

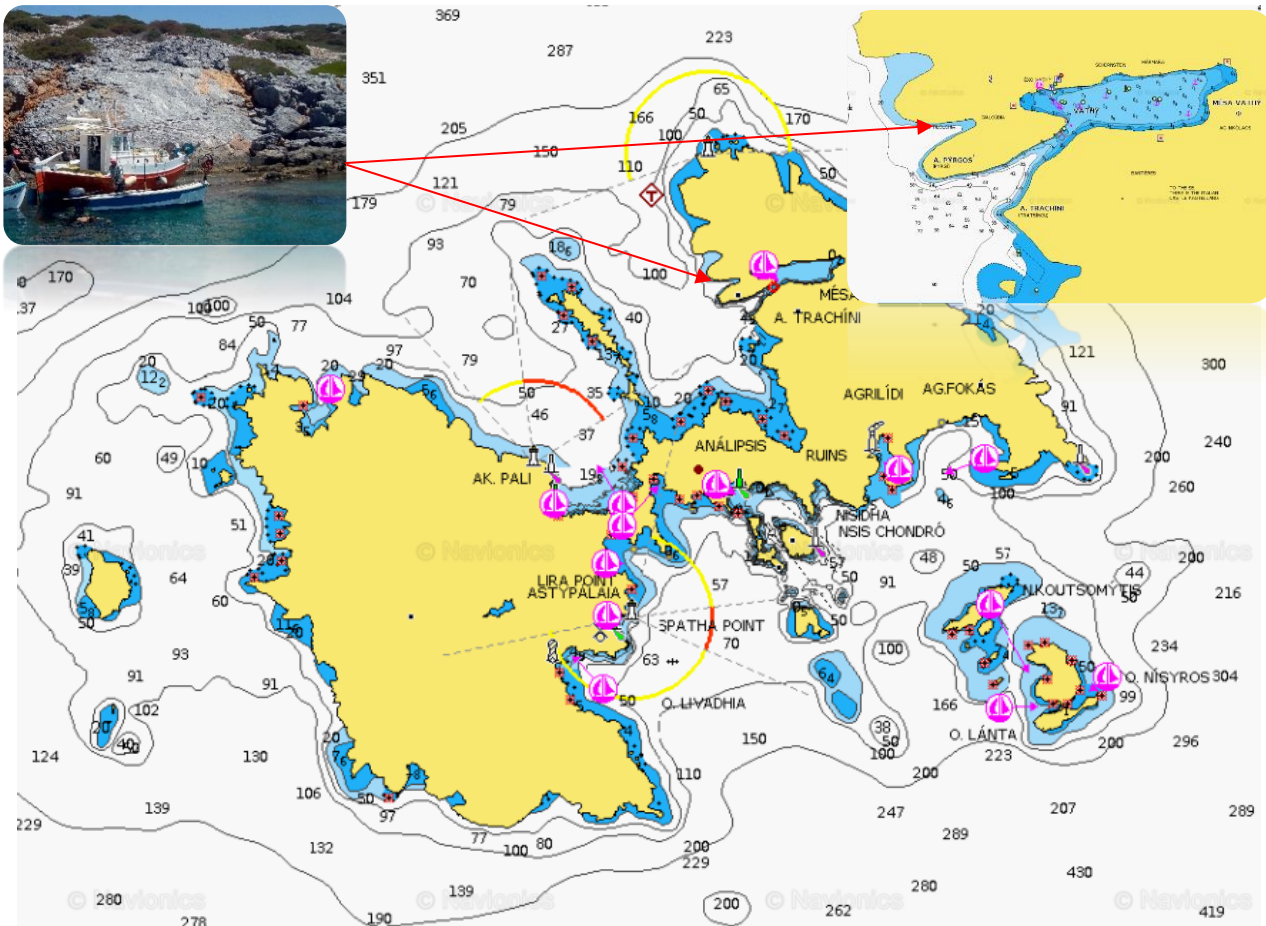


ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ



ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

**«Προσάραξη του Ε/Π-Α/Κ «ΣΥΜΕΩΝ» στον Όρμο Γιαλούδια ν. Αστυπάλαιας
Απώλεια ζωής του Κυβερνήτη Αλιέα»**



Περιεχόμενα

Περιεχόμενα	2
Συνομογραφίες.....	3
Πρόλογος	4
1. 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	6
3. Περιγραφή του ναυτικού ατυχήματος	7
3.1 Το Α/Κ ΣΥΜΕΩΝ.....	7
3.2 Ο Κυβερνήτης - ιδιοκτήτης – αλιέας.....	9
3.3 Ο πλους του «ΣΥΜΕΩΝ».....	9
3.4 Επιχείρηση εντοπισμού του Αλιέα.....	10
3.5 Κατάσταση του Α/Κ ΣΥΜΕΩΝ μετά την προσάραξη.....	12
4. Ανάλυση	14
4.1 Διακυβέρνηση αλιευτικού σκάφους.....	14
4.2 Ασφαλή Ναυσιπλοΐα - παρακολούθηση πορείας	15
4.2.1 Προσάραξη του «ΣΥΜΕΩΝ»	15
4.2.2 Χρήση του ναυτιλιακού εξοπλισμού.....	16
4.3 Πτώση του Κυβερνήτη στη θάλασσα.....	16
4.4 Σωστικός εξοπλισμός του Α/Κ ΣΥΜΕΩΝ.....	18
5. Συμπεράσματα	19

Συντομογραφίες

1.	Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ	Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής
2.	Α.Σ.Ζ.	Ατομική Σωσίβια Ζώνη
3.	Α.Ε.Π	Άδεια Εκτέλεσης Πλοίων
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 (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 εισημοποιήθηκε το 1960

Πρόλογος

Η Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛΥΔΝΑ) συστάθηκε με τον ν. 4033/2011 (ΦΕΚ Α΄ 264), στο πλαίσιο εφαρμογής και ενσωμάτωσης της Οδηγίας 2009/18/ΕΚ «για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου» στον εθνικό δίκαιο.

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 χρήσιμων συμπερασμάτων και την έκδοση συστάσεων ασφαλείας (safety recommendations), εφόσον απαιτείται, 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 14^η Ιουνίου 2017 και οδήγησαν στο εξεταζόμενο ναυτικό ατύχημα και σκοπό έχει την πρόληψη και την αποτροπή παρόμοιων ναυτικών ατυχημάτων.

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 +3).

Υπό το ανωτέρω πλαίσιο εξετάζεται το ναυτικό ατύχημα της προσάραξης Α/Κ «ΣΥΜΕΩΝ» Νηολογίου Πάρου 122, την 14^η Ιουνίου 2017, στη θαλάσσια περιοχή του Όρμου Γιαλούδια της νήσου Αστυπάλαιας και του θανάσιμου τραυματισμού του κυβερνήτη του από την έλικα του σκάφους.

Σημειώνεται ότι, ο κυβερνήτης του Α/Κ «ΣΥΜΕΩΝ» ήταν ο μοναδικός επιβαίνων στο σκάφος κατά την επέλευση του ατυχήματος και κατά συνέπεια οι πληροφορίες και τα στοιχεία αναφορικά με τα πραγματικά γεγονότα από την αναχώρηση του αλιευτικού έως την προσάραξή του και τον θανάσιμο τραυματισμό 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.»

