



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



**ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
02/2019**

«Βύθιση Α/Κ “ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ” Ν.Θ:1623 και απώλεια ζωής κυβερνήτη»

Πίνακας περιεχομένων

Συντομογραφίες	3
Πρόλογος	4
Περίληψη	5
2. Τεκμηριωμένες Πληροφορίες	6
2.1 Πληροφορίες εμπλεκόμενου σκάφους	6
2.2 Πληροφορίες ναυτικού ατυχήματος	6
2.3 Πληροφορίες ταξιδιού	6
2.4 Εμπλοκή αρμόδιων Αρχών	7
3. Περιγραφή του ναυτικού ατυχήματος	8
3.1 Πλους του ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	8
3.2 Εντοπισμός και περισυλλογή του αλιέα	8
3.3 Κατάσταση του ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	9
4. Ανάλυση	10
4.1 Γενικά στοιχεία	10
4.2 Ο αλιέας - κυβερνήτης	10
4.2.1 Διακυβέρνηση Α/Κ σκάφους	10
4.2.2 Πτώση του αλιέα στη θάλασσα	11
4.2.3 Ενημέρωση αλιέα για την κατάσταση του καιρού	12
4.3 Σωστικός εξοπλισμός του ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	12
4.4 Διερεύνηση παρόμοιων ατυχημάτων	13
4.5 Πιστοποίηση του Α/Κ	15
5. Συμπεράσματα	15

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 μέτρηση της Κλίμακα μέτρησης έντασης ανέμων και κατάστασης θαλάσσης Μποφόρ. Επινόηθηκε από τον Ιρλανδό Ναύαρχο και υδρογράφο Φράνσις Μποφόρ (FrancisBeaufort).
14.	BHP	BrakeHorsePower (μονάδα μέτρησης Ισχύος)
15.	UTC	CoordinatedUniversalTime - Συντονισμένη Παγκόσμια Ώρα. Αποτελεί το διεθνές σημείο αναφοράς χρόνου (ώρα του 1 ^{ου} Μεσημβρινού Γκρίνουιτς) και επισημοποιήθηκε το 1960

Πρόλογος

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 (safeterecommendations) 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 10^η Ιουλίου 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 της βύθισης του Α/Κ «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Νηολογίου Θεσσαλονίκης 1623 και τουπνιγμού του κυβερνήτη αυτού, την 10^η Ιουλίου 2019, στη θαλάσσια περιοχή μεταξύ Νέας Καλλικράτειας και Νέων Μουδανιών.

Υπογραμμίζεται ότι ο θανών ήταν ο μοναδικός επιβαίνων στο σκάφος, ως εκ τούτου οι πληροφορίες σχετικά με τα πραγματικά γεγονότα τα οποία επέφεραν την απώλεια του σκάφους και τον πνιγμό του κυβερνήτη, είναι περιορισμένες. Υπό το ανωτέρω πρίσμα εφαρμόζεται η παρ. 4.3 του Παραρτήματος του Κανονισμού ΕΕ 1286/2011.

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

Την 10^η Ιουλίου 2019 ημέρα Τετάρτη και περί ώρα 20:30 το Α/Κ «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» απέπλευσε από το αλιευτικό καταφύγιο του λιμένα Νέας Καλλικράτειας, όπου ελλιμενιζόταν, με μοναδικό επιβαίνοντα τον ιδιοκτήτη και με σκοπό τη διενέργεια αλιείας στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή.

Σύμφωνα με τις συγκεντρωθείσες πληροφορίες, νωρίτερα την ίδια ημέρα ο ιδιοκτήτης είχε αποπλεύσει ξανά για διενέργεια αλιείας και είχε επιστρέψει στον Λιμένα της Νέας Καλλικράτειας.

Μεσημβρινές ώρες της 9^{ης} Ιουλίου 2019 εκδόθηκε από την ΕΜΥ έκτακτο δελτίο επιδείνωσης των καιρικών συνθηκών, με το οποίο προειδοποιούσε για αναμενόμενη εκδήλωση επικίνδυνων καιρικών φαινομένων και έντονων καταιγίδων σε περιοχές της βόρειας Ελλάδας. Το δελτίο επικαιροποιήθηκε την 10^η Ιουλίου 2019 με αναλυτικότερες πληροφορίες σε σχέση με τις κατά τόπους περιοχές. Σύμφωνα με το εν λόγω έκτακτο δελτίο επικίνδυνων καιρικών φαινομένων της ΕΜΥ για την ημέρα του ατυχήματος, τα πιο έντονα φαινόμενα θα εκδηλώνονταν από τις 21:00 έως και τα μεσάνυχτα της ίδιας ημέρας στη κεντρική και την ανατολική Μακεδονία καθώς και τη Θράκη, επηρεάζοντας κυρίως τους Νομούς Θεσσαλονίκης, Χαλκιδικής, Σερρών, Κιλκίς, Καβάλας, Δράμας, Ξάνθης και Ροδόπης.

Κατά τις πρωινές ώρες την ημέρα του ατυχήματος, οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή της Νέας Καλλικράτειας ήταν καλές, με μεταβλητούς ανέμους εντάσεως 3-4 bft. Το μεσημέρι εκδηλώθηκε πρόσκαιρη καταιγίδα, ενώ το βράδυ σημειωθήκαν βροχές και καταιγίδες οι οποίες κατά το χρονικό διάστημα από 21:30 έως 22:30 ήταν πολύ ισχυρές. Οι καταιγίδες συνοδεύονταν από μεγάλα ποσά υετού σε πολύ μικρό χρόνο, ηλεκτρικές εκκενώσεις και ενισχυμένους ριπαίους ανέμους εντάσεως 9 έως 10 bft.

Η σύζυγος του αλιέα κατά το χρονικό διάστημα από τις 21:30 ως και τις 21:45 προσπάθησε να επικοινωνήσει μαζί του με επαναλαμβανόμενες κλήσεις στο κινητό του τηλέφωνο, χωρίς όμως επιτυχία. Ανησυχώντας για την κατάστασή του, μετέβη στο Αστυνομικό Τμήμα της Νέας Καλλικράτειας δηλώνοντας ότι ο σύζυγός της αγνοείται. Εν συνεχεία ενημερώθηκε το Ενιαίο Κέντρο Έρευνας & Διάσωσης του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και άμεσα εδόθησαν εντολές-οδηγίες προς την Λιμενική Αρχή Ν. Μουδανιών για την ενεργοποίηση του «Τοπικού Σχεδίου Έρευνας & Διάσωσης», ενημερώνοντας τα παραπλέοντα πλοία και τα σκάφη που δραστηριοποιούνταν στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή για την παροχή συνδρομής προς τον εντοπισμό και τη διάσωση του αγνοούμενου αλιέα. Ωστόσο, τα έντονα καιρικά φαινόμενα που επικρατούσαν στην περιοχή δυσχέραιναν την επιχείρηση και οι προσπάθειες αναζήτησης του αλιέα απέβησαν άκαρπες μέχρι την επόμενη ημέρα, περί ώρα 13:35, οπότε η σορός του αγνοούμενου αλιέα εντοπίστηκε από ελικόπτερο της Πολεμικής Αεροπορίας σε απόσταση περί τα 6 ν.μ. από τις ακτές.

Το Α/Κ «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» μέχρι και την έκδοση της έκθεσης δεν έχει εντοπιστεί, γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι βυθίστηκε.

2. Τεκμηριωμένες Πληροφορίες

2.1 Πληροφορίες εμπλεκόμενου σκάφους

Όνομα σκάφους	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
Σημαία	Ελληνική
Νηολόγιο	Θεσσαλονίκης1623
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	8,10m
Μήκος νηολόγησης	7,50m
Μήκος μεταξύ καθέτων	6,70m
Πλάτος νηολόγησης	3,10m
Έτος καθέλκυσης	1992
Υλικό κατασκευής	Πλαστικό
Ολική χωρητικότητα	1,50 ΚΟΧ
Αριθμός και τύπος προωστήριων μηχανών – ισχύς	Μία (01) ΜΕΚ – DIESEL (25 BHP)
Κατασκευαστής Μηχανής	YANGDONG
Ανώτατος αριθμός επιβαινόντων	3 άτομα
Φορέας Πιστοποίησης	Λιμενική Αρχή Θεσσαλονίκης

2.2 Πληροφορίες ναυτικού ατυχήματος

Τύπος ναυτικού ατυχήματος	Πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα
Ημερομηνία ατυχήματος	10 Ιουλίου 2019
Τοποθεσία	Θαλάσσια περιοχή Νέας Καλλικράτειας – Νέας Ηράκλειας Χαλκιδικής
Επικρατούσες καιρικές συνθήκες	<u>Καιρός:</u> Νεφελώδης <u>Άνεμος:</u> Αρχικά μεταβλητοί(3-4Bft) – μετέπειτα ακραία καιρικά φαινόμενα με βόρειους βορειοδυτικούς ανέμους εντάσεως 7 ή 8 Bft και ριπαίους ανέμους. <u>Φωτισμός:</u> Νύκτα <u>Ορατότητα:</u> Καλή
Λιμένας απόπλου	Λιμένας Νέας Καλλικράτειας
Τραυματισμός - απώλεια ζωής	Πτώση στη θάλασσα - πνιγμός αλιέα
Υλικές ζημιές στο πλοίο	Βύθιση - ολική απώλεια
Ρύπανση θαλασσίου περιβάλλοντος	Όχι

2.3 Πληροφορίες ταξιδιού

Λιμένας απόπλου	Λιμένας Νέας Καλλικράτειας
Ημερομηνία απόπλου	10-07-2019
Ώρα απόπλου	Βραδινές ώρες (20:30)
Επιβαίνοντες	1 Κυβερνήτης
Φορτίο	Δίχτυα

2.4 Εμπλοκή αρμόδιων Αρχών

Με εντολή του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ ξεκίνησε η επιχείρηση για τον εντοπισμό του αγνοούμενου αλιέα ενεργοποιώντας πλωτά και χερσαία μέσα της Λιμενικής Αρχής Νέων Μουδανιών, ελικόπτερο της Πολεμικής Αεροπορίας και παραπλέοντα σκάφη.

3. Περιγραφή του ναυτικού ατυχήματος

3.1 Πλους του ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Το Α/Κ ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ήταν Επαγγελματικό Αλιευτικό παράκτιας αλιείας, με έτος ναυπήγησης το 1992 στην Ελλάδα, εφοδιασμένο με άδεια εκτέλεσης πλόων, που επέτρεπε πλόες απόστασης 4 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή και 6 ν.μ. από το σημείο αναχώρησης. Τις βραδινές ώρες της 10^{ης} Ιουλίου 2019, το εν λόγω Α/Κ απέπλευσε από τον λιμένα Νέας Καλλικράτειας για διενέργεια αλιείας στη ευρύτερη θαλάσσια περιοχή, όπου και συνήθιζε να δραστηριοποιείται αλιευτικά. Μοναδικός επιβαίνων ήταν ο αλιέας και ιδιοκτήτης του σκάφους, ηλικίας 63 ετών. Η ακριβής περιοχής της αλιευτικής δραστηριότητας του εν λόγω σκάφους δεν ήταν δυνατό να προσδιοριστεί, καθώς δεν υφίσταται υποχρέωση αναφοράς απόπλου στην Λιμενική Αρχή ενώ πρόσθετα δεν γνωστοποιήθηκε από τον αλιέα σε κάποιο οικείο του πρόσωπο η περιοχή όπου θα διενεργούσε αλιεία.

Σύμφωνα με τις συγκεντρωθείσες πληροφορίες, νωρίτερα την ίδια ημέρα ο ιδιοκτήτης είχε αποπλεύσει ξανά για διενέργεια αλιείας και είχε επιστρέψει στον λιμένα της Νέας Καλλικράτειας. Ως εκ τούτου είχε ίδια αντίληψη για τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες στην θαλάσσια περιοχή του πλου την ημέρα του ατυχήματος. Η ΕΜΥ από το μεσημέρι της 9^{ης} Ιουλίου 2019, είχε εκδώσει έκτακτο δελτίο επιδείνωσης των καιρικών συνθηκών, με το οποίο προειδοποιούσε για την εκδήλωση επικίνδυνων καιρικών φαινομένων και έντονων καταιγίδων στην ευρύτερη περιοχή της βόρειας Ελλάδας. Το δελτίο επικαιροποιήθηκε στις 10 Ιουλίου 2019 και παρείχε αναλυτικότερες πληροφορίες σε σχέση με τις κατά τόπους περιοχές.

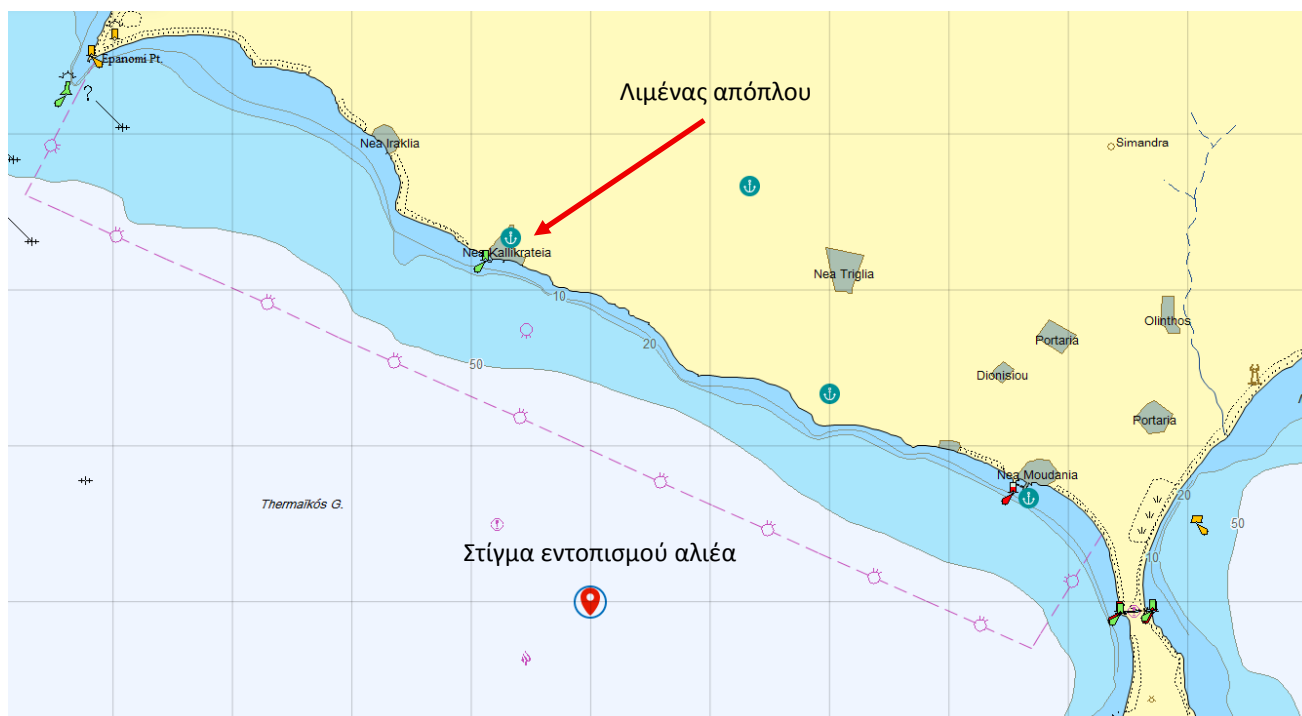
Συγκεκριμένα και σύμφωνα με το έκτακτο δελτίο επικίνδυνων καιρικών φαινομένων που εξέδωσε η ΕΜΥ την ημέρα του ατυχήματος, τα πιο έντονα καιρικά φαινόμενα θα εκδηλώνονταν από τις 21:00 έως και τα μεσάνυχτα της ίδιας ημέρας στη κεντρική και την ανατολική Μακεδονία καθώς και τη Θράκη, επηρεάζοντας κυρίως τους Νομούς Θεσσαλονίκης, Χαλκιδικής, Σερρών, Κιλκίς, Καβάλας, Δράμας, Ξάνθης και Ροδόπης. Όντως την ημέρα του ατυχήματος οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή αρχικά ήταν καλές, με μεταβλητούς ανέμους εντάσεως 3-4 bft, ενώ το μεσημέρι εκδηλώθηκε πρόσκαιρη καταιγίδα και αργότερα το βράδυ σημειώθηκαν βροχές και καταιγίδες οι οποίες κατά το χρονικό διάστημα από 21:30 έως 22:30 ήταν πολύ ισχυρές. Οι καταιγίδες συνοδεύονταν από μεγάλα ποσά υετού σε πολύ μικρό χρόνο, ηλεκτρικές εκκενώσεις και ενισχυμένους ριπαίους ανέμους εντάσεως 9 έως 10 Bft.

3.2 Εντοπισμός και περισυλλογή του αλιέα

Βλέποντας την επιδείνωση των καιρικών συνθηκών στην περιοχή της Νέας Καλλικράτειας, η σύζυγος του αλιέα κατά το χρονικό διάστημα από τις 21:30 ως και τις 21:45 προσπάθησε να επικοινωνήσει μαζί του με επαναλαμβανόμενες κλήσεις στο κινητό του τηλέφωνο, χωρίς όμως επιτυχία καθώς το τηλέφωνο δεν είχε σήμα ή ήταν απενεργοποιημένο. Ανησυχώντας για την κατάστασή του, μετέβη στο Α.Τ Νέας Καλλικράτειας και δήλωσε ότι ο σύζυγός της είχε βγει με το σκάφος για αλιεία και ότι δεν μπορεί να επικοινωνήσει μαζί του. Παράλληλα, έτερος αλιέας ενημέρωσε το ΕΚΣΕΔ του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και άμεσα δόθηκε εντολή προς την Λιμενική Αρχή Ν. Μουδανίων για ενεργοποίηση του «τοπικού σχεδίου Έκτακτης ανάγκης», ενημερώνοντας τα παραπλέοντα πλοία και τα σκάφη που δραστηριοποιούνταν στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή για την παροχή συνδρομής προς τον εντοπισμό και τη διάσωση του αγνοούμενου αλιέα. Η επιχείρηση αναζήτησης του αγνοούμενου αλιέα απέβησαν αρχικά άκαρπες λόγω σκότους και των έντονων καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν στην περιοχή και

συνεχίστηκαν μέχρι την επόμενη μέρα και περί ώρα 13:35, όταν η σορός του αγνοούμενου αλιέα εντοπίστηκε σε απόσταση περί τα 6 ν.μ. από τις ακτές, από εναέριο μέσο της Πολεμικής Αεροπορίας. Η σορός περισυλλέγη από περιπολικό σκάφος του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και μεταφέρθηκε στον εμπορικό λιμένα Ν. Μουδανίων από έτερο σκάφος του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., όπου παρελήφθη από ασθενοφόρο του ΕΚΑΒ και διακομίσθηκε στο τοπικό κέντρο Υγείας.

Σύμφωνα με την ιατροδικαστική έκθεση που διενεργήθηκε επί της σορού του εκλιπόντος αλιέα, η αιτία θανάτου αποδόθηκε σε πνιγμό εντός θαλασσίου ύδατος. Κατά τον εντοπισμό του, ο θανών έφερε πλήρη αλιευτική στολή (νιτσεράδα χρώματος πράσινου με πορτοκαλί λωρίδες), άνευ σωσίβιας ζώνης.



Εικόνα 1: Ενδεικτική απεικόνιση της περιοχής εντοπισμού του αγνοούμενου αλιέα (πηγή χάρτη: Πλατφόρμα SEG του EMSA)

3.3 Κατάσταση του ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Μέχρι τη σύνταξη της παρούσας έκθεσης, το Α/Κ ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ δεν έχει ανευρεθεί γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι βυθίστηκε. Ως εκ τούτου δεν υφίστανται στοιχεία αναφορικά με την κατάστασή του και τον προσδιορισμό των αιτιών της βύθισης.

4. Ανάλυση

4.1 Γενικά στοιχεία

Το Α/Κ ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ με Νηολόγιο Θεσσαλονίκης 1623 ήταν Επαγγελματικό Αλιευτικό σκάφος, το οποίο ναυπηγήθηκε στην Ελλάδα το 1992, με μέσον πρόωσης (01) μια εσωλέμβια πετρελαιομηχανή. Η τελευταία επιθεώρηση του σκάφους πραγματοποιήθηκε στις 07/01/2019 από την τοπική Λιμενική Αρχή, σύμφωνα με την οποία 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.

4.20 αλιείας - κυβερνήτης

Ο ιδιοκτήτης του Α/Κ «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ήταν ηλικίας 63 ετών. Την ημέρα του ναυτικού ατυχήματος διέθετε σε ισχύ ατομική επαγγελματική Άδεια Αλιείας, εκδοθείσα από τη τοπική Λιμενική Αρχή την 23-12-1984 με ισχύ μέχρι την 17-11-2020, ενώ ήταν κάτοχος Άδειας Πηδαλιούχου και Χειριστή Μηχανοκίνητης λέμβου για τη διακυβέρνηση Α/Κ σκάφους, εκδοθείσας την 23-04-2014. Σύμφωνα με τις συλλεχθείσες πληροφορίες απασχολούταν με την αλιεία από το 1984 και συνήθιζε να αλιεύει μόνος του στην ευρύτερη περιοχή της Ν. Καλλικράτειας.

4.2.1 Διακυβέρνηση Α/Κ σκάφους

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 την διακυβέρνηση αλιευτικών σκαφών και εκδίδεται υπό τις τεθείσες προϋποθέσεις του ανωτέρω άρθρου².

²Άρθρο 9

Κυβερνήτες λαντζών

Οι κυβερνήτες των λαντζών πληρούν τις παρακάτω προϋποθέσεις:

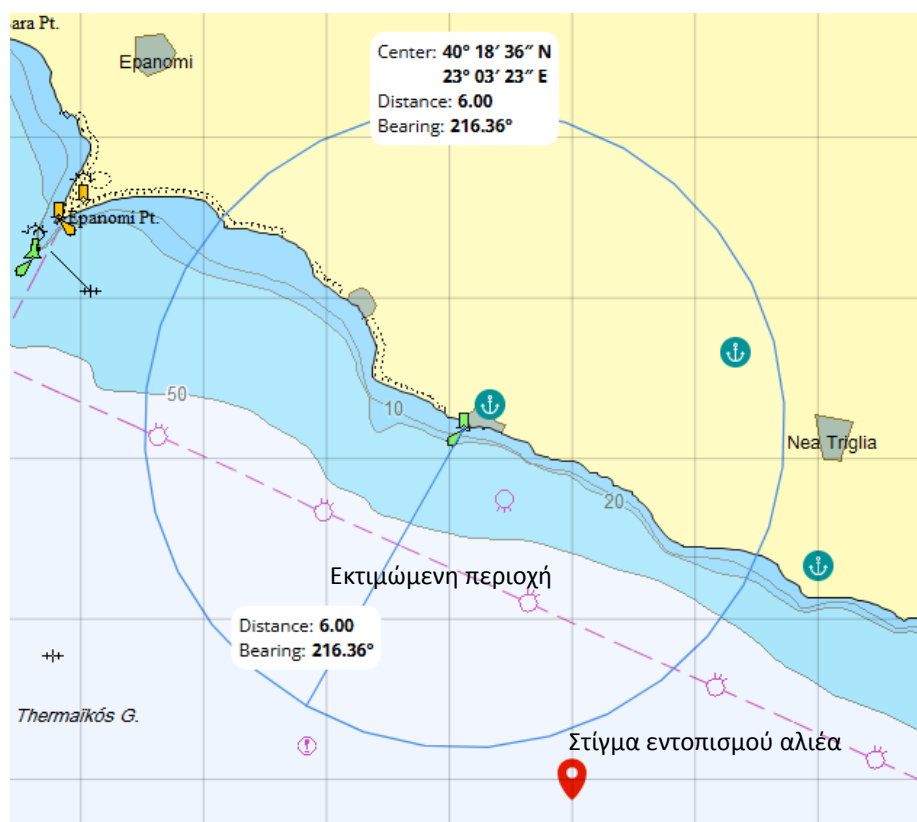
- α. Έχουν κριθεί ικανοί από την κατά τόπο Υγειονομική Επιτροπή Απογραφόμενων Ναυτικών (ΥΕΑΝΕΘ), για την υπηρεσία που πρόκειται να αναλάβουν στη λάντζα. Εκτός από την αρχική υγειονομική εξέταση, οι λεμβούχοι επανεξετάζονται υποχρεωτικά ανά πενταετία, ύστερα από τη συμπλήρωση του 55ου έτους της ηλικίας 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, δύνανται να είναι ασφαλισμένοι στον ΕΦΚΑ/ΙΚΑ. Σε περίπτωση που είναι ιδιοκτήτες της λάντζας, δύνανται 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 κακουρήματα.
- στ. Είναι εφοδιασμένοι με πτυχίο Σχολής Σωστικών - Πυροσβεστικών Μέσων.

Η άδεια πηδαλιουχίας εκδίδεται με συγκεκριμένη διαδικασία, η οποία περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τη διαπίστωση καταλληλότητας του υποψηφίου από υγειονομικής πλευράς μέσω προσκόμισης ιατρικής βεβαίωσης. Σύμφωνα με την εκδοθείσα ιατρική βεβαίωση την 01/04/2014 προς έκδοση ή ανανέωση αδείας πηδαλιούχου αλιευτικού σκάφους, ο εν λόγω αλιέας είχε κριθεί υγιής, πληρώνοντας τις προβλεπόμενες απαιτήσεις για τη διακυβέρνηση του ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ και κατείχε κατά την ημερομηνία του ατυχήματος σε ισχύ «Άδεια Πηδαλιούχου και Χειριστού Μηχανοκίνητης Λέμβου», η οποία είχε εκδοθεί την 04-08-2017. Σημειώνεται ότι 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.

Κατόπιν των ανωτέρω δεν προέκυψαν στοιχεία από τα οποία να δύναται να συναχθεί ότι η κατάσταση της υγείας του αλιέα συνετέλεσε στην επέλευση του εξεταζόμενου ατυχήματος.

4.2.2 Πτώση του αλιέα στη θάλασσα

Από τις πληροφορίες και τα στοιχεία που συλλέχθηκαν κατά την διερεύνηση του ναυτικού ατυχήματος δεν κατέστη εφικτό να προσδιοριστεί η χρονική στιγμή της πτώσης του αλιέα στη θάλασσα, ούτε η θαλάσσια περιοχή στην οποία βρισκόταν καθώς δεν είχε ενημερώσει κανένα για την περιοχή στην οποία θα αλιεύε. Ωστόσο, με βάση την ώρα απόπλου του σκάφους από τον λιμένα της Νέας Καλλικράτειας, την ώρα που ξεκίνησε η σύζυγος του αλιέα να τον καλεί στο κινητό, καθώς και το σημείο ανεύρεσης του αλιέα, εκτιμάται ότι το σκάφος δεν είχε απομακρυνθεί πέραν των 6 ν.μ. (Εικόνα 3).



Εικόνα 3: Εκτιμώμενη περιοχή που βρισκόταν το Άγιος Νικόλαος κατά την επέλευση του ατυχήματος (πηγή χάρτη: Πλατφόρμα SEG του EMSA)

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, δύναται να συναχθεί ότι το ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ βρισκόταν εντός τη θαλάσσιας περιοχής που επικράτησαν τα ακραία καιρικά φαινόμενα και κατά συνέπεια εκτιμάται ότι επέδρασαν αρνητικά στην ευστάθεια και στους χειρισμούς πλοήγησης του σκάφους, με αποτέλεσμα την απώλεια ελέγχου και της ισορροπίας του αλιέα και συνεπακόλουθα την πτώση του στην θάλασσα.

4.2.3 Ενημέρωση αλιεία για την κατάσταση του καιρού

Η ενημέρωση σχετικά με τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες και την πρόγνωση αυτών συνιστά υποχρέωση των Κυβερνητών ώστε να καθορίζεται εκ των προτέρων η περιοχή του πλου και οι τυχόν περαιτέρω προφυλάξεις. Στην κατεύθυνση αυτή, η πρακτική που ακολουθείται από τους επαγγελματίες αλιείς όσον αφορά την ενημέρωσή τους για την κατάσταση του καιρού πριν και κατά τη διάρκεια της αλιευτικής δραστηριότητας ποικίλει, ανάλογα με την περιοχή και τις συνήθειες εκάστου αλιεία. Η γενική εκτίμηση είναι ότι οι παράκτιοι αλιείς και κυβερνήτες μικρών σκαφών ενημερώνονται για τον καιρό από την τηλεόραση και το διαδίκτυο, ενώ δεν υφίσταται κάποια οργανωμένη διαδικασία ενημέρωσης από πλευράς των αλιευτικών συλλόγων.

Σύμφωνα με τις πληροφορίες που συλλέχθηκαν, ο Κυβερνήτης του ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ είχε λάβει γνώση για την πρόγνωση των ακραίων καιρικών φαινομένων από τα δελτία πρόγνωσης καιρού της τηλεόρασης, από τα οποία όμως, κατά κανόνα, παρέχονται γενικές πληροφορίες χωρίς να προσδιορίζεται με σαφήνεια η ακριβής ώρα και περιοχή που αναμένεται να επικρατήσουν. Ως εκ τούτου, εκτιμάται ότι ο αλιέας δεν έλαβε γνώση σχετικά με το έκτακτο δελτίο επικίνδυνων καιρικών φαινομένων που εξέδωσε η ΕΜΥ την ημέρα του ατυχήματος, σύμφωνα με το οποίο τα πιο έντονα καιρικά φαινόμενα θα εκδηλώνονταν από τις 21:00 έως και τα μεσάνυχτα της ίδιας ημέρας στη κεντρική και την ανατολική Μακεδονία καθώς και τη Θράκη, επηρεάζοντας κυρίως τους Νομούς Θεσσαλονίκης, Χαλκιδικής, Σερρών, Κιλκίς, Καβάλας, Δράμας, Ξάνθης και Ροδόπης.

Υπό το φως των ανωτέρω, εκτιμάται ότι η έλλειψη ενημέρωσης σχετικά με το προαναφερόμενο δελτίο ακραίων καιρικών φαινομένων της ΕΜΥ καθώς και οι καλές καιρικές συνθήκες που αντιμετώπισε ο αλιέας κατά την αλιεία που διενήργησε τις πρωινές ώρες, λειτούργησαν συνδυαστικά ώστε να αποπλεύσει από τον λιμένα της Νέας Καλλικράτειας.

4.3 Σωστικός εξοπλισμός του ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Το Α/Κ ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ 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 σπίρτα,
- Τρία (03) καπνογόνα, τριετούς ισχύος που φυλάσσονται σε στεγανό κουτί μαζί με ένα κουτί σπίρτα.

Σημειώνεται ότι, λόγω της βύθισης του σκάφους, δεν κατέστη εφικτή η αυτοψία επί αυτού, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν έφερε τον προαναφερόμενο σωστικό εξοπλισμό. Ωστόσο, σύμφωνα με τα στοιχεία της διερεύνησης προκύπτει ότι το σκάφος επιθεωρήθηκε την 07-01-2019 στον λιμένα της Νικήτης από το Τοπικό Κλιμάκιο επιθεώρησης της οικίας Λιμενικής Αρχής και επιβεβαιώθηκε ότι έφερε των απαιτούμενο σωστικό εξοπλισμό.

Σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία και ειδικότερα την παράγραφο 8 του άρθρου 34, του Β.Δ. 36/1967 (ΦΕΚ 9 Α'), (Περί εγκρίσεως του Κανονισμού «περί σωστικών μέσων των πλοίων»), η

πλευστική συσκευή πρέπει να είναι τοποθετημένη με τέτοιο τρόπο που θα επιτρέπει την ελεύθερη επίπλευσή της σε περίπτωση βύθισης του σκάφους. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία και ειδικότερα την παράγραφο 5 του άρθρου 35, του Β.Δ. 36/1967 (ΦΕΚ 9 Α'), (Περί εγκρίσεως του Κανονισμού «περί σωστικών μέσων των πλοίων»), οι ατομικές σωσίβιες ζώνες πρέπει να τοποθετούνται σε σημείο όπου θα είναι εύκολα προσιτές.

Κατά την διαδικασία συλλογής στοιχείων διαπιστώθηκε ότι το εν θέματι Α/Κ ήταν εφοδιασμένο μόνο με συμβατικού τύπου ατομικές σωσίβιες ζώνες ενώ σύμφωνα με την κατάσταση στην οποία εντοπίστηκε ο αλιέας προκύπτει ότι δεν φορούσε το ατομικό σωσίβιο. Σημειώνεται ότι το ζήτημα αυτό έχει εξετασθεί και σε άλλες διερευνήσεις σύμφωνα με τις οποίες έχει αναδειχθεί ότι οι συμβατικού τύπου ατομικές σωσίβιες ζώνες δυσχεραίνουν την κίνηση του ατόμου που τις φοράει και ως εκ τούτου οι αλιείς συνηθίζουν να μην τις φέρουν κατά τη διάρκεια του πλου και της αλιευτικής τους δραστηριότητας.

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 των εν λόγω διερευνήσεων εξετάστηκαν οι συντελεστικοί 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 εν λόγω 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:

³α) 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. 01/2019 – «Απώλεια ζωής κυβερνήτης Α/Κ ΑΝΤΩΝΙΟΣ»

<https://hbmci.gov.gr/js/investigation%20report/final/01-2019%20FV%20ANTONIOS.pdf>

δ) Έκθεση Διερεύνησης αριθ. 01/2020 – « Θάνατος αλιεργάτη επί του Α/Κ 'ΠΑΝΑΓΙΑ'

<https://hbmci.gov.gr/js/investigation%20report/final/01-2020%20PANAGIA.pdf>

ε) 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>

στ) 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>

ζ) Έκθεση Διερεύνησης αριθ. 03/2023 – « 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 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.

**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 4) σε μορφή γιλέκου, οι οποίες διευκολύνουν τους χρήστες να τις φορούν συνέχεια και ανεμπόδια 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.

**Τα δορυφορικά μέσα εντοπισμού δύναται να αποτελέσουν καθοριστικό παράγοντα στην έρευνα – διάσωση**

Τα τελευταία χρόνια διατίθενται στο εμπόριο προσωπικοί ραδιοφάροι ένδειξης θέσης κινδύνου (Personal Location Beacons-PLBs, Εικόνα 5), οι οποίοι λειτουργούν παρόμοια με τις συσκευές EPIRB. Ο εφοδιασμός των μικρών σκαφών με τις εν λόγω συσκευές δύναται να πραγματοποιηθεί ανεξάρτητα της απαίτησης από την ισχύουσα νομοθεσία, με σκοπό την άμεση και αποτελεσματική διάσωση των ναυαγών. Οι εν λόγω συσκευές διαθέτουν το πλεονέκτημα ότι λόγω του μικρού μεγέθους και βάρους τους, δύναται να ενσωματωθούν στις ατομικές σωσίβιες ζώνες για πιο άμεση και εύκολη χρήση.



Εικόνα 4: Ατομική σωσίβιαζώνη πνευστού τύπου



Εικόνα5: Ατομική σωσίβιαζώνη πνευστού τύπου με PLB

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω συνάγεται ότι η χρήση της ατομικής σωσίβιας ζώνης θα είχε αυξήσει σημαντικά την πιθανότητα επιβίωσης του αλιέα, βοηθώντας τον να επιπλεύσει στο νερό και να αποτρέψει τον πνιγμό του. Επιπρόσθετα, η χρήση του προαναφερόμενου προσωπικού ραδιοφάρου ένδειξης θέσης κινδύνου θα συνέβαλλε στην άμεση ενεργοποίηση της επιχείρησης διάσωσης και τον ταχύ εντοπισμό του αλιέα.

4.5 Πιστοποίηση του Α/Κ

Τα πιστοποιητικά και λοιπά έγγραφα του σκάφους τα οποία αναζητήθηκαν για τους σκοπούς της διερεύνησης, βρέθηκαν να είναι σε ισχύ για το χρονικό διάστημα κατά το οποίο συνέβη το ναυτικό ατύχημα. Συγκεκριμένα την 07/01/2019 είχε διενεργηθεί επιθεώρηση με ικανοποιητικά αποτελέσματα σε όλους τους προβλεπόμενους τομείς για το σκάφος, βάσει της κατηγορίας πλόων που αυτό εκτελούσε και είχε ανανεωθεί η ισχύς της ΑΕΠ για δύο έτη.

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 θάνατος του Κυβερνήτη οφείλεται σε πνιγμό εντός θαλασσίου ύδατος (§3.2).
2. Ο Κυβερνήτης του σκάφους ήταν έμπειρος αλιέας και συνήθιζε να βγαίνει για αλιεία μόνος του (§ 4.2).
3. Ο Κυβερνήτης, κατά την ημερομηνία του ατυχήματος, κατείχε σε ισχύ «Άδεια Πηδαλιούχου και Χειριστού Μηχανοκίνητης Λέμβου» (§ 4.2.1.)
4. Η επέλευση του ατυχήματος έλαβε χώρα στη θαλάσσια περιοχή εκδήλωσης των ακραίων καιρικών φαινομένων (§ 4.2.2.)

5. Ο Κυβερνήτης δεν έλαβε υπόψη το έκτακτο δελτίο επικίνδυνων καιρικών φαινομένων που εξέδωσε η Ε.Μ.Υ., με το οποίο προειδοποιούσε για την εκδήλωση επικίνδυνων καιρικών φαινομένων και έντονων καταιγίδων σε περιοχές της βόρειας Ελλάδας κατά το χρονικό διάστημα 21:00 έως τα μεσάνυχτα [\(§ 4.2.3.\)](#)
6. Οι ατομικές σωσίβιες ζώνες του Α/Κ «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ήταν συμβατικού τύπου [\(§4.3.\)](#).
7. Ο Κυβερνήτης δεν φορούσε ατομική σωσίβια ζώνη κατά τη διαδικασία διενέργειας αλιείας [\(§4.3.\)](#).
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 [\(§4.4.\)](#).
11. Η χρήση προσωπικού ραδιοφάρου ένδειξης θέσης κινδύνου –PLB συμβάλλει στην άμεση ενεργοποίηση της επιχείρησης διάσωσης και τον ταχύ εντοπισμό του κινδυνεύοντος [\(§4.4.\)](#).
12. Το σκάφος διέθετε τα προβλεπόμενα από τη σχετική νομοθεσία Πιστοποιητικά και σωστικά μέσα [\(§4.5.\)](#).

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 02/2019

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>