

ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠ' ΑΡ.: 10/2013

Κείμενο συστάσεως:

Η επανεξέταση της διαδικασίας αξιολόγησης κινδύνων (risk assessment) που αφορά στην πρόσδεση του πλοίου, ιδιαίτερα υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες, με σκοπό τον εντοπισμό τυχόν επισφαλών παραγόντων και σημείων αυξημένης επικινδυνότητας και τη λήψη κατάλληλων μέτρων.

Αριθμός εκθέσεως στην οποία διατυπώθηκε:	02/2013: Τραυματισμός ναυτικού στο Ε/Γ-Ο/Γ «ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ» (Δείτε την έκθεση εδώ .)
Φορέας προς τον οποίο διατυπώθηκε:	Διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου («ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΛΑΪΝΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»)
Ημερομηνία κατά την οποία εκδόθηκε:	11/11/2014

Σχόλια – επεξηγήσεις:

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Τύπος πλοίου : Ε/Γ – Ο/Γ κλειστού τύπου

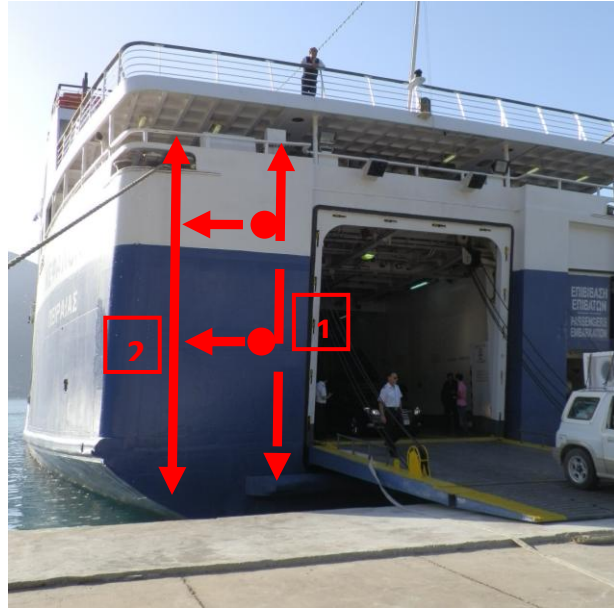
Έτος κατασκευής : 1975

Τραυματισμός ναυτικού σε Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο

Ιστορικό

Το Ε/Γ-Ο/Γ κατέπλευσε στον λιμένα Αργοστολίου και πρυμνοδέτησε, καθόσον είχαν ολοκληρωθεί οι δρομολογιακές του υποχρεώσεις. Στον χώρο της πρύμνης για τη διαδικασία πρόσδεσης, βρίσκονταν τρεις ναύτες με επικεφαλής τον Ύπαρχο του πλοίου. Μετά την εκφόρτωση επιβατών και οχημάτων και λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν, το πλήρωμα συνέχισε τις εργασίες ενίσχυσης προσδέσεως του πλοίου, με σχοινιά κυρίως από την πλώρη («λεντίες»). Ένας εκ των ναυτών που εκτελούσε φυλακή στην πρύμνη του πλοίου, εκλήθη να μετακινήσει το σκοινί ανάρτησης ελαστικού παραβλήματος («λάστιχου»), το οποίο προστάτευετο αριστερό πρυμναίο ζωνάρι του

πλοίου από την πιθανότητα επαφής με τον προβλήτα λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν. Κατά την προσπάθειά του αυτή, ο ναύτης τραυματίστηκε στον αριστερό του αντίχειρα, με αποτέλεσμα να μεταφερθεί άμεσα στο τοπικό νοσοκομείο, όπου του παρασχέθηκε περίθαλψη και νοσηλεία.



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

Έκταση της ζημιάς

Ο τραυματισμός του ναυτικού.

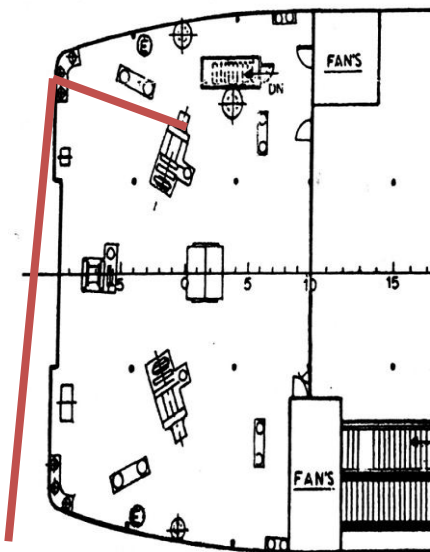
Πιθανή αιτία

Πριν την πρόσδεση του πλοίου δεν πραγματοποιήθηκε διαδικασία εκτίμησης κινδύνου, σύμφωνα με το Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code – Chapter IX SOLAS 74), ώστε υπό τις επικρατούσες δυσμενείς καιρικές συνθήκες να εντοπιστούν τυχόν επισφαλείς παράγοντες και σημεία αυξημένης επικινδυνότητας και να δοθούν κατάλληλες οδηγίες για την ασφαλή πρόσδεση του πλοίου και τη λήψη πρόσθετων μέτρων για την προστασία του προσωπικού.

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

Επιπρόσθετα, η μορφολογία του λιμένα δεν εξασφάλιζε επαρκή προστασία για τα ελλιμενισμένα πλοία όταν επικρατούσαν δυσμενείς καιρικές συνθήκες, λόγω της μεγάλης επιφάνειας έκθεσης του πλοίου στους ισχυρούς ανέμους από Νότιες διευθύνσεις, που δημιουργούσε μεγάλες ροπές στρέψης στο πλοίο. Επίσης, το βάθος του λιμένα δεν επαρκούσε για την ασφαλή προσέγγιση του πλοίου και την πόντιση των αγκυρών, οπότε η ασφάλιση του πλοίου γινόταν με χρήση πρόσθετων κάβων από την πλώρη (λεντίες).

Το παρόν προέρχεται από ανηρτημένο έντυπο στην ιστοσελίδα της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων (ΕΛΥΔΑΝΑ, www.hbmci.gov.gr) και αποτελεί πρόταση η οποία προέκυψε μετά από διερεύνηση ασφαλείας ναυτικού ατυχήματος, βάσει του Ν.4033/2011, με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας στη ναυτιλία και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.



Εικόνα 2: Σχέδιο διάταξης πρυμναίου καταστρώματος πρόσδεσης με τον πρόσθετο κάβο που τοποθετήθηκε για τη συγκράτηση της πρύμνης από την επίδραση των νοτίων ανέμων.



Εικόνα 3: Άποψη του πρυμναίου αριστερού χώρου του καταστρώματος πρόσδεσης. Επισημαίνονται (κυκλωμένοι με ερυθρό χρώμα) οι τονοδηγοί μέσω των οποίων διερχόταν ο πρυμναίος κάβος, στο σημείο όπου τραυματίστηκε ο ναύτης του πλοίου

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

Διδάγματα που πρέπει να αντληθούν

Η επανεξέταση από τις διαχειρίστριες εταιρείες των πλοίων της διαδικασίας αξιολόγησης κινδύνων (risk assessment) που αφορά στην πρόσδεσή τους, ιδιαίτερα υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες, με σκοπό τον εντοπισμό τυχόν επισφαλών παραγόντων και σημείων αυξημένης επικινδυνότητας και τη λήψη κατάλληλων μέτρων.