1. Περίληψη

Το αλιευτικό σκάφος «ΣΥΜΕΩΝ» Νηολογίου Πάρου αρ. 122, απέπλευσε περί την 20:00 της 14^{ης} Ιουνίου 2017 από τον λιμενίσκο εντός του όρμου Βαθύ της νήσου Αστυπάλαιας, με κυβερνήτη και μοναδικό επιβαίνοντα τον ιδιοκτήτη του, προς διενέργεια αλιείας στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή έξωθεν του όρμου. Οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες ήταν σχεδόν αίθριος καιρός, με ανέμους ΒΔ διεύθυνσης και έντασης 4 έως 5 Bfrs.

Την επομένη ημέρα 15^η Ιουνίου 2017 και περί ώρα 11:20, κάτοικος του οικισμού Βαθέως αντιλήφθηκε ότι το Α/Κ «ΣΥΜΕΩΝ» δεν ευρίσκετο στον λιμενίσκο και ειδοποίησε τον υιό του Κυβερνήτη, ο οποίος ενημέρωσε τη Λιμενική Αρχή Αστυπάλαιας σχετικά με την μη επιστροφή του πατέρα του από την αλιεία και την αδυναμία να επικοινωνήσει μαζί του μέσω κινητού τηλεφώνου.

Η Λιμενική Αρχή Αστυπάλαιας ενεργοποίησε άμεσα το Σχέδιο Έρευνας και Διάσωσης και ανέφερε το περιστατικό στο Ενιαίο Κέντρο Έρευνας & Διάσωσης του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Στο πλαίσιο των ερευνών από ξηρά και θάλασσα, περί ώρα 12:10 το ΣΥΜΕΩΝ εντοπίστηκε προσαραγμένο στη βόρεια βραχώδη ακτή του Όρμου Γιαλούδια (εικ. 1).

Το σκάφος είχε υποστεί μικρής έκτασης ρήγματα στην αριστερή περιοχή των υφάλων του ενώ τμήμα υφάσματος του πουκάμισου του Κυβερνήτη βρέθηκε να έχει εμπλακεί στην έλικα. Στον βυθό πλησίον της έλικας, εντοπίστηκε ακρωτηριασμένο το αριστερό άνω άκρο του.

Οι έρευνες συνεχίσθηκαν τις επόμενες δυο μέρες και η σωρός του Αλιέα εντοπίστηκε την 17^η Ιουνίου και περί ώρα 12:10 σε βραχώδη ακτή στην περιοχή «Μικρό Βάι», 2,3 ν.μ περίπου νοτίως του σημείου προσάραξης. Στο σκάφος πραγματοποιήθηκε προσωρινή στεγανοποίηση των ρηγμάτων με επιθέματα και μετά την αποκόλλησή του ρυμουλκήθηκε ασφαλώς σε παρακείμενο λιμενίσκο.



Εικόνα 1: Το Α/Κ «ΣΥΜΕΩΝ» στο σημείο προσάραξης

2. Τεκμηριωμένες Πληροφορίες

2.1 Πληροφορίες εμπλεκόμενου πλοίου

Όνομα πλοίου	ΣΥΜΕΩΝ
Τύπος πλοίου	Επαγγελματικό Αλιευτικό παράκτιας αλιείας
Σημαία	Ελληνική
Νηολόγιο	Πάρου 122
Αριθμός IMO	-
ΔΔΣ	SV 7477
Πλόες	Αλιεία εσωτερικού έως 10 ν.μ από τις ακτές
Φορέας Κυβερνητικής Πιστοποίησης	Άδεια Εκτέλεσης Πλόων
Μήκος ολικό	8,20 μ
Μήκος μεταξύ των καθέτων	7,00 μ
Πλάτος νηολόγησης	3,20 μ
Έτος ναυπήγησης / Ναυπηγείο	1992
Χωρητικότητα	Ολική 3,91 κοχ - Καθαρή 3,16 κκχ - Ολική Λονδίνου 3,83GT
Υλικό κατασκευής	Ξυλεία
Μέγιστος αριθμός επιβαινόντων	03 άτομα
Αριθμός και τύπος προωστήριας μηχανής	Μία (01) MEK - DIESEL (30 BHP)
Ιδιοκτήτης	Ιδιώτης (Προσωπικά στοιχεία δεν δημοσιοποιούνται)

2.2 Πληροφορίες ναυτικού ατυχήματος

Τύπος ναυτικού ατυχήματος	Πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα Απώλεια ζωής Κυβερνήτη - Αλιεία
Ημερομηνία / Ώρα ναυτικού ατυχήματος	14 ^η Ιουνίου 2017
Θαλάσσια περιοχή ατυχήματος	Θαλάσσια περιοχή Όρμου Γιαλούδια ν. Αστυπάλαιας
Συνθήκες περιβάλλοντος	Καιρός σχεδόν αίθριος
Κατάσταση θάλασσας	Λίγο ταραγμένη - Άνεμοι ΒΔ μέτριοι (4-5)
Περίοδος ημέρας (24ωρου)	Νύχτα
Ορατότητα	Καλή (2 - 4 ν.μ)
Λειτουργία πλοίου	Ναυσιπλοΐα
Επιπτώσεις στο πλοίο	Ρήγματα και εκδορές στην τρόπιδα και τα ύφαλα
Θάνατος / αγνοούμενοι	Απώλεια ζωής επιβαίνοντα αλιεία
Ρύπανση θαλασσίου περιβάλλοντος	Όχι

2.3 Πληροφορίες ταξιδιού

Λιμένας απόπλου	Λιμενίσκος όρμου Βαθύ Αστυπάλαιας
Ημερομηνία απόπλου	14-06-2017
Ώρα απόπλου	20:00
Επιβαίνοντες	1 Κυβερνήτης
Φορτίο	Αλιευτικά εργαλεία (Δίχτυα επιφανείας)

2.4 Εμπλοκή Αρμόδιων Αρχών

Στην επιχείρηση έρευνας-διάσωσης, υπό τον συντονισμό του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (ΕΚΣΕΔ), συμμετείχαν το προσωπικό της τοπικής Λιμενικής Αρχής Αστυπάλαιας, το Πλωτό Περιπολικό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής 605, βοηθητικό σκάφος υδατοκαλλιέργειας, ιδιώτης δύτης με σκάφος οστρακαλιείας καθώς και έτεροι ιδιώτες και δύο (02) αλιευτικά σκάφη.

3. Περιγραφή ναυτικού ατυχήματος

3.1 Το Α/Κ ΣΥΜΕΩΝ

Το Α/Κ ΣΥΜΕΩΝ με Νηολόγιο Πάρου 122 είναι ξύλινο Επαγγελματικό Αλιευτικό παράκτιας αλιείας, τύπου τρεχαντήρι με υπερκατασκευή, ολικού μήκους 8,20 μ., το οποίο ναυπηγήθηκε το 1992, με μέσο πρόωσης (01) μια εσωλέμβια πετρελαιομηχανή εσωτερικής καύσης (εικ. 2).



