



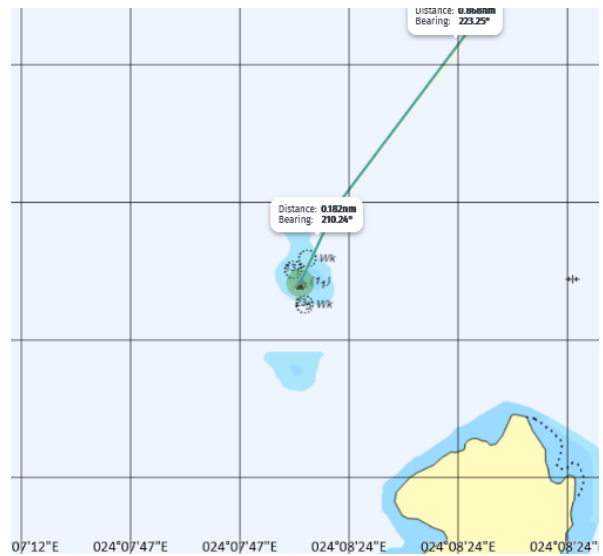
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Προσωρινή Έκθεση διερεύνησης ναυτικού ατυχήματος

Προσάραξη σε Ύφαλο του Α/Κ «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» Ν.Θ 1258



1. Πρόλογος

Η Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛΥΔΝΑ) συστάθηκε με τον ν.4033/2011 (ΦΕΚ Α΄ 264), στο πλαίσιο εφαρμογής και ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο της Κοινοτικής Οδηγίας 2009/18/ΕΚ.

Η ΕΛΥΔΝΑ συνιστά την αρμόδια Υπηρεσία του Ελληνικού Κράτους με σκοπό τη διεξαγωγή τεχνικών διερευνήσεων μετά από ναυτικά ατυχήματα ή ναυτικά συμβάντα.

Το κύριο έργο της ΕΛΥΔΝΑ συνίσταται, μέσω της ανάλυσης του εξεταζόμενου περιστατικού:

- στον προσδιορισμό των συντελεστικών παραγόντων (contributing factors) πρόκλησής του,
- στην εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων,
- στην προώθηση συστάσεων ασφαλείας (safety recommendations) προς τα εμπλεκόμενα με το ναυτικό ατύχημα μέρη με σκοπό την λήψη διορθωτικών μέτρων.

Ο απώτερος στόχος των διεξαγόμενων τεχνικών διερευνήσεων συνίσταται στην αποφυγή παρόμοιων ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον.

Σημεία ιδιαίτερου ενδιαφέροντος

- Η προσωρινή έκθεση συντάσσεται και δημοσιεύεται σύμφωνα με την § 2 του άρθρου 16 του ν. 4033/2011, όπως ισχύει, όταν η τελική έκθεση διερεύνησης δεν ολοκληρώνεται εντός 12 μηνών από την ημερομηνία του περιστατικού.
- Η προσωρινή έκθεση δημοσιεύεται αποκλειστικά για τους σκοπούς της διεξαγόμενης τεχνικής διερεύνησης και της πρόληψης μελλοντικών παρόμοιων ατυχημάτων. Ως εκ τούτου δέον είναι να μην χρησιμοποιείται σε δικαστικές ή άλλες διαδικασίες (διοικητικές, πειθαρχικές, ποινικές ή αστικές) των οποίων ο σκοπός είναι ο καταλογισμός υπαιτιότητας ή απόδοσης ευθυνών.
- Το περιεχόμενο της προσωρινής έκθεσης δεν συνιστά κείμενο για νομική χρήση και δεν πρέπει να θεωρείται ως τέτοιο.
- Η παρούσα προσωρινή έκθεση έχει δημοσιευθεί χωρίς να λαμβάνεται υπόψη οποιαδήποτε διαδικασία διοικητική, πειθαρχική ή δικαστική (ποινική ή αστική) ή επίλυσης διαφορών.
- Αποσπασματική ή μερική διάθεση περιεχομένων της προσωρινής έκθεσης, για σκοπούς διαφορετικούς από αυτούς που συντάχθηκε, ενδέχεται να οδηγήσει σε εσφαλμένα συμπεράσματα.

Υπό το ανωτέρω νομικό πλαίσιο, η προσωρινή έκθεση παρουσιάζει συνοπτική περιγραφή των γεγονότων τα οποία συνέβησαν την 19^η Δεκεμβρίου 2021 και οδήγησαν στην προσάραξη του Αλιευτικού τύπου Μηχανότρατας «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» στον Ύφαλο Τρυπητή, 0,5 ν.μ ΒΔ της Νου Μακρονήσου.

Το περιεχόμενο της Προσωρινής Έκθεσης, βασίζεται σε διαθέσιμες πληροφορίες και στοιχεία, τα οποία έχουν συγκεντρωθεί κατά τη διαδικασία της τεχνικής διερεύνησης.

Η ολοκλήρωση της διαδικασίας ενδέχεται να εντοπίσει νέα στοιχεία και να επιφέρει μεταβολές ή τροποποιήσεις στο περιεχόμενό της.

Τα στοιχεία ναυσιπλοΐας του Α/Κ, ήτοι πορειών και ταχύτητας, έχουν αντληθεί από το σύστημα παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (IMDatE¹).

Οι χρόνοι καταγράφονται σε τοπική ώρα (UTC +2).

