



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ (ΕΛΥΔΑ)



ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

06/2014

ΘΕΜΑ:

**Θάνατος τεχνικού κατά την αποβίβαση
από το Δ/Ξ ROYAL OAK στην Ε/Γ λάντζα ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ**



Περιεχόμενα

Περιεχόμενα	2
Συνομογραφίες	3
Πρόλογος	4
1. Περίληψη	5
2. Τεκμηριωμένες Πληροφορίες	6
2.1 Πληροφορίες εμπλεκομένων πλοίων	6
2.3 Πληροφορίες ναυτικού ατυχήματος	8
2.3 Εμπλοκή αρμόδιων Αρχών και μέτρα έκτακτης ανάγκης	8
2.4 Καιρικές συνθήκες	8
3. Ιστορικό	9
3.1 Κατάπλους στο αγκυροβόλιο Πειραιά – Αλλαγή πλοιοκτησίας	9
3.2 Περιγραφή ναυτικού ατυχήματος	9
4. Ανάλυση	12
4.1 Το πλήρωμα του ROYAL OAK	13
4.1.1 Ο Πλοίαρχος	13
4.1.2 Ο Υποπλοίαρχος	13
4.1.3 Ο έτερος Υποπλοίαρχος	13
4.1.4 Ο ναύκληρος	14
4.2 Ο Κυβερνήτης της λάντζας	14
4.3 Ο Τεχνικός	14
4.4 Η λάντζα ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	14
4.4.1 Περιγραφή λάντζας	14
4.4.2 Επιτρεπόμενοι πλόες	15
4.5 Πτώση του τεχνικού στη θάλασσα	16
4.6 Απώλεια ζωής	17
4.7 Διαδικασίες Εγχειριδίου Ασφαλούς Διαχείρισης - ΕΑΔ	18
4.7.1 Διαδικασία επιβίβασης - αποβίβασης μέσω λάντζας	19
4.7.2 Αξιολόγηση κινδύνου	20
4.8 Σύνθεση πληρώματος της λάντζας ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	21
4.9 Χρησιμοποίηση διατιθέμενου εξοπλισμού	21
4.9.1 Εξοπλισμός ROYAL OAK	21
4.9.2 Εξοπλισμός ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	22
4.10 Παρόμοια περιστατικά - χρήση σωσιβίου	24
4.11 Κόπωση	25
5. Συμπεράσματα	25
6. Αναληφθείσες ενέργειες	27
7. Συστάσεις ασφαλείας	27

Συνομογραφίες

A.O. : Αναγνωρισμένος Οργανισμός

Δ/Ξ: Δεξαμενόπλοιο

GMDSS: Global Maritime Distress and Safety System

IMO: International Maritime Organization

gt: Gross Tonnage

ΔΔΣ: Διεθνές Διακριτικό Σήμα

ΕΑΔ: Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης

ΚΕΠ: Κλάδος Ελέγχου Πλοίων

ΚΚΧ: Κόροι Καθαρής Χωρητικότητας

ΚΟΧ: Κόροι Ολικής Χωρητικότητας

A/Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.: Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής

ΜΕΚ: Μηχανή Εσωτερικής Καύσης

Bfr: Beaufort (μονάδα μέτρησης έντασης ανέμου)

kW: kilowatt (μονάδα μέτρησης ισχύος)

Hp: Ίππος (μονάδα μέτρησης ισχύος)

m: μέτρο

UTC: Universal Time Coordinated

VHF: Very High Frequency

ΕΚΑΒ: Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας

ΠΓΕ: Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης

ν.μ: ναυτικό μίλι

Π.Δ.: Προεδρικό Διάταγμα

ISM Code: International Safety Management Code

ΓΚΛ: Γενικός Κανονισμός Λιμένα

Πρόλογος

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 εξελίχθησαν την 11η Απριλίου 2014 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.

Υπό το ανωτέρω πρίσμα εξετάζεται το ναυτικό ατύχημα του θανάτου τεχνικού εξωτερικού συνεργείου μετά από την πτώση του στη θάλασσα κατά την μετεπιβίβαση από το Δ/Ξ ROYAL OAK στην Επιβατική λάντζα ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ, στο αγκυροβόλιο Πειραιά.

Οι αναφορές σε χρόνους αφορούν τοπική ώρα (UTC +3).

1. Περίληψη

Την 10 Απριλίου 2014 το Δ/Ξ ROYAL OAK βρισκόταν αγκυροβολημένο στο αγκυροβόλιο του Πειραιά όπου πραγματοποιήθηκε η παράδοσή του σε νέα πλοιοκτήτρια και διαχειρίστρια εταιρεία. Την ίδια ημέρα το πλοίο εγγράφηκε στο νηολόγιο των Νήσων Μάρσαλ και εκδόθηκε το προσωρινό Έγγραφο Εθνικότητας. Την 11 Απριλίου 2014 το ROYAL OAK παρέμενε στο αγκυροβόλιο προκειμένου να διενεργηθούν οι απαιτούμενες επιθεωρήσεις από τη Ναυτιλιακή Αρχή του Κράτους Σημαίας και τον Οργανισμό Πιστοποίησης Κλάσης για την έκδοση των νέων Κυβερνητικών Πιστοποιητικών.

Την 1400 ένας τεχνικός μαζί με τον βοηθό του επιβιβάστηκαν στο πλοίο με σκοπό την επιθεώρηση και επαναπρογραμματισμό του τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού GMDSS. Μετά το πέρας των εργασιών τους, περί την 1650 η επιβατηγή λάντζα «ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» Ν.Π. 10433 προσέγγισε στο πλοίο, με σκοπό την παραλαβή των δύο τεχνικών καθώς και ενός μέλους πληρώματος του πλοίου.

Κατά τη διάρκεια της επιβίβασης από τη δεξιά κλίμακα του καταστρώματος του ROYAL OAK στο πρωαίο κατάστρωμα της λάντζας, ένας εκ των δύο τεχνικών έπεσε στη θάλασσα. Μετά την πτώση του στο νερό, διατήρησε για μικρό χρονικό διάστημα τις αισθήσεις του και κολυμπούσε για να παραμείνει στην επιφάνεια της θάλασσας. Παράλληλα, μέλη του πληρώματος του ROYAL OAK καθώς και ο Κυβερνήτης και οι επιβαίνοντες της λάντζας προέβησαν σε ενέργειες για την αντιμετώπιση του περιστατικού κάνοντας ρίψη κυκλικών σωσιβίων με σχοινί για να τον βοηθήσουν να παραμείνει στην επιφάνεια της θάλασσας και να τον περισυλλέξουν ωστόσο, σε σύντομο χρονικό διάστημα, ο τεχνικός έχασε τις αισθήσεις του. Ο Υποπλοίαρχος του ROYAL OAK, ο οποίος βρισκόταν εντός της λάντζας, έπεσε στη θάλασσα έπιασε τον τεχνικό και τον συγκράτησε στην επιφάνεια. Ταυτόχρονα, το πλήρωμα του ROYAL OAK χαμήλωσε τη σκάλα επιβίβασης μέχρι το ύψος της επιφάνειας της θάλασσας και ο τεχνικός τοποθετήθηκε στο πλατύσκαλο. Αμέσως ο Υποπλοίαρχος ξεκίνησε καρδιοαναπνευστική αναζωογόνηση χωρίς όμως αποτέλεσμα.

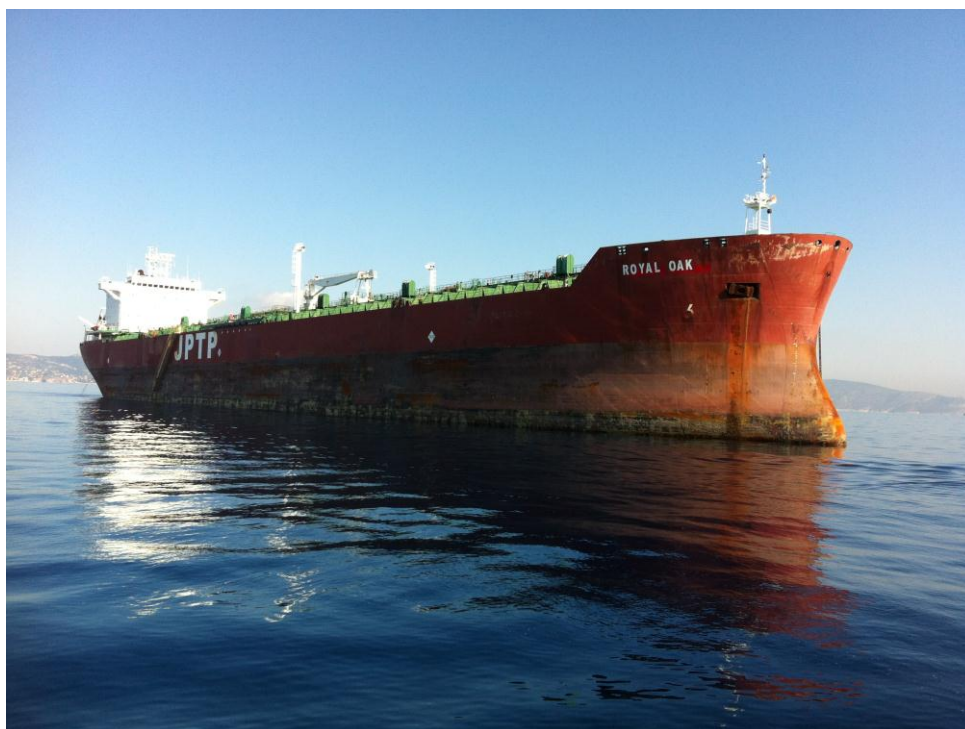
Με τη βοήθεια του πληρώματος του πλοίου ο τεχνικός τοποθετήθηκε στη λάντζα, η οποία αναχώρησε άμεσα προς τον λιμένα Κερατσινίου. Καθ' όλη τη διάρκεια του πλου προς τον λιμένα Κερατσινίου, ο Υποπλοίαρχος του ROYAL OAK μαζί με τον βοηθό του τεχνικού συνέχιζαν την καρδιοαναπνευστική αναζωογόνηση.

Παράλληλα, ειδοποιήθηκε η Λιμενική Αρχή Κερατσινίου, η διαχειρίστρια εταιρεία και πράκτορας του πλοίου και ζητήθηκε η αναμονή ασθενοφόρου για την παραλαβή του τεχνικού και τη διακομιδή του σε νοσοκομείο.

Αμέσως μετά τον κατάπλου της λάντζας στον λιμένα Κερατσινίου ο τεχνικός παρελήφθηκε από το πλήρωμα του ασθενοφόρου για την παροχή πρώτων βοηθειών, ωστόσο διαπιστώθηκε ο θάνατός του. Σύμφωνα με την επίσημη ιατροδικαστική έκθεση, ο θάνατος του τεχνικού προκλήθηκε από έμφραγμα του μυοκαρδίου.

2. Τεκμηριωμένες Πληροφορίες

2.1 Πληροφορίες εμπλεκόμενων πλοίων



Εικόνα 1: Το ROYAL OAK στο αγκυροβόλιο Πειραιά

Όνομα πλοίου	ROYAL OAK
Σημαία	Νήσοι Μάρσαλ
Νηολόγιο	Ματζούρο 5577
Τύπος πλοίου	Δ/Ξ
Αριθμός IMO	9164213
ΔΔΣ	V7FA6
Μήκος ολικό (Loa)	220.20μ
Πλάτος	32.20μ
Έτος κατασκευής	1999
Τόπος κατασκευής	Rijeka, Κροατία
Υλικό κατασκευής	Χάλυβας
Ολική χωρητικότητα (gt)	40705
Καθαρή χωρητικότητα	21529
Αριθμός και τύπος προωστήριων μηχανών – ισχύς	Μία MEK, WARTSILA 6RTA62U/ 1196 KW
Ελάχιστος αριθμός ασφαλούς επάνδρωσης	16

Αριθμός πληρώματος (την ημέρα του συμβάντος)	11
Διαχειρίστρια εταιρεία	Coral Shipping Corp
Α.Ο. Πιστοποίησης Κλάσης	DNV-GL (από 15 Απριλίου 014)
Κατηγορία πλόων	Διεθνής Α1,Α2,Α3



Εικόνα 2: Η λάντζα ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ στον λιμένα Κερατσινίου

Όνομα πλοίου	ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ
Σημαία	Ελληνική
Νηολόγιο	Πειραιάς 10433
Τύπος πλοίου	Επιβατηγή λάντζα
Κατηγορία πλόων	Μικρής απόστασης και εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ως Π.Δ. 270/88)
Αριθμός IMO	Δεν απαιτείται
ΔΔΣ	SVA3576
Μήκος ολικό (Loa)	15.00μ
Πλάτος	3.80μ
Έτος κατασκευής	2010
Υλικό κατασκευής	Ενισχυμένο πλαστικό, G.R.P.
Ολική χωρητικότητα (κ.ο.χ.)	23.23
Καθαρή χωρητικότητα (κ.κ.χ)	15.58
Αριθμός και τύπος προωστήριων μηχανών – ισχύς	2 x VOLVO PENTA D6 370 A-D / 370 HP
Ελάχιστος αριθμός ασφαλούς επάνδρωσης	1