Εικόνα 2: Το Α/Κ «ΣΥΜΕΩΝ» ανελκυσμένο

Στο πρυμναίο τμήμα της υπερκατασκευής, η οποία εκτείνεται 1,5 μ. εκατέρωθεν του μέσου του σκάφους, διαμορφώνεται ο χώρος διακυβέρνησης, στον οποίο είχαν εγκατασταθεί, πλώρα και δεξιά οιακοστρόφιο πηδαλιουχίας και πρύμα και δεξιά χειριστήριο ελέγχου της προωστήριας μηχανής. Κάτωθεν του πρωραίου καταστρώματος διαμορφωνόταν μικρός χώρος ενδιαίτησης με κλίνη (εικ. 3 & 4).



Εικόνα 3: Οιακοστρόφιο πηδαλιουχίας. Πρωραίος χώρος ενδιαίτησης με κλίνη.



Εικόνα 4: Χειριστήριο ελέγχου της προωστήριας μηχανής. Η διάταξη προέκτασης συνδεδεμένη στον μοχλό χειριστηρίου.

Εντούτοις, η πηδαλιουχία πραγματοποιείται κυρίως με δοιάκι (λαγουδέρα) από το πρυμναίο τμήμα του σκάφους (εικ. 5). Με σκοπό τη διευκόλυνση του Κυβερνήτη για την παράλληλη εκτέλεση χειρισμών κατά την πηδαλιουχία, επί του μοχλού του χειριστηρίου είχε συνδεθεί ξύλινη προέκταση, μήκους περίπου 1,5 μ., εκτεινόμενη προς το πρυμναίο τμήμα. (εικ. 4 & 5).



Εικόνα 5: Η προέκταση χειριστηρίου εκτεινόμενη προς την πρύμνη.

Σύμφωνα με τον Γενικό Κανονισμό Λιμένα 23 υπό τον τίτλο «Μικρά σκάφη - Επιθεωρήσεις μικρών σκαφών» (Υ.Α αριθ. 2122/01/2000/00 (ΦΕΚ Β' 231), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, το «ΣΥΜΕΩΝ» εντάσσεται στην κατηγορία επαγγελματικών αλιευτικών σκαφών έως δέκα (10) μέτρων και κατά συνέπεια η αλιευτική του δραστηριότητα καθορίζονταν με την «Άδεια Εκτέλεσης Πλοών (ΑΕΠ)» κατά τα οριζόμενα στο άρθρ. 16.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την από 20-11-2011 εκδοθείσα από την Λιμενική Αρχή Καλύμνου ΑΕΠ, η έκταση των πλοών του για διενέργεια αλιείας εσωτερικού καθορίζονταν εντός δέκα (10) ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και με μέγιστο αριθμό τριών (03) επιβαινόντων, κατόχων επαγγελματικής άδειας αλιείας.

Η τελευταία επιθεώρηση πριν το ναυτικό ατύχημα πραγματοποιήθηκε τον Νοέμβριο του 2015, στο πλαίσιο ανανέωσης της ισχύος της ΑΕΠ για δύο (02) έτη από την Λιμενική Αρχή Καλύμνου σύμφωνα με τις πρόνοιες του προναφερομένου άρθρου 16.

Το νομικό πλαίσιο λειτουργίας αλιευτικών σκαφών της κατηγορίας του ΣΥΜΕΩΝ δεν προβλέπει την εγκατάσταση ναυτιλιακού εξοπλισμού ναυσιπλοΐας. Εντούτοις, όπως διεπιστώθη κατά την αυτοψία μετά το ναυτικό ατύχημα, εντός της υπερκατασκευής είχε εγκατασταθεί συσκευή ηλεκτρονικών χαρτών και γεωγραφικής θέσης (GPS-chartplotter) Shipmate RS2400 της κατασκευάστριας εταιρείας SIMRAD και συσκευή βυθομέτρου, FCV 561 της κατασκευάστριας εταιρείας FURUNO (εικ. 6).

Πρόσθετα, αριστερά της εισόδου του χώρου ενδιαίτησης είχε τοποθετηθεί συσκευή PANTAP της κατασκευάστριας εταιρείας FURUNO (εικ. 7 & 8).



Εικόνα 6: Συσκευή βυθομέτρου FURUNO FCV 561 και συσκευή ηλεκτρονικών χαρτών SIMRAD Shipmate RS2400



Εικόνα 7: PANTAP FURUNO



Εικόνα 8: Κεραία PANTAP FURUNO

Κατά την αυτοψία του αλιευτικού μετά το ναυτικό ατύχημα, ο προαναφερόμενος ναυτλιακός εξοπλισμός ευρέθη σε κατάσταση μη λειτουργίας, ενώ από την συλλογή πληροφοριών δεν προέκυψε ότι ο Κυβερνήτης τον χρησιμοποιούσε πάγια κατά την εκτέλεση πλοών.

3.2 Ο Κυβερνήτης - ιδιοκτήτης - αλιέας

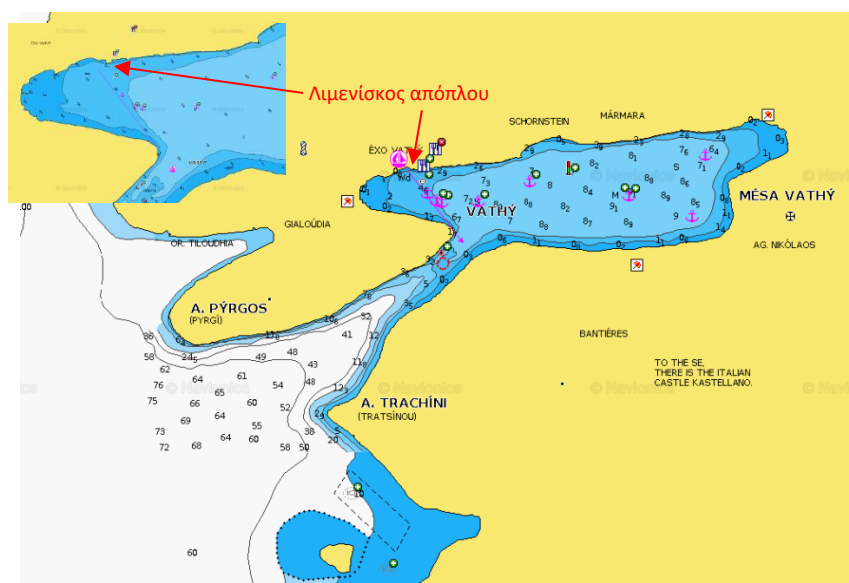
Ο ιδιοκτήτης και Κυβερνήτης του ΣΥΜΕΩΝ ήταν επαγγελματίας αλιέας, ηλικίας 72 ετών και η πρώτη επαγγελματική άδεια αλιείας είχε εκδοθεί το 1959. Το ΣΥΜΕΩΝ περιήλθε στην ιδιοκτησία του το 1992.

Πρόσθετα ήταν κάτοχος «Άδειας Πηδαλιούχου και Χειριστού Μηχανοκίνητης Λέμβου» εκδοθείσα από την Λιμενική Αρχή Καλύμνου την 28-04-2014.