¹ Το IMDatE (Integrated Maritime Data Environment) είναι ενοποιημένη ηλεκτρονική πλατφόρμα συγκέντρωσης, επεξεργασίας και καταγραφής δεδομένων πλοίων, η οποία έχει αναπτυχθεί και λειτουργεί από τον «Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα - European Maritime Safety Agency (EMSA)». Η πλατφόρμα διασυνδέεται με αντίστοιχες εφαρμογές που λειτουργούν από τον EMSA και είναι προσβάσιμη από τις Αρμόδιες Αρχές των Κ-μ της Ε.Ε με σκοπό την παρακολούθηση της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

2. Τεκμηριωμένες πληροφορίες

2.1 Εμπλεκόμενο πλοίο

Όνομα πλοίου	ΟΥΡΑΝΙΑ Α
Σημαία	Ελληνική
Διεθνές Διακριτικό Σήμα	SVA 4730
Νηολόγιο	Θεσσαλονίκης 1258
IMO Number	8699716
Τύπος πλοίου	Αλιευτικό (Μηχανότρατα)
Πλοιοκτησία	ΑΡΓΩ ΑΛΦΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
Φορέας Πιστοποίησης	International Naval Surveys Bureau (INSB)
Έτος ναυπήγησης/Ναυπηγείο	2010/ΦΩΤΑΣ Α. ΣΤΑΜΑΤΗΣ-Ναυπηγικές εργασίες Γεωργικής Σχολής
Υλικό κατασκευής	Χάλυβας
Ολικό μήκος	27 μ.
Πλάτος	7,30 μ.
Χωρητικότητα/Tonnage	104 GT
Κόροι Ολικής Χωρητικότητας	79,43
Κόροι Καθαρής	25,62
Προωστήρια Μηχανή	QUASCOR F 240 TA2 SP 15 / 240 BHP - 146 KW
Επιτρεπόμενοι πλόες	Αλιεία εσωτερικού εντός περιοχών A1 GMDSS

2.2 Στοιχεία ναυτικού ατυχήματος

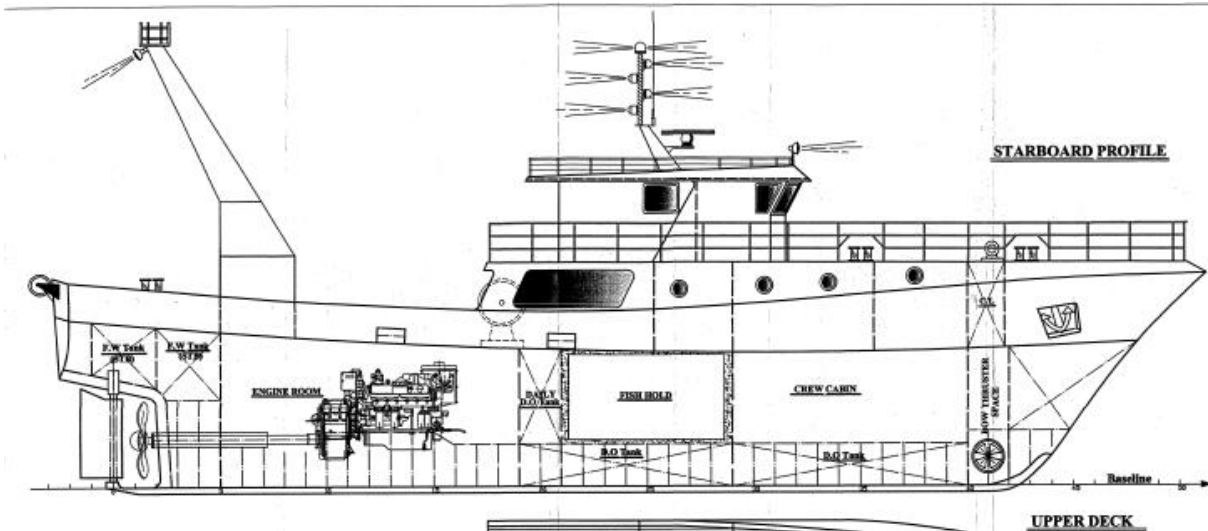
Κατηγορία ναυτικού ατυχήματος	Σοβαρό ναυτικό ατύχημα
Ημερομηνία & Ώρα	20 Δεκεμβρίου 2021, 16:30
Περιοχή	Ύφαλο Τρυπητή, 0,5 ν.μ ΒΔ της Νου Μακρονήσου
Γεωγραφική θέση	φ: 37°45' 43" Β - λ: 024°07' 57" Α
Λειτουργία – διαδικασία πλοίου	Εν πλω - ναυσιπλοΐα
Απώλεια ζωής	-
Ρύπανση	-
Ζημιές στο πλοίο	Ρήγμα μεταξύ τρόπιδας και αριστερής περιοχής γάστρας - εισροή υδάτων – στρεβλώσεις υφάλων και έλικας
Καιρικές συνθήκες	Άνεμοι ΝΔ μέτριοι με ριπές μέτριοι έως ισχυροί (3-5 Bf)

3. Περίληψη ναυτικού ατυχήματος

3.1 Αλιευτικό «ΟΥΡΑΝΙΑ Α»

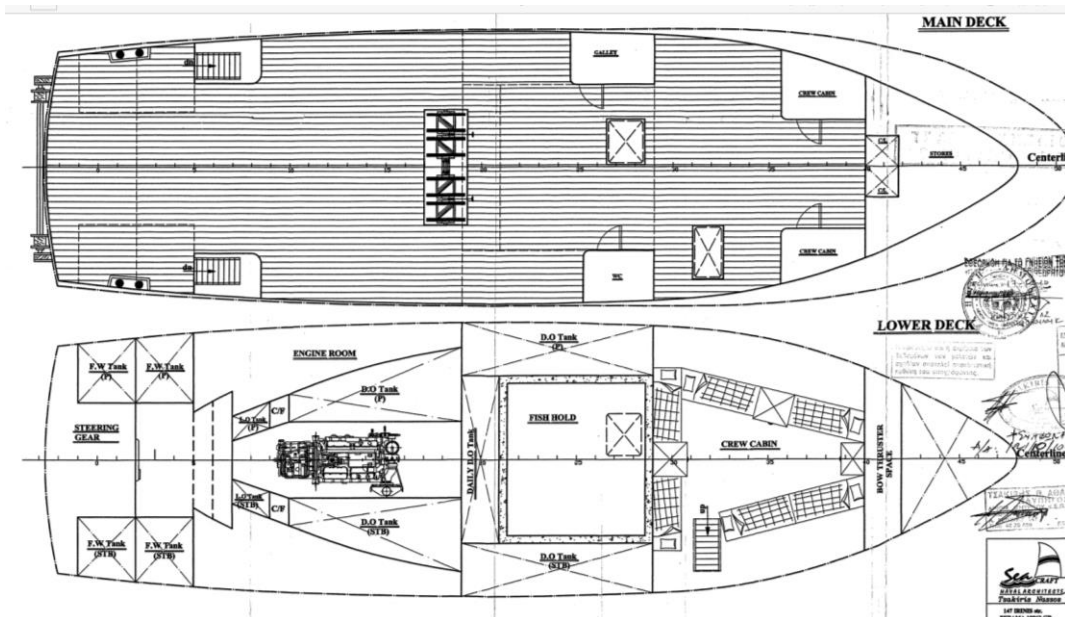
Το «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» ναυπηγήθηκε το 2010 σε ελληνικό ναυπηγείο (καρνάγιο) και είναι αλιευτικό τύπου Μηχανότρατας. Εντάσσεται στον στόλο των αλιευτικών μέσης αλιείας με γρίππο και μέχρι την χρονική περίοδο του ναυτικού ατυχήματος δραστηριοποιείτο κυρίως στις θαλάσσιες περιοχές του Βορείου Αιγαίου με έδρα ελλιμενισμού τη Νέα Μηχανιώνα.

Η γενική διάταξη και τα ναυπηγικά χαρακτηριστικά του «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» συνιστούν τυπική κατασκευή μηχανότρατας (εικ. 1).



Εικόνα 1: Πλάγια όψη της Μηχανότρατας «ΟΥΡΑΝΙΑ Α»

Το «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» υποδιαιρείται σε έξι (06) εγκάρσιες φρακτές και σε δύο (02) διαμήκης με τις οποίες διαμορφώνονται εννέα (09) στεγανά διαμερίσματα. Οι χώροι ενδιαίτησης αναπτύσσονται επί του κυρίου καταστρώματος και πλώραθεν του μέσου, ενώ οι κοιτώνες πληρώματος διαμορφώνονται στο κάτωθεν κατάστρωμα (lower deck), στο οποίο επίσης διαμορφώνονται το κύτος αποθήκευσης των αλιευμάτων, οι δεξαμενές καυσίμων, ο χώρος του μηχανοστασίου και του πηδαλιού (εικ. 2).



Εικόνα 2: Απεικόνιση του κυρίου (main) και κατώτερου (lower) καταστρώματος

3.2 Το ναυτικό ατύχημα

Την 19^η Δεκεμβρίου 2021 και περί ώρα 01:50 το «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» απέπλευσε από τον λιμένα Νέας Μηχανιώνας για διενέργεια αλιείας στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του Θερμαϊκού Κόλπου. Επί του Αλιευτικού επέβαιναν συνολικά επτά (07) επιβαίνοντες, ήτοι ο Κυβερνήτης και έξι (06) αλιεργάτες.

Μετά την ολοκλήρωση της αλιευτικής δραστηριότητας το «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» κατέπλευσε στον λιμένα του Πλαταμώνα περί ώρα 19:00, με σκοπό την εκφόρτωση των αλιευμάτων.

Περί ώρα 20:00, το Αλιευτικό με την ίδια σύνθεση επιβαινόντων απέπλευσε με προορισμό την θαλάσσια περιοχή του Σαρωνικού Κόλπου.

Σύμφωνα με τις συγκεντρωθείσες πληροφορίες κατά τη διαδικασία λήψης συνεντεύξεων με τα εμπλεκόμενα στο ναυτικό ατύχημα πρόσωπα, ο Κυβερνήτης, λίγο μετά τον απόπλου από τον Πλαταμώνα, ενεργοποίησε τον αυτόματο πιλότο και παρέδωσε τη διακυβέρνηση του «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» σε έναν Αλιεργάτη, προκειμένου να αναπαυθεί.

Την 20^η Δεκεμβρίου, στις 02:00 και ενώ το «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» έπλεε στη θαλάσσια περιοχή Βόρεια του Στενού Σκοπέλου (εικ. 3) και η πηδαλιουχία εκτελείτο με τον αυτόματο πιλότο, ο Κυβερνήτης ανέλαβε εκ νέου τη διακυβέρνηση και ο ασκών τη διακυβέρνηση Αλιεργάτης αποχώρησε από τη γέφυρα για να αναπαυθεί. Το «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» με τον Κυβερνήτη να έχει τη διακυβέρνηση συνέχισε τον πλου προς το Στενό Καφηρέα, το οποίο διέπλευσε τις μεσημβρινές ώρες (εικ. 3 & 4).



Εικόνα 3: Απεικόνιση διάπλου Στενού Σκοπέλου



Εικόνα 4: Απεικόνιση των πορειών ανατολικά των ΝΑ ακτών Νου Εύβοιας

Περί ώρα 14:00 και ενώ το «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» είχε διέλθει από το θαλάσσιο στενό μεταξύ της Νου Μανδηλού και της ΝΑ ακτογραμμής της Νου Εύβοιας και κατευθυνόταν προς το βόρειο



Εικόνα 5: Πορεία στην Νο Μανδηλού

τμήμα του Στενού Μακρονήσου, ο Αλιεργάτης, ο οποίος είχε αναλάβει και πριν τη διακυβέρνηση μετέβη στη Γέφυρα όπου και παρέμεινε μαζί με τον Κυβερνήτη (εικ. 5).

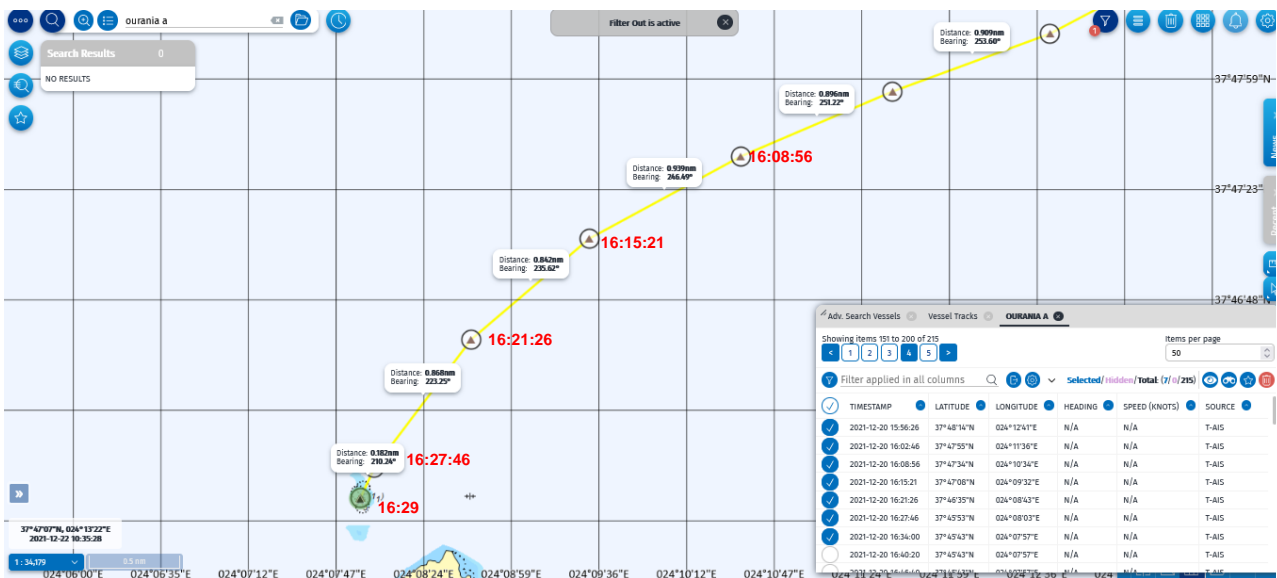
Περί τις 16:00 και ενώ το «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» έπλεε 3,5 ν.μ Β

της Νου Μακρονήσου με πορεία 253° και ταχύτητα 8,6 κόμβων περίπου, ο Κυβερνήτης παρέδωσε τη διακυβέρνηση στον Αλιεργάτη και αποχώρησε από τη γέφυρα για να αναπαυθεί.

Μετά από σύντομο χρονικό διάστημα, ο ασκών τη διακυβέρνηση Αλιεργάτης άρχισε σταδιακά να μεταβάλλει την πορεία του Αλιευτικού μέσω του αυτόματου πιλότου προς τα αριστερά (εικ. 6).

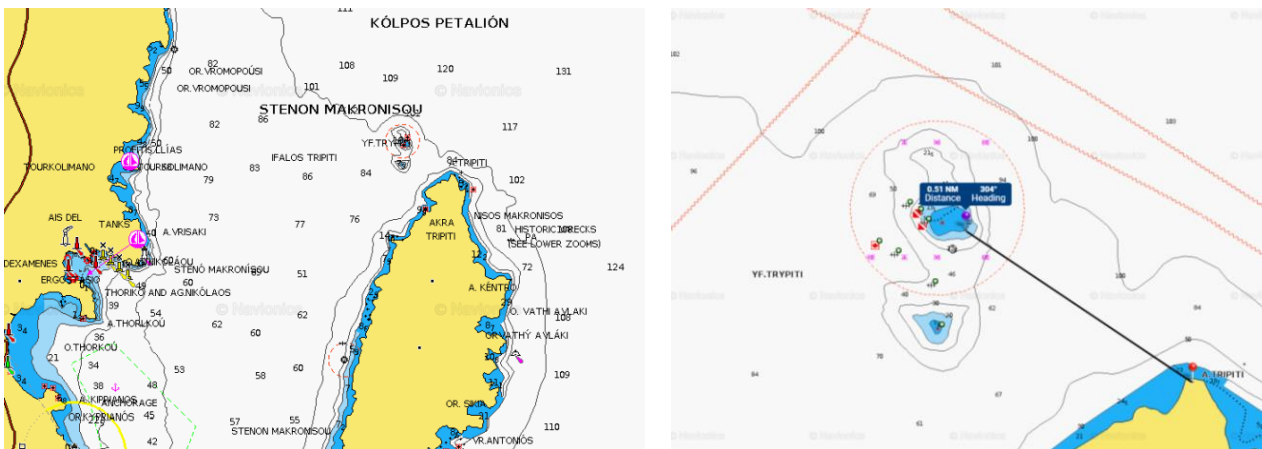
Ειδικότερα, σύμφωνα με τα καταγεγραμμένα δεδομένα του συστήματος παρακολούθησης θαλάσσιας κυκλοφορίας, προκύπτουν τα παρακάτω στοιχεία ναυσιπλοΐας:

- από 16:08:56 έως 16:15:21 ακολουθήθηκε μέση πορεία 246°,
- από 16:15:21 έως 16:21:26 μέση πορεία 235°,
- από 16:21:26 έως 16:27:46 μέση πορεία 223°,
- από 16:27:46 μέχρι την ώρα της προσάραξης, περί της 16:29 ακολουθήθηκε μέση πορεία 210°.



Εικόνα 6: Οι πορείες του «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» μετά τις 16:00 μέχρι την ώρα της προσάραξης, ως καταγράφηκαν στο IMDatE

Εκτιμάται ότι, περί την 16:29, το Α/Κ «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» προσέκρουσε με ταχύτητα 8.5 περίπου κόμβων στον Ύφαλο Τρυπητή, 0,5 ν.μ ΒΔ του Άκρα Τρυπητή της ν. Μακρονήσου και προσάραξε επί αυτού (εικ. 7).



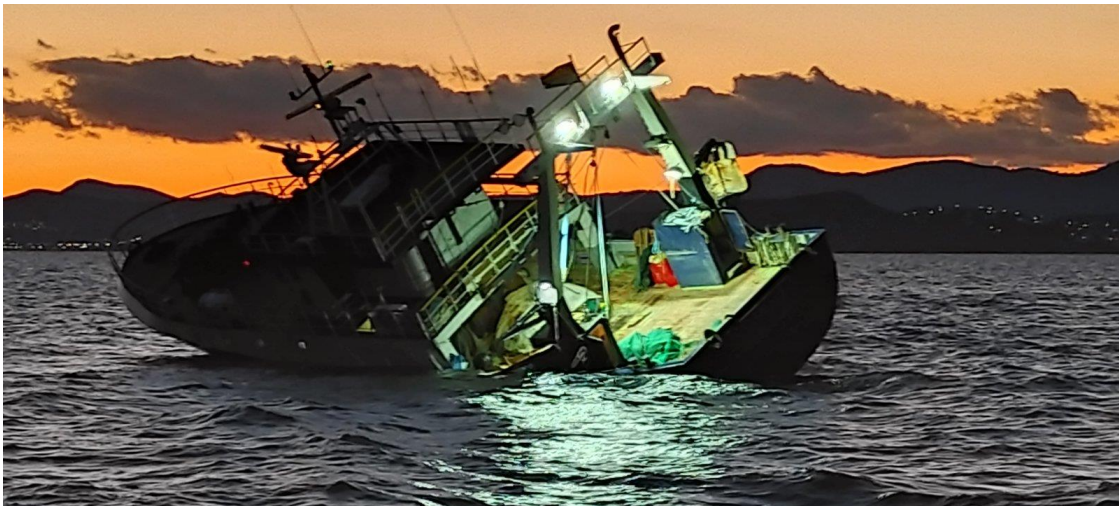
Εικόνα 7: Το σημείο προσάραξης του «ΟΥΡΑΝΙΑ Α»

Σύμφωνα με τις συλλεχθείσες πληροφορίες και την κατάσταση του «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» μετά το ναυτικό ατύχημα, προέκυψε ότι ο ασκών τη διακυβέρνηση Αλιεργάτης, δεν προέβη σε ελιγμό

αποφυγής της πρόσκρουσης επί του Υφάλου ή μείωσης των στροφών της κύριας μηχανής ή αναπόδιση με σκοπό τον μετριασμό των συνεπειών της.

Συνεπεία της σφοδρής πρόσκρουσης επί του βραχώδους Υφάλου, το «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» υπέστη σοβαρές ζημιές και συγκεκριμένα διάμηκες ρήγμα 1,5 μ. περίπου στην αριστερή πλευρά του πυθμένα στην περιοχή της ένωσης του με την τρόπιδα, στρεβλώσεις επί της τρόπιδας από το μέσο της και πρύμνηθεν και ομοίως στρεβλώσεις στην αριστερή πλευρά του πυθμένα καθώς και στα πτερύγια της έλικας.

Λόγω της διάρρηξης του πυθμένα, προκλήθηκε εισροή μεγάλης ποσότητας υδάτων στον χώρο του μηχανοστασίου και αριστερή κλίση 40° περίπου, με αποτέλεσμα το παραπέτο του κυρίου καταστρώματος να βρεθεί στο επίπεδο της επιφάνειας της θάλασσας. Εντούτοις, η συνεχή εισροή υδάτων στον χώρο του μηχανοστασίου και η σποραδική εισροή υδάτων στο κύριο κατάστρωμα δεν επιδείνωσαν περαιτέρω την ευστάθεια του «ΟΥΡΑΝΙΑ Α», καθόσον το αλιευτικό είχε επικαθήσει με την αριστερή πλευρά, κατ' ουσίαν «κολλήσει», επί του βραχώδους πρανούς του Υφάλου Τρυπητή (εικ. 8 & 9).



Εικόνα 8: Το Α/Κ ΟΥΡΑΝΙΑ Α προσαραγμένο στο Ύφαλο Τρυπητή, δυο περίπου ώρες μετά την πρόσκρουση



Εικόνα 9: Το Α/Κ ΟΥΡΑΝΙΑ Α προσαραγμένο στο Ύφαλο Τρυπητή, δυο περίπου ώρες μετά την πρόσκρουση

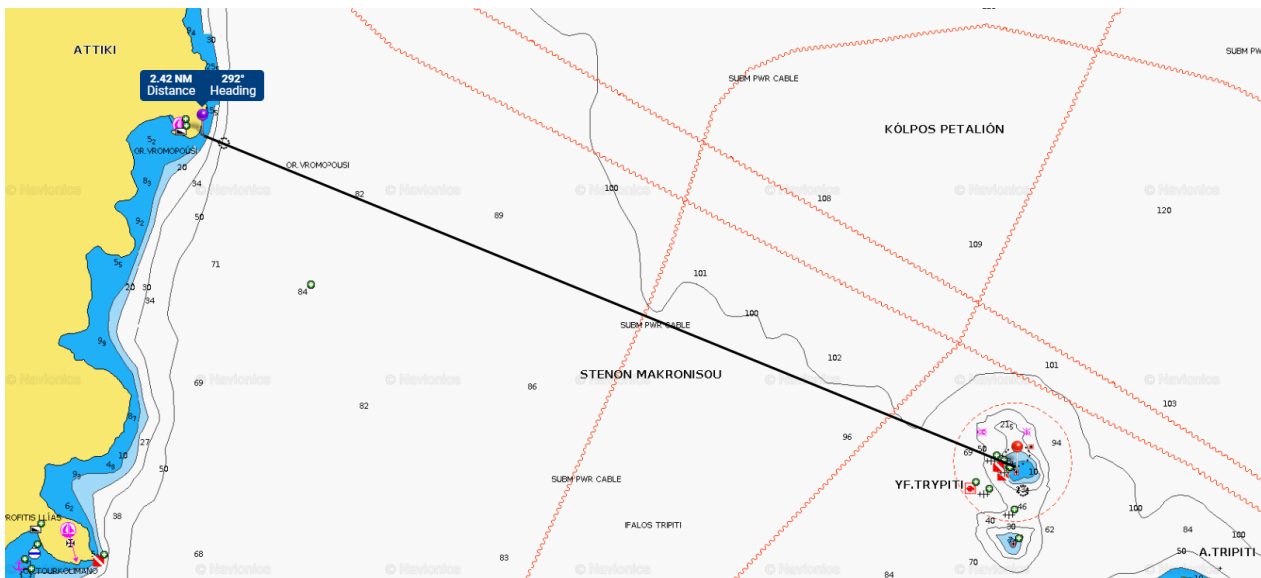
3.3 Ενέργειες αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης

Ο Κυβερνήτης αντιλαμβανόμενος την σφοδρή πρόσκρουση μετέβη αμέσως στη γέφυρα και έθεσε το χειριστήριο της κύριας μηχανής στην θέση «κράτει». Εκ παραλλήλου οι αλιεργάτες, υπό καθεστώς πανικού, ενώ οι αλιεργάτες βγήκαν στο ανοικτό κατάστρωμα.