Αριθμός πληρώματος (την ημέρα του συμβάντος)	1
Φορέας Πιστοποίησης	Ελληνικός Νηόγνωμων
Μέγιστος αριθμός επιβατών	25

2.3 Πληροφορίες ναυτικού ατυχήματος

Τύπος ναυτικού ατυχήματος	Πολύ Σοβαρό ναυτικό ατύχημα
Ημερομηνία / ώρα	11 Απριλίου 2014 / 16.50
Τοποθεσία	Αγκυροβόλιο Πειραιά φ:37° 56,4' Β, λ:023° 31' Α
Επικρατούσες καιρικές συνθήκες	Ορατότητα καλή, άνεμος Ν 4-5Bf, ελαφρύς κυματισμός, ημέρα
Κατάσταση πλοίων	ROYAL OAK: Αγκυροβολημένο στο αγκυροβόλιο Πειραιά ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ: Παραλαβή επιβατών από κλίμακα αγκυροβολημένου πλοίου
Χώρος του πλοίου όπου εκδηλώθηκε το ατύχημα	ROYAL OAK: Δεξιά κλίμακα καταστρώματος ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ: Πρωραίο κατάστρωμα επιβίβασης
Αριθμός πληρώματος	ROYAL OAK: 11 ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ: 1
Τραυματισμός - απώλεια ζωής	Θάνατος ενός τεχνικού εξωτερικού συνεργείου
Υλικές ζημιές στο πλοίο	Όχι
Ρύπανση θαλασσίου περιβάλλοντος	Όχι

2.3 Εμπλοκή αρμόδιων Αρχών και μέτρα έκτακτης ανάγκης

Η πτώση του τεχνικού στη θάλασσα γνωστοποιήθηκε στο Κέντρο Παρακολούθησης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας του Πειραιά (Piraeus Traffic) και στην αρμόδια τοπική Λιμενική Αρχή, η οποία ειδοποίησε το ΕΚΑΒ για την αποστολή ασθενοφόρου στο σημείο κατάπλου της λάντζας στον λιμένα Κερατσινίου.

Ο πλους της λάντζας μέχρι τον λιμένα διήρκησε περί τα 10-15 λεπτά. Στον χώρο κατάπλου βρισκόταν κλιμάκιο της Λιμενικής Αρχής, ενώ μετά από λίγα λεπτά κατέφθασε ασθενοφόρο του ΕΚΑΒ το πλήρωμα του οποίου διαπίστωσε τον θάνατο του τεχνικού.

2.4 Καιρικές συνθήκες

Σύμφωνα με τα επίσημα δελτία πρόγνωσης καιρικών συνθηκών της ΕΜΥ για τη θαλάσσια περιοχή του Σαρωνικού την ημέρα του ατυχήματος, προβλέπονταν άνεμοι Νότιοι, έντασης 4-5 Bfrs με θάλασσα λίγο παραγμένη, οι οποίοι αργότερα θα στρέφονταν σε βορειοδυτικούς με την ίδια ένταση και κατάσταση θάλασσας.

Εντούτοις, σύμφωνα με τα στοιχεία που συλλέχθηκαν κατά τη λήψη των συνεντεύξεων, οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες κατά τις πρώτες μεσημβρινές ώρες ήταν καλές με ασθενείς ανέμους μεταβλητής διεύθυνσης χωρίς κυματισμό, ενώ κατά τη χρονική περίοδο του ατυχήματος η ένταση των

ανέμων είχε ενισχυθεί και έπνεαν άνεμοι Νότιοι, έντασης 4 bfrs με κυματισμό ύψους 0,5μ περίπου, επίσης από νότιες διευθύνσεις.

3. Ιστορικό

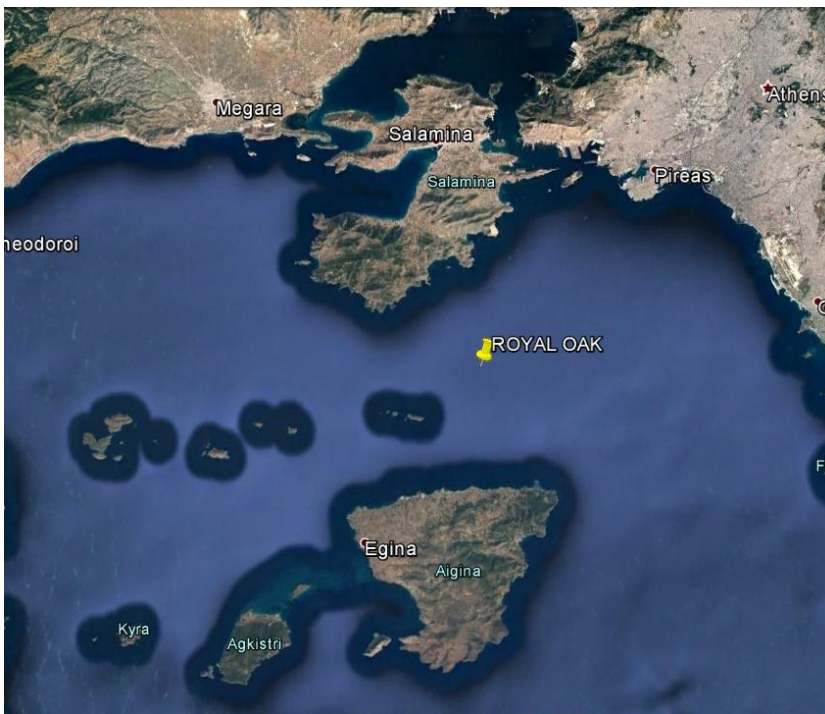
3.1 Κατάπλους στο αγκυροβόλιο Πειραιά – Αλλαγή πλοιοκτησίας

Την 28 Μαρτίου 2014 το ROYAL OAK, φέροντας το όνομα ANDRE JACOB και τη Σημαία του Γιβραλτάρ, κατέπλευσε στο αγκυροβόλιο Πειραιά, προερχόμενο από Γιβραλτάρ, με σκοπό την αλλαγή ιδιοκτησίας και την παράδοση/παραλαβή του στη νέα πλοιοκτήτρια εταιρεία.

Τέσσερα μέλη από το πλήρωμα παραλαβής, ήτοι ο Πλοίαρχος, ο Υποπλοίαρχος, ο Α' Μηχανικός και ο ηλεκτρολόγος είχαν επιβιβασθεί στο πλοίο την 21 Μαρτίου 2014 στο Γιβραλτάρ, απ' όπου απέπλευσε την 22 Μαρτίου 2014 με προορισμό το αγκυροβόλιο Πειραιά.

Την 10 Απριλίου 2014 η διαδικασία παράδοσης παραλαβής ολοκληρώθηκε και το πλοίο μετονομάστηκε σε ROYAL OAK και εγγράφηκε στο νηολόγιο των Νήσων Μάρσαλ. Το πλήρωμα της προηγούμενης εταιρείας αποβιβάστηκε από το πλοίο και παράλληλα επτά νέα μέλη πληρώματος ναυτολογήθηκαν, ήτοι ένας ακόμη Υποπλοίαρχος, ένας Ανθυποπλοίαρχος, ένας Β' Μηχανικός, δύο ναύτες εκ των οποίων ένας ανέλαβε καθήκοντα ναυκλήρου και δύο λιπαντές.

Μετά την παράδοση/παραλαβή και την αλλαγή του ονόματος και του νηολογίου, το πλοίο παρέμεινε στο αγκυροβόλιο Πειραιά προκειμένου να ολοκληρωθούν οι προβλεπόμενοι έλεγχοι από την Σημαία και τον Α.Ο. και να εκδοθούν τα απαραίτητα Πιστοποιητικά Ασφάλειας και Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος.



Εικόνα 3: Η θέση αγκυροβολίας του ROYAL OAK στο αγκυροβόλιο Πειραιά (source: Google Earth)

3.2 Περιγραφή ναυτικού ατυχήματος

Στο πλαίσιο των διενεργούμενων επιθεωρήσεων, η διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου ανέθεσε σε εξειδικευμένη εταιρεία τη διενέργεια ελέγχων στον ναυτιλιακό και τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό. Την 11 Απριλίου 2014, περί την 13:30, ένας τεχνικός μαζί με τον βοηθό του επιβιβάστηκαν στη λάντζα ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ από τον μόλο ΔΕΗ Κερατσινίου προκειμένου να μεταφερθούν στο ROYAL OAK στο αγκυροβόλιο Πειραιά. Περί την 14:00 η λάντζα κατέπλευσε στη θαλάσσια περιοχή που βρισκόταν αγκυροβολημένο το ROYAL OAK και οι δύο τεχνικοί επιβιβάστηκαν στο πλοίο από την αριστερή κλίμακα

του καταστρώματος. Σύμφωνα με τις αναφορές των προσώπων που βρίσκονταν εκεί, η επιβίβαση των τεχνικών πραγματοποιήθηκε χωρίς πρόβλημα, ενώ οι καιρικές συνθήκες ήταν πολύ καλές με ασθενείς ανέμους και χωρίς κυματισμό.

Μετά την ολοκλήρωση των εργασιών, οι δύο τεχνικοί ενημέρωσαν το πλήρωμα του ROYAL OAK και κλήθηκε η λάντζα ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ για να τους παραλάβει. Η λάντζα ξεκίνησε από τον λιμένα Κερατσινίου περί την 16:00 και περί την 16:30 κατέπλευσε στην πλησίον του πλοίου περιοχή του αγκυροβολίου όπου ανέμενε για την επιβίβαση των επιβατών. Μετά την πάροδο 10 λεπτών περίπου, ξεκίνησε η αποβίβαση των τεχνικών και του ενός Υποπλοιάρχου, ο οποίος θα μετέβαινε στην ξηρά. Η αποβίβαση πραγματοποιήθηκε από τη δεξιά κλίμακα του καταστρώματος, ενώ οι καιρικές συνθήκες, σε σχέση με την χρονική περίοδο επιβίβασης, είχαν μεταβληθεί καθώς έπνεαν άνεμοι από Νότιες διευθύνσεις εντάσεως 4 bfrs ενώ ο κυματισμός προσέγγιζε το 0,5μ ύψος, επίσης από νότιες διευθύνσεις.

Η αποβίβαση των τεχνικών και του Υποπλοιάρχου πραγματοποιήθηκε υπό την παρουσία του ναυκλήρου, ο οποίος βρισκόταν στο χειριστήριο ελέγχου της κλίμακας και του έτερου Υποπλοιάρχου, ο οποίος βρισκόταν περί τα 10μ πίσω από τον ναύκληρο, προς την πρύμνη του πλοίου και επέβλεπε τη διαδικασία (Εικόνα 4).



Εικόνα 4: Η δεξιά κλίμακα του καταστρώματος του ROYAL OAK και η θέση στην οποία στεκόταν ο ναύκληρος.

Μόλις ο Υποπλοίαρχος και οι δύο τεχνικοί έφθασαν στην κλίμακα και ήταν έτοιμοι να κατέβουν, ο ναύκληρος χαμήλωσε τη σκάλα σε ύψος περίπου 0,2μ πάνω από το κατάστρωμα της λάντζας, ενώ η λάντζα πλησίασε προς το πλοίο και την πλατφόρμα της κλίμακας με την πλώρη απ' όπου θα γινόταν η επιβίβαση (Εικόνα 5).

Πρώτος κατέβηκε ο Υποπλοίαρχος, ο οποίος λόγω του προνευτασμού της λάντζας που προκαλείτο από τον κυματισμό, παρέμεινε στην πλώρη της για να βοηθήσει τους δύο τεχνικούς στην επιβίβαση.

Μετά από τον Υποπλοίαρχο κατέβηκε ο βοηθός του τεχνικού, ο οποίος έφερε μαζί του μία συσκευή VHF την οποία είχαν εξαρμόσει προκειμένου να επιθεωρηθεί/επισκευασθεί στην ξηρά. Όταν ο βοηθός του τεχνικού βρισκόταν στην πλατφόρμα της κλίμακας στο κατώτερο σημείο, παρέδωσε τη συσκευή VHF στον Υποπλοίαρχο, ο οποίος την τοποθέτησε μέσα στη λάντζα. Στη συνέχεια επιβιβάσθηκε στη λάντζα και μετακινήθηκε στον εσωτερικό χώρο επιβατών από την προωραία θύρα εισόδου.



Εικόνα 5: Άποψη της πλώρης της λάντζας ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ, απ' όπου θα πραγματοποιηίτο η επιβίβαση.