Σύμφωνα με τις συλλεχθείσες πληροφορίες διέθετε σημαντική αλιευτική εμπειρία και ήταν πολύ καλός γνώστης των αλιευτικών πεδίων στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή της Αστυπάλαιας.

3.3 Ο πλους του «ΣΥΜΕΩΝ»

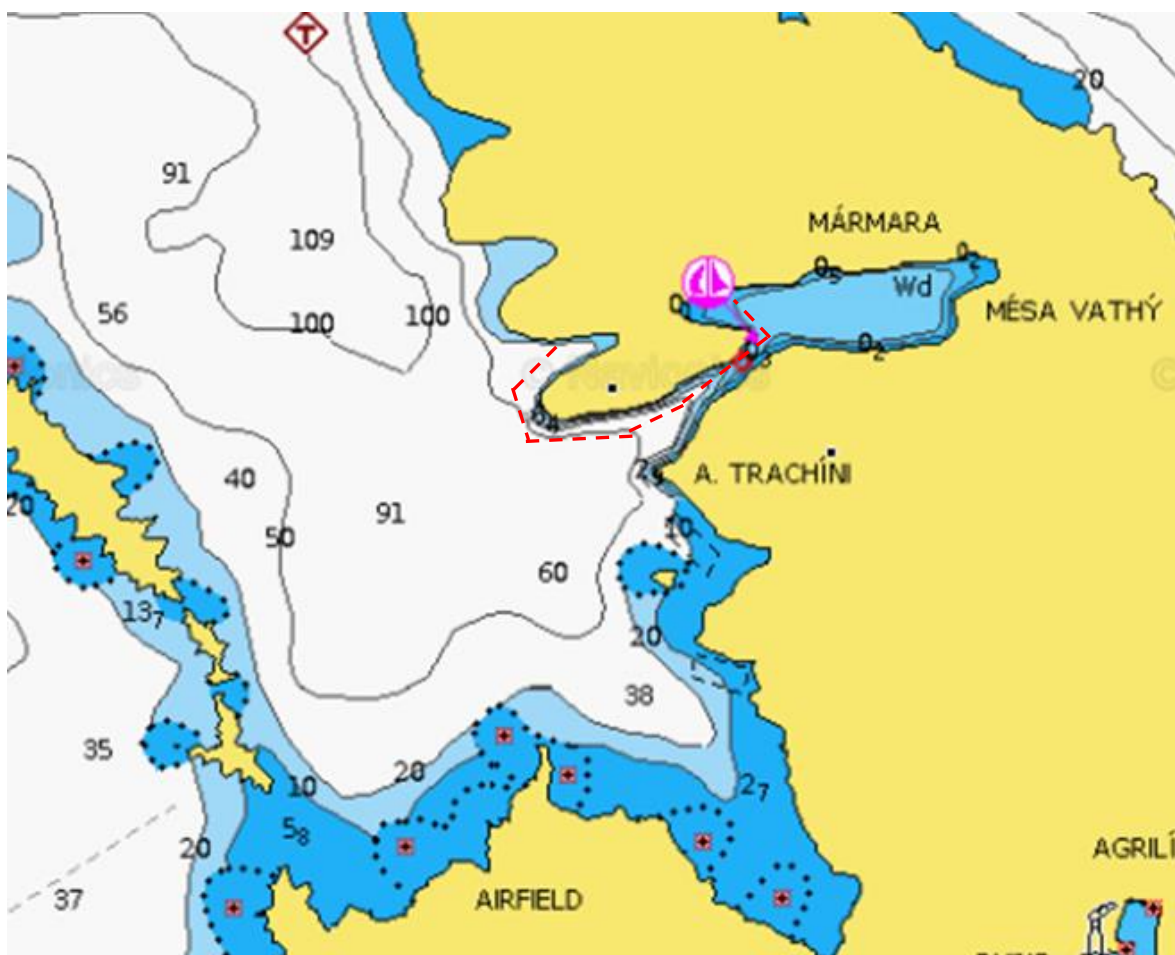
Περί ώρα 20:00 της 14^{ης} Ιουνίου 2017, το Α/Κ με μοναδικό επιβαίνοντα τον Κυβερνήτη και ιδιοκτήτη, απέπλευσε από τον προβλήτα πρόσδεσης του εντός του όρμου Βαθέως της ν. Αστυπάλαιας (εικ. 9) για διενέργεια αλιείας στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του έξωθεν του όρμου, όπου συνήθιζε να αλιεύει.



Εικόνα 9: Ο λιμενίσκος ελλιμενισμού του Α/Κ «ΣΥΜΕΩΝ» στον όρμο Βαθύ

Σύμφωνα με το Πιστοποιητικό της ΕΜΥ, οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ της 14^{ης} Ιουνίου 2017, ώρα 19:00 και 15^{ης} Ιουνίου 2017, ώρα 13:00 ήταν καλές με σχεδόν αίθριο καιρό, βορειοδυτικούς μέτριους ανέμους, εντάσεως 4-5 Bfrs και καλή ορατότητα.

Ο πλους του «ΣΥΜΕΩΝ» δεν κατέστη εφικτό να προσδιοριστεί επακριβώς, λόγω ελλείψεως στοιχείων και πληροφοριών, εντούτοις εκτιμάται ότι μετά τον έκπλου από τον Όρμο Βαθέως, κατευθύνθηκε προς την θαλάσσια περιοχή του Όρμου Γιαλούδια, στην βραχώδη ακτή του οποίου εντοπίστηκε προσαραγμένο (εικ. 10).



Εικόνα 10: Πιθανολογούμενος πλους του «ΣΥΜΕΩΝ» προς τον Όρμο Γιαλούδια.

Την επόμενη ημέρα, 15^η Ιουνίου και περί ώρα 11:20, κάτοικος του οικισμού Βαθέως αντιλήφθηκε ότι το «ΣΥΜΕΩΝ» δεν ευρίσκετο στον προβλήτα πρόσδεσής του και ειδοποίησε τον υιό του Αλιέα. Ο υιός του Αλιέα επικοινωνήσε άμεσα με τη Λιμενική Αρχή Αστυπάλαιας και ενημέρωσε ότι ο πατέρας του είχε αποπλεύσει για αλιεία το προηγούμενο βράδυ και δεν είχε επιστρέψει καθώς και ότι δεν μπορούσε να επικοινωνήσει μαζί του μέσω κινητού τηλεφώνου.

3.4 Επιχείρηση εντοπισμού του Αλιέα

Η Λιμενική Αρχή Αστυπάλαιας, στην περιοχή αρμοδιότητας της οποίας είχε συμβεί το περιστατικό, ενεργοποίησε άμεσα το Τοπικό Σχέδιο Έρευνας και Διάσωσης και κινητοποίησε πλωτό περιπολικό σκάφος καθώς και ιδιωτικά σκάφη.

Περί ώρα 12:00, το «ΣΥΜΕΩΝ», εντοπίσθηκε προσαραγμένο στην βόρεια βραχώδη ακτή του Όρμου Γιαλούδια της ν. Αστυπάλαιας (εικ. 11) από επιβαίνοντα σε ιδιωτικό σκάφος, το οποίο είχε

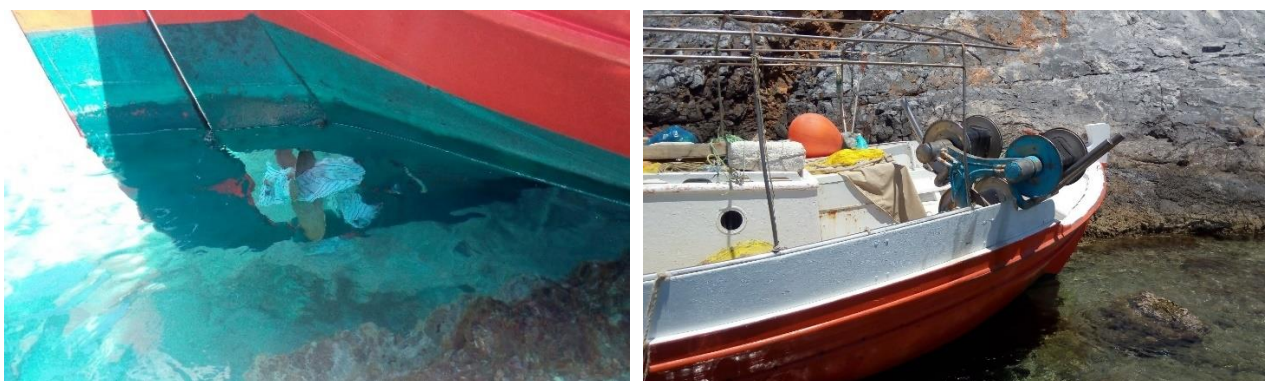
αποπλεύσει από τον Όρμο Βαθέως και συμμετείχε στις έρευνες, χωρίς ωστόσο να ανευρεθεί ο αγνοούμενος αλιέας.



Εικόνα 11: Το Α/Κ «ΣΥΜΕΩΝ» προσαραγμένο στο σημείο εντοπισμού του.

Κατά τον έλεγχο-αυτοψία επί του αλιευτικού διαπιστώθηκε ότι, το ραδιόφωνο είχε παραμείνει σε λειτουργία. Πρόσθετα, ο αλιευτικός εξοπλισμός (δίχτυα, καλαθούρια κτλ.) ήταν στοιβαγμένος στο πρυμναίο κατάστρωμα και δεν είχε χρησιμοποιηθεί καθόσον δεν ανευρέθη αλίευμα επί του σκάφους. Το χειριστήριο ελέγχου της προωστήριας μηχανής βρέθηκε σε θέση εντολής «ανάποδα» με αυξημένες στροφές, ενώ η μηχανή δεν ήταν σε λειτουργία και η δεξαμενή καυσίμων ήταν κενή. Ο σωστικός εξοπλισμός και τα σήματα κίνδυνου ευρέθησαν στις θέσεις αποθήκευσης. Πρόσθετα, ο ναυτιλιακός εξοπλισμός (RADAR, GPS Plotter και Βυθόμετρο) δεν βρέθηκε σε λειτουργία.

Στο σημείο προσάραξης προσέγγισαν δυο ακόμη αλιευτικά σκάφη με στελέχη της Λιμενικής Αρχής και αυτοδύτη. Σε γενόμενο υποβρύχιο έλεγχο της θαλάσσιας περιοχής, στο πυθμένα κάτωθεν της έλικας ευρέθη το αριστερό άνω άκρο του Αλιέα ακρωτηριασμένο από το ύψος του ώμου, ενώ κομμάτι από το πουκάμισό του εντοπίστηκε να έχει εμπλακεί στην έλικα (εικ. 12).



Εικόνα 11: Η έλικα του ΣΥΜΕΩΝ και τα αβαθή στο σημείο προσάραξης.

Πρόσθετα διαπιστώθηκε ότι το «ΣΥΜΕΩΝ», λόγω της πρόσκρουσης στην βραχώδη ακτή είχε υποστεί περιορισμένης έκτασης ρηγματώσεις και εκδορές στην γάστρα και εντοπίστηκε περιορισμένη εισροή υδάτων. Πραγματοποιήθηκαν υποβρύχιες έρευνες πλησίον του σημείου της προσάραξης και σε βάθος 40 μέτρων περίπου με σκοπό τον εντοπισμό του αλιέα, χωρίς ωστόσο αποτελέσματα.

Ακολουθώντας και προκειμένου το αλιευτικό να ρυμουλκηθεί σε ασφαλές σημείο, πραγματοποιήθηκε προσωρινή στεγανοποίηση των ρηγμάτων με την τοποθέτηση παρεμβυσμάτων

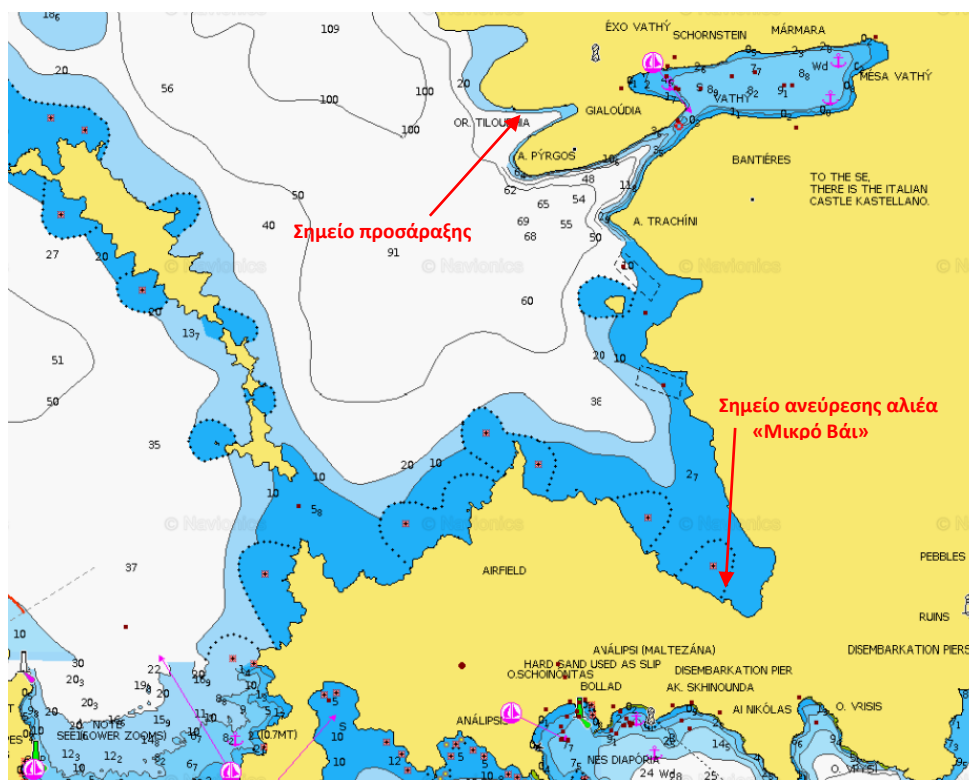
και ξύλινων επιθεμάτων. Το ΣΥΜΕΩΝ ρυμουλκήθηκε από το Α/Κ «ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΛΛΑΙΠΩΡΟΣ» στο λιμενίσκο του Αγίου Ανδρέα.

Την 16^η Ιουνίου, λόγω αναμενόμενης επιδείνωσης των καιρικών συνθηκών, το ΣΥΜΕΩΝ ρυμουλκήθηκε εκ νέου από το ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΛΛΑΙΠΩΡΟΣ στην περιοχή Μαρμάρι και ανεγκύσθηκε στην ξηρά.

Οι έρευνες για τον αγνοούμενο αλιέα συνεχίσθηκαν από ξηράς και θαλάσσης την 16^η Ιουνίου, χωρίς αποτελέσματα.

Την 17^η Ιουνίου, περί ώρα 12:00, η σορός του αγνοούμενου αλιέα, εντοπίσθηκε τυχαία από περπατητή σε βραχώδη ακτή στην περιοχή «Μικρό Βάι», σε απόσταση περίπου 2,3 ν.μ. ΝΝΑ του σημείου προσάραξης του αλιευτικού (εικ. 12).

Σύμφωνα με την Ιατροδικαστική Έκθεση, ως αιτία θανάτου προσδιορίστηκε στην βίαια και βαρύτατη αιμορραγία λόγω του ακρωτηριασμού του αριστερού άνω άκρου και σε προκληθείσα εξ αυτής ανακοπή της καρδιακής λειτουργίας.



Εικόνα 12: Τα σημεία προσάραξης του Συμεών και εντοπισμού του Αλιέα.

3.5 Κατάσταση του Α/Κ ΣΥΜΕΩΝ μετά την προσάραξη

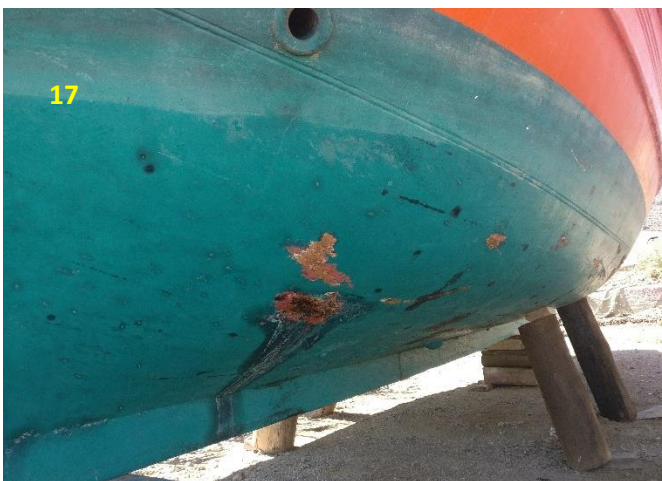
Α. Περιγραφή ζημιών

Οι προκληθείσες ζημιές στο περίβλημα του «ΣΥΜΕΩΝ» καταγράφονται ως κάτωθι:

- Παραμόρφωση του πρωραίου ποδοστήματος στην περιοχή των υφάλων και εκδορές στην τρόπιδα.
- Τρία (03) ρήγματα στην αριστερή πλευρά των υφάλων και εκδορές μικρού βάθους και μήκους.
- Εκδορές πολλαπλού βάθους και μήκους στη δεξιά πλευρά, η πλειονότητα των οποίων στην περιοχή των υφάλων.



Εικόνες 13, 14: Τα σημεία ρηγματώσεων στην αριστερή πλευρά και η παραμόρφωση στο πρωραίο ποδόστημα.



Εικόνες 15, 16, 17, 18: Οι προκληθείσες ζημιές στην αριστερή πλευρά του-ΣΥΜΕΩΝ

Β. Κατάσταση αλιευτικού και σωστικού εξοπλισμού

Από τον έλεγχο που διενεργήθηκε στο «ΣΥΜΕΩΝ» στο σημείο προσάραξης διαπιστώθηκε ότι, ο αλιευτικός εξοπλισμός (δίχτυα - καλάθουρια κτλ.) ήταν στοιβαγμένος στο πρυμναίο κατάστρωμα πίσω από την υπερκατασκευή - γέφυρα και δεν είχε χρησιμοποιηθεί.

Ο σωστικός εξοπλισμός, ήτοι σωσίβιες ζώνες, πλευστική συσκευή, κυκλικά σωσίβια καθώς και τρία βεγγαλικά και τρία καπνογόνα ευρέθησαν αχρησιμοποίητα στα σημεία αποθήκευσης.

4. Ανάλυση

Ο προσδιορισμός των παραγόντων πρόκλησης της προσάραξης του ΣΥΜΕΩΝ και της απώλειας της ζωής του Κυβερνήτη του δεν κατέστη εφικτός καθόσον οι διαθέσιμες πληροφορίες αναφορικά με την αλληλουχία των γεγονότων, τα οποία επέφεραν το εξεταζόμενο ναυτικό ατύχημα, ήταν περιορισμένες.

Κατά συνέπεια, η τεχνική διερεύνηση εστιάζεται στην εξέταση παραγόντων οι οποίοι εκτιμάται ότι συνετέλεσαν στην επέλευση του συμβάντος, μέσω εύλογων παρεκβολών και παραδοχών και της αναγωγής τους στην πλέον πιθανή υπόθεση.

4.1 Διακυβέρνηση αλιευτικού σκάφους

Το κανονιστικό πλαίσιο για τη διακυβέρνηση αλιευτικών σκαφών της κατηγορίας του ΣΥΜΕΩΝ, ρυθμίζεται με την παράγραφο 2 του άρθρου 1 του π.δ. 16/2004 (Α' 09), «Περί οργανικής σύνθεσης πληρώματος αλιευτικών πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού».

Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, προβλέπεται, η κατοχή άδειας χειριστή πηδαλιούχου σύμφωνα με το άρθρο 9 του Γενικού Κανονισμού Λιμένος 17 (Β' 1136), 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.

Ο Κυβερνήτης του ΣΥΜΕΩΝ, την ημερομηνία του ατυχήματος, είχε σε ισχύ «Άδεια Πηδαλιούχου και Χειριστού Μηχανοκίνητης Λέμβου», η οποία είχε εκδοθεί την 28-04-2014. Επί της εν λόγω άδειας καταγράφετο 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 ΣΥΜΕΩΝ, καθώς και ότι δεν είχε παρέλθει το χρονικό διάστημα των πέντε ετών από την έκδοσή της, ώστε να απαιτείτο ιατρική επαναξιολόγηση.

² Άρθρο 9

Κυβερνήτες λαντζών

Οι κυβερνήτες των λαντζών πληρούν τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- α. Έχουν κριθεί ικανοί από την κατά τόπο Υγειονομική Επιτροπή Απογραφομένων 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 δυνάμει 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 NAT, 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 κακούργηματα.
- στ. Είναι εφοδιασμένοι με πτυχίο Σχολής Σωστικών - Πυροσβεστικών Μέσων.

