



ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠ' ΑΡ.: 53/2015

Κείμενο συστάσεως:

Συστήνεται να ληφθεί μέριμνα σχετικά με τη συμπλήρωση του πεδίου εφαρμογής του Π.Δ. 316/2001 ώστε να περιλαμβάνει και τα ανυψωτικά μέσα αλιευτικών σκαφών ανεξαρτήτως χωρητικότητας που εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής του Π.Δ. 281/1996.

Αριθμός εκθέσεως στην οποία διατυπώθηκε:	08/2015: Θάνατος αλιεργάτη στο Α/Κ ΛΙΒΕΡΗΣ ΦΩΤΕΙΝΗ ΙΙ, την 13-04-2015 στην Κεραμωτή Καβάλας (Δείτε την έκθεση εδώ .)
Φορέας προς τον οποίο διατυπώθηκε:	Διευθύνσεις του ΥΝΑΝΠ (Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας σε συνεργασία με τις αρμόδιες Διευθύνσεις του Κ.Ε.Π.)
Ημερομηνία κατά την οποία εκδόθηκε:	22/12/2017

Σχόλια - επεξηγήσεις:

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Τύπος πλοίου: Α/Κ
Έτος κατασκευής: 1994

Θάνατος αλιεργάτη στο Α/Κ ΛΙΒΕΡΗΣ ΦΩΤΕΙΝΗ ΙΙ, Ν.ΚΑΒ. 313 την 13-04-2015 στην Κεραμωτή Καβάλας

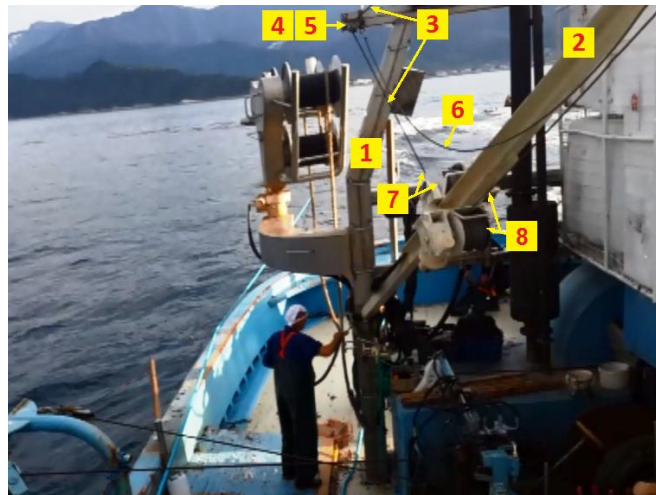
Ιστορικό

Τη Δευτέρα 13 Απριλίου 2015, το Α/Κ «ΛΙΒΕΡΗΣ ΦΩΤΕΙΝΗ ΙΙ» Ν. Καβάλας 313, βρισκόταν πλαγιοδετημένο στον λιμένα Κεραμωτής Καβάλας. Το σκάφος είχε παύσει προσωρινά την αλιευτική δραστηριότητα από την 01^η Απριλίου 2015. Κατά την παραμονή του σκάφους στον λιμένα και στο πλαίσιο της ετήσιας συντήρησής του εκτελούνταν εργασίες καθαρισμών, χρωματισμών και συντήρησης του εξοπλισμού του.

Στο ΛΙΒΕΡΗΣ ΦΩΤΕΙΝΗ ΙΙ απασχολούνταν δεκατρείς (13) αλιεργάτες, Αιγυπτιακής υπηκοότητας, ενώ οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες την ημέρα του ατυχήματος ήταν καλές με άπνοια και χωρίς κυματισμό.

Το κύριο αλιευτικό εργαλείο του σκάφους ήταν «Γρι-Γρι ημέρας, νύχτας» και στο πρυμναίο τμήμα του κύριου καταστρώματος εδράζετο μεταλλικό πλαίσιο σχήματος «Π», πάνω στο

