



ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠ' ΑΡ.: 61/2015

Κείμενο συστάσεως:

Συστήνεται να ληφθεί μέριμνα για την επιβεβαίωση από πλευράς εταιρείας ότι τηρούνται οι προβλεπόμενες διαδικασίες αναφορικά με την ορθή χρήση όλου του διατιθέμενου ναυτιλιακού εξοπλισμού του πλοίου (συμπεριλαμβανομένου του συστήματος ECDIS), ειδικότερα κατά τη ναυσιπλοΐα υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Αριθμός εκθέσεως στην οποία διατυπώθηκε:

10/2015: Προσάραξη του Ε/Γ-ΤΧΠ “ΦΛΑΙΝΓ ΚΑΤ 4” Ν.Π. 10659, με 239 επιβάτες στην Τήνο, την 26-07-2015

(Δείτε την έκθεση [εδώ](#).)

Φορέας προς τον οποίο διατυπώθηκε:

Διαχειρίστρια Εταιρεία του πλοίου

Ημερομηνία κατά την οποία εκδόθηκε:

24/04/2018

Σχόλια - επεξηγήσεις:

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Τύπος πλοίου: Ε/Γ-ΤΧΠ

Έτος κατασκευής: 1999

Προσάραξη του Ε/Γ-ΤΧΠ “ΦΛΑΙΝΓ ΚΑΤ 4” Ν.Π. 10659, με 239 επιβάτες στην Τήνο, την 26-07-2015

Ιστορικό

Την 26η Ιουλίου 2015 το Ε/Γ-ΤΧΠ ΦΛΑΙΝΓ ΚΑΤ 4 επρόκειτο να εκτελέσει προγραμματισμένο πλου από τον λιμένα Ραφήνας προς την Τήνο. Περί την 07:30 και κατά τον απόπλου του από τον λιμένα της Ραφήνας με 239 επιβάτες και 14μελές πλήρωμα, η ορατότητα στην περιοχή ήταν πολύ περιορισμένη λόγω της ύπαρξης πυκνής ομίχλης.

Το ΦΛΑΙΝΓ ΚΑΤ 4 έπλεε με ταχύτητα 36 kn μέχρι να προσεγγίσει τον προορισμό του. Περί την 09:18 κι ενώ βρισκόταν σε παράλλαξη με τον κάβο Ζεφύρου, σε απόσταση σχεδόν 2,5 ν.μ. από τον λιμένα της Τήνου, ο Πλοίαρχος άρχισε να ελαττώνει την ταχύτητα του πλοίου.

Την 09:22 ο Πλοίαρχος μετέβη στην αριστερή “βαρδιόλα” και ανέλαβε τον έλεγχο των χειρισμών καθώς το πλοίο προσέγγιζε την είσοδο του λιμένα. Ακολούθως ο Ύπαρχος, σύμφωνα με τη συνήθη πρακτική για τη διαδικασία προσέγγισης σε λιμένα ανέλαβε την παρακολούθηση των ναυτιλιακών βοηθημάτων ναυσιπλοΐας, του RADAR X-band και του ECDIS, τα οποία ήταν εγκατεστημένα στη δεξιά

πλευρά της κονσόλας ναυσιπλοΐας του πλοίου, προκειμένου να παρέχει πληροφορίες στον Πλοίαρχο αναφορικά με τη θέση, την πορεία και την ταχύτητα του πλοίου. Παράλληλα, λόγω της πυκνής ομίχλης και της εξαιρετικά περιορισμένης ορατότητας, η οποία δεν επέτρεπε την παρατήρηση πέρα από μερικές δεκάδες μέτρα, κατόπιν εντολής του Πλοιάρχου, εκτός του Ναυκλήρου που είχε τοποθετηθεί στη δεξιά “βαρδιόλα”, ως οπτήρας, ένας Ναύτης είχε τοποθετηθεί στο πρόστεγο του πλοίου, επίσης με καθήκοντα οπτήρα.

Λαμβανομένης υπόψη της κατάστασης ορατότητας, οι διαδικασίες προσέγγισης συνεχίστηκαν με τον Πλοίαρχο να επιδιώκει τη συνεχή ενημέρωση από τον Ύπαρχο αναφορικά με τη θέση του πλοίου καθ’ όσον ο ίδιος δεν είχε οπτική επαφή με τη στεριά και την είσοδο του λιμένα. Ο Πλοίαρχος ξεκίνησε να στρέφει το πλοίο προς τα αριστερά σχεδόν 0,2 ν.μ. νωρίτερα από το σημείο στο οποίο προβλεπόταν από το πλάνο ταξιδιού, κι ενώ η ταχύτητά του ανήρχετο περίπου στους 12 kn, ωστόσο ο Ύπαρχος δεν τον ενημέρωσε σχετικά.

Όταν πλέον έγινε αντιληπτό από τον Ναύτη πρώραθεν και από τον Ύπαρχο ότι το πλοίο έπλεε προς τις ΒΔ ακτές πλησίον του λιμένα της Τήνου και σε απόσταση λίγων μέτρων από αυτές, και οι δύο σχεδόν ταυτόχρονα φώναζαν στον Πλοίαρχο να κάνει κίνηση “ανάποδα”. Εντούτοις, η απόσταση του πλοίου από την ακτή αλλά και η ταχύτητά του δεν παρείχαν περιθώριο αντίδρασης και την 09:24:05” το πλοίο προσάραξε με ταχύτητα 12 kn στον επικλινή πετρώδη βυθό της θαλάσσιας περιοχής έξωθεν του λιμένα της Τήνου και σε απόσταση 0,23 ν.μ. ΒΔ του ανατολικού λιμενοβραχίονα. Αμέσως μετά έγινε κράτηση των Κ/Μ πρόωσης και το πλοίο ακινητοποιήθηκε στο σημείο προσάραξης.