4.2 Ασφαλή Ναυσιπλοΐα - παρακολούθηση πορείας

Η συνεχής παρακολούθηση του πλου πλωτών αυτοκινούμενων ναυπηγημάτων, ανεξάρτητου μεγέθους και σκοπού λειτουργίας, συνιστά βασική αρχή για την ασφαλή ναυσιπλοΐα.

Ο «Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου - ΚΔΝΔ» (ν.δ 187/1973 ΦΕΚ Α' 261), όπως ισχύει, θέτει το νομικό πλαίσιο των θεμελιωδών κανόνων λειτουργίας των πλοίων και εκ παραλλήλου με το άρθρο 113 «Κυβέρνησις πλοίου³» προβλέπονται οι βασικές αρχές ασφαλούς ναυσιπλοΐας, εφαρμοστέες από Πλοίαρχους, Κυβερνήτες πλωτών μέσων.

Ομοίως, οι «Διεθνείς Κανονισμοί Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα - ΔΚΑΣ» (ν.δ 93/1974 ΦΕΚ Α' 293) και ειδικότερα ο Κανόνας 5 υπό τον τίτλο «Επιτήρηση (LOOKOUT)», ρυθμίζουν την θαλάσσια κυκλοφορία σκαφών και πλοίων παντός τύπου με σκοπό την ασφαλή ναυσιπλοΐα και την αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων, όπως σύγκρουση, πρόσκρουση, προσάραξη κλπ.

Επί τη βάση του προαναφερόμενου Κανόνα 5, ο οποίος συνιστά πρακτικά και την βασική αρχή εκτέλεσης ασφαλούς πλου για όλους τους τύπους πλοίων, σκαφών και αυτοκινούμενων ναυπηγημάτων απορρέει ότι, ο ασκών την διακυβέρνηση κάθε πλωτού μέσου, τηρεί την δέουσα οπτική και ακουστική επιτήρηση σύμφωνα με τις επικρατούσες περιπτώσεις και συνθήκες, με σκοπό να έχει πλήρη εκτίμηση και επίγνωση της κατάστασης και του κινδύνου συγκρούσεως ή προσάραξης κ.α.

4.2.1 Προσάραξη του «ΣΥΜΕΩΝ»

Τα γεγονότα που οδήγησαν στην προσάραξη του ΣΥΜΕΩΝ στη βραχώδη ακτή του Όρμου Γιαλούδια καθώς και ο χρονικός προσδιορισμός της προσάραξης δεν κατέστη εφικτό να προσδιορισθούν, καθόσον ο αλιέας ήταν ο μοναδικός επιβαίνων. Πρόσθετα, κατά τη διαδικασία συλλογής στοιχείων και πληροφοριών της τεχνικής διερεύνησης, δεν προέκυψαν πληροφορίες από κυβερνήτες παραπλεόντων αλιευτικών ή από άλλα άτομα σχετικά με το πλου του ΣΥΜΕΩΝ μετά την απόδοση από τον προβλήτα ελλιμενισμού του στον Όρμο Βαθύ.

Εντούτοις, το γεγονός ότι ο αλιευτικός εξοπλισμός (δίχτυα, καλαθούρια κτλ.) βρέθηκε αχρησιμοποίητος χωρίς αλιεύμα στο πρυμναίο κατάστρωμα και λαμβανομένου υπόψη ότι οι Κυβερνήτες αλιευτικών σκαφών διενεργούν πλόες προς και από τις αλιευτικές περιοχές, καθίστατο πιθανό, ότι το ΣΥΜΕΩΝ μετά τον έκπλου από τον Όρμο Βαθύ κατευθύνθηκε προς τον Όρμο Γιαλούδια, ακολουθώντας πορείες πλησίον των ακτών (εικ. 10).

Εκτιμώντας τα ανωτέρω και δεδομένου ότι το ΣΥΜΕΩΝ αναχώρησε περί τις 20:00 την 14^η Ιουνίου και η απόσταση από την θέση ελλιμενισμού του έως το σημείο προσάραξης δεν υπερβαίνει τα 2 ν.μ, πιθανολογείται ότι το περιστατικό συνέβη πριν την 22:00 της 14^{ης} Ιουνίου.

Η εν λόγω εκτίμηση ενισχύεται και εκ του γεγονότος ότι η σωρός του αγνοουμένου εντοπίστηκε την 17^η Ιουνίου 2,3 ν.μ από το σημείο προσάραξης. Οι έρευνες δε, που πραγματοποιηθήκαν για την ανεύρεσή του την 15^η και 16^η Ιουνίου, στην θαλάσσια περιοχή εντός και εκτός του Όρμου Γιαλούδια, απέβησαν άκαρπες καθώς η σωρός, εξαιτίας των ρευμάτων και των Β ανέμων που έπνεαν, θεωρείται

³ Ο ορισμός του πλοίου προσδιορίζεται στο άρθρ. 3 του ΚΔΝΔ και μεταξύ άλλων συμπεριλαμβάνει και τα επαγγελματικά αλιευτικά σκάφη.

Άρθρο 3

Έννοια του πλοίου

1. Πλοίον, κατά την έννοια του παρόντος Κώδικος, είναι παν σκάφος, προορισμένον όπως μετακινείται επί του ύδατος προς μεταφοράν προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκισιν, επιθαλάσσιον αρωγών, αλιείαν, αναψυχήν, επιστημονικάς ερεύννας ή άλλον σκοπόν.

2. Τα πλοία, αναλόγως του μέσου κινήσεως, του ειδικού προορισμού των, της εκτάσεως πλώων ή άλλων κριτηρίων, διακρίνονται εις κατηγορίας κατά τα δια Π.Δ/τος οριζόμενα.

ότι είχε ήδη παρασυρθεί κατά τις νυχτερινές και πρώτες πρωινές ώρες της 15^{ης} Ιουνίου, εκτός των περιοχών των διεξαγόμενων ερευνών.

Επιπρόσθετα, λαμβανομένων υπόψη των ευρημάτων κατά την αυτοψία του ΣΥΜΕΩΝ αναφορικά με την κατάσταση της προωστήριας μηχανής και της δεξαμενής καυσίμου, τεκμαίρεται ότι η τελευταία ενέργεια του Κυβερνήτη ήταν η αναπόδιση της μηχανής, προδήλως για την αποφυγή κινδύνου πρόσκρουσης στην βραχώδη ακτή.

Η θέση του χειριστηρίου σε αυξημένες στροφές, υποδηλώνει ότι το ΣΥΜΕΩΝ έπλεε προς την βραχώδη ακτή με ταχύτητα, της οποίας η δραστική απόσβεση απαιτούσε αυξημένες στροφές της μηχανής στην αναπόδιση. Η ανωτέρω ενέργεια θεωρείται ευλόγως ότι πραγματοποιήθηκε ως μέτρο για την αντιμετώπιση και αποφυγή του επαπειλούμενου κινδύνου πρόσκρουσης, ελάχιστο χρόνο πριν επέλθει.

