



ΕΓΚΑΙΡΗ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠ' ΑΡ.: 01/2018

Μη Αυθεντικό Πιστοποιητικό Ελέγχου σχοινιού πρόσδεσης (“κάβου”) πλοίου

Η ΕΛΥΔΝΑ **εφιστά την προσοχή** στις Διαχειρίστριες Εταιρείες πλοίων καθώς και στους λοιπούς φορείς της ναυτιλίας ώστε σε περίπτωση που περιέλθει στην κατοχή τους το έγγραφο που εικονίζεται στην παρούσα προειδοποίηση (Εικόνα 2) να γνωρίζουν ότι **αυτό δεν είναι αυθεντικό** και ως εκ τούτου να μη ληφθούν υπ' όψη τα αναγραφόμενα σε αυτό στοιχεία.

Επιπλέον, από την ΕΛΥΔΝΑ **συστήνεται** σε όλους τους φορείς που συμμετέχουν στη διαδικασία προμήθειας καθώς και ελέγχου του εξοπλισμού πλοίων, και ειδικότερα μερών του εξοπλισμού αυτού κρίσιμων για την ασφάλειά του, **να προβαίνουν σε έλεγχο της αυθεντικότητας των εγγράφων** που πιστοποιούν τα χαρακτηριστικά του εν λόγω εξοπλισμού, **με απ' ευθείας επικοινωνία με τον αναγραφόμενο σε αυτά φορέα έκδοσης.**

Ναυτικό Ατύχημα συνεπεία του οποίου διατυπώθηκε η παρούσα προειδοποίηση:	Θραύση σχοινιού πρόσδεσης πλοίου και θάνατος ενός μέλους πληρώματος αυτού.
Φορέας προς τον οποίο διατυπώθηκε:	Φορείς που συμμετέχουν στη διαδικασία προμήθειας καθώς και ελέγχου του εξοπλισμού πλοίων.
Ημερομηνία κατά την οποία εκδόθηκε:	17/07/2018

Σύντομη περιγραφή του ναυτικού ατυχήματος και ανάλυση συντελεστικών παραγόντων και συμπερασμάτων τα οποία καθιστούν επιτακτική την έκδοση της Έγκαιρης Προειδοποίησης Ασφάλειας:

Η παρούσα Έγκαιρη Προειδοποίηση Ασφάλειας (Early Safety Alert) αποσκοπεί στην επαγρύπνηση της ναυτιλιακής κοινότητας σχετικά με το ενδεχόμενο να προκύψει επικίνδυνη κατάσταση από τη χρήση σχοινιών πρόσδεσης πλοίων (“κάβων”) για τα οποία δεν υφίσταται Πιστοποίηση σχετική με την απαιτούμενη ελάχιστη αντοχή τους σε θραύση (required Minimum Breaking Load).

Κατά τη διαδικασία διερεύνησης από την Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛΥΔΝΑ), ενός ναυτικού ατυχήματος στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, σύμφωνα με τον Ν.4033/2011 (Α' 264), στο πλαίσιο εφαρμογής της Κοινοτικής Οδηγίας 2009/18/ΕΚ, προέκυψαν τα ακόλουθα δεδομένα.

Κατά το ατύχημα έλαβε χώρα η θραύση ενός κάβου πρόσδεσης πλοίου. Στην Εικόνα 1 φαίνονται οι περιοχές θραύσης του, μετά από την επέλευσή της.

Τον εν λόγω κάβο που παρέλαβε το πλοίο από τον προμηθευτή συνόδευε και το έγγραφο “Πιστοποιητικό Ελέγχου” (Test Certificate) που εικονίζεται στην Εικόνα 2. Ωστόσο, όπως προέκυψε κατά τη διεξαγωγή της εν εξελίξει διερεύνησης, το εν λόγω έγγραφο δεν είχε εκδοθεί από τον αναγραφόμενο σε αυτό φερόμενο ως φορέα έκδοσης (Αναγνωρισμένος Οργανισμός DNV GL). Ως εκ τούτου το έγγραφο που παρουσιάστηκε ως “Πιστοποιητικό Ελέγχου” για τον χρησιμοποιηθέντα κατά το εξεταζόμενο ναυτικό ατύχημα κάβο ήταν μη αυθεντικό, επομένως για αυτόν τον κάβο δεν υπήρχαν αξιόπιστα έγγραφα σχετικά με τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά του και τις προδιαγραφές του.