Το ΦΛΑΙΝΓ ΚΑΤ 4 επικάθησε στον βυθό με τα δύο πρωαία πτερύγια ζυγοστάθμισής του (“T-foils”) τα οποία βρίσκονταν στο κατώτατο πρωαίο τμήμα της αριστερής και της δεξιάς γάστρας του και οι ζημιές περιορίστηκαν στα ακροπτερύγια χωρίς να προκληθεί ρήγμα στα ύφαλα του πλοίου ή εισροή υδάτων.

Η εγκατάλειψη των 239 επιβατών του πλοίου ξεκίνησε την 10:30 από την πρυμναία αριστερή κλίμακα αποβίβασης απευθείας σε πλοιάρια και λάντζες και ολοκληρώθηκε εντός περίπου 30 λεπτών, χωρίς να υπάρξει τραυματισμός ή άλλο συμβάν.



Εικόνες 1 & 2: Φωτογραφίες από το σημείο προσάραξης και από την εγκατάλειψη του πλοίου ληφθείσες περί τη μία ώρα μετά από την προσάραξη, οπότε και εξακολουθούσε να υφίσταται ομίχλη.

Συνέπειες ατυχήματος (σε πρόσωπα, περιβάλλον, περιουσία)

Από το ατύχημα προκλήθηκαν υλικές ζημιές μικρής έκτασης στο πλοίο (στο αριστερό πτερύγιο ζυγοστάθμισης (“T-FOIL”) αυτού.

Πιθανά αίτια

1. Η μη τήρηση από τους Αξιωματικούς Γεφύρας του πλοίου των διαδικασιών που προβλέπονταν από το ΕΑΔ της Εταιρείας, στις οποίες περιλαμβάνονταν η τήρηση ασφαλούς ταχύτητας και η εκτίμηση της θέσης του πλοίου σε σχέση με τις ακτές καθώς και της πορείας του πλοίου, με τη χρήση του συνόλου των διατιθέμενων οργάνων ναυσιπλοΐας (όπως το Σύστημα ECDIS).
2. Για την εκτέλεση ναυσιπλοΐας στις συνθήκες περιορισμένης ορατότητας που επικρατούσαν κατά τον απόπλου του πλοίου δεν εκτελέστηκε η διαδικασία Αξιολόγησης Επικινδυνότητας («Risk Assessment») από τον Πλοίαρχο του πλοίου, ώστε να καθορισθούν εκ νέου τα ειδικότερα μέτρα προστασίας από κινδύνους λόγω των συνθηκών αυτών.
3. Η έλλειψη εξοικείωσης του Υποπλοιάρχου με το Σύστημα ECDIS του πλοίου και συνεπώς η

αδυναμία του να εκτελέσει επιτήρηση με χρήση όλων των διατιθέμενων μέσων, σύμφωνα με τις προβλέψεις του Κανόνα 5 των Δ.Κ.Α.Σ., αποτέλεσε συντελεστικό παράγοντα για την επέλευση του ατυχήματος. Ο Υποπλοίαρχος στην πράξη δεν χρησιμοποίησε το σύστημα ECDIS κατά την προσέγγιση του πλοίου στις ακτές παρά τις συνθήκες περιορισμένης ορατότητας που επικρατούσαν.

4. Η ταχύτητα που είχε επιλεγεί για την εκτέλεση του πλου δεν ήταν ασφαλής, λαμβάνοντας υπ' όψη την επικρατούσα ορατότητα. Η μη τήρηση ασφαλούς ταχύτητας από τον Πλοίαρχο του πλοίου σύμφωνα με τις προβλέψεις των Κανόνων 6 και 19 των Δ.Κ.Α.Σ., αποτέλεσε συντελεστικό παράγοντα για την επέλευση του εξεταζόμενου ατυχήματος.
5. Η μη τήρηση επαρκούς ελέγχου της πορείας κατεύθυνσης και της θέσης του πλοίου ανά τακτά διαστήματα με την ορθή χρήση οποιουδήποτε διαθέσιμου ναυτιλιακού βοηθήματος, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος ECDIS, για να επιβεβαιωθεί ότι το πλοίο ακολουθούσε τη σχεδιασθείσα πορεία, σύμφωνα με τις προβλέψεις των Δ.Κ.Α.Σ. και της STCW, αποτέλεσε συντελεστικό παράγοντα για την επέλευση του εξεταζόμενου ατυχήματος.
6. Η απόφαση του Πλοίαρχου να εκτελεστεί η προσέγγιση με τις υφιστάμενες συνθήκες ορατότητας, λαμβάνοντας υπ' όψη τις αποστάσεις που τηρούσε το πλοίο από τις ακτές και από την προβλήτα του λιμένα Τήνου κατά τον πλου, ήταν παράγοντας που συνετέλεσε στην επέλευση του ατυχήματος.

Συμπεράσματα

Θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα από τη Διαχειρίστρια Εταιρεία του πλοίου ώστε ο Πλοιοκτήτη/Κυβερνήτη του Α/Κ ώστε να επιβεβαιώνεται ότι από τους Α/Φ Γεφύρας τηρούνται οι προβλεπόμενες διαδικασίες αναφορικά με την ορθή χρήση όλου του διατιθέμενου ναυτιλιακού εξοπλισμού του πλοίου (συμπεριλαμβανομένου του συστήματος ECDIS), ειδικότερα κατά τη ναυσιπλοΐα υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες.