



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



**ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ**  
**01/2023**

**«Απώλεια ζωής κυβερνήτη Α/Κ “ΜΑΤΙΝΑ Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ” Ν. ΣΠΕΤΣΩΝ 1317»**



**Περιεχόμενα**

Περιεχόμενα .....	2
Πρόλογος.....	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 ΜΑΤΙΝΑ Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ .....	8
3.2 Επιχείρηση εντοπισμού αλιείας.....	8
3.3 Κατάσταση του Α/Κ .....	9
4. Ανάλυση .....	10
4.1 Γενικά στοιχεία .....	10
4.2 Ο αλιέας.....	10
4.3 Διακυβέρνηση αλιευτικού σκάφους.....	10
4.4 Πτώση του αλιέα στη θάλασσα.....	11
4.5 Σωστικός εξοπλισμός του ΜΑΤΙΝΑ Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ .....	12
4.6 Επιθεώρηση του σκάφους .....	13
5. Συμπεράσματα .....	13
6. Αναληφθείσες ενέργειες .....	14
7. Συστάσεις ασφαλείας.....	14

**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.
14.	BHP	Brake Horse Power (μονάδα μέτρησης Ισχύος)
15.	GT	Gross Tonnage (Αδιάστατο μέγεθος για τη χωρητικότητα του πλοίου)

## 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 (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 7<sup>η</sup> Μαρτίου 2023 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 ναυτικό ατύχημα του θανάτου του κυβερνήτη του Α/Κ «ΜΑΤΙΝΑ Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ» Νηολογίου Σπετσών 1317, την 7<sup>η</sup> Μαρτίου 2023, στη θαλάσσια Ν. Κουνούπι Αγίου Αιμιλιανού Πορτοχελίου.

Επειδή ο θανών ήταν ο μοναδικός επιβαίνων στο σκάφος, οι πληροφορίες σχετικά με τα πραγματικά γεγονότα τα οποία επέφεραν την πτώση του στη θάλασσα και τον πνιγμό του, είναι περιορισμένες. Υπό το ανωτέρω πρίσμα εφαρμόζεται η παρ. 4.3 του Παραρτήματος του Κανονισμού ΕΕ 1286/2011<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> «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 αλιευτικό σκάφος (Α/Κ) «ΜΑΤΙΝΑ Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ» Νηολογίου Σπετσών αρ. 1317, με τον Κυβερνήτη του μοναδικό επιβαίνοντα, απέπλευσε μεσημβρινές ώρες της 7<sup>ης</sup> Μαρτίου 2023 από τον παλαιό λιμένα Σπετσών, προς διενέργεια αλιείας στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή της ν. Σπετσών και Πορτοχελίου. Ειδικότερα, την προηγούμενη ημέρα, ο εν λόγω αλιέας είχε ποντίσει τα δίχτυα του στην θαλάσσια περιοχή Ν. Κουνούπι Αγίου Αιμιλιανού Πορτοχελίου και την ημέρα του ναυτικού ατυχήματος προτίθετο να τα ανασύρει.

Οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες στην περιοχή ήταν νεφώσεις παροδικά αυξημένες με βροχή, ανέμους ΝΝΔ διεύθυνσης και έντασης 4-5 Bf και ριπές των 6 Bf.

Περί ώρα 11:50 π.μ την 7<sup>η</sup> Μαρτίου 2023, στελέχη της Λιμενικής Αρχής Πορτοχελίου, στα πλαίσια περιπολίας που διενεργούσαν από στεριά, διαπίστωσαν πιθανή ύπαρξη ατόμου να επιπλέει στην θαλάσσια περιοχή ανοιχτά νήσου Κουνούπι Αγίου Αιμιλιανού και άμεσα ενεργοποιήθηκε το τοπικό σχέδιο έρευνας και διάσωσης της εν λόγω Λιμενικής Αρχής. Περί την 12:25 εντοπίστηκε το Α/Κ ΜΑΤΙΝΑ Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ, σε στίγμα φ: 037° 17,720'Β και λ: 023° 12,350'Α, να συγκρατείται από τα δίχτυα τα οποία εκτείνονταν από το πρωραίο βίντσι στη θάλασσα. Σε έλεγχο που πραγματοποιήθηκε διαπιστώθηκε ότι στο σκάφος δεν επέβαινε κανείς και η μηχανή βρισκόταν σε λειτουργία σε χαμηλές στροφές (ρελαντί).

Εν συνεχεία, περί ώρα 12:35 εντοπίστηκε άτομο φύλλου άρεν, αγνώστων στοιχείων και άνευ αισθήσεων σε βραχώδη ακτή και σε στίγμα φ: 037° 18,237'Β και λ: 023° 12,071'Α, πλησίον του εντοπισμένου Α/Κ. Το εν λόγω άτομο ανασύρθηκε και μεταφέρθηκε στο τοπικό κέντρο υγείας με την συνδρομή του ΕΚΑΒ, όπου και διαπιστώθηκε ο θάνατός του. Κατόπιν ταυτοποίησης της σορού από τους οικείους του, διεπιστώθη ότι ήταν ο Κυβερνήτης του Α/Κ «ΜΑΤΙΝΑ Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ» Νηολογίου Σπετσών αρ. 1317.

## 2. Τεκμηριωμένες Πληροφορίες

### 2.1 Πληροφορίες εμπλεκόμενου σκάφους



Εικόνα 1: Το Α/Κ «ΜΑΤΙΝΑ Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ» προσδεμένο στον παλιό λιμένα Σπετσών

### 2.2 Πληροφορίες ναυτικού ατυχήματος

Όνομα σκάφους	ΜΑΤΙΝΑ Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ
Σημαία	Ελληνική
Νηολόγιο	Σπετσών 1317
Τύπος σκάφους	Επαγγελματικό Αλιευτικό παράκτιας αλιείας
Πλόες	Αλιεία Εσωτερικού (10 ν.μ. από το σημείο αναχώρησης)
Μήκος ολικό	09,97 m
Μήκος νηολόγησης	09,45 m
Μήκος μεταξύ καθέτων	07,20 m
Πλάτος νηολόγησης	03,50 m
Έτος καθέλκυσης	1983
Υλικό κατασκευής	Ξυλεία
Ολική χωρητικότητα	8,17 ΚΟΧ
Αριθμός και τύπος προωστήριων μηχανών – ισχύς - Κατασκευαστής	Μία (01) ΜΕΚ – DIESEL (50 ΒΗΡ) - PETER
Μέγιστος αριθμός επιβαινόντων	Τέσσερα (04) άτομα
Φορέας Πιστοποίησης	-----

Τύπος ναυτικού ατυχήματος	Πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα
Ημερομηνία ατυχήματος	7 <sup>η</sup> Μαρτίου 2023
Τοποθεσία	Θαλάσσια περιοχή ν. Κουνούπι Αγ. Αιμιλιανού Πορτοχελίου
Επικρατούσες καιρικές συνθήκες	<u>Καιρός</u> : Νεφώσεις παροδικά αυξημένες με βροχή <u>Άνεμος</u> : Νότιοι νοτιοδυτικοί μέτριοι (4-5) με ριπές των 6 Bf <u>Φωτισμός</u> : Ημέρα <u>Ορατότητα</u> : Καλή
Λιμένας απόπλου	Παλιός λιμένας Σπετσών
Τραυματισμός - απώλεια ζωής	Πτώση αλιέα στη θάλασσα - πνιγμός
Υλικές ζημιές στο πλοίο	Ουδεμία
Ρύπανση θαλασσίου περιβάλλοντος	Όχι

### 2.3 Πληροφορίες ταξιδιού

Λιμένας απόπλου	Παλιός λιμένας Σπετσών
Ημερομηνία απόπλου	07-03-2023
Ώρα απόπλου	μεσημβρινές ώρες (11:00)
Επιβαίνοντες	1 Κυβερνήτης
Φορτίο	Διάφορα αλιευτικά εργαλεία (Δίχτυα επιφανείας)

### 2.4 Εμπλοκή αρμόδιων Αρχών

Η Λιμενική Αρχή Πορτοχελίου ενεργοποίησε το τοπικό σχέδιο έρευνας και διάσωσης ενημερώνοντας άμεσα το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ, τη Λιμενική Αρχή Σπετσών, το ΕΚΑΒ, ιδιοκτήτες αλιευτικών σκαφών που δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή Πορτοχελίου καθώς και ιδιώτες δύτες προς τυχόν παροχή συνδρομής. Στην ευρύτερη περιοχή από το σημείο εντοπισμού του Α/Κ πραγματοποιήθηκαν έρευνες από πλωτά και χερσαία μέσα των εν λόγω Λιμενικών Αρχών προς εντοπισμό του Κυβερνήτη του Α/Κ ‘ΜΑΤΙΝΑ Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ’.

### 3. Περιγραφή του ναυτικού ατυχήματος

#### 3.1 Πλους του Α/Κ MATINA Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ

Το Α/Κ MATINA Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ είναι Επαγγελματικό Αλιευτικό παράκτιας αλιείας, με έτος ναυπήγησης το 1984 στην Ελλάδα και είναι εφοδιασμένο με Άδεια Εκτέλεσης Πλόων μέχρι 10 ν.μ. από το σημείο αναχώρησης. Τις μεσημβρινές ώρες της 7<sup>ης</sup> Μαρτίου 2023, το εν θέματι Α/Κ απέπλευσε από τον παλιό λιμένα Σπετσών για διενέργεια αλιείας στη ευρύτερη θαλάσσια περιοχή, όπου και συνήθιζε να αλιεύει. Μοναδικός επιβαίνων ήταν ο αλιέας του σκάφους, ηλικίας 71 ετών. Οι καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή την ημέρα του ατυχήματος σύμφωνα με το επίσημο δελτίο καιρού της ΕΜΥ, ήταν νεφώσεις παροδικά αυξημένες με βροχή, ανέμους νότιους - νοτιοδυτικούς μέτριας εντάσεως 4-5, με ριπές των 6 Bf και καλή ορατότητα. Λαμβάνοντας υπόψη τις συλλεχθείσες πληροφορίες κατά την διερεύνηση του εν λόγω ναυτικού ατυχήματος το εν λόγω Α/Κ βρισκόταν στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή ν. Κουνούπι Αγ. Αιμιλιανού Πορτοχελίου, προκειμένου να ανασύρει τα δίκτυα του, τα οποία είχε ποντίσει την προηγούμενη ημέρα, ήτοι την 06 Μαρτίου 2023.

#### 3.2 Επιχείρηση εντοπισμού αλιεία

Κλιμάκιο της Λιμενικής Αρχής Πορτοχελίου, στα πλαίσια περιπολίας που διενεργούσε από στεριά, περί την 11:50 π.μ εντόπισε την ύπαρξη πιθανόν ατόμου να επιπλέει στη παρακείμενη θαλάσσια περιοχή. Άμεσα η Λιμενική Αρχή Πορτοχελίου ενεργοποίησε το τοπικό σχέδιο έρευνας και διάσωσης ενημερώνοντας άμεσα το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης, την Λιμενική Αρχή Σπετσών καθώς και ιδώτες δύτες για παροχή συνδρομής στην έρευνα και την διάσωση ανωτέρω αλιεία σε περίπτωση που απαιτηθεί.

Από τη Λιμενική Αρχή Πορτοχελίου απέπλευσε Πλωτό Περιπολικό Σκάφος προς έλεγχο της ευρύτερης περιοχής και περί ώρα 12:25 εντόπισε το MATINA Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ ακινητοποιημένο στη θαλάσσια περιοχή νήσου Κουνούπι Αγίου Αιμιλιανού Πόρτοχελίου και σε στίγμα φ: 037° 17,720'Β και λ: 023° 12,350'Α, να συγκρατείται από τα δίκτυα του, τα οποία εκτείνονταν από το πρωραίο βίντσι στη θάλασσα. Οι έρευνες συνεχίστηκαν και περί ώρα 12:35 εντοπίστηκε άτομο α.λ.σ. να επιπλέει σε παρακείμενη περιοχή, κοντά σε βραχώδη ακτή, δίχως να έχει τις αισθήσεις του και σε στίγμα φ: 037° 18,237'Β και λ: 023° 12,071'Α, ήτοι απόσταση περίπου 0,5 ν.μ. βορειοανατολικά του σημείου εντοπισμού του Α/Κ (Εικόνα 2). Με τη συνδρομή του ΕΚΑΒ έγινε περισυλλογή και μεταφορά του ατόμου στο Κέντρο Υγείας Κρανιδίου όπου και διαπιστώθηκε ο θάνατός του.

Κατόπιν αναγνώρισης της σορού διεπιστώθηκε ότι ήταν ο κυβερνήτης του Α/Κ MATINA Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ. Σύμφωνα με την ιατροδικαστική έκθεση, ο θάνατος επήλθε από πνιγμό εντός ύδατος.





**Εικόνα 2:** Οι θέσεις εντοπισμού του Α/Κ και του αλιέα

### 3.3 Κατάσταση του Α/Κ

Το ΜΑΤΙΝΑ Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ εντοπίστηκε ακινητοποιημένο με τα δίκτυα του ποντισμένα, τα οποία και δεν επέτρεπαν την παράσυρσή του από τον καιρό (εικόνα 3). Η μηχανή του βρισκόταν σε λειτουργία με χαμηλές στροφές (ρελαντί) και δεν υπήρχε κανένας επιβαίνοντας.

Κατά τη διαδικασία συλλογής στοιχείων/πληροφοριών δεν προέκυψε κάποια μηχανική βλάβη ή άλλου είδους αβάρια επί του σκάφους. Όλα τα εφόδια και τα αλιευτικά εργαλεία ήταν στη θέση τους, πλην αυτών που είχαν ποντισθεί στη θάλασσα από τον αλιέα. Το εν λόγω σκάφος μετά το συμβάν μεταφέρθηκε με ασφάλεια στον παλιό λιμένα Σπετσών όπου και προσέδεσε ασφαλώς με την συνδρομή έτερου αλιέα, ο οποίος είχε ειδοποιηθεί από την Λιμενική Αρχή Σπετσών.



**Εικόνα 3:** Το Α/Κ «ΜΑΤΙΝΑ Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ» όπως βρέθηκε στο σημείο του ναυτικού ατυχήματος

## 4. Ανάλυση

### 4.1 Γενικά στοιχεία

Το Α/Κ MATINA I. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ με Νηολόγιο Σπετσών 1317 είναι Επαγγελματικό Αλιευτικό, τύπου τρεχαντήρι, με μέσο πρόωσης (01) μια εσωλέμβια πετρελαιομηχανή και ναυπηγήθηκε στην Ελλάδα το 1984. Η τελευταία του επιθεώρηση πραγματοποιήθηκε την 09/01/2022 από την τοπική Λιμενική Αρχή και ανανεώθηκε η άδεια εκτέλεσης πλόων του για δύο έτη. Η εν λόγω άδεια προέβλεπε την εκτέλεση πλόων για διενέργεια αλιείας σε απόσταση 10 ν.μ. από το σημείο αναχώρησης.

Επειδή ο Κυβερνήτης του Α/Κ ήταν ο μοναδικός επιβαίνων, ο ακριβής προσδιορισμός των παραγόντων που συνετέλεσαν στην πτώση του στη θάλασσα και κατά συνέπεια στον θάνατό του δεν κατέστη εφικτός, καθόσον οι διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την αλληλουχία των γεγονότων ήταν περιορισμένες.

Κατά συνέπεια η διερεύνηση εστιάσθηκε στην εξέταση των παραγόντων οι οποίοι μεμονωμένα ή συνδυαστικά δύνατο να προκαλέσουν ή και να αποδώσουν λογική εξήγηση για το υπό διερεύνηση ναυτικό ατύχημα.

### 4.2 Ο αλιείας

Ο κυβερνήτης του Α/Κ MATINA I. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ ήταν ηλικίας 71 ετών. Την ημέρα του ναυτικού ατυχήματος διέθετε σε ισχύ ατομική επαγγελματική Άδεια Αλιείας, εκδοθείσα από τη τοπική Λιμενική Αρχή την 01-04-2016, με ισχύ μέχρι την 01-06-2024. Ήταν συνταξιούχος Πλοίαρχος του Ε.Ν. και δεν ήταν κάτοχος Άδειας Χειριστή Πηδαλιούχου αλιευτικού σκάφους. Είχε μεγάλη εμπειρία στη θάλασσα και συνήθως αλίευε μόνος του, χωρίς δεύτερο άτομο στο σκάφος.

Σύμφωνα με συλλεχθείσες πληροφορίες, η κατάσταση της υγείας του ήταν καλή και δεν αντιμετώπιζε κάποια θέματα.

### 4.3 Διακυβέρνηση αλιευτικού 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, προβλέπεται η κατοχή εναλλακτικά Πτυχίου Κυβερνήτη Γ', ειδικού πτυχίου Κυβερνήτη ή άδειας χειριστή πηδαλιούχου (άρθρο 9 του Γενικού Κανονισμού Λιμένος 17 υπό τον τίτλο «Λεμβουχικές εργασίες»). Η εν λόγω άδεια ισχύει μόνο για την διακυβέρνηση αλιευτικών σκαφών και εκδίδεται υπό τις τεθείσες προϋποθέσεις του άρθρου 9<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Άρθρο 9

Κυβερνήτες λαντζών

Οι κυβερνήτες των λαντζών πληρούν τις παρακάτω προϋποθέσεις:

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.

.....

Η υπόψη άδεια εκδίδεται με συγκεκριμένη διαδικασία, η οποία περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τη διαπίστωση καταλληλότητας του υποψηφίου από υγειονομικής πλευράς.

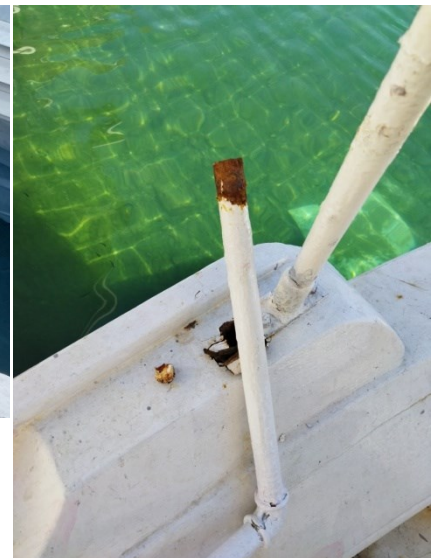
Κατά την διαδικασία συλλογής πληροφοριών/στοιχείων στο πλαίσιο της διερεύνησης δεν κατέστη εφικτός ο προσδιορισμός ως συντελεστικού παράγοντα για την επέλευση του εξεταζόμενου ναυτικού ατυχήματος της ηλικίας ή/και της υγειονομικής κατάστασης του Κυβερνήτη. Ωστόσο, δεν δύναται να αποκλειστεί η συμβολή τους ως επιβαρυντικός παράγοντας για το χρονικό διάστημα που ο Κυβερνήτης παρέμεινε στο νερό και επιχειρούσε να κολυμπήσει χωρίς να διαθέτει κάποια σωστική συσκευή.