Ακολούθως, κατέβηκε από την κλίμακα ο τεχνικός, ο οποίος έφερε στην πλάτη ένα σακίδιο με τα εργαλεία του καθώς και ένα ηχοβολιστικό μηχάνημα το οποίο έχρηζε επισκευής. Όταν έφτασε στην πλατφόρμα της κλίμακας παρέδωσε το μηχάνημα στον Υποπλοίαρχο και μετά από λίγο επιχείρησε να επιβιβαστεί στη λάντζα. Εντούτοις, κατά την κίνησή του να πατήσει στο κατάστρωμα της λάντζας έχασε την ισορροπία του και έπεσε στη θάλασσα. Άμεσα, ο Κυβερνήτης της λάντζας έκανε «ανάποδα» για να απομακρύνει το σκάφος από τον τεχνικό και να μην τον χτυπήσει.

Η πτώση του τεχνικού στη θάλασσα έγινε αντιληπτή από τον ναύκληρο και τον Υποπλοίαρχο του ROYAL OAK ο οποίος πέταξε στη θάλασσα, σε κοντινή απόσταση από τον τεχνικό, το κυκλικό σωσίβιο που βρισκόταν πλησίον του ναυκλήρου και ειδοποίησε μέσω της φορητής συσκευής VHF τον πλοίαρχο. Σύμφωνα με τις αναφορές των ατόμων που παρακολούθησαν την εξέλιξη του περιστατικού, ο τεχνικός όταν έπεσε στη θάλασσα επιχείρησε να βγάλει το σακίδιο με τα εργαλεία από την πλάτη του για να απαλλαγεί από το επιπλέον βάρος, χωρίς όμως αποτέλεσμα και κολύπησε για μικρό διάστημα προς το κυκλικό σωσίβιο.



Εικόνα 6: Το κυκλικό σωσίβιο χωρίς σχοινί που βρισκόταν τοποθετημένο πλησίον του σταθμού ελέγχου της κλίμακας.

Ταυτόχρονα, ο Υποπλοίαρχος που βρισκόταν στη λάντζα πήρε από τον βοηθό του τεχνικού ένα κυκλικό σωσίβιο με σχοινί που ήταν τοποθετημένο στην πρύμνη της λάντζας και ζήτησε από τον Κυβερνήτη ένα μακρύτερο και πιο χοντρό σχοινί για να το δέσει και να το πετάξει προς τον τεχνικό και να τον τραβήξει κοντά στην λάντζα.

Στο μεταξύ όμως αντιλήφθηκε ότι ο τεχνικός είχε σταματήσει να κολυμπάει και το σώμα του είχε γυρίσει μπρούμυτα. Αμέσως φώναξε στον Κυβερνήτη της λάντζας να πλησιάσει, πήδηξε στη θάλασσα και έπιασε τον τεχνικό, ο οποίος είχε χάσει τις αισθήσεις του. Παράλληλα, ο ναύκληρος και ο Υποπλοίαρχος από το ROYAL OAK πήραν ένα κυκλικό σωσίβιο με σχοινί και αφού κατέβηκαν στην πλατφόρμα της κλίμακας, το πέταξαν προς τον Υποπλοίαρχο, ενώ ο Κυβερνήτης της λάντζας αφού ολοκλήρωσε τον χειρισμό της λάντζας πλησίασε και πέταξε ακόμη ένα κυκλικό σωσίβιο με σχοινί.



Εικόνα 7: Το κυκλικό σωσίβιο με σχοινί που ήταν τοποθετημένο πρώραθεν της δεξιάς κλίμακας.

Ο Υποπλοίαρχος, ο οποίος προσπαθούσε να συγκρατήσει στην επιφάνεια της θάλασσας τον τεχνικό, κατάφερε να πιάσει ένα κυκλικό σωσίβιο με το οποίο τον τράβηξαν κοντά στην κλίμακα του πλοίου, την οποία το πλήρωμα του πλοίου είχε χαμηλώσει στο ύψος της θάλασσας. Ανέβασαν τον τεχνικό στην πλατφόρμα της κλίμακας και ξεκίνησαν καρδιοαναπνευστική αναζωογόνηση με μαλάξεις στο στήθος και τεχνητή αναπνοή. Ωστόσο, ο τεχνικός δεν ανταποκρινόταν και αποφάσισαν να τον τοποθετήσουν στη λάντζα και να τον μεταφέρουν στην ξηρά προκειμένου να διακομισθεί σε νοσοκομείο. Με τη βοήθεια του πληρώματος ο τεχνικός τοποθετήθηκε στη λάντζα, η οποία απέπλευσε άμεσα για τον λιμένα Κερατσινίου. Ο Κυβερνήτης της λάντζας ειδοποίησε το Κέντρο Παρακολούθησης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας του Πειραιά (Piraeus Traffic) καθώς και το αρμόδιο Λιμενικό Τμήμα Κερατσινίου, το οποίο ειδοποίησε άμεσα το ΕΚΑΒ για την αποστολή ασθενοφόρου στο σημείο κατάπλου της λάντζας.

Κατά τη διάρκεια του πλου προς τον λιμένα Κερατσινίου, ο Υποπλοίαρχος και ο βοηθός του τεχνικού συνέχισαν την καρδιοαναπνευστική αναζωογόνηση, χωρίς ωστόσο αποτέλεσμα. Το πλήρωμα του ΕΚΑΒ το οποίο έσπευσε για την παραλαβή του τεχνικού διαπίστωσε τον θάνατό του. Σύμφωνα με το επίσημο Πιστοποιητικό ο θάνατος του τεχνικού επήλθε από έμφραγμα του μυοκαρδίου σε επέκταση παλαιάς στεφανιαίας νόσου.

Το ROYAL OAK παρέμεινε στο αγκυροβόλιο του Πειραιά μέχρι την ολοκλήρωση των απαραίτητων διαδικασιών και επιθεωρήσεων απ' όπου απέπλευσε τις επόμενες ημέρες.

4. Ανάλυση

Η ανάλυση του εξεταζόμενου ναυτικού ατυχήματος στοχεύει στον εντοπισμό και προσδιορισμό των παραγόντων και αιτιών που 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.

4.1 Το πλήρωμα του ROYAL OAK

4.1.1 Ο Πλοίαρχος

Ο πλοίαρχος του ROYAL OAK, ηλικίας 40 ετών, ξεκίνησε τη ναυτική του σταδιοδρομία το 1995. Συνεργαζόταν για αρκετά χρόνια με τη διαχειρίστρια εταιρεία του ROYAL OAK στα πλοία της οποίας υπηρετούσε ως πλοίαρχος από το 2008 και ήταν εξοικειωμένος με τις διαδικασίες της εταιρείας για την ασφαλή λειτουργία των υπό τη διαχείρισή της πλοίων.

Επιβιβάστηκε στο ROYAL OAK την 21 Μαρτίου 2014 στο Γιβραλτάρ, μαζί με άλλους τρεις ναυτικούς, προκειμένου να ενημερωθεί και να εξοικειωθεί με το πλοίο και τον εξοπλισμό του από το πλήρωμα της προηγούμενης εταιρείας πριν την ολοκλήρωση της παράδοσης/παραλαβής. Η προβλεπόμενη από το Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης – ΕΑΔ διαδικασία εξοικείωσής του πραγματοποιήθηκε από τον προηγούμενο πλοίαρχο του πλοίου, η οποία καταγράφηκε στο προβλεπόμενο έντυπο και υπογράφηκε από τους δύο ναυτικούς την ημερομηνία παράδοσης του πλοίου.

Όταν η λάντζα έφτασε στην περιοχή του αγκυροβολίου, έδωσε εντολή στον Υποπλοίαρχο να μεταβεί στην κλίμακα του καταστρώματος μαζί με τον ναύκληρο, για την αποβίβαση των τεχνικών και του δεύτερου Υποπλοίαρχου. Την ώρα του ατυχήματος βρισκόταν στη γέφυρα. Ενημερώθηκε για την πτώση του τεχνικού στη θάλασσα από τον Υποπλοίαρχο, μέσω της συσκευής VHF και έδωσε εντολή στο πλήρωμα να γίνει ρίψη κυκλικών σωσιβίων και να μεταβεί στην κλίμακα του καταστρώματος για παροχή συνδρομής. Παράλληλα, ενημέρωσε τον DPA της εταιρείας και την Λιμενική Αρχή.

4.1.2 Ο Υποπλοίαρχος

Ο Υποπλοίαρχος, ηλικίας 32 ετών, υπήκοος Φιλιππίνων, ξεκίνησε τη ναυτική του σταδιοδρομία το 2003. Καθήκοντα Υποπλοίαρχου ανέλαβε για πρώτη φορά το 2009 και από το 2012 υπηρετούσε σε πλοία της διαχειρίστριας εταιρείας του ROYAL OAK με την οποία συνεργαζόταν για τρίτη φορά. Με τον πλοίαρχο του ROYAL OAK είχε υπηρετήσει άλλη μία φορά σε έτερο πλοίο της εταιρείας.

Επιβιβάστηκε στο ROYAL OAK την 21/03/2014 στο Γιβραλτάρ, μαζί με τον πλοίαρχο και άλλους δύο ναυτικούς, στο πλαίσιο ενημέρωσης και εξοικείωσης με το πλοίο και τον εξοπλισμό του πριν την ολοκλήρωση της παράδοσης/παραλαβής. Η προβλεπόμενη από το εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης διαδικασία εξοικείωσής του πραγματοποιήθηκε από τον πλοίαρχο του ROYAL OAK, η οποία καταγράφηκε και υπογράφηκε από τους δύο ναυτικούς την ημερομηνία παράδοσης του πλοίου.

Όταν η λάντζα προσέγγισε στο πλοίο έλαβε εντολή από τον πλοίαρχο να μεταβεί στην κλίμακα του καταστρώματος μαζί με τον ναύκληρο για τη διαδικασία αποβίβασης. Την ώρα του ατυχήματος βρισκόταν σε απόσταση περίπου 10 μέτρων μακριά από τον ναύκληρο προς την πρύμνη του πλοίου. Όταν αντιλήφθηκε την πτώση του τεχνικού στη θάλασσα έριξε στη θάλασσα το πλησιέστερο κυκλικό σωσίβιο. Στη συνέχεια έδωσε εντολή στον ναύκληρο να πάρει ένα κυκλικό σωσίβιο με σχοινί και κατέβηκε μαζί του στην πλατφόρμα της κλίμακας για να ανασύρουν τον τεχνικό από τη θάλασσα.

4.1.3 Ο έτερος Υποπλοίαρχος

Ο δεύτερος Υποπλοίαρχος του ROYAL OAK, ετών 50, Έλληνας υπήκοος, είχε συνολικά 18 έτη θαλάσσιας Υπηρεσίας από τα οποία τα τελευταία 8 έτη ως πλοίαρχος. Τα τελευταία 2 έτη πριν το ατύχημα είχε εργαστεί σε πλοία της διαχειρίστριας εταιρείας του ROYAL OAK ως πλοίαρχος.

Στο ROYAL OAK ναυτολογήθηκε την προηγούμενη ημέρα του ναυτικού ατυχήματος οπότε και ολοκληρώθηκε η παράδοση/παραλαβή του πλοίου, προκειμένου να συνδράμει στην προετοιμασία του και τη διαδικασία επιθεώρησης για την έκδοση των απαραίτητων πιστοποιητικών από τη Σημαία και τον Α.Ο. Την ημέρα ναυτολόγησής του ακολούθησε τη διαδικασία εξοικείωσης με το πλοίο και τον εξοπλισμό του, σύμφωνα με το SMS η οποία καταγράφηκε και υπογράφηκε στο προβλεπόμενο έντυπο.

Κατά τη διάρκεια του ατυχήματος βρισκόταν στην πλήρη της λάντζας και αυτοβούλως βοηθούσε στην επιβίβαση του τεχνικού και του βοηθού του. Όταν αντιλήφθηκε την πτώση του τεχνικού ζήτησε από τον βοηθό του τεχνικού να του φέρει ένα κυκλικό σωσίβιο με σχοινί. Στο μεταξύ διαπίστωσε ότι ο άνθρωπος στη θάλασσα έπαυσε να κολυμπάει και έπεσε στη θάλασσα για να τον βοηθήσει. Κατάφερε να πιάσει τον τεχνικό καθώς και ένα κυκλικό σωσίβιο, με το οποίο τους τράβηξαν κοντά στην κλίμακα και όταν ανέβασαν τον τεχνικό στην πλατφόρμα επιχείρησε την καρδιοαναπνευστική αναζωογόνηση, την οποία συνέχισε και εντός της λάντζας κατά τον πλου προς τον λιμένα Κερατσινίου.

4.1.4 Ο ναύκληρος

Ο ναύκληρος του ROYAL OAK, 35 ετών, ναυτολογήθηκε στο πλοίο την προηγούμενη ημέρα του ναυτικού ατυχήματος. Ήταν η έκτη φορά που υπηρετούσε σε πλοίο της διαχειρίστριας εταιρείας του ROYAL OAK, εκ των οποίων τις τρεις τελευταίες με καθήκοντα ναυκλήρου. Κατά τη διάρκεια του ατυχήματος βρισκόταν στο χειριστήριο ελέγχου της κλίμακας και μετά από εντολή του Υποπλοίαρχου πήρε το πλησιέστερο κυκλικό σωσίβιο με σχοινί και κατέβηκε μαζί του στην πλατφόρμα της κλίμακας για να περισυλλέξουν τον τεχνικό και τον Έλληνα Υποπλοίαρχο, ο οποίος είχε βουτήξει στη θάλασσα.

4.2 Ο Κυβερνήτης της λάντζας

Ο Κυβερνήτης της λάντζας ήταν παράλληλα και ο ιδιοκτήτης της. Ήταν κάτοχος «Άδειας πηδαλιούχου και χειριστού μηχανοκίνητου λέμβου» και δραστηριοποιείται επί 19 έτη στις λάντζες του λιμένα Πειραιά με αφετηρία την περιοχή του Αγίου Γεωργίου στο Κερατσίνι. Κατά τη διάρκεια του ναυτικού ατυχήματος βρισκόταν στα πρωαία χειριστήρια της λάντζας και όταν αντιλήφθηκε την πτώση του τεχνικού έκανε «ανάποδα» και απομάκρυνε το σκάφος για να μην τον χτυπήσει. Στη συνέχεια πραγματοποίησε ελιγμούς για να προσεγγίσει τον Υποπλοίαρχο και τον τεχνικό και έριξε στη θάλασσα ένα κυκλικό σωσίβιο με σχοινί από την πρύμνη της λάντζας.

4.3 Ο Τεχνικός

Ο αποθανών τεχνικός ήταν 54 ετών και εργαζόταν επί σειρά ετών στον τομέα επισκευής και συντήρησης τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού πλοίων. Ως εκ τούτου είχε πραγματοποιήσει πολλές επισκέψεις σε πλοία σε αγκυροβόλια, στις οποίες η μεταφορά πραγματοποιείτο με επιβατηγές λάντζες και η επιβίβαση/αποβίβαση γινόταν από τις κλίμακες των πλοίων. Σύμφωνα με τις αναφορές των εμπλεκόμενων ατόμων στο ναυτικό ατύχημα, ήταν υπέρβαρος και η σωματική του κατάσταση επηρέαζε το περπάτημά του και δυσχέραινε αρκετά την κίνησή του κατά την επιβίβαση/αποβίβαση στα πλοία, ιδιαίτερα σε αυτά που βρίσκονταν στο αγκυροβόλιο καθώς η μεταφορά πραγματοποιείτο με λάντζα.

4.4 Η λάντζα ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ

4.4.1 Περιγραφή λάντζας

Η Ε/Γ-λάντζα ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ ναυπηγήθηκε το 2010 στην Ελλάδα για να χρησιμοποιηθεί ως επιβατηγή λάντζα για την εξυπηρέτηση των πλοίων που καταπλέουν στο αγκυροβόλιο Πειραιά. Διαθέτει δύο προωστήριες μηχανές τοποθετημένες στην πρύμνη κάτω από το κύριο κατάστρωμα, καθώς και πρωαίο πλαγιοπροωθητήρα (Bow thruster).

Ο έλεγχος του σκάφους πραγματοποιείται από την κύρια θέση διακυβέρνησης η οποία βρίσκεται στο πρωαίο αριστερό τμήμα του χώρου επιβατών. Ωστόσο, η λάντζα διαθέτει και εναλλακτική θέση διακυβέρνησης, η οποία βρίσκεται στο πρυμναίο δεξιό εξωτερικό κατάστρωμα και χρησιμοποιείται κατά τους χειρισμούς προσέγγισης στα πλοία ή τον προβλήτα όταν απαιτείται. Στην κύρια θέση διακυβέρνησης είναι τοποθετημένα τα όργανα ελέγχου των προωστήριων μηχανών, τα όργανα ναυσιπλοΐας και ο τηλεπικοινωνιακός εξοπλισμός. Η επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών πραγματοποιείται κατά

περίπτωση είτε από την πλώρη είτε από την πρύμνη καθόσον δεν υφίσταται σχετική πρόβλεψη ή οδηγία στο ΠΓΕ. Το κατάστρωμα στον πρωραίο χώρο είναι αντιολισθητικού τύπου και διαθέτει εγκατεστημένα προστατευτικά κιγκλιδώματα (ρέλια). Η διέλευση των επιβατών προς/από τον κλειστό χώρο επιβατών πραγματοποιείται μέσω καιροστεγούς ανοίγματος στο πρωραίο τμήμα της υπερκατασκευής του σκάφους.

Η κύρια θέση διακυβέρνησης παρέχει στον Κυβερνήτη της λάντζας καλό οπτικό πεδίο για την προσέγγιση της κλίμακας ενός πλοίου και την επιβίβαση των ατόμων όταν πρόκειται να πραγματοποιηθεί από την πλώρη. Ωστόσο, σύμφωνα τα στοιχεία που συλλέχθηκαν κατά τη διαδικασία της διερεύνησης, τη στιγμή της πτώσης του τεχνικού στη θάλασσα ο Κυβερνήτης της λάντζας κοιτούσε τα όργανα ελέγχου των μηχανών και δεν αντιλήφθηκε την αιτία της πτώσης του.



Εικόνα 8: Η κύρια θέση διακυβέρνησης της λάντζας.



Εικόνα 9: Ο σταθμός ελέγχου στο πρυμναίο εξωτερικό κατάστρωμα



Εικόνα 10: Ο πρυμναίος χώρος επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών.



Εικόνα 10: Ο πρωραίος χώρος επιβίβασης/αποβίβασης με το καιροστεγές άνοιγμα για την πρόσβαση στον χώρο επιβατών.

4.4.2 Επιτρεπόμενοι πλόες

Σύμφωνα με το εν ισχύ κατά την ημέρα του ατυχήματος ΠΓΕ, οι επιτρεπόμενοι πλόες της λάντζας ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ ήταν «μικρής απόστασης και εσωτερικής ναυσιπλοΐας, σύμφωνα με το Π.Δ. 270/1988». Ειδικότερα, στο άρθρο 1 του Π.Δ. 270/1988 (120 Α'), «Κανονισμός για την καταλληλότητα και τις επιθεωρήσεις μικρών επαγγελματικών πλοίων, που παραλαμβάνουν επιβάτες και εκτελούν θαλάσσιους πλόες μικρής απόστασης και πλόες εσωτερικής ναυσιπλοΐας», παρατίθεται ο ορισμός των θαλάσσιων πλόων μικρής απόστασης και πλόων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, στους οποίους εντάσσονται οι πλόες που εκτελούνται :

- Μέσα σε λιμάνια.

- Σε προσβάσεις λιμανιών μέχρι τρία ναυτικά μίλια από το στόμιο του λιμανιού.
- Σε απόσταση μέχρι 540 μέτρα από τις ακτές και μέχρι 1,5 ναυτικό μίλι από το σημείο απόπλου.
- Μέσα σε λίμνες και ποτάμια.

Το σημείο αγκυροβολίας του ROYAL OAK βρισκόταν σε απόσταση περί των 8 ν.μ. από το σημείο απόπλου της λάντζας και περί τα 7 ν.μ. από το στόμιο του λιμένα Πειραιά.

Υπό το φως των ανωτέρω συνάγεται ότι ο πλους της λάντζας ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ δεν εντασσόταν στους επιτρεπόμενους πλόες σύμφωνα με το εν ισχύ κατά την ημέρα του ατυχήματος ΠΓΕ.

4.5 Πτώση του τεχνικού στη θάλασσα

Όπως προαναφέρθηκε, η επιβίβαση των τεχνικών στο πλοίο πραγματοποιήθηκε μερικές ώρες πριν το ατύχημα από την αριστερή κλίμακα καταστρώματος του πλοίου με καλές καιρικές συνθήκες, χωρίς κυματισμό. Η λάντζα ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ προσέγγισε στην πλατφόρμα της κλίμακας του πλοίου ομαλά, χωρίς διατοιχισμούς και προνευτασμούς και η επιβίβαση των τεχνικών έγινε χωρίς να αναφερθεί κάποιο πρόβλημα.

Κατά την αποβίβαση των τεχνικών, οι καιρικές συνθήκες είχαν μεταβληθεί και στην περιοχή υφίστατο κυματισμός από νότιες διευθύνσεις, 0,5μ περίπου, ο οποίος προκαλούσε διατοιχισμούς και προνευτασμούς στη λάντζα ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ. Για τον λόγο αυτό κρίθηκε κατάλληλη η χρησιμοποίηση της δεξιάς κλίμακας του πλοίου καθώς βρισκόταν στην υπήνεμη πλευρά. Εντούτοις, όπως προέκυψε κατά τη διαδικασία λήψης συνεντεύξεων, η γωνία που σχημάτιζε το πλοίο με την κατεύθυνση του κυματισμού την ώρα του ατυχήματος δεν προστάτευε πλήρως τη δεξιά πλευρά του πλοίου με αποτέλεσμα ο θαλάσσιος χώρος πέριξ της κλίμακας να επηρεάζεται από τον κυματισμό ο οποίος προκαλούσε προνευτασμό στη λάντζα περίπου ίσο με το ύψος κύματος, ήτοι 0,5μ περίπου.

Κατά συνέπεια, η επιβίβαση στη λάντζα απαιτούσε κατάλληλο υπολογισμό και συγχρονισμό κινήσεων τόσο από πλευράς του Κυβερνήτη της λάντζας όσο και από πλευράς του Υποπλοίαρχου και των τεχνικών. Ο Κυβερνήτης της λάντζας θα έπρεπε να προβεί σε κατάλληλους χειρισμούς ώστε η λάντζα να παραμένει σε κοντινή απόσταση από την πλατφόρμα της κλίμακας, δίχως όμως να βρεθεί κάτω από αυτήν ώστε να αποφύγει ενδεχόμενη πρόσκρουση λόγω της κίνησης του προνευτασμού. Παράλληλα, ο Υποπλοίαρχος και οι τεχνικοί θα έπρεπε να υπολογίσουν την κίνηση της λάντζας λόγω προνευτασμού ώστε να επιβιβαστούν την κατάλληλη στιγμή κατά την οποία το κατάστρωμα της πλώρης θα βρισκόταν σε κοντινή απόσταση από την πλατφόρμα της κλίμακας τόσο κατά το οριζόντιο όσο και κατά το κάθετο επίπεδο. Σημειώνεται ότι αντίστοιχος συγχρονισμός κινήσεων θα απαιτείτο και στην περίπτωση που επιλεγόταν η επιβίβαση να πραγματοποιηθεί από το πρυμναίο κατάστρωμα της λάντζας. Ωστόσο, το σημείο επιβίβασης στον πρυμναίο χώρο ήταν πλησιέστερα προς το μέσο του σκάφους, με αποτέλεσμα το εύρος της κάθετης κίνησης του σκάφους στο εν λόγω σημείο να ήταν μικρότερο.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που προέκυψαν από τη διαδικασία λήψης των συνεντεύξεων, όταν η λάντζα βρισκόταν πλησίον της κλίμακας και αφού ο τεχνικός παρέδωσε το ηχοβολιστικό μηχάνημα στον Υποπλοίαρχο του πλοίου που βρισκόταν στην πλώρη της λάντζας, επιχείρησε να επιβιβασθεί, ωστόσο η κίνησή του ήταν αργή και σε ακατάλληλο χρόνο καθώς έγινε όταν η λάντζα κινείτο προς τα κάτω και απομακρυνόταν από την πλατφόρμα της κλίμακας. Επιπρόσθετα, δεν προέκυψαν στοιχεία που να οδηγούν σε συμπέρασμα ότι κατά τη στιγμή που ο τεχνικός επιχείρησε να επιβιβασθεί, ο Κυβερνήτης της λάντζας έκανε κάποιο χειρισμό με τις μηχανές ή τον πρωαίο πλαγιοπροωθητήρα ο οποίος θα απομάκρυνε τη λάντζα από την κλίμακα.

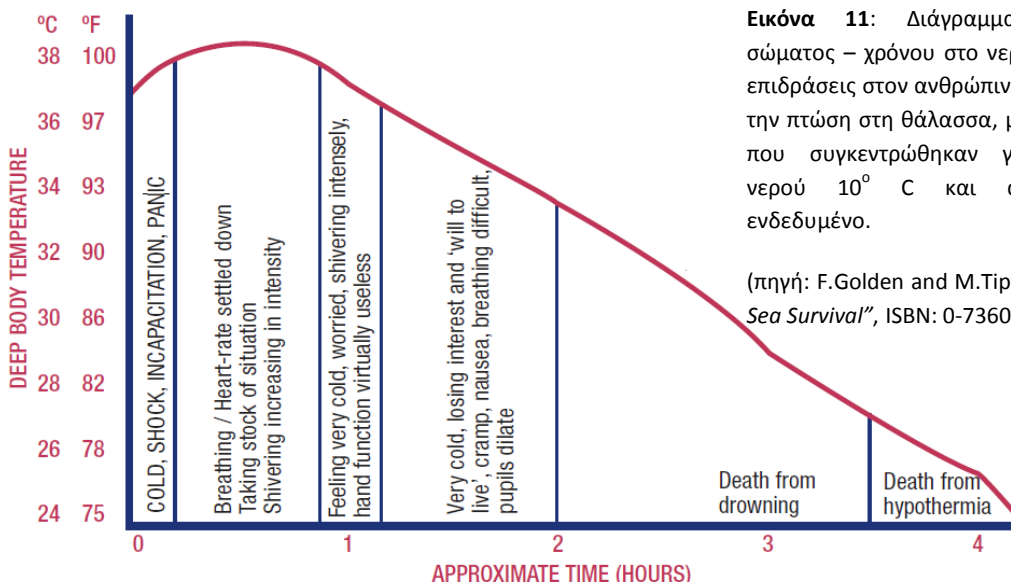
Υπό το φως των ανωτέρω συνάγεται ότι η πτώση του τεχνικού προήλθε από άστοχη ενέργεια για την επιβίβαση στη λάντζα λόγω κακής εκτίμησης της κίνησης της λάντζας η οποία προκαλείτο από τον προνευτασμό.

4.6 Απώλεια ζωής

Σύμφωνα με το επίσημο Πιστοποιητικό, ο θάνατος του τεχνικού επήλθε από έμφραγμα του μυοκαρδίου σε επέκταση παλαιάς στεφανιαίας νόσου. Όπως προκύπτει από απόψεις εξειδικευμένου ιατρικού προσωπικού, η στεφανιαία νόσος μειώνει την ανθεκτικότητα ενός ανθρώπου σε συνθήκες έντονης ψυχολογικής και σωματικής επιβάρυνσης η οποία δημιουργείται από μια απρόσμενη πτώση στη θάλασσα με χαμηλή θερμοκρασία θαλάσσιου ύδατος. Σημειώνεται ότι την ημέρα του ναυτικού ατυχήματος η θερμοκρασία της θάλασσας στο αγκυροβόλιο Πειραιά ήταν 17°C. Η εν λόγω θερμοκρασία δεν θεωρείται αρκετά χαμηλή, ωστόσο δύναται να προκαλέσει στον ανθρώπινο οργανισμό «σοκ ψύχους» (“cold shock”), το οποίο οφείλεται στην απότομη πτώση ενός ατόμου σε ύδατα χαμηλότερης θερμοκρασίας από αυτή του σώματος.

Αναλυτικότερα και 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» το οποίο προκαλείται ταυτόχρονα με πανικό και ακινητοποίηση (Εικόνα 11). 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» (Εικόνα 11).

Σημειώνεται ότι ένας άνθρωπος ο οποίος πάσχει από στεφανιαία νόσο, όπως στο εξεταζόμενο ναυτικό ατύχημα, δύναται να ενταχθεί στην κατηγορία «επιρρεπών» οργανισμών. Επιπρόσθετα, ο ρουχισμός του τεχνικού σε συνδυασμό με το σακίδιο που έφερε στην πλάτη, το βάρος του οποίου δεν κατέστη εφικτό να προσδιορισθεί, ωστόσο δηλώθηκε ότι ήταν βαρύ, επιβάρυναν επιπλέον τις προσπάθειές του να κολυμπήσει και να παραμείνει στην επιφάνεια της θάλασσας.



Εικόνα 11: 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).

Πέραν των ανωτέρω, ο Οργανισμός Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων του Ηνωμένου Βασιλείου, (Marine Accident Investigation Branch – MAIB) σε πρόσφατη έκθεση διερεύνησης ναυτικού ατυχήματος

που αφορούσε σε θάνατο μέλους πληρώματος αλιευτικού μετά από πτώση στη θάλασσα¹, συμπεριέλαβε πίνακα στον οποίο καταγράφονται τα χρονικά διαστήματα από την πτώση των ατόμων στη θάλασσα μέχρι την απώλεια των αισθήσεών τους σε σχέση με τη θερμοκρασία και την κατάσταση της θάλασσας (Εικόνα 12). Από τον εν λόγω πίνακα συγκρατείται ότι η απώλεια των αισθήσεων επήλθε σε διάστημα μικρότερο των 15 λεπτών.

Vessel name	Date	Sea state	Water temperature	Victim unresponsive in water
<i>King Challenger</i>	23/06/2016	Slight	10.5°C	4 minutes
<i>Our Sarah Jane</i>	09/06/2016	Slight	12°C	8 minutes
<i>Apollo, INS179</i>	18/04/2016	Rough	9°C	7 minutes
<i>Annie T</i>	04/10/2015	Heavy swell	12°C	10 minutes
<i>Aquarius</i>	17/08/2015	Slight	14°C	10 minutes
<i>Enterprise</i>	09/07/2015	Rough	13°C	15 minutes
<i>Barnacle III</i>	13/05/2014	Slight	9°C	5 minutes*
<i>Vidar</i>	28/01/2013	Rough	8°C	11 minutes
<i>Zenith</i>	29/01/2012	Rough	8°C	10 minutes
<i>About Time</i>	16/06/2011	Moderate	12°C	Not known**
<i>Optik</i>	18/11/2009	Moderate	10°C	10 minutes
<i>Osprey III</i>	11/11/2009	Slight	10°C	12 minutes
<i>Maggie Ann</i>	12/02/2009	Moderate	6°C	8 minutes
<i>Apollo, INS179</i>	03/09/2007	Moderate	12°C	15 minutes

*mob was probably entrapped and pulled overboard and underwater by potting gear

**mob accident was not observed and body was not recovered

Εικόνα 12: Πίνακας από έκθεση διερεύνησης MAIB στον οποίο καταγράφονται τα χρονικά διαστήματα από την πτώση του ατόμου στη θάλασσα μέχρι την απώλεια των αισθήσεων.

4.7 Διαδικασίες Εγχειριδίου Ασφαλούς Διαχείρισης - ΕΑΔ

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου 7 του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code – Chapter IX SOLAS 74), η διαχειρίστρια εταιρεία πλοίου που εντάσσεται στο πεδίο εφαρμογής του Κώδικα, θα πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες, σχέδια και οδηγίες για την εκτέλεση των κύριων εργασιών και λειτουργιών σχετικά με την ασφάλεια του προσωπικού, του πλοίου και την προστασία του περιβάλλοντος. Οι διάφορες εργασίες θα πρέπει να καθορισθούν και να ανατεθούν σε κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό.

Υπό το ανωτέρω πλαίσιο, η διαχειρίστρια εταιρεία του ROYAL OAK είχε αναπτύξει ένα σύνολο οδηγιών σχετικά με την επιβίβαση/αποβίβαση ατόμων μέσω λάντζας, οι οποίες είχαν ενταχθεί στο κατάλληλο Κεφάλαιο των Εγχειριδίων Ασφαλούς Διαχείρισης των πλοίων της.

¹ https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5819caeee5274a03c0000004/MAIBInvReport23_2016.pdf

Σημειώνεται ότι την ημέρα του ατυχήματος, το πλοίο βρισκόταν σε διαδικασία ελέγχων για την έκδοση των απαραίτητων Κυβερνητικών Πιστοποιητικών και δεν έφερε Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης σε ισχύ. Κατά συνέπεια η εφαρμογή από το πλήρωμα του ROYAL OAK των προβλέψεων του ΕΑΔ δεν απαιτείτο. Η έκδοση του Προσωρινού Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης από τον Α.Ο. πραγματοποιήθηκε την 25 Απριλίου 2014, ενώ η διαχειρίστρια εταιρεία του ROYAL OAK διέθετε σε ισχύ Έγγραφο Συμμόρφωσης, το οποίο είχε εκδοθεί από τον Α.Ο. την 11 Δεκεμβρίου 2013 μετά από επιθεώρηση, η οποία ολοκληρώθηκε την 05 Απριλίου 2013.

Ωστόσο, ο Πλοίαρχος και οι δύο Υποπλοίαρχοι του ROYAL OAK είχαν υπηρετήσει και στο παρελθόν σε πλοία της ίδιας εταιρείας. Η επάνδρωση νέων πλοίων που εντάσσονται στον στόλο μιας εταιρείας, με έμπειρο πλήρωμα το οποίο διαθέτει αρκετό χρονικό διάστημα προϋπηρεσίας σε πλοία της, συνιστά «καλή πρακτική» η οποία ακολουθείται, καθώς το εν λόγω ανθρώπινο δυναμικό είναι εξοικειωμένο με τις διαδικασίες της εταιρείας όσον αφορά θέματα ασφαλείας και λειτουργίας των πλοίων της.

Υπό το ανωτέρω πρίσμα δύναται να συναχθεί ότι ο Πλοίαρχος, οι δύο Υποπλοίαρχοι και ο Ναύκληρος ήταν εξοικειωμένοι με τις οδηγίες της εταιρείας αναφορικά με τη διαδικασία επιβίβασης/αποβίβασης ατόμων μέσω λάντζας, οι οποίες ήταν ενταγμένες στα Εγχειρίδια Ασφαλούς Διαχείρισης των υπό τη διαχείρισή της πλοία.

4.7.1 Διαδικασία επιβίβασης - αποβίβασης μέσω λάντζας

Στο Κεφάλαιο 7.9.11 του Εγχειριδίου Ασφαλούς Διαχείρισης του ROYAL OAK εντάχθηκε η αναφερόμενη στην προηγούμενη παράγραφο διαδικασία που αφορά στην επιβίβαση και αποβίβαση μέσω λαντζών, η οποία μεταξύ άλλων προβλέπει:

- .1 τον ορισμό αρμόδιου Αξιωματικού καταστρώματος για την επίβλεψη της διαδικασίας, ο οποίος φέρει μαζί του φορητή συσκευή VHF,
- .2 τον ορισμό του Πλοίαρχου και του αρμόδιου Αξιωματικού Καταστρώματος για την κατά το δυνατόν εξασφάλιση ότι η φυσική και σωματική κατάσταση των ατόμων που πρόκειται να επιβιβασθούν/αποβιβασθούν είναι κατάλληλη,
- .3 τον καθορισμό ότι οι τοπικές καιρικές συνθήκες είναι κατάλληλες,
- .4 την επαρκή προφύλαξη του υπήνεμου σημείου αποβίβασης/επιβίβασης,
- .5 τη χορήγηση πνευστού σωσιβίου αυτόματης ενεργοποίησης ή άλλου πνευστού πλευστικού βοηθήματος με αυτόματη ενεργοποίηση,
- .6 τη διαθεσιμότητα ζώνης ασφαλείας με σχοινί και την προσφορά της στα άτομα που πρόκειται να επιβιβασθούν/αποβιβασθούν,
- .7 τη δυνατότητα του πλοίαρχου να επιβάλλει τη χρησιμοποίηση της ζώνης ασφαλείας εφόσον κρίνει ότι απαιτείται,
- .8 τη δυνατότητα παράδοσης των αποσκευών με εναλλακτικό τρόπο (π.χ. με σχοινί) ώστε να εξασφαλίζεται ότι τα άτομα που πρόκειται να επιβιβασθούν/αποβιβασθούν έχουν και τα δύο χέρια τους ελεύθερα.

Όπως προαναφέρθηκε, ο τεχνικός ήταν υπέρβαρος και η σωματική του κατάσταση επηρέαζε την κίνησή του κατά τη διαδικασία καθόδου της κλίμακας του πλοίου καθώς και κατά την επιβίβαση στη λάντζα. Κατά συνέπεια ο βαθμός επικινδυνότητας της συνολικής διαδικασίας επιβίβασης στη λάντζα ήταν αυξημένος λόγω της προαναφερόμενης δυσκολίας του τεχνικού στην κίνηση.

Εντούτοις, σύμφωνα με τα στοιχεία που συλλέχθηκαν κατά τη διαδικασία διερεύνησης προέκυψε ότι οι ανωτέρω οδηγίες της εταιρείας για την ασφαλή αποβίβαση/επιβίβαση ατόμων μέσω λαντζών δεν έτυχαν πλήρους εφαρμογής.

Σημειώνεται ότι η εφαρμογή του συνόλου των οδηγιών θα είχε συντελέσει στη λήψη των παρακάτω μέτρων τα οποία με αυτοτελή ή συνδυαστική λειτουργία ενδεχομένως να είχαν συμβάλει στην αποφυγή του ατυχήματος:

- η επιβίβαση στη λάντζα θα καθυστερούσε, μέχρι η θέση του πλοίου να προφύλασσε σε ικανοποιητικό βαθμό την υπήνεμη πλευρά και να ελαχιστοποιείτο ο προνευτασμός της λάντζας,
- ο τεχνικός θα είχε εφοδιασθεί με πνευστό σωσίβιο ή άλλο πνευστό πλευστικό βοήθημα, το οποίο θα τον συγκρατούσε στην επιφάνεια της θάλασσας χωρίς μεγάλη προσπάθεια, την οποία κατέβαλλε λόγω του ρουχισμού του και του σακιδίου που έφερε στην πλάτη,
- θα είχε χρησιμοποιηθεί ζώνη ασφαλείας,
- θα είχε παραδώσει το σακίδιο με τα εργαλεία που έφερε στη πλάτη το οποίο λόγω βάρους επιβάρυνε την προσπάθειά του να κρατηθεί στην επιφάνεια της θάλασσας, μετά την πτώση του.

Υπό τω φως των ανωτέρω δύναται να συναχθεί ότι η μη πλήρης εφαρμογή των οδηγιών της διαχειρίστριας εταιρείας σχετικά με την επιβίβαση/αποβίβαση ατόμων μέσω λάντζας, οι οποίες είχαν ενταχθεί στο κατάλληλο Κεφάλαιο των Εγχειριδίων Ασφαλούς Διαχείρισης – ΕΑΔ των πλοίων της συνετέλεσε στην επέλευση του εξεταζόμενου ναυτικού ατυχήματος.

Η κατάσταση του πλοίου, κατά την οποία δεν διέθετε Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης σε ισχύ με αποτέλεσμα να μην υφίσταται υποχρέωση εφαρμογής των προβλέψεων του ΕΑΔ, θεωρείται ως συντελεστικός παράγοντας για την επέλευση του ναυτικού ατυχήματος.

4.7.2 Αξιολόγηση κινδύνου

Η εκτίμηση κινδύνου συνιστά διαδικασία η οποία εφαρμόζεται στα πλοία στο πλαίσιο συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του Κεφ.1.2. του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης και ειδικότερα της παρ. 1.2.2.2, σύμφωνα με την οποία οι στόχοι της εταιρείας για την ασφαλή διαχείριση θα πρέπει μεταξύ άλλων να αξιολογούν όλους τους αναγνωρισμένους κινδύνους για τα πλοία της, το προσωπικό και το περιβάλλον και να θεσπίζουν κατάλληλα προστατευτικά μέτρα.

Σε συνάφεια με τα ανωτέρω, η διαχειρίστρια εταιρεία του ROYAL OAK είχε πραγματοποιήσει διαδικασία αξιολόγησης κινδύνου για την ασφαλή επιβίβαση/αποβίβαση ατόμων κατά τη διάρκεια παραμονής των πλοίων σε αγκυροβόλιο, η οποία είχε καταγραφεί και ενταχθεί στα Εγχειρίδια Ασφαλούς Διαχείρισης των πλοίων της.

Σύμφωνα με την εν λόγω αξιολόγηση κινδύνου, η αρχική εκτίμηση πιθανότητας σοβαρού τραυματισμού ή θανάτου ατόμου λάμβανε υπόψη τα υφιστάμενα μέτρα ασφαλείας, στα οποία μεταξύ άλλων συμπεριλαμβάνονταν, η τήρηση των διαδικασιών που προβλέπονταν από το Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης, όπως αναλύθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο, η παρακολούθηση των καιρικών συνθηκών και η διαδικασία έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση σοβαρού τραυματισμού και ατόμου στη θάλασσα. Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερόμενα μέτρα η εκτίμηση κίνδυνου για την πραγματοποίηση της διαδικασίας κυμαινόταν σε μη αποδεκτά επίπεδα. Κατά συνέπεια, στην κατεύθυνση περιορισμού του κινδύνου πρόκλησης σοβαρού τραυματισμού ή θανάτου ατόμου η διαδικασία αξιολόγησης κινδύνου προέβλεπε την εφαρμογή πρόσθετων μέτρων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονταν η κατανόηση των σχετικών διαδικασιών του Εγχειριδίου Ασφαλούς Διαχείρισης και η επιβεβαίωση της εφαρμογής τους από τον Πλοίαρχο.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που συλλέχθηκαν κατά τη διαδικασία της διερεύνησης ο πλοίαρχος του ROYAL OAK δεν προέβη σε επιβεβαίωση της εφαρμογής των προβλεπόμενων διαδικασιών από το ΕΑΔ για την αποβίβαση ατόμων σε λάντζα στο αγκυροβόλιο.

Έχοντας υπόψη τα ανωτέρω σε συνδυασμό με τα αναγραφόμενα στην προηγούμενη παράγραφο συνάγεται ότι η μη επιβεβαίωση της πλήρους εφαρμογής των προβλεπόμενων διαδικασιών από τον πλοίαρχο, η οποία κατά τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο δεν ήταν σε υποχρεωτική εφαρμογή, συνετέλεσε στην επέλευση του εξεταζόμενου ναυτικού ατυχήματος.

4.8 Σύνθεση πληρώματος της λάντζας ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ

Η σύνθεση πληρώματος της Ε/Γ-Λάντζας, όπως προκύπτει από το Π.Γ.Ε., περιλαμβάνει ένα άτομο με ειδικότητα Κυβερνήτη. Ο Κυβερνήτης, κατά την επιβίβαση/αποβίβαση των ατόμων, παραμένει στον χώρο διακυβέρνησης της λάντζας κάνοντας κατάλληλους χειρισμούς ώστε το σκάφος να μην απομακρυνθεί από το σημείο επιβίβασης/αποβίβασης.

Επί του εξεταζόμενου ναυτικού ατυχήματος, λόγω του προνευτασμού της λάντζας ο οποίος προκαλείτο από τον κυματισμό, ο Υποπλοίαρχος του ROYAL OAK, χωρίς να υπέχει υποχρέωση, παρέμεινε αυτοβούλως στην πλώρη προκειμένου να βοηθήσει στην επιβίβαση των τεχνικών, καθώς σύμφωνα με τη ναυτική εμπειρία του λόγω του προνευτασμού της λάντζας, σε συνδυασμό με τη δυσκολία στην κίνηση του υπέρβαρου τεχνικού και τα αντικείμενα που έφεραν μαζί τους οι δύο τεχνικοί, ήτοι τη συσκευή VHF και το ηχοβολιστικό μηχανήμα, ενδεχομένως να δημιουργείτο μία επισφαλής κατάσταση τόσο για την ασφάλεια των ιδίων όσο και για την ασφάλεια των μεταφερόμενων συσκευών.

Μετά την πτώση του τεχνικού από τη λάντζα ο Υποπλοίαρχος και ο βοηθός του τεχνικού παρείχαν κάθε δυνατή βοήθεια και προέβησαν σε ενέργειες για τη διάσωσή του επιχειρώντας τη ρίψη κυκλικού σωσίβιου το οποίο βρισκόταν στο πρυμναίο κατάστρωμα της λάντζας. Στο μεταξύ, ο Κυβερνήτης παρέμεινε στα χειριστήρια της λάντζας εκτελώντας χειρισμούς, αρχικά για την απομάκρυνση της λάντζας από το σημείο πτώσης του τεχνικού, με σκοπό την αποφυγή τραυματισμού του ανθρώπου στη θάλασσα και μετέπειτα για την προσέγγιση και την περισυλλογή του.

Η μη ύπαρξη δεύτερου μέλους πληρώματος στη λάντζα ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ συνετέλεσε, ως ανεφέρθη ανωτέρω, ώστε ο Υποπλοίαρχος του ROYAL OAK να παραμείνει στην πλώρη της λάντζας για να βοηθήσει στην επιβίβαση των τεχνικών και να προβεί σε ενέργειες, μαζί με τον βοηθό του τεχνικού, για την παροχή συνδρομής στον τεχνικό μετά την πτώση του στη θάλασσα.

Υπό το φως των ανωτέρω, συνάγεται ότι η ύπαρξη δεύτερου ατόμου ως πλήρωμα δύναται να συμβάλλει στην αποφυγή επισφαλών καταστάσεων όπως για παράδειγμα στην παροχή συνδρομής κατά την επιβίβαση όταν υφίσταται κυματισμός που προκαλεί διατοιχισμούς και προνευτασμούς ή στην αντιμετώπιση περιστατικού έκτακτης ανάγκης, όπως η πτώση ατόμου στη θάλασσα της εξεταζόμενης περίπτωσης.

4.9 Χρησιμοποίηση διατιθέμενου εξοπλισμού

Μετά την πτώση του τεχνικού στη θάλασσα το πλήρωμα του ROYAL OAK καθώς και ο Κυβερνήτης και οι επιβαίνοντες της λάντζας ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ προέβησαν σε άμεσες ενέργειες για την περισυλλογή του τεχνικού χρησιμοποιώντας τον διαθέσιμο κατά τη στιγμή εκείνη εξοπλισμό.

4.9.1 Εξοπλισμός ROYAL OAK

Ο Υποπλοίαρχος του ROYAL OAK, ο οποίος επέβλεπε τη διαδικασία από το κατάστρωμα του πλοίου, όταν αντιλήφθηκε την πτώση του τεχνικού στη θάλασσα πήρε το κοντινότερο κυκλικό σωσίβιο (Εικόνα 6) και το πέταξε στη θάλασσα όσον το δυνατόν πλησιέστερα στον τεχνικό. Παράλληλα ανέφερε το περιστατικό στον πλοίαρχο μέσω της φορητής συσκευής VHF και έδωσε εντολή στον Ναύκληρο να πάρει το κυκλικό σωσίβιο με σχοινί, το οποίο βρισκόταν πλώραθεν της κλίμακας και μαζί κατέβηκαν στην πλατφόρμα της κλίμακας.

Ο Πλοίαρχος, ο οποίος βρισκόταν στη γέφυρα, όταν πληροφορήθηκε το γεγονός έδωσε εντολή στον Υποπλοίαρχο να ρίψουν τα κυκλικά σωσίβια και στο υπόλοιπο πλήρωμα να συγκεντρωθούν στον χώρο της κλίμακας. Επιπρόσθετα βγήκε στη δεξιά «βαρδιόλα» της γέφυρας για να έχει οπτική επαφή με τον χώρο του συμβάντος.

Ο Υποπλοίαρχος με τον Ναύκληρο και άλλα δύο μέλη του πληρώματος κατέβηκαν στην πλατφόρμα της κλίμακας στην οποία τοποθετήθηκε ο τεχνικός και έγιναν προσπάθειες καρδιοαναπνευστικής αναζωογόνησης με τεχνητή αναπνοή και μαλάξεις, χωρίς ωστόσο αποτέλεσμα. Στη συνέχεια ο τεχνικός

τοποθετήθηκε στη λάντζα και κατά τον πλου προς τον λιμένα Κερατσινίου ο Υποπλοίαρχος με τον βοηθό του τεχνικού συνέχισαν την καρδιοαναπνευστική αναζωογόνηση.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που συλλέχθηκαν κατά τη διαδικασία της διερεύνησης ο ιατρικός εξοπλισμός του ROYAL OAK περιλάμβανε ειδικό εξοπλισμό για την καρδιοαναπνευστική αναζωογόνηση. Εντούτοις ο εν λόγω εξοπλισμός δεν χρησιμοποιήθηκε καθώς δεν μεταφέρθηκε από κάποιο μέλος του πληρώματος στο σημείο του συμβάντος. Σημειώνεται ότι η χρησιμοποίηση του προαναφερόμενου εξοπλισμού ενδεχομένως να μην ήταν εφικτή κατά τη διάρκεια που ο τεχνικός βρισκόταν στην πλατφόρμα της κλίμακας, εντούτοις μετά την μεταφορά του στη λάντζα και καθ' όλη τη διάρκεια του πλου προς τον λιμένα Κερατσινίου θα δύνατο να χρησιμοποιηθεί.

Όπως προαναφέρθηκε στην παρ. 4.7.2, η καταγεγραμμένη Αξιολόγηση Κινδύνου (Risk Assessment) λάμβανε υπόψη τις υφιστάμενες διαδικασίες του ΕΑΔ, μεταξύ των οποίων τη διαδικασία έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικού ατόμου στη θάλασσα. Στην εν λόγω διαδικασία εντάσσονταν οδηγίες για την αντιμετώπιση περιστατικού «ανθρώπου στη θάλασσα» μέσω «λίστας ελέγχου» στην οποία καταγράφονταν οι απαιτούμενες ενέργειες καθώς και το αρμόδιο μέλος του πληρώματος για κάθε ενέργεια. Οι οδηγίες συνιστούσαν ένα σύνολο ενεργειών οι οποίες αφορούσαν στους χειρισμούς του πλοίου, στην περισυλλογή του ατόμου από τη θάλασσα, στην παροχή πρώτων βοηθειών κ.α. Πρόσθετα, οι εν λόγω οδηγίες της «λίστας ελέγχου» για την παροχή πρώτων βοηθειών περιελάμβαναν γενική αναφορά στην ανάγκη μεταφοράς του ατόμου σε ιατρική μονάδα στην ξηρά για εξέταση και παροχή ιατρικής φροντίδας, και δεν καθόριζαν ειδικότερες ενέργειες του πληρώματος. Σημειώνεται ότι σε περιστατικά περισυλλογής ατόμου από τη θάλασσα, όπως συνέβη στο εξεταζόμενο ναυτικό ατύχημα, ενδεχομένως να μην υφίσταται χρονικό περιθώριο για τη μεταφορά του ατόμου στον χώρο του «νοσοκομείου» των πλοίων ή στην ξηρά και οι πρώτες βοήθειες να πρέπει να παρασχεθούν «επί σκηνής» στο σημείο περισυλλογής. Ως εκ τούτου κρίνεται σκόπιμη η ενεργοποίηση ομάδας μελών του πληρώματος με καθήκοντα τη μεταφορά του κατάλληλου ιατρικού εξοπλισμού στο σημείο περισυλλογής για την αποφυγή οιασδήποτε καθυστέρησης.

Έχοντας υπόψη τα ανωτέρω δύναται να συναχθεί ότι η άμεση μεταφορά του κατάλληλου ιατρικού εξοπλισμού του ROYAL OAK στο σημείο περισυλλογής ενδεχομένως να είχε οδηγήσει στην χρησιμοποίησή του κατά τη διάρκεια μεταφοράς του τεχνικού με τη λάντζα προς τον λιμένα Κερατσινίου.

4.9.2 Εξοπλισμός ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ

Ο σωστικός εξοπλισμός της λάντζας ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ σύμφωνα με το Π.Δ. 270/1988 προβλέπει, μεταξύ άλλων, ένα κυκλικό σωσίβιο με σχοινί 15 μέτρων και συσκευή φωτισμού, τοποθετημένο κατά τρόπο ώστε η χρησιμοποίησή του να είναι εύκολη και άμεση. Η λάντζα ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ ήταν εφοδιασμένη με δύο κυκλικά σωσίβια με σχοινί τα οποία ήταν τοποθετημένα στην πρύμνη, εξωτερικά από το προστατευτικό κιγκλίδωμα.



Εικόνα 15: Τα δύο κυκλικά σωσίβια τοποθετημένα στο κιγκλίδωμα της πρύμνης.

Μετά την πτώση του τεχνικού στη θάλασσα, ο βοηθός του, ο οποίος βρισκόταν στον χώρο επιβατών έσπευσε στην πρύμνη, πήρε ένα κυκλικό σωσίβιο και το έδωσε στον Υποπλοίαρχο στην πλώρη. Πριν όμως προλάβει ο Υποπλοίαρχος να πετάξει το κυκλικό σωσίβιο στον τεχνικό αντιλήφθηκε ότι είχε χάσει τις αισθήσεις του και έπεσε στη θάλασσα για να τον περισυνελλέξει. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, σε συνδυασμό με την αντίδραση του ανθρώπινου οργανισμού μετά από πτώση στη θάλασσα όπως περιγράφηκε στην παρ. 4.6, τεκμαίρεται ότι το χρονικό περιθώριο αντίδρασης των επιβαινόντων στη λάντζα μετά την πτώση του τεχνικού ήταν περιορισμένο με αποτέλεσμα να καθίστατο αναγκαία η άμεση ρίψη κυκλικού σωσιβίου.

Υπό το φως των ανωτέρω δύναται να συναχθεί ότι, η θέση που ήταν τοποθετημένα τα κυκλικά σωσίβια της λάντζας, αν και παρείχε δυνατότητα εύκολης και γρήγορης χρησιμοποίησής τους, εντούτοις συνετέλεσε στη καθυστέρηση ρίψης ενός εξ αυτών. Εναλλακτική θέση τοποθέτησης κυκλικού σωσιβίου πλησίον του χώρου αποεπιβίβασης θα είχε συμβάλει στη ρίψη του από τον Υποπλοίαρχο αμέσως μετά την πτώση του τεχνικού και πριν απομακρυνθεί η λάντζα λόγω του χειρισμού που έκανε ο Κυβερνήτης για την αποφυγή τραυματισμού του ανθρώπου στη θάλασσα.

Πέραν των ανωτέρω, στο εξεταζόμενο ναυτικό ατύχημα, οι άμεσες ενέργειες για τη ρίψη του κυκλικού σωσιβίου πραγματοποιήθηκαν από τους επιβάτες της λάντζας καθώς ο Κυβερνήτης παρέμεινε στα χειριστήρια για την εκτέλεση κατάλληλων χειρισμών. Σε ενδεχόμενη παρόμοια περίπτωση, κατά την οποία η λάντζα πιθανόν να ήταν κενή επιβατών, όλες οι ενέργειες για την ρίψη του σωσιβίου και την περισυλλογή του ατόμου θα έπρεπε να πραγματοποιηθούν από τον Κυβερνήτη με αποτέλεσμα ενδεχόμενη μεγαλύτερη καθυστέρηση καθώς θα έπρεπε εκ παραλλήλου να εκτελέσει το ίδιο άτομο τους απαραίτητους χειρισμούς του σκάφους.

Σημειώνεται επίσης ότι στις επιβατηγές λάντζες ο κίνδυνος πτώσης ατόμου στη θάλασσα αυξάνεται κατά τη διάρκεια της επιβίβασης/αποβίβασης, ιδιαίτερα όταν πραγματοποιείται σε αγκυροβόλια όπου η θαλάσσια περιοχή είναι ανοιχτή και οι καιρικές συνθήκες είναι δυσμενέστερες σε σχέση με τους λιμένες. Ως εκ τούτου, η τοποθέτηση των κυκλικών σωσιβίων κατά το δυνατόν πλησιέστερα στα σημεία

επιβίβασης/αποβίβασης δύναται να ελαχιστοποιήσει το χρονικό διάστημα που χρειάζεται για τη ρίψη τους πλησίον «ατόμου στη θάλασσα» και να συνδράμει στην αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση του περιστατικού.

4.10 Παρόμοια περιστατικά - χρήση σωσιβίου

Κατά τη διαδικασία λήψης συνεντεύξεων από τα εμπλεκόμενα με το ατύχημα πρόσωπα αναδείχθηκε ότι ορισμένα εξ αυτών είχαν αντιμετωπίσει στο παρελθόν παρόμοια περιστατικά πτώσης ατόμου στη θάλασσα κατά τη διάρκεια επιβίβασης από λάντζα σε πλοίο ή το αντίστροφο. Τα εν λόγω περιστατικά αντιμετωπίστηκαν με αποτελεσματικότητα χωρίς την απώλεια ζωής ή τραυματισμούς, ωστόσο αναγνωρίζεται ότι η διαδικασία επιβίβασης σε πλοία μέσω λάντζας ή το αντίστροφο εγκυμονεί κινδύνους καθόσον υπεισέρχονται παράγοντες όπως, οι καιρικές συνθήκες, ο περιορισμένος χώρος κινήσεων στη λάντζα και στην κλίμακα του πλοίου, η καταλληλότητα των ατόμων καθώς ορισμένοι εξ αυτών δεν είναι ναυτικοί και δεν είναι εξοικειωμένοι με τη διαδικασία κ.α., οι οποίοι αυξάνουν την πιθανότητα ατυχήματος.

Επιπρόσθετα, η ΕΛΥΔΝΑ διεξήγαγε διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας σε παρόμοιο «πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα» που αφορούσε στον θάνατο ναυτικού μετά από πτώση του στη θάλασσα κατά τη διαδικασία επιβίβασης σε λάντζα στη θαλάσσια περιοχή του αγκυροβολίου της Ελευσίνας¹.

Μεταξύ του προαναφερόμενου ναυτικού ατυχήματος και του εξεταζόμενου καταγράφονται κοινοί παράγοντες οι οποίοι εστιάζονται κυρίως στη σωματική κατάσταση των ατόμων που έχασαν τη ζωή τους, στην αιτία θανάτου και σε καρδιολογικά προβλήματα, στην κίνηση των λαντζών λόγω κυματισμού, καθώς και στο γεγονός ότι δεν φορούσαν ατομικό σωσίβιο ή άλλο εξοπλισμό με πλευστική ιδιότητα. Στις εν λόγω περιπτώσεις οι προσπάθειες των θυμάτων να παραμείνουν στην επιφάνεια της θάλασσας επιβαρύνθηκαν από πρόσθετους παράγοντες, όπως η μειωμένη ικανότητα κολύμβησης, η μεταφορά σακιδίου στην πλάτη καθώς και η θερμοκρασία της θάλασσας, η οποία όταν είναι αρκετά χαμηλότερη από τη θερμοκρασία του σώματος δύναται να προκαλέσει «σοκ ψύχους».

Λαμβάνοντας υπόψη τους παράγοντες που ανεδείχθησαν από την εξέταση των προαναφερόμενων ναυτικών ατυχημάτων, δύναται να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η χρησιμοποίηση σωσιβίου ή άλλου εξοπλισμού με πλευστική ιδιότητα κατά τη διαδικασία επιβίβασης στη λάντζα θα είχε συμβάλει σημαντικά στην αποφυγή πανικού και στη μικρότερη καταπόνηση του οργανισμού των ατόμων να παραμείνουν στην επιφάνεια της θάλασσας, παράγοντες οι οποίοι ενισχύουν την πιθανότητα ενδεχόμενης καρδιακής ανακοπής.

Υπό το ανωτέρω πρίσμα, τεκμαίρεται ότι η χρησιμοποίηση ατομικής σωσίβιας ζώνης ή άλλου πλευστικού εξοπλισμού καθίσταται ουσιαστικός παράγοντας για την αποτελεσματική αντιμετώπιση ενδεχόμενης πτώσης ατόμου στη θάλασσα κατά την αποεπιβίβαση σε πλοία από λάντζες.

Η λήψη των απαραίτητων προληπτικών μέτρων αποφυγής ατυχήματος προβλέπεται από τις διατάξεις του Π.Δ. 270/1988, σύμφωνα με τις οποίες οι Κυβερνήτες των λαντζών μεριμνούν για την ασφαλή αποεπιβίβαση των επιβατών. Στην ίδια κατεύθυνση, οι διατάξεις του Γενικού Κανονισμού Λιμένα αριθ. 17 «Για τις λεμβουχικές εργασίες», όπως ισχύει, προβλέπουν ότι οι ασκούντες τη διακυβέρνηση των λαντζών υποχρεούνται για την ασφαλή μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους από το πλοίο στον προβλήτα και αντιστρόφως.

Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι η υποχρεωτική χρήση εξοπλισμού με πλευστική ιδιότητα κατά τη διαδικασία αποεπιβίβασης σε πλοία μέσω λαντζών δεν προβλέπεται από το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο. Ως εκ τούτου αυτή επαφίεται στις ενέργειες των Κυβερνητών των λαντζών και των Πλοιάρχων των πλοίων. Σημειώνεται ότι επί του εξεταζόμενου ναυτικού ατυχήματος, οι σχετικές διαδικασίες του ΕΑΔ του ROYAL OAK προέβλεπαν τη χορήγηση πνευστού σωσιβίου αυτόματης ενεργοποίησης ή άλλου πνευστού

¹ Η Έκθεση Διερεύνησης δημοσιεύθηκε στην Ελληνική γλώσσα την 09-05-2014 και δύναται να ανευρεθεί στην ιστοσελίδα της Υπηρεσίας στη διεύθυνση: <http://hbmci.gov.gr/js/investigation%20report/final/01-2013%20LAUNCH%20VAGGELIO.pdf>

πλευστικού βοηθήματος με αυτόματη ενεργοποίηση. Η εν λόγω πρόβλεψη ετέθη με γνώμονα την επικινδυνότητα της διαδικασίας κατά την οποία δύναται να προκληθεί πτώση ατόμου στη θάλασσα, εντούτοις, όπως αναφέρεται στην παρ. 4.7.1, δεν έτυχε εφαρμογής από το πλήρωμα του πλοίου.

4.11 Κόπωση

Κατά τη διαδικασία της διερεύνησης δεν προέκυψαν στοιχεία που να οδηγούν σε συμπέρασμα ότι ο παράγοντας της κόπωσης είτε του τεχνικού είτε των λοιπών εμπλεκόμενων μελών του πληρώματος του ROYAL OAK στο εξεταζόμενο ναυτικό ατύχημα συνέβαλε στην πρόκληση ή στην εξέλιξη των γεγονότων που οδήγησαν σε αυτό.

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. Συμπεράσματα

Η διεξαγωγή της διερεύνησης του εξεταζόμενου ναυτικού ατυχήματος και η ανάλυση του, ανέδειξε συντελεστικούς παράγοντες (contributing factors) και συμπεράσματα, τα οποία παρατίθενται παρακάτω:

1. Η επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών στη λάντζα ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ πραγματοποιείτο από την πλήρη ή από την πρύμνη καθόσον δεν υφίστατο σχετική πρόβλεψη ή οδηγία στο ισχύον ΠΓΕ (§4.4.1).
2. Ο πλους της λάντζας ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ στη θαλάσσια περιοχή που ήταν αγκυροβολημένο το ROYAL OAK δεν εντασσόταν στους επιτρεπόμενους πλόες σύμφωνα με το ισχύον ΠΓΕ (§4.4.2).
3. Η επιβίβαση σε λάντζα η οποία κινείται λόγω κυματισμού απαιτεί κατάλληλη εκτίμηση και συγχρονισμό κινήσεων τόσο από πλευράς του Κυβερνήτη της λάντζας όσο και από πλευράς των ατόμων που πρόκειται να επιβιβασθούν (§4.5).
4. Η πτώση του τεχνικού προήλθε από άστοχη ενέργεια για την επιβίβασή του στη λάντζα λόγω κακής εκτίμησης της κίνησης της λάντζας, η οποία προκαλείτο από τον προνευτασμό (§4.5).
5. Κατά την επαφή με το νερό 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 (§4.6).
6. Ο θάνατος του τεχνικού επήλθε από έμφραγμα του μυοκαρδίου σε επέκταση παλαιάς στεφανιαίας νόσου. Η στεφανιαία νόσος μειώνει την ανθεκτικότητα ενός ανθρώπου σε συνθήκες έντονης ψυχολογικής και σωματικής επιβάρυνσης η οποία δημιουργείται από μια απρόσμενη πτώση στη θάλασσα με χαμηλή θερμοκρασία θαλάσσιου ύδατος (§4.6).
7. Την ημέρα του ατυχήματος, το πλοίο βρισκόταν σε διαδικασία ελέγχων για την έκδοση των απαραίτητων Κυβερνητικών Πιστοποιητικών και δεν έφερε Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης σε ισχύ. Κατά συνέπεια δεν υφίστατο υποχρέωση για την εφαρμογή των προβλέψεων του ΕΑΔ σχετικά με την αποεπιβίβαση ατόμων μέσω λαντζών (§4.7).

8. Η διαχειρίστρια εταιρεία του ROYAL OAK είχε αναπτύξει ένα σύνολο οδηγιών σχετικά με την επιβίβαση/αποβίβαση ατόμων μέσω λάντζας, οι οποίες είχαν ενταχθεί στα ΕΑΔ των υπό την διαχείρισή της πλοίων (§4.7).
9. Ο Πλοίαρχος και οι δύο Υποπλοίαρχοι του ROYAL OAK είχαν υπηρετήσει ξανά σε πλοία της ίδιας εταιρείας και ήταν εξοικειωμένοι με τις οδηγίες της διαχειρίστριας εταιρείας αναφορικά με τη διαδικασία επιβίβασης/αποβίβασης ατόμων μέσω λάντζας (§4.7).
10. Οι οδηγίες της διαχειρίστριας εταιρείας για την ασφαλή αποβίβαση/επιβίβαση ατόμων μέσω λαντζών δεν έτυχαν πλήρους εφαρμογής. Η μερική εφαρμογή τους εκτιμάται ότι συνετέλεσε στην επέλευση του εξεταζόμενου ναυτικού ατυχήματος (§4.7.1).
11. Ο Πλοίαρχος του ROYAL OAK δεν προέβη σε επιβεβαίωση της λήψης των προβλεπόμενων διαδικασιών της διαχειρίστριας εταιρείας για την ασφαλή αποεπιβίβαση ατόμων μέσω λάντζας, όπως προβλεπόταν στην καταγεγραμμένη εκτίμηση κινδύνου (§4.7.2).
12. Ο Κυβερνήτης της λάντζας ήταν το μοναδικό μέλος πληρώματος γεγονός το οποίο συνετέλεσε ώστε ο Υποπλοίαρχος του ROYAL OAK να παραμείνει αυτοβούλως στην πλώρη της λάντζας για να βοηθήσει στην επιβίβαση των τεχνικών και να προβεί επίσης αυτοβούλως στις απαραίτητες ενέργειες μαζί με τον βοηθό του τεχνικού για την παροχή συνδρομής στον τεχνικό μετά την πτώση του στη θάλασσα (§4.8).
13. Η ύπαρξη δεύτερου ατόμου ως πλήρωμα δύναται να συμβάλει στην αποφυγή επισφαλών καταστάσεων κατά τη επιβίβαση όταν υφίσταται κυματισμός που προκαλεί διατοιχισμούς και προνευτασμούς ή κατά τη διάρκεια αντιμετώπισης περιστατικού έκτακτης ανάγκης (§4.8).
14. Ο ειδικός εξοπλισμός του ROYAL OAK για την καρδιοαναπνευστική αναζωογόνηση δεν χρησιμοποιήθηκε καθώς δεν μεταφέρθηκε στον χώρο του συμβάντος. Οι οδηγίες του ΕΑΔ του ROYAL OAK για την αντιμετώπιση περιστατικού ανθρώπου στη θάλασσα δεν περιλαμβάνουν τη μεταφορά του κατάλληλου ιατρικού εξοπλισμού «επί σκηνής» (§4.9.1).
15. Η θέση που ήταν τοποθετημένα τα κυκλικά σωσίβια της λάντζας, παρείχε δυνατότητα εύκολης και γρήγορης χρησιμοποίησής τους, εντούτοις συνετέλεσε στη καθυστέρηση ρίψης καθώς ήταν τοποθετημένο σε απόσταση από το πρωραίο σημείο επιβίβασης (§4.9.2).
16. Στις επιβατηγές λάντζες ο κίνδυνος πτώσης ατόμου στη θάλασσα αυξάνεται κατά τη διάρκεια της επιβίβασης/αποβίβασης, ιδιαίτερα όταν πραγματοποιείται σε αγκυροβόλια όπου η θαλάσσια περιοχή είναι ανοιχτή και οι καιρικές συνθήκες είναι δυσμενέστερες σε σχέση με τους λιμένες.
Η τοποθέτηση κυκλικών σωσιβίων κατά το δυνατόν πλησιέστερα στα σημεία επιβίβασης/αποβίβασης δύναται να ελαχιστοποιήσει το χρονικό διάστημα που χρειάζεται για τη ρίψη τους και να συνδράμει στην αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση περιστατικού πτώσης ατόμου στη θάλασσα (§4.9.2, §4.10).
17. Η χρησιμοποίηση ατομικής σωσίβιας ζώνης ή άλλου πλευστικού εξοπλισμού κατά τη διαδικασία αποεπιβίβασης σε πλοία μέσω λαντζών δεν απαιτείται από το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο, ωστόσο καθίσταται ουσιαστικός παράγοντας για την αποτελεσματική αντιμετώπιση ενδεχόμενης πτώσης ατόμου στη θάλασσα κατά την εν λόγω διαδικασία (§4.11).

6. Αναληφθείσες ενέργειες

Μετά το εξεταζόμενο ναυτικό ατύχημα η διαχειρίστρια εταιρεία του ROYAL OAK προέβη στην λήψη των ακόλουθων μέτρων:

- Το ατύχημα συζητήθηκε σε έκτακτη συνεδρίαση της επιτροπής ασφάλειας (safety committee) του σκάφους.
- Το πλοίο εφοδιάσθηκε με επιπλέον δίκτυ ασφαλείας.
- Η έκθεση διερεύνησης διανεμήθηκε σε όλα τα πλοία του στόλου.
- Το πλοίο εφοδιάσθηκε με καλάθι για μεταφορά προσωπικού εγκεκριμένου τύπου.

Επιπλέον, κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης του σχεδίου της έκθεσης στο πλαίσιο των σχετικών προβλέψεων του Ευρ. Κανονισμού 1286/2011, η διαχειρίστρια εταιρεία εφάρμοσε τις προτεινόμενες Συστάσεις Ασφαλείας της ΕΛΥΔΝΑ. Πιο συγκεκριμένα:

- Η διαχειρίστρια εταιρεία συνέταξε και διένειμε στα πλοία της «Δελτίο Ασφάλειας» με τις βασικές αιτίες του ατυχήματος, τους κρίσιμους παράγοντες, τα διδάγματα και τα μέτρα που λήφθηκαν, τονίζοντας τη μεγάλη σημασία της εξασφάλισης της πλήρους εφαρμογής των απαιτήσεων του ΕΑΔ όσον αφορά στις διαδικασίες επιβίβασης / αποβίβασης σε κάθε περίπτωση, ακόμη και κατά τη χρονική περίοδο ένταξης νέου πλοίου στη διαχείριση της εταιρείας κατά την οποία το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης δεν έχει ακόμη εκδοθεί.
- Η λίστα ελέγχου για την αντιμετώπιση περιστατικού «ανθρώπου στη θάλασσα» αναθεωρήθηκε με πρόσθετη αναφορά για την μεταφορά του κατάλληλου ιατρικού εξοπλισμού στο σημείο του συμβάντος.

7. Συστάσεις ασφαλείας

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

7.1 Προς τη διαχειρίστρια εταιρεία του ROYAL OAK συστήνεται:

40/2014: Η ενσωμάτωση οδηγίας στα ΕΑΔ των πλοίων που διαχειρίζεται παρέχοντας στον υπεύθυνο Αξιωματικό καταστρώματος ή τον Πλοίαρχο τη δυνατότητα να αρνηθεί την επιβίβαση ατόμου στο πλοίο μέσω λάντζας, όταν προκύπτουν αμφιβολίες ως προς την ασφάλεια του ατόμου κατά τη διαδικασία επιβίβασης.

7.2 Προς τον ιδιοκτήτη της λάντζας ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ συστήνεται:

41/2014: Η τήρηση των προβλέψεων του ισχύοντος ΠΓΕ αναφορικά με τους επιτρεπόμενους πλόες.

42/2014: Η εξέταση ενίσχυσης του πληρώματος της λάντζας με έναν βοηθό λεμβούχου όταν κρίνεται ότι οι συνθήκες αυξάνουν την επικινδυνότητα πτώσης ατόμου στη θάλασσα.

43/2014: Η εξέταση τοποθέτησης κυκλικού σωσιβίου πλησίον του πρωραίου χώρου αποεπιβίβασης.

7.3 Προς τον φορέα Πιστοποίησης της λάντζας ΔΡΑΚΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ συστήνεται:

44/2014: Η εξέταση συμπλήρωσης του ΠΓΕ με οδηγία η οποία να καθορίζει τα προβλεπόμενα σημεία αποεπιβίβασης επιβατών μαζί με την τοποθέτηση σωστικού εξοπλισμού (τουλάχιστον κυκλικού σωσιβίου) πλησίον αυτών.

7.4 Προς τη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας του Α/ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ συστήνεται:

45/2014: Η εξέταση συμπλήρωσης του Γ.Κ.Λ. αριθ. 17 «Για τις λεμβουχικές εργασίες» με απαίτηση για την υποχρεωτική χρησιμοποίηση ατομικής σωσίβιας ζώνης ή άλλου εξοπλισμού με πλευστική ιδιότητα κατά την αποεπιβίβαση ατόμων σε πλοία μέσω λαντζών, σε συνεργασία με τις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΚΕΠ ως προς τον καθορισμό των τεχνικών απαιτήσεων του εν λόγω εξοπλισμού.

7.5 Προς την αρμόδια Διεύθυνση του Κ.Ε.Π. του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. συστήνεται:

46/2014: Η εξέταση συμπλήρωσης του υφιστάμενου κανονιστικού πλαισίου ώστε, ο προβλεπόμενος χώρος αποεπιβίβασης των Ε/Γ - Λαντζών να αναγράφεται επί των ΠΓΕ, πλησίον του οποίου να τοποθετείται σωστικός εξοπλισμός (τουλάχιστον κυκλικό σωσίβιο με σχοινί).

7.6 Προς το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά συστήνεται:

47/2014: Η επανεξέταση του συστήματος ελέγχου των διενεργούμενων πλόων των λαντζών που δραστηριοποιούνται στην περιοχή δικαιοδοσίας του στην κατεύθυνση θέσπισης διαδικασίας για την αναφορά της κίνησης των λαντζών στο Κέντρο Παρακολούθησης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας με σκοπό την αποτροπή εκτέλεσης πλόων πέραν των επιτρεπόμενων που αναγράφονται στα Πιστοποιητικά Αξιοπλοΐας τους.

7.7 Προς την εταιρεία του τεχνικού «ΡΑΔΙΟΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕ» συστήνεται:

48/2014: Η αποστολή κατάλληλου προσωπικού στα πλοία που βρίσκονται σε αγκυροβόλιο, ώστε να εξασφαλίζεται ότι η φυσική τους κατάσταση δεν θα επηρεάζει αρνητικά τη διαδικασία επιβίβασης/αποβίβασης.

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 06/2014

Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων,

Γρηγορίου Λαμπράκη 150,

Τ.Κ.:185 18, Πειραιάς.

Τηλ.: 213 1371970

FAX: 213 1371269

E-mail: hbmci@yna.gov.gr

Ιστότοπος: <http://hbmci.gov.gr>