόσδεσης, βρίσκονταν τρεις ναύτες με επικεφαλής τον Ύπαρχο του πλοίου. Η εκφόρτωση επιβατών και οχημάτων περατώθηκε την 01:20 και το πλήρωμα συνέχισε τις εργασίες ενίσχυσης των σχοινιών προσδέσεως του πλοίου, κυρίως από την πλώρη με «λεντίες», για την ασφάλισή του λόγω των καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν.

Ειδικότερα, το επίσημο δελτίο καιρού της ΕΜΥ προέβλεπε για την ευρύτερη περιοχή του Βορείου Ιονίου άνεμους Νότιας – Νοτιοανατολικής διεύθυνσης, εντάσεως 7 και τοπικά 8 Bf. Στο λιμένα του Αργοστολίου επικρατούσαν ιδιαίτερα δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Ειδικότερα, υφίσταντο ριπές ανέμου ταχύτητας 70 κόμβων και έντονος κυματισμός καθόσον η μορφολογία του λιμένα δεν εξασφάλιζε επαρκή προστασία για τα ελλιμενισμένα πλοία.

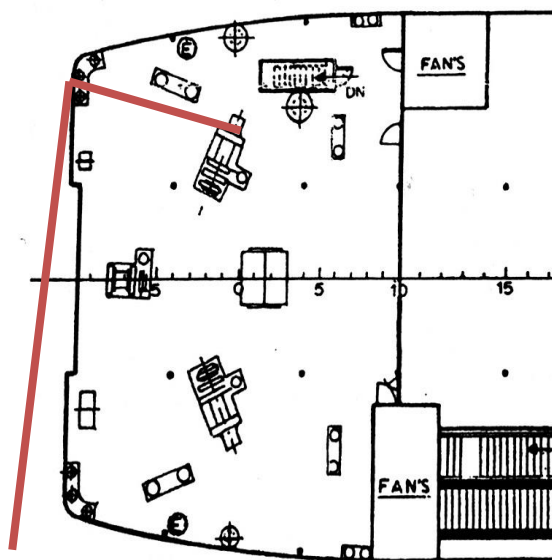
Μετά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης, αλλά και το πέρας της πρόσδεσης, λόγω των ισχυρών ριπών του ανέμου το πλοίο δεχόταν τάσεις που έτειναν να στρέψουν τον διαμήκη άξονά του προς τα αριστερά, με κίνδυνο επαφής του αριστερού τμήματος του πρυμναίου προστατευτικού ζωνναριού στον προβλήτα. Για το λόγο αυτό τοποθετήθηκε ελαστικό παράβλημα από παλαιό λάστιχο φορτηγού αυτοκινήτου, μεταξύ του πρυμναίου αριστερού τμήματος του πλοίου και του προβλήτα. Το παράβλημα τοποθετήθηκε στο ύψος του πρυμναίου ζωνναριού, με σκοινί το οποίο στερεώθηκε στο κατάστρωμα πρόσδεσης του πλοίου.

Το λάστιχο τοποθετήθηκε αρχικά πλησίον του καταπέλτη του πλοίου, αλλά κρίθηκε σκόπιμο να μετακινηθεί προς την αριστερή πλευρά του (βλ. εικόνα 2). Οι ναύτες που βρίσκονταν στο πρυμναίο κατάστρωμα πρόσδεσης του πλοίου και πλησιέστερα στο σημείο, εκλήθησαν από τον ναύκληρο που βρισκόταν στον καταπέλτη, να μετακινήσουν το σκοινί ανακρέμασης του λάστιχου (βλ. Εικόνα 2).



Εικόνα 2: Τα σημεία αρχικής (θέση 1) και τελικής (θέση 2) ανακρέμασης του ελαστικού παραβλήματος.

Το πλοίο όπως προαναφέρθηκε ήταν ήδη πρυμνοδετημένο και για τη συγκράτηση της πρύμνης είχε χρησιμοποιηθεί πρόσθετος κάβος, ο οποίος ήταν ασφαλισμένος με το φρένο στον μηχανισμό περιτύλιξης («βίντσι»). Ο κάβος διερχόταν από τονοδηγό (ράουλο) της αριστερής πλευράς του καταστρώματος πρόσδεσης και κατέληγε σε δέστρα του προβλήτα, πλησίον της δεξιάς πλευράς του. Λόγω των ριπών του ανέμου και του κυματισμού που επιδρούσαν στο πλοίο βρισκόταν υπό διαρκώς μεταβαλλόμενη τάση με αποτέλεσμα ελαφρές μετακινήσεις πάνω στον τονοδηγό. (βλ. εικόνες 3, 4, 5).



Εικόνα 3: Σχέδιο διάταξης πρυμναίου καταστρώματος πρόσδεσης με τον πρόσθετο κάβο που τοποθετήθηκε για τη συγκράτηση της πρύμνης από την επίδραση των νοτίων ανέμων.



Εικόνα 4: Ο μηχανισμός περιτύλιξης (βίντσι) στον οποίο ήταν στερεωμένος με φρένο ο κάβος της πρυμναίας αριστερής διάταξης πρόσδεσης του πλοίου.

Κατά τη μετακίνηση του υπόψη παραβλήματος διαπιστώθηκε ότι το σχοινί ανακρέμασης διερχόταν εξωτερικά του κάβου που είχε τοποθετηθεί για τη συγκράτηση της πρύμνης και σχημάτιζε γωνία όταν ερχόταν σε επαφή με αυτόν, με αποτέλεσμα το λάστιχο να μην ήταν ελεύθερα ανακρεμασμένο.

Με τον τρόπο αυτό, το ύψος ανακρέμασης του παραβλήματος εδύνατο να μεταβληθεί και να μην προστατέψει το πλοίο από ενδεχόμενη επαφή του με τον προβλήτα. Για το λόγο αυτό, έπρεπε το σχοινί ανακρέμασης να τοποθετηθεί εσωτερικά του κάβου, μεταξύ αυτού και του πλοίου. Την ενέργεια ανέλαβαν να την πραγματοποιήσουν οι δύο ναύτες παράλληλα με τη μετακίνηση του



Εικόνα 5: Άποψη του πρυμναίου αριστερού χώρου του καταστρώματος πρόσδεσης. Επισημαίνονται (κυκλωμένοι με ερυθρό χρώμα) οι τονοδηγοί μέσω των οποίων διερχόταν ο πρυμναίος κάβος, στο σημείο όπου τραυματίστηκε ο ναύτης του πλοίου

παραβλήματος, δίχως όμως να ενημερώσουν τον Ύπαρχο, ο οποίος τη στιγμή εκείνη βρισκόταν στη δεξιά πλευρά του καταστρώματος.

Κατά την προσπάθειά τους να περάσουν το σχοινί ανακρέμασης εσωτερικά του κάβου, ένας εκ των δύο ναυτών, χωρίς να εκτιμήσει δεόντως τη μεταβαλλόμενη τάση που δεχόταν ο κάβος συνεπεία της επίδρασης ανέμου και κυματισμού στο πλοίο, πέρασε το χέρι του ανάμεσα από τον κάβο και τον τονοδηγό (βλ. εικόνα 5). Τη στιγμή εκείνη, υπήρξε μικρή μετακίνηση του κάβου, με αποτέλεσμα να εγκλωβιστεί ο αριστερός αντίχειρας του ναύτη μεταξύ κάβου και τονοδηγού και να συνθλιβεί, γεγονός που οδήγησε στον μερικό ακρωτηριασμό του.

Άμεσα, κινητοποιήθηκε το πλήρωμα που βρισκόταν στο σημείο, μαζί και ο Ύπαρχος και ο ναύκληρος του πλοίου. Ειδοποιήθηκε το Λ/Χ Αργοστολίου και μέσω αυτού το ΕΚΑΒ. Ωστόσο, για επίσπευση παροχής ιατρικής περίθαλψης, ο ναύτης μεταφέρθηκε στο Γενικό Νοσοκομείο Κεφαλληνίας με όχημα μέλους πληρώματος, όπου πραγματοποιήθηκε επιτυχής χειρουργική επέμβαση για τη διάσωση του αντίχειρά του. Στη συνέχεια νοσηλεύθηκε και εξήλθε την 19-05-2013. Έλαβε συνολικά 43 ημέρες αναρρωτικής αδείας και κατόπιν εξέτασης από την ΑΝΥΕ κρίθηκε ικανός για τη συνέχιση της εργασίας του και ναυτολογήθηκε εκ νέου στο «Νήσος Κεφαλονιά», την 01-07-2013.

4. ΑΝΑΛΥΣΗ

4.1 Ο ναύτης, ετών 47, ήταν έμπειρος ναυτικός, με θαλάσσια υπηρεσία 15 ετών εκ των οποίων περίπου 10 έτη ως ναύτης. Στο συγκεκριμένο πλοίο ναυτολογήθηκε ως ναύτης την 18-04-2013, ήτοι ένα μήνα πριν το ατύχημα. Παλαιότερα, εργαζόταν στο ίδιο πλοίο επί τουλάχιστον 3 έτη, υπό άλλη πλοιοκτήτρια εταιρεία.

