



ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠ' ΑΡ.: 46/2013

Κείμενο συστάσεως:

Να επανεξεταστεί ο τρόπος ασφάλισης του σφινγκήρα τύπου «Ω» ο οποίος συγκρατεί το συρματοσχίνο ελέγχου του αναστροφέα, στην κατεύθυνση αποφυγής χαλάρωσής του λόγω επίδρασης των κραδασμών που αναπτύσσονται κατά τη συνήθη λειτουργία των πλοίων (vibration).

Παράλληλα να εξεταστεί η αναγκαιότητα συμπλήρωσης του εγχειριδίου εγκατάστασης λειτουργίας και συντήρησης με καθορισμό του μέγιστου χρονικού διαστήματος μεταξύ των ελέγχων.

Σε περίπτωση λήψης μέτρων στην κατεύθυνση των προαναφερομένων να εξεταστεί η αναγκαιότητα ενημέρωσης των ιδιοκτητών των σκαφών/πλοίων που ήδη έχουν εξοπλιστεί και λειτουργούν με τον συγκεκριμένο τύπο χειριστηρίου.

Αριθμός εκθέσεως στην οποία διατυπώθηκε:

07/2013: Πρόσκρουση Δ/Ξ «ΜΑΝΤΟΥΔΙ» στην προβλήτα.

(Δείτε την έκθεση [εδώ.](#))

Φορέας προς τον οποίο διατυπώθηκε:

Κατασκευάστρια εταιρεία του χειριστηρίου του πλοίου

Ημερομηνία κατά την οποία εκδόθηκε:

09-04-2015

Σχόλια – επεξηγήσεις:

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Τύπος πλοίου : Δ/Ξ

Έτος κατασκευής : 1965

Πρόσκρουση Δ/Ξ στην προβλήτα

Ιστορικό

Το Δ/Ξ, κατά τη διαδικασία προσέγγισης στο Ε/Γ-Τ/Ρ στη θαλάσσια περιοχή της Ακτής Ξαβερίου, εντός του Κεντρικού Λιμένα Πειραιά, για ανεφοδιασμό του πλοίου με καύσιμα,

παρουσίασε δυσλειτουργία στο χειριστήριο ελέγχου της κύριας μηχανής, με αποτέλεσμα να προσκρούσει στην προβλήτα Νο 3 του Κεντρικού Λιμένα Πειραιά (Ακτή Ξαβέρη) και να έρθει σε επαφή με το Ε/Γ-Τ/Ρ. Οι καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν κατά τη διάρκεια του ατυχήματος ήταν πολύ καλές και υπήρχε σχεδόν νηνεμία.



Εικόνα 1: Άποψη της περιοχής της προβλήτας Νο 3 (Ακτή Ξαβέρη) στον Κεντρικό Λιμένα Πειραιά. Έχουν απεικονιστεί σκαριφηματικά (χωρίς κλίμακα) οι θέσεις των εμπλεκόμενων πλοίων, SEABOURNSPIRIT (κόκκινο) και ΜΑΝΤΟΥΔΙ (λευκό – γαλάζιο) ως εξής:

- 1: προσέγγιση ΜΑΝΤΟΥΔΙ για πρόσδεση στο SEABOURNSPIRIT
- 2: το ΜΑΝΤΟΥΔΙ δεν δύναται να ελαττώσει ταχύτητα
- 3: το ΜΑΝΤΟΥΔΙ προσκρούει στην προβλήτα

(Πηγή χάρτη: Google Maps)

Από τη σύγκρουση δεν προέκυψε ρύπανση ούτε τραυματισμός, αλλά μόνο υλικές ζημιές για το Δ/Ξ καθώς και εκδορές στο αριστερό μέρος του Ε/Γ-Τ/Ρ, άνωθεν της ισάλου. Κατόπιν επιθεώρησης των ζημιών του Δ/Ξ και προσωρινής αποκατάστασης μέρους αυτών, δόθηκε έγκριση για την πραγματοποίηση του ανεφοδιασμού και μετά το πέρας αυτού, το Δ/Ξ έπλευσε αυτοδυνάμως σε κοντινό ναυπηγείο για την πλήρη αποκατάσταση των ζημιών. Το Ε/Γ-Τ/Ρ απέπλευσε απογευματινές ώρες της ίδιας ημέρας και συνέχισε το προγραμματισμένο του ταξίδι.

Έκταση της ζημιάς

Το Δ/Ξ υπέστη ρήγμα στην οροφή του πρωραίου στεγανού συγκρούσεως, στρέβλωση και ρηγματώση ενισχυτικών στο εσωτερικό του πρωραίου στεγανού συγκρούσεως και στρέβλωση της κεντρικής διαμήκουσ φρακτής, εσωκοίλωμα του ελάσματος γάστρας κατάπλωρα, σε ύψος 0,50m άνωθεν της ισάλου, ρηγματώση στην κορυφή του εσωκοιλώματος και στρέβλωση χειραγωγών (ρελιών) στο κατάστρωμα της γέφυρας στη δεξιά πλευρά του πλοίου.



Εικόνες 2,3: Οι ζημιές οι οποίες διαπιστώθηκαν στο Δ/Ξ ΜΑΝΤΟΥΔΙ εξωτερικά (αριστερά: εμπρόσθιο τμήμα, δεξιά: χειραγωγό δεξιού καταστρώματος γέφυρας)

Το Ε/Γ-Τ/Ρ υπέστη ελαφρές εκδορές στην αριστερή πλευρά του πλοίου, άνωθεν της ισάλου.

Πιθανή αιτία

Η δυσλειτουργία του συστήματος τηλεχειρισμού της κύριας μηχανής από την γέφυρα που οφείλετο σε απελευθέρωση του συρματοσχοινου ελέγχου του αναστροφέα λόγω χαλάρωσης των κοχλιών του σφικκτήρα τύπου «Ω», η οποία επήλθε πιθανότατα από την επίδραση κραδασμών που εμφανίζονται κατά τη λειτουργία του πλοίου.

Η ίδια δυσλειτουργία στο σύστημα τηλεχειρισμού της κύριας μηχανής είχε επαναληφθεί ένα μήνα πριν το εξεταζόμενο ατύχημα, και συνετέλεσε στη λήψη της απόφασης για την αντικατάσταση του χειριστηρίου με νέο, το οποίο τοποθετήθηκε από το μηχανικό του πλοίου και τον πλοιοκτήτη σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή (εγχειρίδιο).

Επίσης, κατά την εξέλιξη του περιστατικού δεν χρησιμοποιήθηκε η δυνατότητα τοπικού χειρισμού του αναστροφέα της κύριας μηχανής στο μηχανοστάσιο, καθώς εξαιτίας της απουσίας του Κυβερνήτη Β', η οποία περιόρισε το διαθέσιμο προσωπικό καταστρώματος συνέβαλε στην ανάγκη παρουσίας του Μηχανικού στο μέσον του πλοίου για την τοποθέτηση παραβλήματος αντί στο μηχανοστάσιο όπου θα έπρεπε να βρίσκεται για τον άμεσο εντοπισμό τυχόν δυσλειτουργιών και την αντιμετώπιση τους.



Εικόνα 4: άποψη του μοχλού ελέγχου φοράς κίνησης όπου σημειώνονται και οι ενδεικτικοί λαμπτήρες θέσης (εντός κόκκινου κύκλου)

Εικόνα 5: άποψη του κάτω μέρους του χειριστηρίου, όπου σημειώνονται οι έξοδοι των συρματόσχοινων προς το μηχανοστάσιο.

- 1: έξοδος ντίζας αλλαγής φοράς κίνησης μηχανής
- 2: έξοδος ντίζας ρύθμισης στροφών μηχανής



Διδάγματα που πρέπει να αντληθούν

Να επανεξεταστεί από την κατασκευάστρια εταιρεία του χειριστηρίου ο τρόπος ασφάλισης του σφιγκτήρα τύπου «Ω» ο οποίος συγκρατεί το συρματόσχοινο ελέγχου του αναστροφέα, στην κατεύθυνση αποφυγής χαλάρωσής του λόγω επίδρασης των κραδασμών που αναπτύσσονται κατά τη συνήθη λειτουργία των πλοίων (vibration).

Παράλληλα να εξεταστεί η αναγκαιότητα συμπλήρωσης του εγχειριδίου εγκατάστασης λειτουργίας και συντήρησης με καθορισμό του μέγιστου χρονικού διαστήματος μεταξύ των ελέγχων.

Σε περίπτωση λήψης μέτρων στην κατεύθυνση των προαναφερομένων να εξεταστεί η αναγκαιότητα ενημέρωσης των ιδιοκτητών των σκαφών/πλοίων που ήδη έχουν εξοπλιστεί και λειτουργούν με τον συγκεκριμένο τύπο χειριστηρίου.