οποίο ήταν τοποθετημένο το βαρούλκο ανάσυρσης των διχτύων (βίντσι), καθώς και ένας γερανίσκος (μπίγα), ο οποίος χρησιμοποιείται για την καθέλκυση και ανέλκυση των πλωτών αλιευτικών φανών (ρομπότ) και την περισυλλογή του αλιεύματος από τον σάκο των διχτύων. Ο βραχίονας του γερανίσκου, αποτελείται από μία μεταλλική δοκό, η οποία στηριζόταν πάνω στο μεταλλικό πλαίσιο σχήματος «Π», με μεταλλική περιστρεφόμενη βάση. Η άνω/κάτω κίνηση του βραχίονα καθώς και η εισολκή/εξολκή του γάντζου, πραγματοποιούνταν μέσω συρματοσχοίνων από δύο βαρούλκα, τα οποία εδράζονταν πάνω στον βραχίονα του γερανίσκου, πλησίον της βάσης στήριξής του στο μεταλλικό πλαίσιο σχήματος «Π». Το συρματοσχοίνο στήριξης του βραχίονα οδηγείτο από το τύμπανο περιτύλιξής του στο άκρο της μπίγας, μέσω οδηγού (ράουλο), ο οποίος στηριζόταν με ναυτικό κλειδί σε ωτίο (μάπα) που ήταν συγκολλημένο στο άνω μέρος του μεταλλικού πλαισίου σχήματος «Π». Επιπρόσθετα, ο βραχίονας του γερανίσκου έφερε και δεύτερο συρματοσχοίνο ως ασφαλιστική διάταξη για την αποφυγή λειτουργίας του γερανίσκου σε χαμηλό ύψος βραχίονα, καθώς με τον τρόπο αυτό δημιουργείτο κίνδυνος για την ασφάλεια του εξοπλισμού και του προσωπικού (βλ. Εικόνα 1). Το ένα άκρο του εν λόγω συρματοσχοίνου ήταν συνδεδεμένο στο άκρο της μπίγας, ενώ το άλλο άκρο του συγκρατείτο με ναυτικό κλειδί σε δεύτερο ωτίο, το οποίο ήταν συγκολλημένο στο μεταλλικό πλαίσιο, δίπλα από το ωτίο στο οποίο στηριζόταν ο οδηγός του συρματοσχοίνου για την άνω/κάτω κίνηση της μπίγας.



Εικόνα 1: Στιγμιότυπο από το σκάφος κατά τη διενέργεια αλιείας κάποιους μήνες πριν από την επέλευση του ατυχήματος, στο οποίο διακρίνονται:

1. Το πλαίσιο στήριξης του γερανίσκου, 2. Ο βραχίονας του γερανίσκου, 3. Το συρματοσχοίνο συγκράτησης και ανύψωσης/καθόδου του βραχίονα και το αντίστοιχο βαρούλκο περιτύλιξής του (αριθ. 7), 4. Ο οδηγός (ράουλο) του συρματοσχοίνου, 5. Το ωτίο (μάπα) συγκράτησης του συρματοσχοίνου, 6. Το συρματοσχοίνο συγκράτησης του βραχίονα (ασφάλεια), 8. Το συρματοσχοίνο ανύψωσης/καθόδου του γάντζου για το αλιεύμα και το αντίστοιχο βαρούλκο περιτύλιξής του.

Περί την 10:00 και ενώ ορισμένοι εκ των αλιεργατών βρίσκονταν στο σκάφος και εκτελούσαν εργασίες καθαρισμού, χρωματισμού και διευθέτησης του αλιευτικού εξοπλισμού, το ωτίο συγκράτησης του οδηγού του συρματοσχοίνου που τηρούσε τον βραχίονα του γερανίσκου ανυψωμένο (στοιχείο 5 στην εικόνα 1), αποκολλήθηκε από το μεταλλικό πλαίσιο στο οποίο ήταν συγκολλημένο και ελευθερώθηκε ο βραχίονας του γερανίσκου, ο οποίος τραυμάτισε στο κεφάλι θανάσιμα έναν αλιεργάτη ηλικίας 41 ετών. Το δεύτερο συρματοσχοίνο συγκράτησης του βραχίονα (συρματοσχοίνο ασφαλείας) δεν ήταν τοποθετημένο καθώς είχε αφαιρεθεί σε προηγούμενη ημέρα από έναν εκ των αλιεργατών για τον χρωματισμό του βραχίονα.

Στο σημείο έσπευσε ασθενοφόρο του Ε.Κ.Α.Β., από το πλήρωμα του οποίου διαπιστώθηκε ο θάνατος του αλιεργάτη. Η σορός του μεταφέρθηκε στη συνέχεια στο Γενικό Νοσοκομείο Καβάλας.

Συνέπειες ατυχήματος (σε πρόσωπα, περιβάλλον, περιουσία)

Από το ατύχημα προκλήθηκε ο θάνατος ενός Αλιεργάτη του Α/Κ.