Επιπλέον ο εν λόγω κάβος δεν έφερε μόνιμη σήμανση με πινακίδιο ώστε να καθίσταται δυνατή η ταυτοποίησή του.

Κατόπιν των ανωτέρω, η ΕΛΥΔΝΑ **εφιστά την προσοχή** στις Διαχειρίστριες Εταιρείες πλοίων καθώς και στους λοιπούς φορείς της ναυτιλίας ώστε σε περίπτωση που περιέλθει στην κατοχή τους το έγγραφο που εικονίζεται στην επόμενη σελίδα (Εικόνα 2) να γνωρίζουν ότι **αυτό είναι έγγραφο μη αυθεντικό** και ως εκ τούτου να μη ληφθούν υπ' όψη τα αναγραφόμενα σε αυτό στοιχεία, ενημερώνοντας παράλληλα τις αρμόδιες αρχές.

Σε συνέχεια των προαναφερθέντων, από την ΕΛΥΔΝΑ **συστήνεται** σε όλους τους φορείς που συμμετέχουν στη διαδικασία προμήθειας καθώς και ελέγχου του εξοπλισμού πλοίων, και ειδικότερα μερών του εξοπλισμού αυτού κρίσιμων για την ασφάλειά του, **να προβαίνουν σε έλεγχο της αυθεντικότητας των εγγράφων** που πιστοποιούν τα χαρακτηριστικά του εν λόγω εξοπλισμού, **με απ' ευθείας επικοινωνία με τον αναγραφόμενο σε αυτά φορέα έκδοσης.**



Εικόνα 1: Τα δύο τεμάχια του κάβου πρόσδεσης που προέκυψαν από τη θραύση του.

Στην επόμενη σελίδα (Εικόνα 2) απεικονίζεται το προαναφερθέν **μη αυθεντικό έγγραφο.**

Test Certificate

This is to certify that, at the request of BUYER, the undersigned Surveyor to this society attended their Approved works, on 26.11.2014 for the purpose of inspection of the below mentioned items.


GLIS order No. : 0860-13-11028-403
 Place of inspection : At Bosiar, Maharashtra.
 Materials / Items : 12 – STRAND “MARINA MAXI”, U.V.STABILIZED HIGH GRADE SYNTHETIC COMPOUND WITH POLYESTER AND POLYPROPYLENE WHITE COLOUR (6 – FEET CANVAS COVERED AND FIV TUCKS WITH COMPLIANCE TO OCIMFSTANDARD EYES SPLICE AT BOTH ENDS)

Items Inspected:

Size (Dia.)	No. of Coils	Coil Bale No	Length (as confirmed by manufacturer)	Minimum required Breaking Strength (in Kgf)	Breaking strength of samples (in Kgf)
52 MM	01	227	220 Mtrs	59553	60250

Inspection /


Verification Performed : Selection of random samples, Witnessing Breaking Load Testing. (Testing performed as per BS EN ISO 2307:2010 & BS EN ISO 1346)

Identification : By Name of the Client / Item / Bale No. / Size – DIA MM / Length and has been hard Stamped on Lead seal As “”.

Results : The test gave no reason for objection, it is confirmed that the ropes comply with the Minimum Guaranteed breaking strength requirement of BUYER.

Note : Testing performed as per BS EN ISO 2307:2010 & BS EN ISO 1346. Certificate issued based on test results of randomly drawn sample no. 221 from Coil Bale no. 225 TO 234.

The inspection performed and certificate issued without prejudice to whomsoever it may concern.

Attending Surveyor:  *



Date
02.12.2014

Equinox Business Park, 5th Floor, Tower 3, L.B.S. Marg. Off. Bandra Kurla Complex, Kurla (W) Mumbai – 4000 070
 DNV GL Headquarters, Veritasveien 1, P.O.Box 300, 1322 Høvik, Norway. Tel: +47 67 57 99 00. www.dnvgl.com

Germanischer Lloyd Industrial Services GmbH is a branch trading as DNV GL
 Company Registration No F03288

Εικόνα 2: Το μη αυθεντικό έγγραφο που συνόδευε τον κάβο που σχετιζόταν με το ναυτικό ατύχημα.

*: Τα στοιχεία (ονόματα και υπογραφές) των εκπροσώπων του φερόμενου ως φορέα έκδοσης του εγγράφου έχουν καλυφθεί σκόπιμα, για λόγους προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα.