

**Διεξαγωγή
Τεχνικής
Διερεύνησης
ν. 4033/2011 (Α' 264)**

Η διεξαγωγή της τεχνικής διερεύνησης δεν επιδιώκει την απόδοση ή τον επιμερισμό ευθύνης ή υπαιτιότητας. Έχει αποκλειστικό σκοπό, μέσω της διαδικασίας της ανάλυσης, στον προσδιορισμό των συντελεστικών παραγόντων και αιτιών που οδήγησαν σε ένα ναυτικό ατύχημα, στην εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων και διδαγμάτων και στην υποβολή συστάσεων ασφαλείας ή προτάσεων προς τα εμπλεκόμενα με το ναυτικό ατύχημα μέρη, με απώτερο στόχο την πρόληψη ή αποφυγή παρόμοιων ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον.

Σημεία ιδιαίτερου ενδιαφέροντος

- Η προσωρινή έκθεση συντάχθηκε σύμφωνα με την § 2 του άρθρου 16 του ν. 4033/2011, όπως ισχύει.
- Η παρούσα προσωρινή έκθεση έχει συνταχθεί χωρίς να λαμβάνεται υπόψη οποιαδήποτε διαδικασία διοικητική, πειθαρχική, αστική ή ποινική.
- Η παρούσα Προσωρινή Έκθεση επιδιώκει να παρουσιάσει μια περιλήψη των γεγονότων τα οποία συνέβησαν την 18-10-2015 και οδήγησαν στο σοβαρό ναυτικό ατύχημα.
- Η Προσωρινή έκθεση δεν καθιστά νομική συμβουλή και δεν θα πρέπει να εκλαμβάνεται ως τέτοια.

Σοβαρό ναυτικό ατύχημα

Οκτώβριος 2016

Το περιεχόμενο της Προσωρινής Έκθεσης διερεύνησης ναυτικού ατυχήματος, βασίζεται σε διαθέσιμες πληροφορίες, οι οποίες έχουν συγκεντρωθεί κατά τη διαδικασία της τεχνικής διερεύνησης. Η ολοκλήρωση της διαδικασίας ενδέχεται να εντοπίσει νέα στοιχεία και να επιφέρει μεταβολές ή τροποποιήσεις στα παρεχόμενα στοιχεία της Προσωρινής Έκθεσης. Οι ώρες που αναφέρονται στο κείμενο αφορούν τοπική ώρα.

Συνοπτική περιγραφή ναυτικού ατυχήματος

Τις πρωινές ώρες της Κυριακής 18 Οκτωβρίου 2015, το Ε/Γ-Ο/Γ «ΚΡΗΤΗ II» Ν. Χανίων 25, βρισκόταν πρυμνοδετημένο στις εγκαταστάσεις της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης Περάματος, όπου είχε καταπλεύσει περί την 15:00 της προηγούμενης ημέρας με 27μελές πλήρωμα, προκειμένου να διενεργηθούν σε αυτό εργασίες προγραμματισμένης συντήρησης στο πλαίσιο της ετήσιας ακινησίας του.

Μετά τον κατάπλου του πλοίου, έγινε παύση της λειτουργίας των Κυρίων Μηχανών του καθώς και των δύο εκ των τριών Ηλεκτρογεννητριών και των περισσότερων βοηθητικών μηχανημάτων αυτού. Παρέμεινε σε λειτουργία η μία από τις τρεις Ηλεκτρογεννήτριες και ένα μικρό μέρος του βοηθητικού εξοπλισμού του, που σχετιζόταν με τη λειτουργία του μηχανοστασίου ασφαλείας της Γέφυρας και τις ανάγκες ενδιαίτησης των μελών πληρώματος που παρέμεναν επί του πλοίου.

Για τους χώρους του μηχανοστασίου, κατά την ακινησία του πλοίου τηρείτο 24ωρη βάρδια που εκτελείτο από τους δύο Μηχανοδηγούς του πλοίου, οι οποίοι παρέμεναν εκ περιτροπής εντός του μηχανοστασίου για έξι ώρες ο καθένας και από τον Α/Β Μηχανικό αυτού, ως Αξιωματικός Φυλακής, ο οποίος βρισκόταν σε ετοιμότητα.

Περί την 10:15, κι ενώ στον χώρο του μηχανοστασίου βρισκόταν μόνον ένας Μηχανοδηγός, ο οποίος στο πλαίσιο των καθηκόντων του είχε μεταβεί στον χώρο του Ηλεκτροστασίου για τον έλεγχο της λειτουργίας της Η/Μ αριθ. 3, ήχησε ο συναγερμός πυρκαγιάς στον πίνακα του συστήματος πυρασφαλείας στο Δωμάτιο Ελέγχου (Control Room) του μηχανοστασίου καθώς και στον αντίστοιχο πίνακα του συστήματος στη Γέφυρα. Ο Μηχανοδηγός αντιλήφθηκε τον συναγερμό από τις αντίστοιχες οπτικοακουστικές ενδείξεις που ενεργοποιήθηκαν σε όλους τους χώρους του μηχανοστασίου και μετέβη εσπευσμένα στο Δωμάτιο Ελέγχου (Control Room) για να διαπιστώσει την περιοχή για την οποία είχε ενεργοποιηθεί ο συναγερμός. Κατά την είσοδό του στο Control Room τον κάλεσε στο εσωτερικό τηλέφωνο του πλοίου ο Πλοίαρχος του ΚΡΗΤΗ II, ο οποίος επίσης είχε αντιληφθεί τον συναγερμό από τον πίνακα του συστήματος πυρασφαλείας της Γέφυρας, για να ζητήσει πρόσθετες πληροφορίες για την επικρατούσα κατάσταση. Ο Μηχανοδηγός ανέφερε ότι είχε αντιληφθεί τον συναγερμό που είχε ενεργοποιηθεί για την περιοχή της αριστερής πλευράς του μηχανοστασίου και πρύμνηθεν των Κ/Μ, καθώς και ότι υπήρχε έντονη οσμή από προϊόντα καύσης στον χώρο. Ο Πλοίαρχος του έδωσε εντολή να εγκαταλείψει άμεσα τον χώρο του μηχανοστασίου και αμέσως μετά έκανε ανακοίνωση από το σύστημα μεγαφωνικής αναγγελίας καλώντας το σύνολο του πληρώματος στον χώρο οχημάτων επί του κυρίου καταστρώματος (Deck 3).

Όλα τα μέλη πληρώματος συγκεντρώθηκαν στον χώρο οχημάτων και αφού έγινε σχετική καταμέτρηση αυτών και διαπιστώθηκε ότι δεν είχε παραμείνει κανείς εντός του μηχανοστασίου, έγινε άμεσα διακοπή της παροχής καυσίμου στην Η/Μ με χρήση των αντίστοιχων ταχύκλειστων επιστομίων ("quick closing valves") και κράτηση των ανεμιστήρων εξαερισμού από τα χειριστήρια ανάγκης που ήταν εγκατεστημένα πλησίον της εισόδου του μηχανοστασίου. Στη συνέχεια αποφασίστηκε από κοινού από τον Πλοίαρχο και τον Α' Μηχανικό του ΚΡΗΤΗ II να γίνει κατάσβεση της πυρκαγιάς με χρήση του μόνιμου συστήματος κατάσβεσης CO₂ από τον χώρο ενεργοποίησής του, επί του καταστρώματος της Γέφυρας (Deck 7), όπως κι έγινε. Μέχρι εκείνη την ώρα, είχε δοθεί εντολή σε δύο Ναύτες του πλοίου να κάνουν ρίψη ύδατος με χρήση δύο μανικών πυρόσβεσης στο κατάστρωμα άνωθεν της περιοχής όπου υπήρχε η ένδειξη για πυρκαγιά, για ψύξη.

Σε σύντομο χρονικό διάστημα κατέφθασαν στην περιοχή κλιμάκιο της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας και κλιμάκιο της τοπικής Λιμενικής Αρχής, με εντολή των οποίων το πλοίο εκκενώθηκε από το πλήρωμά του και τη διαχείριση του περιστατικού ανέλαβαν οι άνδρες της Π.Υ..

Οι δυνάμεις της Π.Υ. έκαναν έλεγχο στον χώρο του μηχανοστασίου όπου διαπιστώθηκε η κατάσβεση της πυρκαγιάς με τη χρήση του μόνιμου συστήματος CO₂. Η εστία της πυρκαγιάς εντοπίζεται στον χώρο του συστήματος προθέρμανσης και τελικού καθαρισμού του καυσίμου Κ/Μ. Από την πυρκαγιά καταστράφηκε ολοσχερώς το εν λόγω σύστημα προθέρμανσης καθώς και όλος ο ηλεκτρολογικός εξοπλισμός (καλωδιώσεις, μετασχηματιστές, διακόπτες, πίνακες κλπ.) άνωθεν και πέριξ του συστήματος αυτού, μεταξύ των νομέων 74-80 επί του αριστερού τμήματος του καταστρώματος αριθ. 2.

Από το περιστατικό δεν προκλήθηκε τραυματισμός ή ρύπανση, ενώ το πλοίο μέχρι και τον Μάιο του 2016 παρέμεινε ακινητοποιημένο στη θέση του ατυχήματος. Την 24/05/2016 απέπλευσε ρυμουλκούμενο για το Ναυπηγείο Νεωρίου Σύρου, όπου έγινε αποκατάσταση των ζημιών και το πλοίο ενεργοποιήθηκε για την εκτέλεση δρομολογιακών πλόων.

Διερεύνηση

Η τεχνική διερεύνηση και η διεξαγόμενη ανάλυση, ανέδειξαν παράγοντες οι οποίοι μεταξύ άλλων οδήγησαν στην επέλευση του ναυτικού ατυχήματος στους οποίους συμπεριλαμβάνονται η μη τήρηση προβλέψεων σχετικών με την εγκατάσταση του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού, της συντήρησης και παρακολούθησης του χώρου και του εξοπλισμού μηχανοστασίου και άλλοι όπως θα καταγραφούν στην τελική έκθεση διερεύνησης.

Τελική έκθεση διερεύνησης

Η τελική έκθεση διερεύνησης αναμένεται να ολοκληρωθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα και σχέδιο αυτής θα αποσταλεί προς τα ενδιαφερόμενα μέρη με σκοπό τη διατύπωση απόψεων και σχολίων κατά τα οριζόμενα στον Κανονισμό 1286/2011/ΕΕ.



**Διεξαγωγή
Τεχνικής
Διερεύνησης
ν. 4033/2011 (Α' 264)**

Η διεξαγωγή της τεχνικής διερεύνησης δεν επιδιώκει την απόδοση ή τον επιμερισμό ευθύνης ή υπαιτιότητας. Έχει αποκλειστικό σκοπό, μέσω της διαδικασίας της ανάλυσης, στον προσδιορισμό των συντελεστικών παραγόντων και αιτιών που οδήγησαν σε ένα ναυτικό ατύχημα, στην εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων και διδαγμάτων και στην υποβολή συστάσεων ασφαλείας ή προτάσεων προς τα εμπλεκόμενα με το ναυτικό ατύχημα μέρη, με απώτερο στόχο την πρόληψη ή αποφυγή παρόμοιων ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον.

Γρηγορίου Λαμπράκη 150
185 18
Πειραιάς

Tel: 213 1371970
213 1371969
213 1371968
Fax: 213 1371269
Email: hbmci@yna.gov.gr

ΤΕΚΜΗΡΙΩΜΕΝΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

Όνομα πλοίου	ΚΡΗΤΗ II
Σημαία	Ελληνική
Αρ. Νηολογίου	ΧΑΝΙΩΝ 25
Τύπος πλοίου	Ε/Γ-Ο/Γ
ΙΜΟ	7814058
ΔΔΣ	SZQW
Ολικό μήκος (m)	191,77 m
Πλάτος (m)	29,40 m
Έτος καθέλκυσης / μετασκευής	1979 / 1997
Τόπος Ναυπήγησης	Koyo Dockyard Co Ltd.—Mihara / Ιαπωνία
Υλικό κατασκευής	Χάλυβας
Ολική χωρητικότητα (GT)	27239
Αριθμός και τύπος προωστήριων μηχανών / Ιπποδύναμη	Δύο (02) M.E.K. MITSUBISHI MAN 16V 52/55 — 2 x 11.768 kW
Ελάχιστη Ασφαλής Στελέχωση	25
Πλόες	Κατηγορίας Α της Οδηγίας 2009/45/EK
Α.Ο. Πιστοποίησης Κλάσης	Ιταλικός Νηογνώμονας (R.I.NA.)
Φορέας Κυβερνητικής Πιστοποίησης	Ιταλικός Νηογνώμονας (R.I.NA.)

Πληροφορίες ναυτικού ατυχήματος

Ημερομηνία / ώρα	18 Οκτωβρίου 2015 / 10:15
Τύπος ναυτικού ατυχήματος	Σοβαρό ναυτικό ατύχημα
Επικρατούσες καιρικές συνθήκες	Άπνοια / Χωρίς θαλάσσιο κυματισμό
Τοποθεσία	Λιμένας Περάματος Αττικής φ: 37° 57,6918' Β, λ: 023° 33,5499' Α
Υλικές ζημιές στο πλοίο	Ολική καταστροφή του συστήματος προθέρμανσης και τελικού καθαρισμού καυσίμου Κ/Μ καθώς και όλου του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού άνωθεν και πέριξ του συστήματος αυτού, μεταξύ των νομέων 74-80 επί του αριστερού τμήματος του καταστρώματος αριθ. 2, εντός του μηχανοστασίου
Ρύπανση	Δεν υπήρξε αναφορά για ρύπανση
Τραυματισμός - απώλεια ζωής	Δεν υπήρξε αναφορά για τραυματισμό

Ε/Γ-Ο/Γ «ΚΡΗΤΗ II»

Εικόνες από την περιοχή της πυρκαγιάς εντός του μηχανοστασίου