Πιθανά αίτια

1. Ο θανάσιμος τραυματισμός του αλιεργάτη προήλθε από τη βίαιη πτώση του βραχίονα του γερανίσκου εξαιτίας θραύσης της συγκόλλησης μεταξύ του μεταλλικού πλαισίου σχήματος “Π” στήριξης του γερανίσκου και του ωτίου στο οποίο ήταν αναρτημένο το συρματόσχοινο ανύψωσης του βραχίονα του γερανίσκου, λόγω των τοπικών αστοχιών της συγκόλλησης που συνιστούσαν σημεία έναρξης ρωγμών. Κακής ποιότητας συγκόλληση διαπιστώθηκε και στο ωτίο συγκράτησης του συρματόσχοινου ασφαλείας.
2. Ο τεχνίτης που διενήργησε την ανακατασκευή του γερανίσκου δεν είχε τα απαιτούμενα προσόντα για την εκτέλεση αυτής της εργασίας, σύμφωνα με το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο
3. Την ημέρα του ατυχήματος το συρματόσχοινο ασφαλείας του γερανίσκου δεν ήταν τοποθετημένο καθώς είχε αφαιρεθεί από τους αλιεργάτες, χωρίς την επίβλεψη του Κυβερνήτη για τον χρωματισμό του και δεν επανατοποθετήθηκε.
4. Οι εργασίες συντήρησης του σκάφους και του εξοπλισμού του, κατά τις οποίες γινόταν χρήση και των ανυψωτικών μέσων αυτού, διεξάγονταν στο μεγαλύτερο μέρος τους από τους αλιεργάτες, χωρίς την παρουσία του Κυβερνήτη του σκάφους.
5. Για το σύνολο των τεσσάρων ανυψωτικών μέσων που ήταν εγκατεστημένα επί του σκάφους δεν υπήρχαν εγχειρίδια σχετικά με τα τεχνικά τους χαρακτηριστικά, όπως η αντοχή ή άλλα στοιχεία της λειτουργίας τους. Επίσης ο εξοπλισμός των ανυψωτικών μέσων του σκάφους δεν πληρούσε τις απαιτήσεις του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου.
6. Ο Κυβερνήτης του ΛΙΒΕΡΗΣ ΦΩΤΕΙΝΗ ΙΙ δεν είχε εκπαιδευτεί σε θέματα εργατικού κινδύνου και πρόληψης ατυχημάτων σε αλιευτικά σκάφη.
7. Η έλλειψη γνώσεων από τους εμπλεκόμενους αλιεργάτες στοιχειωδών παραμέτρων σχετικών με τη λειτουργία και τη συντήρηση του γερανίσκου συνετέλεσε στην παράλειψη της επανατοποθέτησης του συρματοσχοίνου ασφαλείας του γερανίσκου μετά τον χρωματισμό του και ενδεχομένως στη χρήση του γερανίσκου σε συνθήκες εκτός των επιτρεπόμενων ορίων φόρτισης αυτού.

Συμπεράσματα

1. Θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα από τον Πλοιοκτήτη/Κυβερνήτη του Α/Κ ώστε:
 - να ελεγχθεί η αντοχή της συγκόλλησης του ωτίου συγκράτησης του συρματόσχοινου ασφαλείας του γερανίσκου από εξουσιοδοτημένο για αυτόν τον σκοπό τεχνικό.
 - να καλυφθούν οι απαιτήσεις του Π.Δ. 395/1994, για τα ανυψωτικά μηχανήματα του σκάφους, σε συνεργασία με την τοπική Υπηρεσία του Σ.ΕΠ.Ε..
 - να γίνει ενημέρωση/εκπαίδευση των αλιεργατών στο υπό τη διακυβέρνησή του Α/Κ σκάφος σχετικά με:
 - τις διαδικασίες λειτουργίας και συντήρησης του εξοπλισμού του σκάφους,
 - την εκτέλεση εργασιών στο σκάφος από τους αλιεργάτες μονό κατά την παρουσία του ιδίου και υπό την επίβλεψη του,
 - τη χρήση μέσων ατομικής προστασίας όπως το προστατευτικό κράνος κατά την εργασία τους.
2. Θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα από τον Οργανισμό πιστοποίησης της αξιοπλοΐας του πλοίου ώστε να εξετασθεί η συμπλήρωση της διαδικασίας επιθεωρήσεων για την έκδοση και θεώρηση Πιστοποιητικών σε πλοία χωρητικότητας μικρότερης των 100 κ.ο.χ. ώστε τα ανυψωτικά μέσα να υποβάλλονται σε δοκιμές με φορτίο ανά τακτά χρονικά διαστήματα μετά την εγκατάστασή τους.
3. Θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα από τις αρμόδιες Διευθύνσεις του ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. ώστε να εξετασθεί:
 - η ανάγκη συμπλήρωσης του πεδίου εφαρμογής του Π.Δ. 316/2001 ώστε να περιλαμβάνει και τα ανυψωτικά μέσα αλιευτικών σκαφών ανεξαρτήτως

χωρητικότητας που εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής του Π.Δ. 281/1996.

- η ανάγκη συμπλήρωσης του πλαισίου διαδικασιών για την έκδοση Πιστοποιητικών σε αλιευτικά σκάφη που εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής του Π.Δ. 281/1996, με απαίτηση υποβολής σχετικής βεβαίωσης εκδοθείσας από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Σ.ΕΠ.Ε. ή άλλο αναγνωρισμένο φορέα με την οποία θα εξασφαλίζεται η τήρηση των απαιτήσεων του Π.Δ. 395/1994.
4. Θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα από τους Συλλόγους αλιευτικών σκαφών που εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής του Π.Δ. 281/1996 ώστε να εξετασθεί η ανάγκη συνεργασίας με τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και του Υπουργείου Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης για την ανάπτυξη εκπαιδευτικών προγραμμάτων απευθυνόμενων προς τους Κυβερνήτες αλιευτικών σκαφών επί θεμάτων εργατικού κινδύνου, πρόληψης ατυχημάτων και χρήσης του εξοπλισμού εργασίας.