4.2 Τα μέτρα ασφαλείας του προσωπικού κατά τη διαδικασία πρόσδεσης του πλοίου όριζε μόνιμη διαταγή του Πλοιάρχου, η οποία προέβλεπε μεταξύ άλλων:

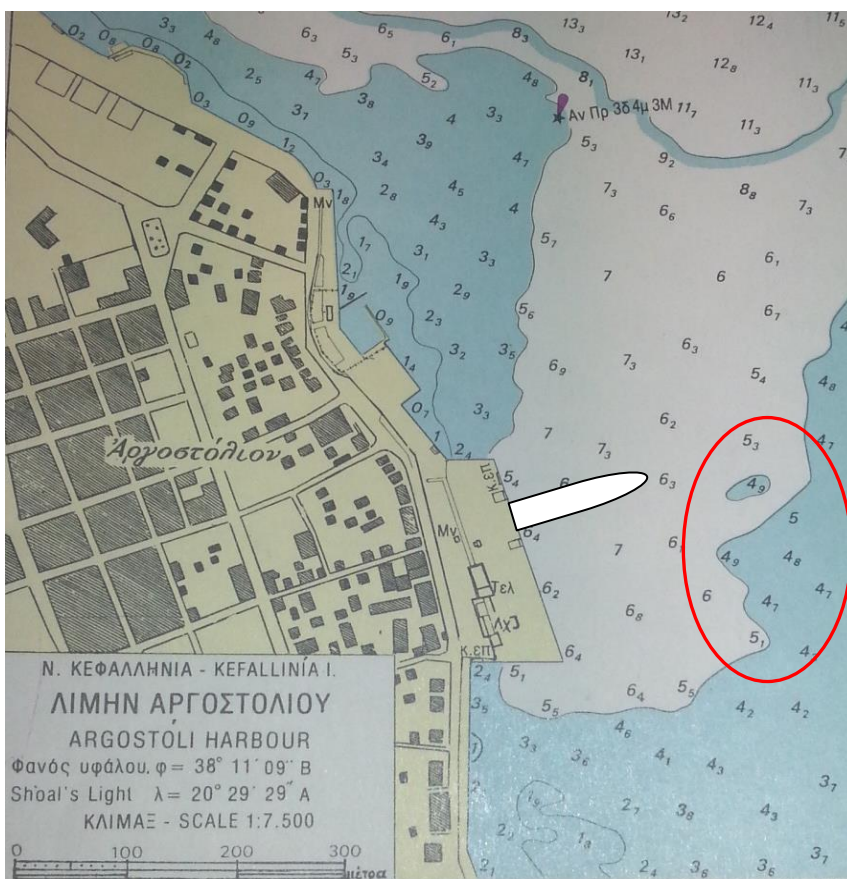
- α) το προσωπικό να φέρει κατάλληλη ενδυμασία (ρούχα, παπούτσια ασφαλείας, γάντια, κράνη),
- β) να δίνεται η απαραίτητη προσοχή από τον υπεύθυνο Αξιωματικό για την τήρηση των μέτρων ασφαλείας προς αποφυγή ατυχήματος και
- γ) ο χώρος να είναι ελεύθερος εμποδίων και το δάπεδο να μην είναι ολισθηρό.

Επί των ανωτέρω σημειώνεται ότι στο πλοίο υπήρχε ο απαραίτητος ατομικός εξοπλισμός προστασίας για εργασία (κράνος, γάντια). Σύμφωνα με τις παρεχόμενες πληροφορίες από τον ίδιο και το πλήρωμα το οποίο ευρίσκετο στον χώρο του ναυτικού ατυχήματος, ο ναύτης κατά την εργασία του έφερε τον εν λόγω εξοπλισμό.

Επιπρόσθετα, η διαδικασία της πρόσδεσης είχε περατωθεί και ο Ύπαρχος ο οποίος ευρίσκετο στη δεξιά πλευρά της πρύμνης, δεν έλαβε γνώση από τους ναύτες περί της ενέργειας μετακίνησης του παραβλήματος στην οποία θα προέβαιναν, με αποτέλεσμα να μην καθίστατο δυνατή η επίβλεψη ή η παροχή οδηγιών ως προς τον ασφαλή τρόπο μετακίνησης του παραβλήματος.

Τέλος, δεν προέκυψαν στοιχεία που να οδηγούν στην παρουσία εμποδίων στο χώρο πρόσδεσης, ολισθηρότητα του δαπέδου ή άλλων παραγόντων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την εργασία των μελών του πληρώματος στον συγκεκριμένο χώρο, λ.χ. ανεπαρκής φωτισμός.

4.3 Το «ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ» διανυκτέρευε καθημερινώς στον λιμένα Αργοστολίου και πρυμνοδετούσε πάντα στον ίδιο χώρο. Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα του πλοίου γνώριζαν ότι ο συγκεκριμένος τρόπος πρόσδεσης, λόγω της μεγάλης επιφάνειας έκθεσης του πλοίου στους ισχυρούς άνεμους από Νότιες διευθύνσεις, δημιουργούσε μεγάλες ροπές στρέψης στο πλοίο. Επομένως, σύμφωνα με τον πλοίαρχο, για την ασφαλή πρόσδεση υφίστατο ανάγκη πόντισης των αγκυρών σε διαφορετικό σημείο, νοτιότερα του σημείου πρόσδεσης. Ωστόσο, το βάθος του λιμένα στο Νοτιοανατολικό τμήμα του (βλ. Εικόνα 5) δεν επαρκούσε για την ασφαλή προσέγγιση του πλοίου και την πόντιση των αγκυρών. Συνεπώς η ασφάλιση του πλοίου γινόταν με χρήση πρόσθετων κάβων από την πλώρη (λεντίες).



Εικόνα 6: Λεπτομέρεια χάρτη λιμένος Αργοστολίου, όπου έχει σημειωθεί το σημείο πρόσδεσης του πλοίου την 17-05-2013. Είναι προφανής η επίδραση των Ν ανέμων σε πρυμνοδετημένο πλοίο. Επίσης σημειώνεται η περιοχή χαμηλού βάθους, στο Ν και Α τμήμα του λιμένος
(πηγή: Χάρτης Υ.Υ. ΧΕΕ 036)

4.4 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.

Κατά τη διεξαγωγή της διερεύνησης, πέραν της προαναφερόμενης ενημέρωσης του πλοίαρχου προς τους εμπλεκόμενους με την πρόσδεση Αξιωματικούς για τον τρόπο πρόσδεσης, δεν προέκυψε καταγεγραμμένη διαδικασία εκτίμησης κινδύνου ώστε υπό τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες να εντοπιστούν τυχόν επισφαλείς παράγοντες και σημεία αυξημένης επικινδυνότητας και να δοθούν κατάλληλες οδηγίες για την ασφαλή πρόσδεση του πλοίου και τη λήψη πρόσθετων μέτρων για την προστασία του προσωπικού.

Σημειώνεται ότι οι ισχυροί πλευρικοί άνεμοι με ριπές πολύ ισχυρής έντασης επιφέρουν μεταβαλλόμενη τάση στα σχοινιά πρόσδεσης με αποτέλεσμα την ελαφρά μετακίνηση του πλοίου κατά το εγκάρσιο και συνεπαγόμενες μικρές μετακινήσεις των κάβων στους τονοδηγούς εκ των οποίων διέρχονται.

Επί του εξεταζόμενου ναυτικού ατυχήματος, η ανωτέρω περιγραφόμενη κατάσταση δεν εκτιμήθηκε επαρκώς, με αποτέλεσμα η ενέργειά του ναύτη να περάσει το χέρι του ανάμεσα από τους κάβους για να συγκρατήσει το σχοινί ανακρέμασης του λάστιχου να οδηγήσει στην επέλευση του συμβάντος.

4.5 Τα πιστοποιητικά, έγγραφα και βιβλία που αναζητήθηκαν από το πλοίο για το σκοπό της διερεύνησης, βρέθηκαν σε ισχύ. Ειδικότερα, το πλοίο υπάγεται στις διατάξεις του Κανονισμού ΕΚ/336/2006, για την εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας (ISM Code) στην Κοινότητα και το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης του πλοίου (SMC) και το Έγγραφο Συμμόρφωσης της διαχειρίστριας

εταιρείας (DOC), με ημερομηνία έκδοσης 19-04-2013, ήταν προσωρινά καθόσον η εταιρεία ήταν νεοσύστατη.

4.6 Επιπλέον, προέκυψε ότι ο ναύτης ήταν εξοικειωμένος με τα καθήκοντά του, είχε ολοκληρώσει την προβλεπόμενη από το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης της εταιρείας διαδικασία εξοικείωσης με τις λειτουργίες του πλοίου και η εκτελούμενη κατά το ατύχημα ενέργεια είχε πραγματοποιηθεί από τον ίδιο επανειλημμένα στο παρελθόν, χωρίς να παρουσιαστεί οποιοδήποτε πρόβλημα.

4.7 Σύμφωνα με τα συγκεντρωθέντα στοιχεία, προέκυψε ότι ο παράγοντας κόπωσης δεν συνετέλεσε στο συμβάν και ο εν λόγω ναύτης δεν είχε απασχοληθεί πέραν του προβλεπομένου χρόνου εργασίας του. Ειδικότερα, το προβλεπόμενο ημερήσιο ωράριο εργασίας των ναυτών συνιστούσαν δύο φυλακές τεσσάρων ωρών. Ο ναύτης που τραυματίστηκε εκτελούσε την προγραμματισμένη φυλακή 00:00-04:00 / 12:00-16:00 και την ώρα του ναυτικού ατυχήματος βρισκόταν σε υπηρεσία.

4.8 Τέλος, από τη διερεύνηση και την ανάλυση, δεν προέκυψε κάποια δυσλειτουργία στους μηχανισμούς του πλοίου, ούτε κάποια άλλη έλλειψη σε κανόνες ή εξοπλισμό ασφαλείας για την εργασία, με βάση τα προβλεπόμενα από την κείμενη νομοθεσία και τη ναυτική τέχνη.

Τα παρακάτω συμπεράσματα, μέτρα ασφαλείας 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) και συμπεράσματα, τα οποία παρατίθενται παρακάτω:

1. Ο ναύτης ήταν έμπειρος και εξοικειωμένος με το συγκεκριμένο πλοίο (§ 4.1 και 4.6).
2. Η μορφολογία του λιμένα Αργοστολίου περιορίζει τη δυνατότητα επαρκών χειρισμών για την αγκυροβολία και πρυμνοδέτηση του εν λόγω πλοίου υπό την επικράτηση ισχυρών νοτίων ανέμων (§ 4.3).
3. Η επικράτηση πολύ ισχυρών νοτίων ανέμων στο λιμένα Αργοστολίου επηρεάζει την παραμονή του πλοίου στον προβλήτα πρόσδεσης καθιστώντας επιτακτική τη λήψη πρόσθετων μέτρων για την ασφάλισή του (§ 4.3).
4. Η ελαφρά μετακίνηση του σχοινιού πρόσδεσης συνετέλεσε στην επέλευση του συμβάντος (§ 4.4).
5. Πριν την πρόσδεση του πλοίου δεν πραγματοποιήθηκε διαδικασία εκτίμησης κινδύνου (§ 4.4).

6. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Με βάση την ανάλυση και τα συμπεράσματα που προέκυψαν, διατυπώνονται οι κάτωθι συστάσεις ασφαλείας:

6.1 Προς τη διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου συστήνεται:

10/2013 Η επανεξέταση της διαδικασίας αξιολόγησης κινδύνων (risk assessment) που αφορά στην πρόσδεση του πλοίου, ιδιαίτερα υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες, με σκοπό τον εντοπισμό

τυχόν επισφαλών παραγόντων και σημείων αυξημένης επικινδυνότητας και τη λήψη κατάλληλων μέτρων.

6.2 Προς τον Πλοίαρχο του πλοίου συστήνεται:

11/2013 Η επαναξιολόγηση του συστήματος εξοικείωσης του υπεύθυνου προσωπικού για την πρόσδεση του πλοίου, ώστε να αποφεύγονται επισφαλείς ενέργειες σε περίπτωση δυσμενών καιρικών συνθηκών.

6.3 Προς το φορέα διαχείρισης του λιμένα Αργοστολίου συστήνεται:

12/2013 Η εξέταση αναγκαιότητας εκπόνησης μελέτης, για τη βελτίωση των λιμενικών υποδομών και των μορφολογικών στοιχείων του λιμένα, για τη διευκόλυνση αγκυροβολίας και πρόσδεσης των πλοίων, υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες, λαμβάνοντας υπόψη και τις απόψεις των πλοιάρχων των καταπλεόντων πλοίων.

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 02/2013

Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων,

Γρηγορίου Λαμπράκη 150,

Τ.Κ.:18518, Πειραιάς.

Τηλ.: 210 4191970

FAX: 213 1371269

E-mail: hbmci@yen.gr

Ιστότοπος: <http://hbmci.gov.gr>