Ο Κυβερνήτης, αξιολογώντας την κατάσταση στην οποία είχε περιέλθει το «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» συνεπεία της προσάραξης και λαμβάνοντας υπόψη την εισροή υδάτων και το ενδεχόμενο ραγδαίας μεταβολής της ευστάθειας του αλιευτικού και της βύθισής του, έδωσε εντολή άμεσης εγκατάλειψης. Εντούτοις, έχοντας εντοπίσει δυο μικρές αλιευτικές λέμβους 50 μ. περίπου από τη γεωγραφική θέση του «ΟΥΡΑΝΙΑ Α», κάλεσε άμεσα δια ζώσης για παροχή συνδρομής και έδωσε οδηγία στους αλιεργάτες να επιβιβαστούν σε αυτές.

Τα παραπλέοντα ερασιτεχνικά αλιευτικά σκάφη «ΜΑΓΚΛΗΣ ΦΑΜΙΛΥ και» «ΑΝΕΜΟΕΣΣΑ» προσέγγισαν άμεσα το «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» και την 16:45, ο Κυβερνήτης και τρεις Αλιεργάτες επιβιβάστηκαν στο πρώτο αλιευτικό και οι υπολειπόμενοι τρεις Αλιεργάτες στο δεύτερο.

Την 16:50, οι κυβερνήτες των αλιευτικών επικοινωνήσαν μέσω κινητού τηλεφώνου με την τοπική Λιμενική Αρχή, στην περιοχή αρμοδιότητας της οποίας είχε συμβεί το ναυτικό



Εικόνα 10: Το σημείο αποβίβασης του Κυβερνήτη και των έξι (06) Αλιεργατών του «ΟΥΡΑΝΙΑ Α»

ατύχημα και ανέφεραν την εξελισσόμενη κατάσταση και την πρόθεσή τους να καταπλεύσουν στο πλησιέστερο αλιευτικό καταφύγιο του Όρμου Βρωμοπούσι Κερατέας, 2,5 ν.μ περίπου από το σημείο της προσάραξης (εικ. 10).

Η Λιμενική Αρχή ενεργοποίησε άμεσα το «Τοπικό Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης» και ανέφερε το περιστατικό στο Ενιαίο Κέντρο Έρευνας & Διάσωσης του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, το οποίο εξέδωσε σχετικό μήνυμα Ναυτικής Ασφάλειας «SECURITE».

Την 17:20, ο Κυβερνήτης και οι Αλιεργάτες του «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» αποβιβάστηκαν στην ξηρά καλά στην υγεία τους και παρελήφθησαν από Στελέχη της τοπικής Λιμενικής Αρχής.

Την 17:25, περιπολικό σκάφος του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ προσέγγισε το «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» και παρέμεινε στην περιοχή. Διαπιστώθηκε ότι η κύρια μηχανή καθώς και η ηλεκτρογεννήτρια ήταν σε λειτουργία και ενεργοποιημένοι οι φανοί ναυσιπλοΐας και τα φώτα εργασίας του κυρίου καταστρώματος. Πραγματοποιήθηκαν έλεγχοι της θαλάσσιας περιοχής πέριξ του σημείου προσάραξης χωρίς να εντοπιστεί θαλάσσια ρύπανση και ποντίστηκε προληπτικά πλωτό αντιρρυπαντικό φράγμα ενώ παρατηρήθηκε ότι η κατάσταση του Αλιευτικού παρέμενε αμετάβλητη (εικ. 11).



Εικόνα 11: Η κατάσταση του «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» στο σημείο προσάραξης την 00:30 της 21^η Δεκεμβρίου