Ως εκ τούτου, εκτιμάται ότι ο Κυβερνήτης του ΣΥΜΕΩΝ, κατά την προσέγγιση προς την βραχώδη ακτή του Όρμου Γιαλούδια, για αδιευκρίνιστους λόγους δεν είχε πλήρη επίγνωση ή εκτίμηση της κατάστασης του πλου και της ακριβούς θέσης του αλιευτικού, πιθανόν λόγω έλλειψης προσοχής και μη επαρκούς παρακολούθησης της πορείας του αλιευτικού, υπό τις συνθήκες σκότους σε σχέση με την θαλάσσια περιοχή του πλου, πλησίον των ακτών.



Εικόνα 19: Το χειριστήριο της μηχανής στη θέση «ανάποδα», όπως ευρέθη κατά την αυτοψία.

4.2.2 Χρήση του ναυτιλιακού εξοπλισμού

Ως αναφέρθηκε, δεν κατέστη εφικτό να εξακριβωθεί η χρήση του ναυτιλιακού εξοπλισμού, κατά την εκτέλεση του πλου από τον Όρμο Βαθύ προς τον Όρμο Γιαλούδια και ειδικότερα της συσκευής ηλεκτρονικών χαρτών και εντοπισμού θέσης (GPS-chartplotter) SIMRAD Shipmate RS2400.

Η ενδεχόμενη χρήση της προαναφερόμενης συσκευής, εδύνατο, μεταξύ άλλων στοιχείων, να παρέξει οπτική απεικόνιση του ναυτικού χάρτη της περιοχής πλου και του γεωγραφικού στίγματος του ΣΥΜΕΩΝ καθώς και ναυτιλιακές πληροφορίες των πέριξ της περιοχής του πλου ακτογραμμών. Κατά συνέπεια, η χρήση του εδύνατο να συμβάλλει στην αντίληψη της τρέχουσας και εκτίμηση της αναμενόμενης κατάστασης ναυσιπλοΐας και να ενισχύσει την «επιτήρηση (LOOKOUT)» και ασφάλεια του εκτελούμενου πλου.

4.3 Πτώση του Κυβερνήτη στη θάλασσα

Τα αίτια της πτώσης του Κυβερνήτη στην θάλασσα και πλησίον της εν λειτουργία σε αναπόδιση έλικας, δεν ήταν εφικτό να προσδιοριστούν.

Εντούτοις, συνεκτιμώντας τα ευρήματα αναφορικά με την ευταξία και κατάσταση του αλιευτικού ΣΥΜΕΩΝ κατά την αυτοψία, τον ακρωτηριασμό του αριστερού άνω άκρο του αλιέα από την έλικα και την εμπλοκή μέρος του ρουχισμού του σε αυτήν, πιθανολογείται ότι η πτώση του ήταν ακούσια και αιφνίδια, οφειλόμενη ενδεχομένως στην πρόσκρουση στα βραχώδη αβαθή και στην απώλεια της ισορροπίας του.

Η προαναφερόμενη εκτίμηση, ενισχύεται και εκ του γεγονότος ότι δεν προέβη σε καμία αναφορά του περιστατικού της προσάραξης στην Λιμενική Αρχή ή σε οικεία πρόσωπα με κάθε πρόσφορο μέσο επικοινωνίας. Η περίπτωση δε εκούσιας πτώσης, παραδείγματος χάριν λόγω εγκατάλειψης, δεν πιθανολογείται καθόσον εδύνατο να χρησιμοποιήσει τον σωστικό εξοπλισμό του αλιευτικού

σκάφους ή να αποβιβαστεί στην ακτή από την πλώρη, λόγω της μικρής απόστασής της από το σκάφος.

4.4 Σωστικός εξοπλισμός του Α/Κ ΣΥΜΕΩΝ

Το ΣΥΜΕΩΝ, ως αναφέρθη, έφερε Άδεια Εκτέλεσης Πλοών επαγγελματικού αλιευτικού σκάφους και σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 21 του Γ.Κ.Λ. υπ' αριθμ. 23, όφειλε να είναι εφοδιασμένο με τον κάτωθι σωστικό εξοπλισμό:

- Πλευστική συσκευή για το 100% των επιβαινόντων,
- 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, φυλασσόμενα σε στεγανό κουτί μαζί με ένα κουτί σπίρτα,
- Τρία (03) καπνογόνα, φυλασσόμενα σε στεγανό κουτί μαζί με ένα κουτί σπίρτα.

Κατά την αυτοψία που διενεργήθηκε στο σκάφος στο σημείο της προσάραξης, ευρέθησαν δύο (02) κυκλικά σωσίβια με σχοινί, μία (01) πλευστική συσκευή, πέντε (05) ατομικές σωσίβιες ζώνες, τρία (03) βεγγαλικά και τρία (03) καπνογόνα και ως εκ τούτου δεν προέκυψαν ελλείψεις.



Εικόνες 20, 21, 22, 23: Ο σωστικός εξοπλισμός του ΣΥΜΕΩΝ

5. Συμπεράσματα

Τα παρακάτω συμπεράσματα, δέον είναι σε καμία περίπτωση να μην εκλαμβάνονται ως τεκμήριο ευθύνης ή υπαιτιότητας και η παράθεση αυτών να μην συσχετίζεται με σειρά προτεραιότητας ή σπουδαιότητας.

Η ανάλυση των πληροφοριών και των στοιχείων που συγκεντρώθηκαν κατά τη διεξαγωγή της διερεύνησης, υπό τους καταγεγραμμένους περιορισμούς και επί τη βάσει εύλογων παραδοχών και της αναγωγής τους στην πλέον πιθανή υπόθεση, κατά τις οικείες διατάξεις του Καν. ΕΕ 1286/2011, συνιστά ότι η προσάραξη του Α/Κ «ΣΥΜΕΩΝ», η πτώση του Κυβερνήτη-Αλιέα στη θάλασσα και ο θανάσιμος τραυματισμός του οφείλονται στους ακόλουθους συντελεστικούς παράγοντες:

- έλλειψη προσοχής και επιτήρησης της θαλάσσιας περιοχής του πλου.
- μη επαρκούς παρακολούθησης της πορείας σε σχέση με την θαλάσσια περιοχή του πλου.
- απώλεια επίγνωσης της κατάστασης πλου και της γεωγραφικής θέσης του αλιευτικού.
- Μη χρήση της συσκευής ηλεκτρονικών χαρτών και υποτύπωσης γεωγραφικής θέσης (GPS - chartplotter).

Λαμβάνοντας υπόψη ότι, οι συντελεστικοί παράγοντες αφορούν θέματα κανόνων και βέλτιστων πρακτικών ασφαλούς ναυσιπλοΐας μικρών αλιευτικών σκαφών και την απώλεια του Κυβερνήτη αλιέα, δεν διατυπώνονται Συστάσεις Ασφαλείας.

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

Η παρούσα έκθεση συνετάχθη αποκλειστικώς και μόνο για τους σκοπούς της διερεύνησης και βρίσκεται ανηρτημένη στον ιστότοπο της ΕΛΥΔΝΑ (βλ. παρακάτω).

Έκθεση διερεύνησης ναυτικού ατυχήματος 02/2017

Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

Γρηγορίου Λαμπράκη 150,

Τ.Κ.:18518, Πειραιάς.

Τηλ.: 213 1371307

E-mail: hbmci@yna.gov.gr

Ιστότοπος: <http://hbmci.gov.gr>