



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ



ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
01/2019

«Απώλεια ζωής κυβερνήτη Α/Κ “ΑΝΤΩΝΙΟΣ” Ν.ΛΑΓΟΥΣ 148»



Ιούλιος 2025

Πίνακας περιεχομένων

Συνομογραφίες	3
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	4
Περίληψη	5
2. Τεκμηριωμένες Πληροφορίες	6
2.1 Πληροφορίες εμπλεκόμενου σκάφους	6
2.2 Πληροφορίες ναυτικού ατυχήματος	6
2.3 Πληροφορίες ταξιδιού	7
2.4 Εμπλοκή αρμόδιων Αρχών	7
3. Περιγραφή του ναυτικού ατυχήματος	8
3.1 Πλους του Α/Κ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	8
3.2 Εντοπισμός και περισυλλογή του αλιέα	9
4. Ανάλυση	10
4.1 Γενικά στοιχεία	10
4.2 Ο αλιέας - κυβερνήτης	10
4.2.1 Ναυτική ικανότητα Κυβερνήτη	11
4.2.2 Πτώση του κυβερνήτη στη θάλασσα	12
4.2.3 Απώλεια ανθρώπινης ζωής	13
4.3 Σωστικός εξοπλισμός του Α/Κ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	14
4.4 Διερεύνηση παρόμοιων ατυχημάτων	16
5. Συμπεράσματα	18
6. Αναληφθείσες ενέργειες	18
7. Συστάσεις ασφαλείας	18

Συντομογραφίες

1.	Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ	Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής
2.	Α.Σ.Ζ.	Ατομική Σωσίβια Ζώνη
3.	Α.Ε.Π	Άδεια Εκτέλεσης Πλοών
4.	Α/Κ	Αλιευτικό
5.	β.δ.	Βασιλικό Διάταγμα
6.	Γ.Κ.Λ.	Γενικός Κανονισμός Λιμένα
7.	κ.ο.χ.	Κόροι ολικής χωρητικότητας
8.	κ.κ.χ	Κόροι καθαρής χωρητικότητας
9.	ΜΕΚ	Μηχανή εσωτερικής καύσης
10.	ν.μ.	Ναυτικό μίλι: μονάδα μέτρησης απόστασης στη θάλασσα (1 ν.μ. =1.852 μέτρα)
11.	π.δ	Προεδρικό Διάταγμα
12.	ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως
13.	Bfrs	Beaufort (μποφόρ) - μονάδα μέτρησης της Κλίμακα μέτρησης έντασης ανέμων και κατάστασης θαλάσσης Μποφόρ. Επινόηθηκε από τον Ιρλανδό Ναύαρχο και υδρογράφο Φράνσις Μποφόρ (Francis Beaufort).
14.	BHP	Brake Horse Power (μονάδα μέτρησης Ισχύος)
15.	GT	Gross Tonnage (Αδιάστατο μέγεθος για τη χωρητικότητα του πλοίου)
16.	UTC	Coordinated Universal Time - Συντονισμένη Παγκόσμια Ώρα. Αποτελεί το διεθνές σημείο αναφοράς χρόνου (ώρα του 1 ^{ου} Μεσημβρινού Γκρίνουιτς) και επισημοποιήθηκε το 1960

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛΥΔΝΑ) συστάθηκε με τον ν.4033/2011 (ΦΕΚ Α' 264/22-12-2011), στο πλαίσιο εφαρμογής της Κοινοτικής Οδηγίας 2009/18/ΕΚ.

Η ΕΛΥΔΝΑ διεξάγει τεχνικές διερευνήσεις μετά από ναυτικά ατυχήματα ή ναυτικά συμβάντα με κύριο έργο, μέσω της ανάλυσης του εξεταζόμενου περιστατικού, τον προσδιορισμό των συντελεστικών παραγόντων (contributing factors) που οδήγησαν σε αυτό, την εξαγωγή συμπερασμάτων και την έκδοση συστάσεων ασφαλείας (safety recommendations) προς τα εμπλεκόμενα με το ναυτικό ατύχημα μέρη, με απώτερο στόχο την αποφυγή παρόμοιων ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον.

Σκοπός της διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων δεν είναι ο καθορισμός ή η απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Η παρούσα έκθεση έχει συνταχθεί χωρίς να λαμβάνεται υπόψη οποιαδήποτε διαδικασία διοικητική, πειθαρχική, δικαστική, (αστική ή ποινική). Επιδιώκει την κατανόηση της αλληλουχίας των γεγονότων τα οποία εξελίχθηκαν την 9^η Φεβρουαρίου 2019 και οδήγησαν στο εξεταζόμενο ναυτικό ατύχημα και σκοπό έχει την πρόληψη και την αποτροπή επανάληψής του.

Η αποσπασματική ή τμηματική διάθεση του περιεχομένου της παρούσας έκθεσης, πέραν των σκοπών για τους οποίους έχει συνταχθεί, ενδεχομένως να οδηγήσει στην εξαγωγή παραπλανητικών συμπερασμάτων.

Η έκθεση διερεύνησης έχει συνταχθεί σύμφωνα με το μορφότυπο του Παραρτήματος Ι του σχετικού νόμου και οι αναφορές σε χρόνους αφορούν τοπική ώρα (UTC +2).

Υπό το ανωτέρω πλαίσιο, εξετάζεται το πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα το οποίο έλαβε χώρα την 9^η Φεβρουαρίου 2019 στη θαλάσσια περιοχή Φαναρίου Ροδόπης και αφορά στο θάνατο του κυβερνήτη του Α/Κ «ΑΝΤΩΝΙΟΣ» Νηολογίου Πόρτο Λάγους 148, ένεκα της πτώσης του στη θάλασσα και του πνιγμού του.

Υπογραμμίζεται ότι ο θανών ήταν ο μοναδικός επιβαίνων στο σκάφος, ως εκ τούτου οι πληροφορίες σχετικά με τα πραγματικά γεγονότα τα οποία επέφεραν την πτώση στη θάλασσα και τον πνιγμό του κυβερνήτη, είναι περιορισμένες. Υπό το ανωτέρω πρίσμα εφαρμόζεται η παρ. 4.3 του Παραρτήματος του Κανονισμού ΕΕ 1286/2011¹.

¹ «4.3 Εάν δεν είναι δυνατόν να πληρωθούν κενά στις πληροφορίες και η λύση δίδεται με εύλογες παρεκβολές και παραδοχές, αυτές πρέπει να αναφέρονται με σαφήνεια στην έκθεση. Χρήσιμο εργαλείο στη διαδικασία αυτή είναι ο προσδιορισμός όλων των επιλογών και η αναλυτική αναγωγή τους στην πλέον πιθανή υπόθεση.»

Περίληψη

Το Α/Κ «ΑΝΤΩΝΙΟΣ» Νηολογίου Πόρτο Λάγους 148, απέπλευσε μεσημβρινές ώρες της 9ης Φεβρουαρίου 2019 από τον λιμένα Φαναρίου του νομού Ροδόπης, για τη διενέργεια αλιείας στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή. Οι καιρικές συνθήκες οι οποίες επικρατούσαν στη θαλάσσια περιοχή ήταν καλές, με λίγες νεφώσεις παροδικά αυξημένες, με ανέμους ΑΒΑ διεύθυνσης και έντασης 4 Bfs. Επί του σκάφους επέβαινε μόνο ο Κυβερνήτης. Λίγη ώρα πριν τον απόπλου του Α/Κ ΑΝΤΩΝΙΟΣ και περί ώρα 13:15, είχε αποπλεύσει από τον ίδιο λιμένα και το Α/Κ «ΘΕΟΤΟΚΟΣ» για τη διενέργεια αλιείας. Σύμφωνα με τις συγκεντρωθείσες πληροφορίες, αρκετά συχνά τα δύο (02) προαναφερόμενα Α/Κ απέπλεαν τις ίδιες ώρες και αλίευαν στην ίδια θαλάσσια περιοχή. Περί ώρα 13:50 και ενώ το Α/Κ ΘΕΟΤΟΚΟΣ είχε ολοκληρώσει την πόντιση των δίχτων και επέστρεφε προς το λιμένα Φαναρίου, ο Κυβερνήτης αυτού, αντιλήφθηκε το Α/Κ ΑΝΤΩΝΙΟΣ να κινείται κυκλικά και με σταθερή μικρή ταχύτητα στο σημείο όπου συνήθιζε να ποντίζει τα δίχτυα. Καθώς ο Κυβερνήτης του ΘΕΟΤΟΚΟΣ προσέγγισε το ΑΝΤΩΝΙΟΣ, διαπίστωσε ότι ο Κυβερνήτης του δε βρισκόταν επί του σκάφους. Άμεσα ξεκίνησε τη αναζήτησή του και περί ώρα 13:55 τον εντόπισε να επιπλέει στη θάλασσα, χωρίς τις αισθήσεις του, έχοντας πιαστεί από τη σημαδούρα πόντισης των δίχτων του και χωρίς να φέρει ατομική σωσίβια ζώνη. Άμεσα τον περισυνέλλεξε στο σκάφος του και ξεκίνησε την παροχή πρώτων βοηθειών, κάνοντας του μαλάξεις, με αρνητικά όμως αποτελέσματα. Κατά την περισυλλογή του, διαπιστώθηκε ότι ο θανών φορούσε αδιάβροχη προστασία πάνω από το παντελόνι (νιτσιράδα) και είχε βγάλει τις πλαστικές μπότες του (γαλότσες), οι οποίες βρέθηκαν σε μεταγενέστερο χρόνο να επιπλέουν στη θάλασσα. Στη συνέχεια και περί ώρα 14:00, ο Κυβερνήτης του ΘΕΟΤΟΚΟΣ ενημέρωσε συγγενικό πρόσωπο του θανόντα, το οποίο με τη σειρά του ενημέρωσε το ΕΚΑΒ και την Τοπική Λιμενική Αρχή. Περί ώρα 14:15, με τον κατάπλου του Α/Κ "ΘΕΟΤΟΚΟΣ" στον Λιμένα Φαναρίου, ο Κυβερνήτης παρελήφθη από το ΕΚΑΒ και μεταφέρθηκε σε υγειονομική μονάδα όπου διαπιστώθηκε ο θάνατός του.

2. Τεκμηριωμένες Πληροφορίες**2.1 Πληροφορίες εμπλεκόμενου σκάφους**

Όνομα σκάφους	ΑΝΤΩΝΙΟΣ
Σημαία	Ελληνική
Νηολόγιο	Πόρτο Λάγος 148
Τύπος σκάφους	Επαγγελματικό Αλιευτικό παράκτιας αλιείας
Πλόες	Αλιεία Εσωτερικού (4 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή – 6 ν.μ. από το σημείο αναχώρησης)
Μήκος ολικό	05,90 m
Μήκος νηολόγησης	05,85 m
Μήκος μεταξύ καθέτων	05,45 m
Πλάτος νηολόγησης	2,12 m
Έτος καθέλκυσης	1998
Υλικό κατασκευής	Ξυλεία
Ολική χωρητικότητα	1,50 ΚΟΧ
Αριθμός και τύπος προωστήριων μηχανών – ισχύς	Μία (01) ΜΕΚ – DIESEL (13,7 BHP/ 10,08 KW)
Κατασκευαστής Μηχανής	DAEWOO
Μέγιστος αριθμός επιβαίνόντων	2 άτομα

Φορέας Πιστοποίησης	Λιμενική Αρχή Σαμοθράκης
---------------------	--------------------------

2.2 Πληροφορίες ναυτικού ατυχήματος

Τύπος ναυτικού ατυχήματος	Πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα
Ημερομηνία ατυχήματος	9 Φεβρουαρίου 2019
Τοποθεσία	Θαλάσσια περιοχή Φαναρίου Ροδόπης
Επικρατούσες καιρικές συνθήκες	<u>Καιρός:</u> Νεφελώδης <u>Άνεμος:</u> Ανατολικοί Βορειοανατολικοί μέτριοι (4) <u>Φωτισμός:</u> Ημέρα <u>Ορατότητα:</u> Καλή
Τραυματισμός - απώλεια ζωής	Πτώση στη θάλασσα – Απώλεια ζωής αλιέα
Υλικές ζημιές στο πλοίο	Ουδεμία
Ρύπανση θαλασσίου περιβάλλοντος	Όχι

2.3 Πληροφορίες ταξιδιού

Λιμένας απόπλου	Λιμένας Φαναρίου Ροδόπης
Ημερομηνία απόπλου	09-02-2019
Ώρα απόπλου	13:00
Επιβαίνοντες	1 Κυβερνήτης
Φορτίο	Διάφορα αλιευτικά εργαλεία (Δίχτυα επιφανείας)

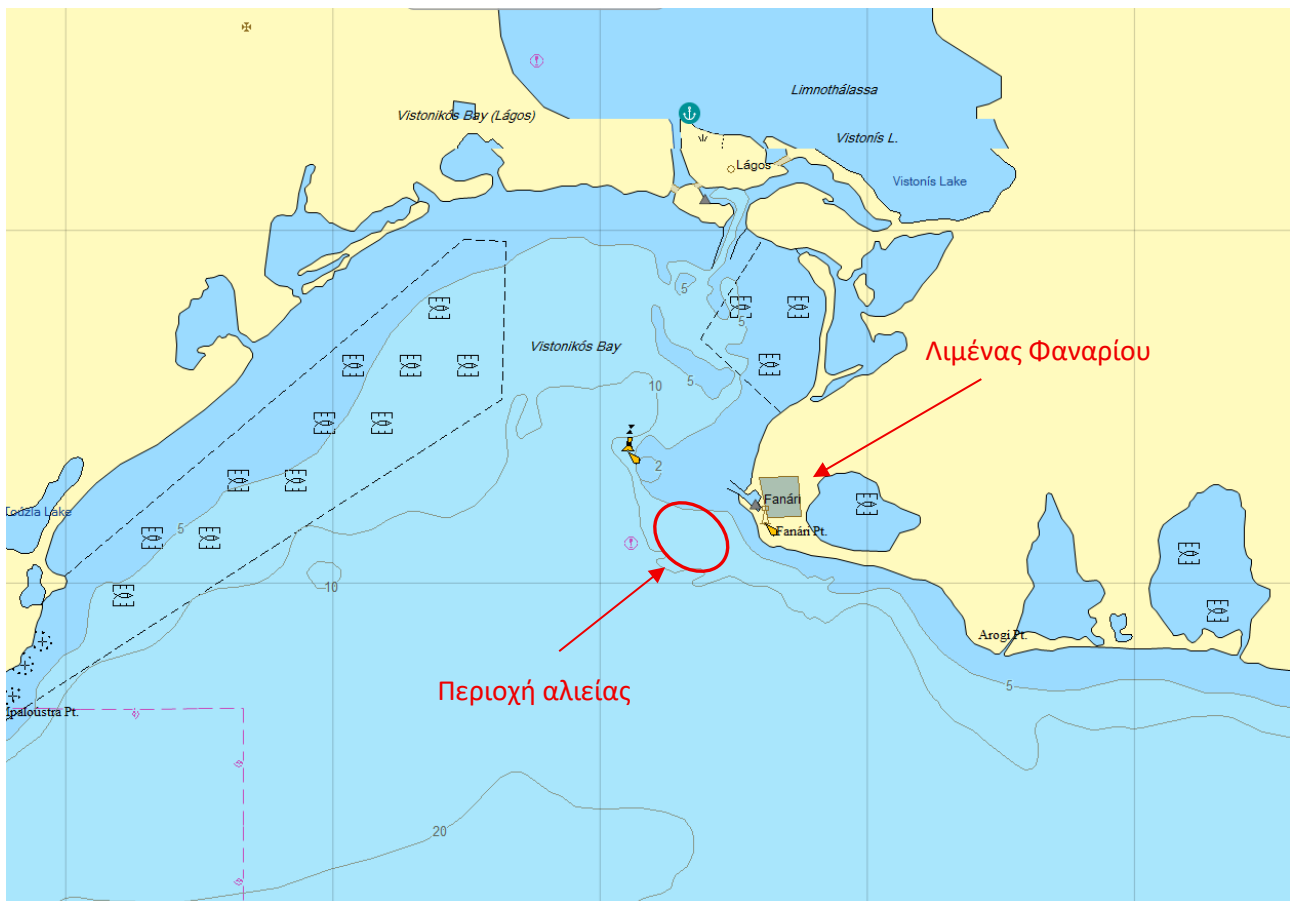
2.4 Εμπλοκή αρμόδιων Αρχών

Στο υπό εξέταση ναυτικό ατύχημα, ενεπλάκησαν η τοπική Λιμενική Αρχή Πόρτο Λάγους, το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης, το ΕΚΑΒ και το Α/Κ «ΘΕΟΤΟΚΟΣ», το οποίο και προέβη στην περισυλλογή του θανόντα αλιέα από τη θάλασσα και τη μεταφορά του στο λιμένα Φαναρίου.

3. Περιγραφή του ναυτικού ατυχήματος

3.1 Πλους του Α/Κ ΑΝΤΩΝΙΟΣ

Το Α/Κ ΑΝΤΩΝΙΟΣ είναι Ε/Π-Α/Κ παράκτιας αλιείας, με έτος ναυπήγησης το 1998 στην Ελλάδα και είναι εφοδιασμένο με Άδεια Εκτέλεσης Πλόων, σύμφωνα με την οποία επιτρέπονται πλόες απόστασης 4 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή ή 6 ν.μ. από το σημείο αναχώρησης. Τις μεσημβρινές ώρες της 9^{ης} Φεβρουαρίου 2019, το εν λόγω Α/Κ απέπλευσε από τον λιμένα Φαναρίου Ροδόπης για διενέργεια αλιείας στη ευρύτερη θαλάσσια περιοχή, όπου και συνήθιζε να αλιεύει. Μοναδικός επιβαίνων ήταν ο αλιέας και συνιδιοκτήτης του σκάφους, ηλικίας 68 ετών. Οι καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή την ημέρα του ατυχήματος σύμφωνα με το επίσημο δελτίο καιρού της ΕΜΥ, ήταν λίγες νεφώσεις παροδικά αυξημένες, με ανέμους Ανατολικούς-Βορειοανατολικούς μέτριας εντάσεως 4 BF και καλή ορατότητα. Σύμφωνα με τις πληροφορίες κινήθηκε στη θαλάσσια περιοχή έξωθεν του λιμένα Φαναρίου σε απόσταση περίπου 500μ. για την πόντιση των δικτύων του.



Εικόνα 1: Ο λιμένας απόπλου και η περιοχή πόντισης των δικτύων του ΘΕΟΤΟΚΟΣ

3.2 Εντοπισμός και περισυλλογή του αλιέα

Περί ώρα 13:55 ο κυβερνήτης του ΘΕΟΤΟΚΟΣ εντόπισε τον αλιέα στη θάλασσα πιασμένο πάνω τον σημαντήρα πόντισης των διχτυών του, δίχως να έχει τις αισθήσεις του και χωρίς να φέρει ατομική σωσίβια ζώνη. Άμεσα τον περισυνέλλεξε στο σκάφος του και ξεκίνησε την παροχή πρώτων βοηθειών, κάνοντας του μαλάξεις, με αρνητικά όμως αποτελέσματα. Κατά την περισυλλογή του, ο θανών φορούσε αδιάβροχη προστασία πάνω από το παντελόνι (νιτσιράδα) και δεν φορούσε τις πλαστικές μπότες του (γαλότσες), οι οποίες εντοπίστηκαν σε μεταγενέστερο χρόνο να επιπλέουν στη θάλασσα φορούσε έναν μουσαμά ενώ τα υποδήματά του βρέθηκαν σε μεταγενέστερο χρόνο να επιπλέουν στη θάλασσα. Άμεσα ο κυβερνήτης του ΘΕΟΤΟΚΟΣ ενημέρωσε τα συγγενικά του πρόσωπα, οι οποίοι ακολούθως ειδοποίησαν το ΕΚΑΒ και την οικία Λιμενική Αρχή. Περί ώρα 14:15 το ΘΕΟΤΟΚΟΣ κατέπλευσε στο λιμένα Φαναρίου όπου παρελήφθη ο αλιέας από ασθενοφόρο του ΕΚΑΒ και μεταφέρθηκε στο πλησιέστερο Κέντρο Υγείας όπου και διαπιστώθηκε ο θάνατός του.

4. Ανάλυση

4.1 Γενικά στοιχεία

Το Α/Κ ΑΝΤΩΝΙΟΣ με Νηολόγιο Πόρτο Λάγους 148 είναι Ε/Π-Α/Κ, με μία μικρή υπερκατασκευή στο μέσον, το οποίο ναυπηγήθηκε στην Ελλάδα το 1998 και χρησιμοποιούσε ως μέσον πρόωσης (01) μια εσωλέμβια πετρελαιομηχανή. Η τελευταία του επιθεώρηση πραγματοποιήθηκε στις 07/08/2017 από την τοπική Λιμενική Αρχή, όπου το σκάφος κρίθηκε αξιόπλοο και ανανεώθηκε η άδεια εκτέλεσης πλόων του για δύο έτη. Η εν λόγω άδεια προέβλεπε την εκτέλεση πλόων για διενέργεια αλιείας εσωτερικού, εντός 4 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή – 6 ν.μ. από το σημείο αναχώρησης και επέτρεπε ως μέγιστο αριθμό επιβαινόντων τα δύο (02) άτομα.



Εικόνα 2: Το Α/Κ «ΑΝΤΩΝΙΟΣ» προσδεμένο στο λιμένα Φαναρίου

4.2 Ο αλιέας - κυβερνήτης

Ο Κυβερνήτης του Α/Κ «ΑΝΤΩΝΙΟΣ», ο οποίος ήταν συνιδιοκτήτης αυτού σε ποσοστό 50%, ήταν ηλικίας 68 ετών. Την ημέρα του ναυτικού ατυχήματος διέθετε σε ισχύ ατομική επαγγελματική Άδεια Αλιείας, εκδοθείσα από τη τοπική Λιμενική Αρχή την 20-08-2009 με ισχύ μέχρι την 20-08-2019 και ήταν κάτοχος Άδειας Πηδαλιούχου και Χειριστού Μηχανοκίνητης Λέμβου, για τη διακυβέρνηση Α/Κ σκαφών. Είχε μεγάλη εμπειρία στη θάλασσα και συνήθως αλιεύε μόνος του στην ευρύτερη περιοχή πέριξ του λιμένα Φαναρίου.

4.2.1 Ναυτική ικανότητα Κυβερνήτη

Το κανονιστικό πλαίσιο για τη διακυβέρνηση Α/Κ σκαφών ρυθμίζεται από την παράγραφο 2 του άρθρου 1 του π.δ. 16/04 (ΦΕΚ 9 Α'/20-01-04), «Περί οργανικής σύνθεσης πληρώματος αλιευτικών πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού».

Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, προβλέπεται η κατοχή άδειας χειριστή πηδαλιούχου που παραπέμπει στο άρθρο 9 του Γενικού Κανονισμού Λιμένος 17 (ΦΕΚ 1136 Β'/1997) υπό τον τίτλο «Λεμβουχικές εργασίες», όπως έχει τροποποιηθεί με την Υ.Α 2133.1/76490/2018/05-11-2018 (Β' 4931).

Η εν λόγω άδεια ισχύει μόνο για τη διακυβέρνηση Α/Κ σκαφών και εκδίδεται υπό τις τεθείσες προϋποθέσεις του ανωτέρω άρθρου², το οποίο περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την καταλληλότητα του υποψηφίου από υγειονομικής πλευράς με προσκόμιση ιατρικής βεβαίωσης.

Υπό το ανωτέρω πλαίσιο, ο Κυβερνήτης του ΑΝΤΩΝΙΟΣ κατά την ημερομηνία του ατυχήματος, διέθετε σε ισχύ «Άδεια Πηδαλιούχου και Χειριστού Μηχανοκίνητης Λέμβου», η οποία είχε εκδοθεί την 04-08-2017 από το Κ.Λ. Αλεξανδρούπολης. Επί της εν λόγω άδειας καταγράφεται οδηγία ιατρικής επανεξέτασης ανά πενταετία, σε περίπτωση κατά την οποία η ηλικία του κατέχοντος υπερέβαινε το 55^ο έτος.

Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι, ο Κυβερνήτης πληρούσε τις προβλεπόμενες απαιτήσεις για τη διακυβέρνηση του ΑΝΤΩΝΙΟΣ, καθότι δεν είχε παρέλθει το χρονικό διάστημα των πέντε ετών από την έκδοση της προαναφερόμενης Άδειας, ώστε να απαιτείτο ιατρική επαναξιολόγηση.

Σύμφωνα με τα συλλεχθέντα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν κατά τη διερεύνηση δεν προέκυψαν στοιχεία από τα οποία να δύναται να συναχθεί ότι η ηλικία ή η υγεία του Κυβερνήτη συνετέλεσαν στην επέλευση του εξεταζόμενου ναυτικού ατυχήματος.

Συμπερασματικά συνάγεται ότι η καθιέρωση αντίστοιχης του άρθρου 9 του ΓΚΛ αριθ. 17 ρύθμισης για την περιοδική υγειονομική επανεξέταση των κατόχων Άδειας πηδαλιούχου και χειριστού μηχανοκίνητης λέμβου μετά τη συμπλήρωση ορισμένου ορίου ηλικίας, δύναται να συμβάλλει συμπληρωματικά στο υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο στην κατεύθυνση πρόληψης παρόμοιων ατυχημάτων σε Α/Κ σκάφη.

² Άρθρο 9

Κυβερνήτες λαντζών

Οι κυβερνήτες των λαντζών πληρούν τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- α. Έχουν κριθεί ικανοί από την κατά τόπο Υγειονομική Επιτροπή Απογραφόμενων Ναυτικών (ΥΕΑΝΕΘ), για την υπηρεσία που πρόκειται να αναλάβουν στη λάντζα. Εκτός από την αρχική υγειονομική εξέταση, οι λεμβούχοι επανεξετάζονται υποχρεωτικά ανά πενταετία, ύστερα από τη συμπλήρωση του 55ου έτους της ηλικίας τους. Επίσης, υποχρεωτική επανεξέταση γίνεται εάν μεσολαβήσει σοβαρή ασθένεια ή ατύχημα δυνάμενα να έχουν επιπτώσεις στην ικανότητα, προς εργασία, του λεμβούχου.
- β. Είναι απογεγραμμένοι ναυτικοί ή μεμονωμένοι εργάτες θαλάσσης. Σε περίπτωση που εργάζονται σε σκάφος το οποίο δεν υποχρεούται να εφοδιασθεί με ναυτολόγιο, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις περί ΝΑΤ, δύναται να είναι ασφαλισμένοι στον ΕΦΚΑ/ΙΚΑ. Σε περίπτωση που είναι ιδιοκτήτες της λάντζας, δύναται να είναι ασφαλισμένοι στον ΕΦΚΑ/ΟΑΕΕ.
- γ. Κατέχουν το, προβλεπόμενο για την κατηγορία του σκάφους, αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας, που απαιτείται για τη διακυβέρνησή του ή άδεια χειριστή πηδαλιούχου, η οποία χορηγείται ύστερα από εξετάσεις, ενώπιον επιτροπής που συγκροτείται με απόφαση της Λιμενικής Αρχής, εφόσον έχουν προϋπηρεσία τουλάχιστον είκοσι τεσσάρων (24) μηνών σε εμπορικά πλοία, σε πλοία του Πολεμικού Ναυτικού ή του Λιμενικού Σώματος και σε ειδικότητες καταστρώματος - μηχανής - ασυρμάτου ή τρία (3) τουλάχιστον έτη ως βοηθοί λεμβούχου ή αθροιστικά υπολογιζόμενη προϋπηρεσία ναυτικού - βοηθού λεμβούχου τουλάχιστον τριάντα (30) μηνών.
- δ. Είναι υπήκοοι κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών, πλην Ελβετίας.
- ε. Δεν έχουν καταδικασθεί οποτεδήποτε για κανένα από τα αδικήματα ληστείας, ανθρωποκτονίας από πρόθεση, λαθρεμπορίας, κατοχής, χρήσης και εμπορίας ναρκωτικών, εκμετάλλευσης πορνών και σωματεμπορίας, αποπλάνησης, βιασμού, εξαναγκασμού σε ασέλγεια, κλοπής, πλαστογραφίας, απάτης, υπεξαίρεσης, παράβασης του νόμου περί προστασίας του Εθνικού Νομίματος, παράνομης αλιείας με χρήση εκρηκτικών ή χημικών ή φυτικών υλών (ν.δ. 420/1970) ή έχουν καταδικασθεί τελεσίδικα ή αμετάκλητα και έχει παρέλθει πενταετία για τα πλημμελήματα ή δεκαετία για τα κακούργηματα.
- στ. Είναι εφοδιασμένοι με πτυχίο Σχολής Σωστικών - Πυροσβεστικών Μέσων.

4.2.2 Πτώση του κυβερνήτη στη θάλασσα

Η πτώση των αλιέων στη θάλασσα δύναται να επέλθει από διάφορες αιτίες όπως, ισχυροί προνευτασμοί και διατοιχισμοί, αστοχία μέσων συγκράτησης (χειρολαβές), μη ύπαρξη προστατευτικών κιγκλιδωμάτων (ρέλια), εμπλοκή στα αλιευτικά εργαλεία, απώλεια ισορροπίας λόγω ολισθηρότητας καταστρώματος ή παραπατήματος, απώλεια αισθήσεων κτλ. Όπως προκύπτει από το φωτογραφικό υλικό του σκάφους, το ΑΝΤΩΝΙΟΣ έφερε περιμετρικά του καταστρώματος προστατευτικά κιγκλιδώματα (ρέλια), ικανοποιητικού ύψους (περίπου 1μ.) και πάχους, τα οποία βρέθηκαν σε πολύ καλή κατάσταση.

Με βάση τη θέση που βρέθηκαν τα δίχτυα πάνω στο σκάφος, ήτοι στοιβαγμένα στην πλώρη, δύναται να συναχθεί ότι η πόντιση των διχτύων πραγματοποιείτο από την πλώρη και κατέληγαν στη θάλασσα από το δεξιό τμήμα της πρύμνης μεταξύ του παραπέτου και του ρελιού. Ως εκ τούτου εκτιμάται ότι κατά τη διαδικασία πόντισης ο αλιέας θα δύνατο να βρίσκεται στα ακόλουθα δύο πιθανά μέρη του σκάφους (εικόνα 3):

- στο μέσο περίπου του σκάφους και ειδικότερα στο δεξιό πρυμναίο χώρο της υπερκατασκευής ώστε από εκεί να έχει τον έλεγχο των χειριστηρίων της μηχανής, της λαγουδέρας, η οποία τοποθετούταν κατά περίπτωση και της πόντισης των διχτύων,
- στον χώρο έμπροσθεν της υπερκατασκευής απ' όπου δύνατο να ελέγχει το χειριστήριο της κύριας μηχανής, μέσω της ξύλινης προέκτασης, το υδραυλικό πηδάλιο που ήταν εγκατεστημένο στο ακροπρωραίο τμήμα καθώς και την πόντιση των διχτύων.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που συλλέχθηκαν, το σημείο που βρισκόταν ο αλιέας πριν την πτώση του δεν κατέστη εφικτό να προσδιορισθεί, ωστόσο δύναται να συναχθεί ότι κατά τη διαδικασία της πόντισης των διχτύων από έναν αλιέα υφίσταται αυξημένος κίνδυνος επισφαλών καταστάσεων καθώς η προσοχή του θα πρέπει να εστιάζεται ταυτόχρονα σε τρεις κύριες λειτουργίες, ήτοι την πηδαλιουχία, τον χειρισμό της μηχανής και την ομαλή πόντιση των διχτύων.



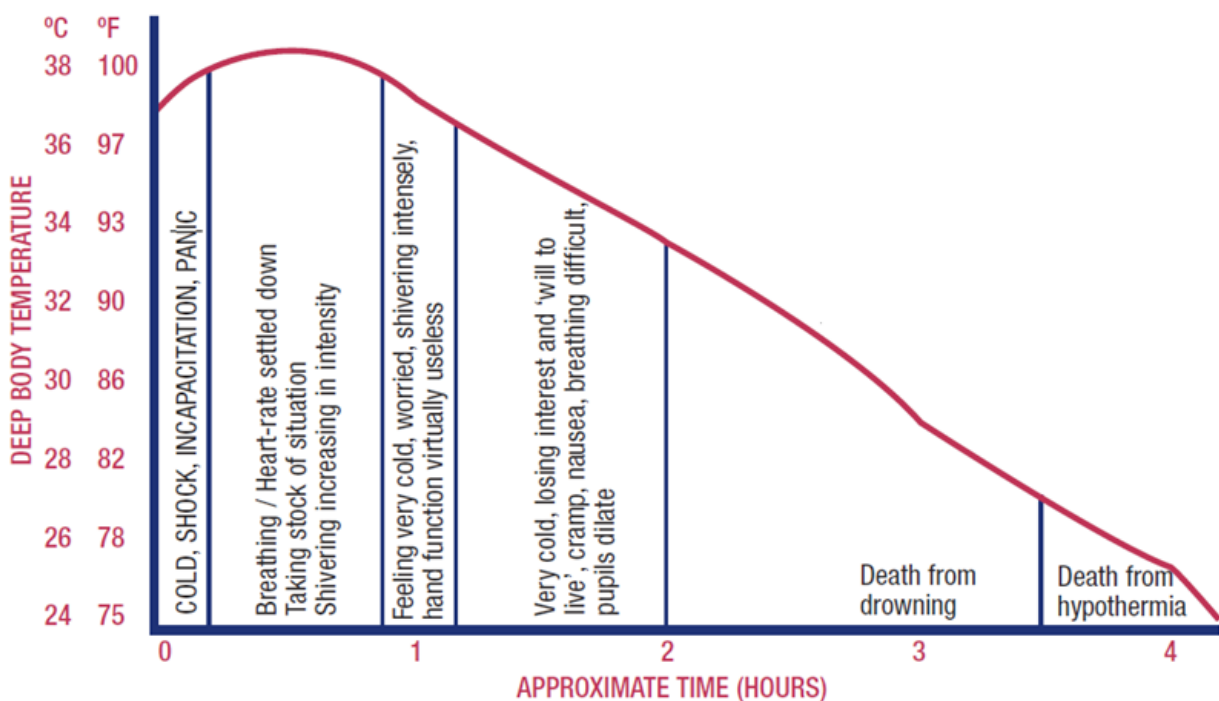
Εικόνα 3: Υποτύπωση των μέσων πηδαλιουχίας και χειρισμού της κύριας μηχανής

4.2.3 Απώλεια ανθρώπινης ζωής

Όπως προαναφέρθηκε, επί του εξεταζόμενου ναυτικού ατυχήματος, άγνωστη αιτία προκάλεσε την πτώση του αλιέα στη θάλασσα κατά τη διαδικασία πόντισης των διχτύων. Σύμφωνα με τα στοιχεία που συλλέχθηκαν και τα αποτελέσματα της ιατροδικαστικής έκθεσης προέκυψε ότι ο θανών αντιμετώπιζε καρδιολογικά προβλήματα και, μεταξύ άλλων, είχε υποστεί στο παρελθόν έμφραγμα του μυοκαρδίου. Το έμφραγμα του μυοκαρδίου (καρδιακή προσβολή) σημειώνεται όταν περιοχές της καρδιάς δε λαμβάνουν την ποσότητα αίματος που επαρκεί για την απρόσκοπτη λειτουργία της. Οι αρτηρίες της καρδιάς, οι οποίες παρέχουν το αίμα, μπορεί να παρουσιάζουν στένωση και τελικά απόφραξη από τη δημιουργία αθηροσκληρυντικών αλλοιώσεων από θρόμβο ή σπασμό. Λόγω της μειωμένης ροής αίματος, η καρδιά δε λαμβάνει αρκετό οξυγόνο και παρουσιάζει βλάβη, δηλαδή νέκρωση ενός τμήματός της. Ο συνδυασμός των εν λόγω καρδιολογικών ευρημάτων με το «ψυχρό σοκ» λόγω της χαμηλής θερμοκρασίας της θάλασσας, είναι προφανές ότι δυσχέρανε την προσπάθεια του αλιέα να κολυπήσει και να διασωθεί μετά από την πτώση του, με αποτέλεσμα να επέλθει ο πνιγμός και ο θάνατός του.

Ειδικότερα, σύμφωνα με τις απόψεις εξειδικευμένου ιατρικού προσωπικού, ένας οργανισμός με καρδιολογικές παθήσεις δεν είναι ιδιαίτερα ανθεκτικός σε συνθήκες έντονης ψυχολογικής και σωματικής επιβάρυνσης, την οποία δημιουργεί το συμβάν μιας απρόσμενης πτώσης στη θάλασσα – με χαμηλές θερμοκρασίες περιβάλλοντος και θαλάσσιου ύδατος, δεδομένου και του ψύχους της χειμερινής περιόδου. Αναλυτικότερα, σύμφωνα με εκπονηθείσες μελέτες για την ανθρώπινη συμπεριφορά μετά από πτώση στη θάλασσα, παρατηρούνται υψηλά ποσοστά

θησιμότητας στα πρώτα λεπτά της εμβάπτισης, από το λεγόμενο «σοκ ψύχους» (“cold shock”), το οποίο προκαλείται ταυτόχρονα με πανικό και ακινητοποίηση (βλ. εικόνα 4). Κατά την επαφή με το νερό, όπως αναφέρουν οι Frank Golden και Michael Tipton’s στο βιβλίο τους με τίτλο “Essentials of Sea Survival” (ISBN 0-7360-0215-4), «λόγω της συστολής των αγγείων εξαιτίας της χαμηλής θερμοκρασίας και σε συνδυασμό με τον αυξημένο καρδιακό παλμό λόγω της κατάστασης αγωνίας ή πανικού και της υδροστατικής πίεσης από το νερό, αυξάνεται η πίεση του ατόμου σε τέτοιο βαθμό ώστε να μπορεί να προκαλέσει καρδιακή ανακοπή ή εγκεφαλικό επεισόδιο σε επιρρεπείς οργανισμούς».



Typical change in deep body temperature during immersion in stirred water at 10°C (50°F) for an average clothed individual (F. Golden).

Εικόνα 4: Διάγραμμα θερμοκρασίας σώματος – χρόνου στο νερό, σχετικά με τις επιδράσεις στον ανθρώπινο οργανισμό κατά την πτώση στη θάλασσα, μετά από στοιχεία που συγκεντρώθηκαν για θερμοκρασία νερού 10° C και άτομο κανονικά ενδεδυμένο. (πηγή: F.Golden and M.Tipton, “Essentials of Sea Survival”, ISBN: 0-7360-0215-4)

4.3 Σωστικός εξοπλισμός του Α/Κ ΑΝΤΩΝΙΟΣ

Το Α/Κ ΑΝΤΩΝΙΟΣ ήταν εφοδιασμένο με Α.Ε.Π. επαγγελματικού σκάφους, σύμφωνα με τις διατάξεις του Γ.Κ.Λ. αριθ. 23 για πλόες απόστασης 4 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή – 6 ν.μ. από το σημείο αναχώρησης. Τα σωστικά μέσα που απαιτείτο να φέρει το σκάφος, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της κείμενης νομοθεσίας, ήταν:

- Πλευστική συσκευή για το 100% των επιβαινόντων (Για Α/Κ ή Φ/Γ)
- Ατομικές σωσίβιες ζώνες για το μέγιστο επιτρεπόμενο αριθμό επιβαινόντων με προσαύξηση 10%
- Κυκλικό σωσίβιο με σχοινί μήκους τουλάχιστον 15 μέτρων,
- Τρία (03) βεγγαλικά χειρός ερυθρού χρώματος, τριετούς ισχύος που φυλάσσονται μέσα σε στεγανό κουτί μαζί με ένα κουτί σπέρτα,

➤Τρία (03) καπνογόνα, τριετούς ισχύος που φυλάσσονται σε στεγανό κουτί μαζί με ένα κουτί σπύρτα.

Κατά την αυτοψία του σκάφους από την ομάδα διερεύνησης, εντοπίστηκαν επί του Α/Κ δύο (02) κυκλικά σωσίβια με σχοινί, μία (01) πλευστική συσκευή και πέντε (05) ατομικές σωσίβιες ζώνες.

Από τα στοιχεία της διερεύνησης, δεν προέκυψε η χρήση του σωστικού εξοπλισμού από τον αλιέα κατά τη διαδικασία πόντισης των διχτύων, καθόσον η σορός του ανασύρθηκε δίχως σωσίβια ζώνη και όλος ο σωστικός εξοπλισμός βρέθηκε εντός του σκάφους (εικόνα 5). Στις κατωτέρω εικόνες (εικόνα 2) απεικονίζεται ο σωστικός εξοπλισμός του εν λόγω σκάφους, όπως ανευρέθηκε στο σημείο του συμβάντος:



Εικόνα 5: Ο σωστικός εξοπλισμός του Α/Κ «ΑΝΤΩΝΙΟΣ»

Επιπλέον διαπιστώθηκε ότι το Α/Κ ΑΝΤΩΝΙΟΣ ήταν εφοδιασμένο μόνο με συμβατικού τύπου ατομικές σωσίβιες ζώνες. Σημειώνεται ότι, όπως έχει αναδειχθεί και σε προγενέστερες διερευνήσεις παρόμοιων ναυτικών ατυχημάτων, οι συμβατικού τύπου ατομικές σωσίβιες ζώνες, λόγω του όγκου τους, δυσχεραίνουν την κίνηση του ατόμου που τις φοράει και ως εκ τούτου οι αλιείς κατά κανόνα αποφεύγουν να τις φέρουν κατά τη διάρκεια του πλου και της αλιευτικής τους δραστηριότητας.

Αντίθετα, τα ατομικά πνευστά σωσίβια, τα οποία ενεργοποιούνται αυτόματα μετά την πτώση στη θάλασσα, λόγω του μικρού τους όγκου δεν δυσχεραίνουν την κίνηση των ατόμων που επιβαίνουν σε μικρά σκάφη και κατά συνέπεια δύναται να αποτελέσουν κρίσιμο παράγοντα στην επιβίωση και τη διάσωση, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις ατόμων, όπως οι αλιείς, που επιβαίνουν μόνοι σε μικρά αλιευτικά σκάφη.

Υπό το φως των ανωτέρω και σε συνδυασμό με τα αναφερόμενα στην παράγραφο 4.2.3, δύναται να συναχθεί ότι η χρήση του ατομικού πνευστού σωσίβιου από τον κυβερνήτη του ΑΝΤΩΝΙΟΣ κατά τη διαδικασία πόντισης των διχτύων θα συνέβαλλε θετικά στην προσπάθεια να παραμείνει στην επιφάνεια της θάλασσας μετά την πτώση του ώστε να ανευρεθεί εν ζωή από τον κυβερνήτη του ΘΕΟΤΟΚΟΣ, ο οποίος σε μικρό χρονικό διάστημα τον εντόπισε και τον περισυνέλλεξε.

4.4 Διερεύνηση παρόμοιων ατυχημάτων

Η ΕΛΥΔΝΑ, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της έχει προβεί σε διερεύνηση παρόμοιων ατυχημάτων³ για τα οποία, είτε έχει εκδώσει τελική έκθεση διερεύνησης, είτε έχει εκδώσει προσωρινή έκθεση και βρίσκεται στο τελικό στάδιο ανάλυσης των στοιχείων. Στο πλαίσιο ολοκλήρωσης της διερεύνησης του ναυτικού ατυχήματος η ΕΛΥΔΝΑ εξέτασε τους συντελεστικούς παράγοντες οι οποίοι αναδείχτηκαν, σε συνδυασμό με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο και τον ιδιαίτερο τρόπο λειτουργίας των μικρών επαγγελματικών Α/Κ σκαφών, με σκοπό την εξεύρεση κατάλληλων δράσεων για την ευαισθητοποίηση των παράκτιων αλιέων, στην κατεύθυνση αποφυγής παρόμοιων ατυχημάτων. Τα ανωτέρω θέματα ασφαλείας έχουν καταγραφεί στο αριθ. 01/2016 Δελτίο Ασφαλείας Έναντι Ατυχημάτων (ΔΑΕΑ) της ΕΛΥΔΝΑ, το οποίο έχει αναρτηθεί στην ιστοσελίδα της⁴ και παράλληλα είχε διανεμηθεί στους ιδιοκτήτες και Κυβερνήτες μικρών σκαφών, μέσω των αρμόδιων Λιμενικών Αρχών και των τοπικών συλλόγων.

Επισημαίνεται ότι, η λήψη προληπτικών μέτρων στην κατεύθυνση αποφυγής παρόμοιων ατυχημάτων, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ενημέρωση των ατόμων τα οποία δραστηριοποιούνται στη θάλασσα είτε επαγγελματικά είτε ερασιτεχνικά, με τα εν λόγω θέματα ασφαλείας και τους τρόπους αντιμετώπισής τους. Παρακάτω παρατίθεται περιγραφή των κύριων σημείων του εν λόγω ΔΑΕΑ ως ακολούθως:



Ο Κυβερνήτης του σκάφους ήταν ο μοναδικός επιβαίνων:

Μεγάλος αριθμός παράκτιων αλιέων καθώς και ατόμων άλλης μορφής ενασχόλησης με τη θάλασσα, οι οποίοι παράλληλα είναι και ιδιοκτήτες μικρών σκαφών (επαγγελματικά ή ερασιτεχνικά) δραστηριοποιούνται μόνοι τους, με αποτέλεσμα να μην είναι εφικτή η άμεση παροχή βοήθειας σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης ή άλλου προβλήματος. Επιπρόσθετα, παραμελούν να ενημερώσουν τους οικείους τους ή άλλο άτομο σχετικά με την θαλάσσια περιοχή στην οποία πρόκειται να δραστηριοποιηθούν, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η προσπάθεια εντοπισμού τους σε καταστάσεις ανάγκης. Σημειώνεται ότι, η αποτελεσματικότητα μίας επιχείρησης έρευνας και διάσωσης εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αρχική πληροφορία που θα έχουν στη διάθεσή τους οι αρμόδιες Αρχές, η οποία δύναται να συμβάλλει καθοριστικά στη μείωση του χρόνου εντοπισμού καθώς δύναται να περιορίσει την περιοχή έρευνας.

³ α) Έκθεση Διερεύνησης αριθ. 01/2015 – «Βύθιση Ε/Π-Α/Κ 'ΜΑΚΡΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ'
<https://hbmci.gov.gr/js/investigation%20report/final/01-2015%20MAKRIS%20MANOLIS.pdf>

β) Έκθεση Διερεύνησης αριθ. 02/2018 – « Προσάραξη Ε/Π-Α/Κ 'ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ'
<https://hbmci.gov.gr/js/investigation%20report/final/02-2018%20BARBA-LAMPROS.pdf>

γ) Έκθεση Διερεύνησης αριθ. 01/2020 – « Θάνατος αλιεργάτη επί του Α/Κ 'ΠΑΝΑΓΙΑ'
<https://hbmci.gov.gr/js/investigation%20report/final/01-2020%20PANAGIA.pdf>

δ) Έκθεση Διερεύνησης αριθ. 01/2023 – « Απώλεια ζωής Κυβερνήτη Α/Κ 'ΜΑΤΙΝΑ Ι ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ'
<https://hbmci.gov.gr/js/investigation%20report/final/01-2023%20DAMDIMOPOYLOY.pdf>

ε) Έκθεση Διερεύνησης αριθ. 02/2023 – « Θάνατος αλιέα μετά από πτώση στη θάλασσα στο Α/Κ 'ΚΥΡΑ ΝΤΙΝΑ'
<https://hbmci.gov.gr/js/investigation%20report/final/02-2023%20KYRA%20DINA.pdf>

στ)) Έκθεση Διερεύνησης αριθ. 02/2023 – « Βύθιση Α/Κ 'ΝΤΙΝΑ'
<https://hbmci.gov.gr/js/investigation%20report/final/03-2023%20DINA.pdf>

⁴ <https://hbmci.gov.gr/js/safety%20bulletin/01-2016.pdf>



Ο συμβατικός τύπος ατομικών σωσίβιων ζωνών δυσχεραίνει την κίνηση:

Σε σκάφη παρόμοιας κατηγορίας, όπου η αλιευτική δραστηριότητα εκτελείται συνήθως από ένα και μόνο άτομο, η συνεχής χρήση ενός σωσιβίου μπορεί να αποβεί σωτήρια σε μία ενδεχόμενη ανατροπή σκάφους ή πτώση στη θάλασσα, η οποία δύναται να συμβεί απρόσμενα εντός λίγων δευτερολέπτων. Έχει αποδειχθεί ότι οι συμβατικές ατομικές σωσίβιες ζώνες δυσκολεύουν τους αλιείς κατά την εργασία και τους αποτρέπουν από τη συνεχή χρήση τους λόγω του μεγέθους τους.

Εντούτοις, τα τελευταία χρόνια διατίθενται στο ελεύθερο εμπόριο πνευστές ατομικές σωσίβιες ζώνες (εικόνα 6) σε μορφή γιλέκου, οι οποίες διευκολύνουν τους χρήστες να τις φορούν συνέχεια και ανεμπόδιστα να συνεχίσουν τη δραστηριότητά τους. Μερικά εξ αυτών διαθέτουν ειδική κουκούλα η οποία αποτρέπει την κατάποση θαλασσινού νερού, ιδιαίτερα σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Ως εκ τούτου, δύναται να αποτελέσουν κρίσιμο παράγοντα στη διάσωση, ιδιαίτερα των ατόμων τα οποία δραστηριοποιούνται μόνα τους στα σκάφη και δεν υφίσταται άλλο άτομο για άμεση συνδρομή.



Εικόνα 6: Ατομική σωσίβια ζώνη πνευστού τύπου

Τα παρακάτω συμπεράσματα, μέτρα ασφάλειας και συστάσεις ασφαλείας δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να λαμβάνονται ως τεκμήριο ευθύνης ή υπαιτιότητας. Η παράθεση αυτών δεν θα πρέπει να συσχετίζεται με σειρά προτεραιότητας ή σπουδαιότητας.

5. Συμπεράσματα

Η διεξαγωγή της διερεύνησης του εξεταζόμενου πολύ σοβαρού ναυτικού ατυχήματος και η ανάλυσή του, ανέδειξε συντελεστικούς παράγοντες (contributing factors) και συμπεράσματα, τα οποία παρατίθενται παρακάτω:

1. Ο Κυβερνήτης του σκάφους ήταν έμπειρος αλιέας και συνήθιζε να βγαίνει για αλιεία μόνος του ([§ 4.2](#)).
2. Κατά τη διαδικασία της πόντισης των διχτύων από έναν αλιέα υφίσταται αυξημένος κίνδυνος επισφαλών καταστάσεων καθώς η προσοχή του θα πρέπει να εστιάζεται ταυτόχρονα σε τρεις κύριες λειτουργίες, ήτοι την πηδαλιουχία, τον χειρισμό της μηχανής και την ομαλή πόντιση των διχτύων ([§ 4.2.2](#)).
3. Ο θάνατος του Κυβερνήτη οφείλεται σε πνιγμό εντός θαλασσίου ύδατος ([§4.2.3](#)).
4. Ο συνδυασμός των καρδιολογικών ευρημάτων με το «ψυχρό σοκ» λόγω της χαμηλής θερμοκρασίας της θάλασσας, δυσχέρανε την προσπάθεια του αλιέα να κολυμπήσει και να διασωθεί μετά από την πτώση του, με αποτέλεσμα να επέλθει ο πνιγμός του. ([§4.2.3](#)).
5. Το σκάφος διέθετε όλα τα προβλεπόμενα από τη σχετική νομοθεσία Πιστοποιητικά και σωστικά μέσα ([§4.3](#)).
6. Οι ατομικές σωσίβιες ζώνες του Α/Κ «ΑΝΤΩΝΙΟΣ» ήταν συμβατικού τύπου ([§4.3](#)).
7. Η ατομική σωσίβια ζώνη δεν χρησιμοποιείτο κατά τη διαδικασία πόντισης των διχτύων ([§4.3](#)).
8. Ο πλους χωρίς έτερο άτομο στο σκάφος αποτρέπει την άμεση παροχή βοήθειας σε κατάσταση ανάγκης ([§4.4](#)).
9. Οι ατομικές σωσίβιες ζώνες συμβατικού τύπου, δυσχεραίνουν τους αλιείς κατά την αλιευτική τους εργασία και τους αποτρέπουν από τη συνεχή χρήση τους ([§4.4](#)).
10. Οι πνευστές σωσίβιες ζώνες αυτόματης ενεργοποίησης δύνανται να αποτελέσουν κρίσιμο παράγοντα στη διάσωση, ιδιαίτερα των ατόμων τα οποία δραστηριοποιούνται μόνα τους στα σκάφη και δεν υφίσταται άλλο άτομο για άμεση συνδρομή ([§4.4](#)).

6. Αναληφθείσες ενέργειες

Δεν αναλήφθηκαν ενέργειες από τον συνιδιοκτήτη του σκάφους καθώς μετά το ναυτικό ατύχημα δεν ασχολήθηκε με την αλιεία.

7. Συστάσεις ασφαλείας

Ένεκα των αναφερομένων στην προηγούμενη παράγραφο, δεν διατυπώνονται συστάσεις ασφαλείας.

Συντάχθηκε και εκδόθηκε από την Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛΥΔΝΑ), στο πλαίσιο των προβλεπόμενων στο άρ.16 του ν.4033/2011 (ΦΕΚ 264 Α).

Το παρόν συνετάχθη αποκλειστικώς και μόνο για τους σκοπούς της διερεύνησης και βρίσκεται ανηρτημένο στον ιστότοπο της ΕΛΥΔΝΑ (βλ. παρακάτω).

Έκθεση διερεύνησης ναυτικού ατυχήματος : 01/2019

Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

Γρηγορίου Λαμπράκη 150, 18518 Πειραιάς.

Τηλ.: 213 137 1307

e-mail: hbmci@yna.gov.gr

Ιστότοπος: <http://hbmci.gov.gr>