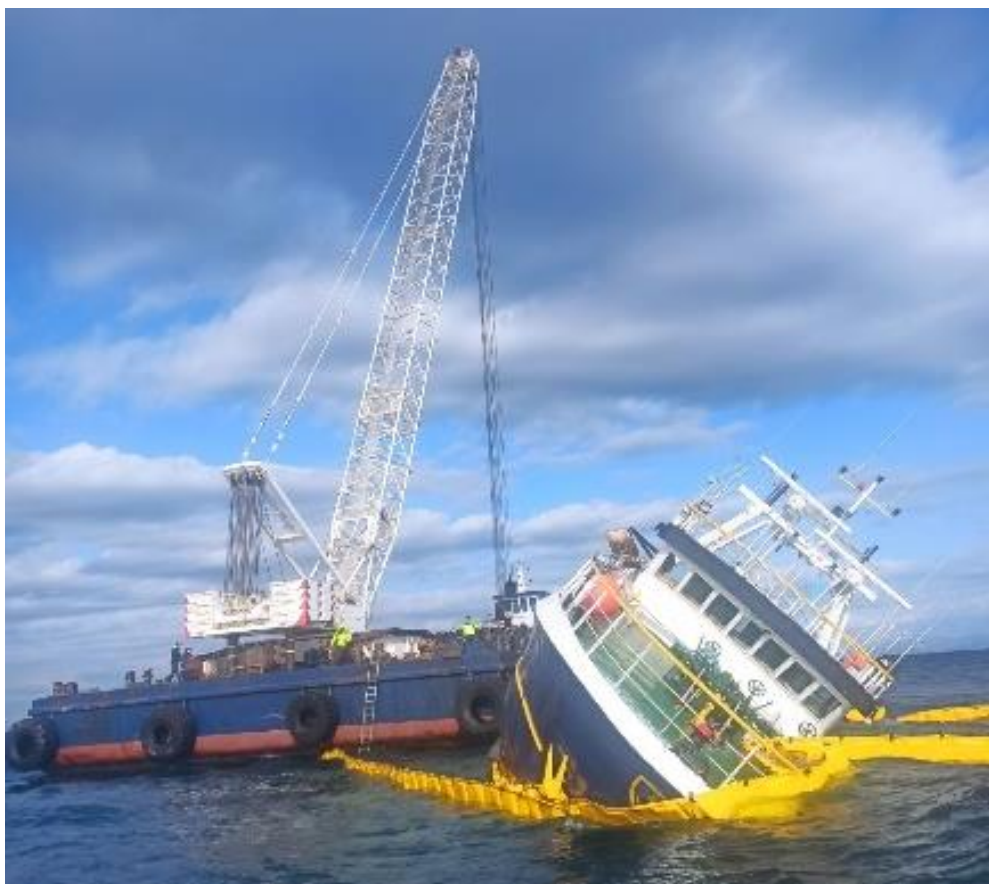
3.4 Ενέργειες ναυαγιάρευσης

Την 21^η Δεκεμβρίου, περί ώρα 02:45, στο σημείο προσάραξης προσέγγισε το σκάφος «ΤΑΛΩΣ Ι» της αναδόχου εταιρείας για την ναυαγιάρευση του «ΟΥΡΑΝΙΑ Α». Προσωπικό της εταιρείας ναυαγιάρευσης πόντισε πλωτό αντιρρυπαντικό φράγμα και τις πρώτες πρωινές ώρες πραγματοποιήθηκε επιθεώρηση των υφάλων προς διαπίστωση της έκτασης των ζημιών (εικ. 12).



Εικόνα 12: Προετοιμασία υποβρύχιας επιθεώρησης από αυτοδύτες

Την 10:15 στην περιοχή του συμβάντος αφίχθη το Ρ/Κ «ΧΡΗΣΤΟΣ ΧΧΧVI» με ρυμουλκόμενο τον Π/Γ «ΙΓΝΑΤΙΟΣ III» της εταιρείας ναυαγιάρεσης (εικ. 13).



Εικόνα 13: Εργασίες ναυαγιάρεσης

Πραγματοποιήθηκαν εκ νέου υποβρύχιοι έλεγχοι και επιθεώρηση του πυθμένα του Αλιευτικού, εργασίες στεγανοποίησης του ρήγματος και έλεγχος της υδατοστεγανότητας του. Την 18:20 ολοκληρώθηκε η διαδικασία τοποθέτησης ιμάντων ανυψώσεως (σαμπάνια), εντούτοις λόγω του υψηλού κυματισμού, οι εργασίες ναυαγιάρεσης διεκόπησαν και συνεχίστηκαν τις πρώτες πρωινές ώρες της 22^{ης} Δεκεμβρίου (εικ. 14).



Εικόνα 14: Εξελισσόμενες εργασίες ναυαγιάρεσης του «OYRANIA A»

Την 23:00, μετά την περάτωση της διαδικασίας απάντλησης των υδάτων και την επανάπλευση του «ΟΥΡΑΝΙΑ Α», ξεκίνησε η ρυμούλκηση του από το Ρ/Κ «ΧΡΗΣΤΟΣ ΧΧΧVI» και τον Π/Γ «ΙΓΝΑΤΙΟΣ III» προς τον λιμένα Λαυρίου, η οποία ολοκληρώθηκε με την ασφαλή πρόσδεσή του περί ώρα 00:35 την 23^η Δεκεμβρίου.

Την 3^η Ιανουαρίου 2022 και περί ώρα 16:30, το Α/Κ «ΟΥΡΑΝΙΑ Α», κατόπιν των απαραίτητων εργασιών και διοικητικών διαδικασιών, απέπλευσε από τον λιμένα Λαυρίου ρυμουλκούμενο από το Ρ/Κ «ΛΑΚΗ ΣΤΑΡ» με προορισμό ναυπηγείο στην Πυλαία, Θεσσαλονίκης για την εκτέλεση εργασιών αποκατάστασης των ζημιών, όπου κατέπλευσε την 04^η Ιανουαρίου περί ώρα 19:15.

3.5 Οι επιβαίνοντες στο «ΟΥΡΑΝΙΑ Α»

Την ημέρα του ναυτικού ατυχήματος στο «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» επέβαιναν συνολικά επτά (07) άτομα και συγκεκριμένα:

Κυβερνήτης, 63 ετών, ο οποίος διέθετε εν ισχύ πιστοποιητικό Κυβερνήτη Γ΄ Τάξης, εκδοθέν την 04-10-2016 από την Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του ΥΝΑΝΠ, σύμφωνα με το οποίο διέθετε τα απαιτούμενα προσόντα που προβλέπονται στους Κανονισμούς II/3 και IV/2 της Διεθνούς Σύμβασης Τήρησης Ασφαλούς Φυλακής (Safe Training and Watchkeeping). Είχε εμπειρία 25 περίπου ετών σε αλιευτικά σκάφη τύπου «Γρι-Γρι» και «Μηχανότρατας». Στο «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» είχε ναυτολογηθεί ως Κυβερνήτης την 05-12-2021, ήτοι 15 ημέρες πριν το ναυτικό ατύχημα.

Το «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» ήταν επίσης επανδρωμένο με έξι (06) αλλοδαπούς Αλιεργάτες, υπήκοοι τρίτης χώρας. Οι Αλιεργάτες διέθεταν άδεια παραμονής και εργασίας και είχαν αλιευτική εμπειρία καθόσον είχαν εργαστεί επί σειρά ετών σε αλιευτικά τύπου Μηχανότρατας.

Ο Αλιεργάτης, ο οποίος είχε αναλάβει τη διακυβέρνηση του σκάφους πριν την προσάραξη, ήταν 41 ετών και εργαζόταν σε Αλιευτικά τύπου Μηχανότρατας της πλοιοκτήτριας εταιρείας του «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» για εννέα (09) περίπου έτη και είχε αποκτήσει εμπειρία στην αλιεία με γρίππο. Πέραν της πρακτικής του εμπειρίας στην ναυσιπλοΐα δεν ήταν ναυτικός (εργάτης θαλάσσης) και δεν διέθετε πιστοποιητικό ναυτικής ικανότητας για τη διακυβέρνηση του Αλιευτικού. Με τον Κυβερνήτη είχε συνεργασθεί σε έτερο αλιευτικό σκάφος, τύπου μηχανότρατας της πλοιοκτήτριας εταιρείας του «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» για χρονικό διάστημα δυο (02) μηνών και δεκαπέντε (15) ημερών.

4. Συνοπτική Ανάλυση

Σκοπός της ανάλυσης του εξεταζόμενου ναυτικού ατυχήματος είναι ο προσδιορισμός των αιτιωδών και συντελεστικών παραγόντων, έμμεσων και άμεσων και οι συνθήκες που οδήγησαν στην επέλευση του υπό εξέταση ναυτικού ατυχήματος της προσάραξης του Αλιευτικού «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» στον Ύφαλο Τρυπητή.

Προς τούτο, λαμβάνονται υπόψη η σειρά των γεγονότων μέσω της συλλογής στοιχείων και πληροφοριών, τα οποία εστιάζουν σε συγκεκριμένα σημεία της χρονικής εξέλιξής τους καθώς και στις βαθύτερες αιτίες τους, προκειμένου να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα που οδηγούν σε συστάσεις ασφάλειας με στόχο την αποφυγή παρόμοιων ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον.

Η διεξαγόμενη τεχνική διερεύνηση και η εξέταση των υφιστάμενων συλλεχθέντων στοιχείων, αναδεικνύουν συντελεστικούς παράγοντες, οι οποίοι σχετίζονται με την επέλευση του υπό εξέταση ναυτικού ατυχήματος της προσάραξης του Αλιευτικού «ΟΥΡΑΝΙΑ Α» στον Ύφαλο Τρυπητή καθώς και άλλα θέματα σχετιζόμενα με την ασφάλεια των αλιευτικών πλοίων.

Τα αναδειχθέντα θέματα ασφαλείας, τα οποία πρόκειται να αναλυθούν στην τελική έκθεση διερεύνησης, καταγράφονται επιγραμματικά ως ακολούθως:

- Οργάνωση του χρόνου εργασίας στα αλιευτικά σκάφη - Κόπωση.
- Ασφαλής ναυσιπλοΐα - χρήση διαθέσιμου ναυτιλιακού εξοπλισμού παρακολούθησης ναυσιπλοΐας και αξιοποίηση λειτουργικών δυνατοτήτων του.
- Διεθνείς Κανονισμοί Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα, 1972 (ΔΚΑΣ).
- Ασφαλής Επιτήρηση (Look Out) κατά τη διακυβέρνηση.
- Εφησυχασμός (complacency) κατά τη διακυβέρνηση.
- Επίγνωση της κατάστασης (situational awareness) κατά τη διακυβέρνηση.
- Εκπαίδευση, κατάρτιση και ενημέρωση εργαζομένων σε αλιευτικά πλοία.
- Εκτέλεση Γυμνασίων.
- Οργανική σύνθεση του «ΟΥΡΑΝΙΑ Α», πιστοποίηση αλιεργατών.
- Ναυπηγικές απαιτήσεις και μετασκευές.

Το σχέδιο της έκθεσης διερεύνησης, πρόκειται να αποσταλεί προς τα εμπλεκόμενα² και ενδιαφερόμενα³ μέρη με σκοπό τη διατύπωση απόψεων και σχολίων κατά τα οριζόμενα στον Κανονισμό 1286/2011/ΕΕ και ακολούθως δημοσιεύεται στον ιστότοπο της Υπηρεσίας μας.

Δημοσιεύθηκε από την «Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων (ΕΛΥΔΝΑ)» σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 16 του ν. 4033/2011 (Α' 264), όπως ισχύει.
Η προσωρινή έκθεση συντάχθηκε αποκλειστικά για τους σκοπούς της τεχνικής διερεύνησης και αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα της ΕΛΥΔΝΑ.

Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων

Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη 150

τ.κ 18518, Πειραιάς, Ελλάδα

τηλ.: +30 213 137 1307 - E-mail: hbmci@yna.gov.gr - Website: <http://hbmci.gov.gr>

² Σύμφωνα με το εδ. (α) της παρ. 4 του άρθρου 3 του ν. 4033/2011 εμπλεκόμενα μέρη σε ναυτικό ατύχημα α. «**Εμπλεκόμενα μέρη** σε ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν»: οποιαδήποτε φυσικά ή νομικά πρόσωπα εμπλέκονται με τη λειτουργία και διαχείριση πλοίου που έχει εμπλακεί σε ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν, στα οποία περιλαμβάνονται ιδίως:

αα) ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου, ββ) ο ασφαλιστικός οργανισμός του πλοίου, γγ) ο Αναγνωρισμένος Οργανισμός (Νηογνώμονας) του πλοίου ή η Αρχή έκδοσης των πιστοποιητικών ασφαλείας του, δδ) ο πλοίαρχος ή μέλη του πληρώματος του πλοίου ή επιβάτες του πλοίου, οι οποίοι ενδεχόμενα θίγονται, εε) οι φορτωτές ή οι παραλήπτες του φορτίου του πλοίου.

³ Σύμφωνα με την παρ. 2.7 του Κώδικα Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Υ.Α Αριθμ. 611.22/14/3013 (Β'3199) **Ενδιαφερόμενο μέρος**: ένας Οργανισμός ή φυσικό πρόσωπο, το οποίο, όπως αποφασίζεται από την Διερευνητική Αρχή Κράτους, έχει σημαντικό συμφέρον ή ενδιαφέρον, δικαιώματα ή αιτιολογημένες νομικές προσδοκίες σχετικά με το αποτέλεσμα διερεύνηση ναυτικού ατυχήματος.