#### 4.4 Πτώση του αλιέα στη θάλασσα

Κατά τη διαδικασία της αλιευτικής δραστηριότητας Α/Κ ΜΑΤΙΝΑ Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ και ειδικότερα της ανάσυρσης των δικτύων, ο κυβερνήτης του βρέθηκε για απροσδιόριστο λόγο στη θάλασσα. Σε έλεγχο που διενεργήθηκε στο Α/Κ μετά τη μεταφορά του στον παλαιό λιμένα Σπετσών διαπιστώθηκε ότι το πρυμναίο δεξί προστατευτικό κιγκλίδωμα (ρέλι), το οποίο βρισκόταν στη θέση απ' όπου γινόταν η ανάσυρση και συγκέντρωση των δικτύων ήταν θραυσμένο σε δύο σημεία. Περαιτέρω, στα σημεία της θραύσης διαπιστώθηκαν ίχνη οξείδωσης και κατά συνέπεια η αντοχή του υλικού ήταν μειωμένη (Εικ. 3,4,5).



Εικόνα 4: Πρυμναίο προστατευτικό κιγκλίδωμα



Εικόνα 5: Σημείο θραύσης πρυμναίου προστατευτικού κιγκλιδώματος

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η ακούσια πτώση του Κυβερνήτη στη θάλασσα δύναται να εξηγηθεί είτε από απώλεια της ισορροπίας του κατά τη διαδικασία ανάσυρσης των δικτύων, εξαιτίας του έντονου διατοιχισμού και προνευστασμού, σε συνδυασμό με τη θραύση του κιγκλιδώματος κατά την προσπάθειά του να συγκρατηθεί σε αυτό, είτε από ενδεχόμενη συνήθεια του αλιέα κατά τη διαδικασία ανάσυρσης των δικτύων να στηρίζεται επάνω στο κιγκλίδωμα με αποτέλεσμα τη θραύση του εξαιτίας της μειωμένης αντοχής του που επέφερε η οξείδωση.

Με βάση τα ανωτέρω, η μειωμένη αντοχή του προστατευτικού κιγκλιδώματος λόγω της οξείδωσης κρίνεται ως συντελεστικός παράγοντας στο υπό εξέταση ναυτικό ατύχημα.

#### 4.5 Σωστικός εξοπλισμός του ΜΑΤΙΝΑ Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ

Το Α/Κ ΜΑΤΙΝΑ Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ ήταν εφοδιασμένο με Α.Ε.Π. επαγγελματικού σκάφους, σύμφωνα με τις διατάξεις του Γ.Κ.Λ. αριθ. 23 για πλόες απόστασης 10 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.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που συλλέχθηκαν δεν προέκυψε η χρήση σωσίβιας ζώνης από τον αλιέα αφενός διότι ανευρέθη χωρίς αυτή, αφετέρου διότι όλος ο σωστικός εξοπλισμός ευρέθη εντός του σκάφους. Σημειώνεται ότι το ΜΑΤΙΝΑ Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ ήταν εφοδιασμένο μόνο με συμβατικού τύπου ατομικές σωσίβιες ζώνες οι οποίες δυσχεραίνουν την κίνηση του ατόμου που τις φοράει και ως εκ τούτου οι αλιείς δεν συνηθίζουν να τις φέρουν κατά τη διάρκεια του πλου ή/και της αλιευτικής τους δραστηριότητας.

Σημειώνεται επίσης ότι, από διεξαχθείσες διερευνήσεις της ΕΛΥΔΝΑ σε παρόμοια ναυτικά ατυχήματα έχει αναδειχθεί η σκοπιμότητα χρήσης πνευστών ατομικών σωσίβιων ζωνών αυτόματης ενεργοποίησης που φέρουν προσωπικό ραδιοφάρο ένδειξης θέσης κινδύνου (Personal Location Beacon-PLB) καθώς αφενός επιτυγχάνουν την επίπλευση του ατόμου που ακούσια θα βρεθεί στη θάλασσα, αφετέρου εκπέμπουν σήμα που λαμβάνεται από το ΕΚΣΕΔ και κατά συνέπεια ξεκινάει άμεσα η επιχείρηση εντοπισμού και διάσωσης (εικ. 6,7). Προς τούτο έχει εκδοθεί το αριθ. 01/2016 Δελτίο Ασφάλειας Έναντι Ατυχημάτων<sup>3</sup>.

Υπό το φως των ανωτέρω, η μη χρήση σωστικού εξοπλισμού ο οποίος θα είχε συμβάλει στην επίπλευση του αλιέα μετά την πτώση του στη θάλασσα κρίνεται ως συντελεστικός παράγοντας στο υπό εξέταση ατύχημα.

<sup>3</sup> <https://hbmci.gov.gr/js/safety%20bulletin/01-2016.pdf>



**Εικόνα 6:** Ατομική σωσίβια ζώνη πνευστού τύπου



**Εικόνα 7:** Ατομική σωσίβια ζώνη πνευστού τύπου

#### 4.6 Επιθεώρηση του σκάφους

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 09/01/2022 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.

### 5. Συμπεράσματα

*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.*

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

1. Ο Κυβερνήτης του σκάφους ήταν έμπειρος αλιέας, γνώριζε κολύμβηση και συνήθιζε να βγαίνει για αλιεία μόνος του. (§ 4.2).
2. Κατά τη διάρκεια αλιευτικής δραστηριότητας, ο Κυβερνήτης έπεσε ακούσια στη θάλασσα. Το προστατευτικό κιγκλίδωμα (ρέλι) δεν συγκράτησε την πτώση του αλιέα και είχε ίχνη οξείδωσης στα σημεία θραύσης (§4.4).
3. Ο σωστικός εξοπλισμός του σκάφους δεν χρησιμοποιήθηκε (§3.2, §4.5).
4. Ο Κυβερνήτης δεν αντιμετώπιζε θέματα υγείας και ο θάνατός του οφείλεται σε πνιγμό εντός θαλασσίου ύδατος (§3.2, §4.2).

5. Η χρήση πνευστών ατομικών σωσίβιων ζωνών αυτόματης ενεργοποίησης που φέρουν προσωπικό ραδιοφάρο ένδειξης θέσης κινδύνου (Personal Location Beacon-PLB) επιτυγχάνουν την επίπλευση του ατόμου που ακούσια θα βρεθεί στη θάλασσα και εκπέμπουν σήμα που λαμβάνεται από το ΕΚΣΕΔ ώστε να ξεκινήσει άμεσα η επιχείρηση εντοπισμού και διάσωσης

## 6. Αναληφθείσες ενέργειες

Μετά την επέλευση του εξεταζόμενου ατυχήματος το Α/Κ ΜΑΤΙΝΑ Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ δεν εκτέλεσε αλιευτική δραστηριότητα.

## 7. Συστάσεις ασφαλείας

Με βάση την ανάλυση και τα συμπεράσματα που προέκυψαν, διατυπώνονται οι κάτωθι συστάσεις ασφαλείας:

Προς τον ιδιοκτήτη του Α/Κ ΜΑΤΙΝΑ Ι. ΔΑΜΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ συστήνεται:

**01/2023** Ο έλεγχος της κατάστασης των προστατευτικών κιγκλιδωμάτων προς εντοπισμό σημείων οξείδωσης.

---

Συντάχθηκε και εκδόθηκε από την Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛΥΔΝΑ), στο πλαίσιο των προβλεπομένων 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 01/2023

**Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων**

Γρηγορίου Λαμπράκη 150, 18518 Πειραιάς.

Τηλ.: 213 137 1307

e-mail: [hbmci@yna.gov.gr](mailto:hbmci@yna.gov.gr)

Ιστότοπος: <http://hbmci.gov.gr>