



**ΕΛΥΔΑΝΑ**  
Ελληνική Υπηρεσία  
Διερεύνησης  
Ναυτικών Ατυχημάτων  
& Συμβάντων

### Διεξαγωγή Τεχνικής Διερεύνησης ν. 4033/2011 (Α' 264)

Η διεξαγωγή της τεχνικής διερεύνησης δεν επιδιώκει την απόδοση ή τον επιμερισμό ευθύνης ή υπαιτιότητας. Έχει αποκλειστικό σκοπό, μέσω της διαδικασίας της ανάλυσης, στον προσδιορισμό των συντελεστικών παραγόντων και αιτιών που οδήγησαν σε ένα ναυτικό ατύχημα, στην εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων και διδαγμάτων και στην υποβολή συστάσεων ασφαλείας ή προτάσεων προς τα εμπλεκόμενα με το ναυτικό ατύχημα μέρη, με απώτερο στόχο την πρόληψη ή αποφυγή παρόμοιων ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον.

### Σημεία ιδιαίτερου ενδιαφέροντος

- Η προσωρινή έκθεση συντάχθηκε σύμφωνα με την § 2 του άρθρου 16 του ν. 4033/2011, όπως ισχύει.
- Η παρούσα προσωρινή έκθεση έχει συνταχθεί χωρίς να λαμβάνεται υπόψη οποιαδήποτε διαδικασία διοικητική, πειθαρχική, αστική ή ποινική.
- Η Προσωρινή Έκθεση επιδιώκει να παρουσιάσει μια περίληψη των γεγονότων που συνέβησαν την 30-08-2015 και οδήγησαν στο πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα.
- Η Προσωρινή έκθεση δεν καθιστά νομική συμβουλή και δεν θα πρέπει να εκλαμβάνεται ως τέτοια.

## Προσωρινή Έκθεση (Interim Report)

### Διερεύνηση πολύ σοβαρού ναυτικού ατυχήματος

### βύθιση Α/Κ «ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ» Ν.Π 9385

### Θάνατος Κυβερνήτη αυτού καθώς και έξι αγνοουμένων

### § 2 άρθρου 16 ν. 4033/2011

### Πολύ Σοβαρό ναυτικό ατύχημα

Αύγουστος 2016

Το περιεχόμενο της Προσωρινής Έκθεσης διερεύνησης ναυτικού ατυχήματος, βασίζεται σε διαθέσιμες πληροφορίες, οι οποίες έχουν συγκεντρωθεί κατά τη διαδικασία της τεχνικής διερεύνησης. Η ολοκλήρωση της διαδικασίας ενδέχεται να εντοπίσει νέα στοιχεία και να επιφέρει μεταβολές ή τροποποιήσεις στα παρεχόμενα στοιχεία της Προσωρινής Έκθεσης. Οι ώρες που αναφέρονται στο κείμενο αφορούν τοπική ώρα της περιοχής του συμβάντος οι οποίες συμπίπτουν με τις ώρες UTC.

#### Συνοπτική περιγραφή ναυτικού ατυχήματος

Το Αλιευτικό (Α/Κ) «ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ» απέπλευσε νυχτερινές ώρες την 17η Αυγούστου 2015 από τον Λιμένα Ντακάρ/Σενεγάλης προς διενέργεια αλιείας. Επί του σκάφους επέβαιναν ο Έλληνας Κυβερνήτης καθώς και 18 αλλοδαποί μέλη πληρώματος. Το Α/Κ μέχρι και την ημέρα της επέλευσης του ναυτικού ατυχήματος, ήτοι την 30η Αυγούστου, ασκούσε συνεχώς αλιευτική δραστηριότητα κινούμενο στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή της Δυτικής Αφρικής χωρίς να έχει προσεγγίσει κάποιον άλλο λιμένα ή αλιευτικό καταφύγιο. Είναι συνήθης η πρακτική για το συγκεκριμένο είδος αλιείας (Ατλαντική Αλιεία), τα Α/Κ σκάφη που εμπλέκονται σε αυτήν, να αποτελούνται από πληρώματα διαφόρων εθνικοτήτων και να δραστηριοποιούνται επί μακρά χρονικά διαστήματα στη θάλασσα μέχρι την συγκέντρωση ικανής ποσότητας αλιεύματος, πριν ο Κυβερνήτης τους αποφασίσει την επιστροφή του σκάφους σε Λιμένα εκφόρτωσης. Συγκεκριμένα το Α/Κ «ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ» ήταν επανδρωμένο με 8 υπηκόους Σενεγάλης, 4 υπηκόους Γουινέας-Μπισσάου, 2 υπηκόους Πράσινου Ακρωτηρίου, 1 υπήκοο Μαυριτανίας, 2 υπηκόους Γκάνας και 1 υπήκοο Σιέρα Λεόνε. Από τις μέχρι και σήμερα πληροφορίες που έχει συλλέξει η Υπηρεσία μας η επικοινωνία μεταξύ των μελών του πληρώματος άλλα και του Κυβερνήτη με τους αλιεργάτες γινόταν κατά περίπτωση στα Αγγλικά και στα Ελληνικά (για όσους από εξ' αυτών γνώριζαν κάποιες βασικές λέξεις και εκφράσεις) και βασιζόταν περισσότερο στην εμπειρία που διέθετε καθένας εξ' αυτών στην διενέργεια της αλιευτικής δραστηριότητας, ενώ ελλιπής ήταν η σημασία που δινόταν σε θέματα ασφαλείας καθώς και στην εξοικείωση του πληρώματος με τα σωστικά και λυσιτελικά μέσα του πλοίου για την αντιμετώπιση τυχόν επικινδύνων καταστάσεων. Σύμφωνα με στοιχεία που συνέλεξε η Υπηρεσία μας από την αρμόδια μετεωρολογική Υπηρεσία που καλύπτει την θαλάσσια περιοχή αλιείας του σκάφους, το «ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ» αντιμετώπισε δυσμενείς καιρικές συνθήκες, από τις 12:00 UTC της 29ης Αυγούστου 2015 με δυνατές βροχές και καταιγίδες οι οποίες εντάθηκαν κατά τις απογευματινές και βραδινές ώρες τις ίδιες ημέρας. Στην περιοχή επικρατούσαν δυνατοί άνεμοι με κατεύθυνση Νότιο-Νοτιοανατολικά, εντάσεως 6-7 Bf με ριπές ανέμου που έφταναν τους 35-40 κόμβους, ενώ το ύψος κύματος εκτιμάται κατά τις νυκτερινές ώρες κοντά στα 2 με 2,5 μέτρα, και ειδικά μετά τα μεσάνυχτα κοντά στα 3 με 3,5 μέτρα ενώ η ορατότητα ήταν πολύ περιορισμένη. Περί ώρα 23:30 το ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ εκτελώντας αλιεία με τα αλιευτικά εργαλεία ποντισμένα, έπλεε περίπου 40 έως 50 ν.μ δυτικά των ακτών της Γουινέας-Μπισσάου με μέση ταχύτητα 3,5 κόμβους και πορεία 300° περίπου. Πριν τις 01:00 και ενώ τα περισσότερα μέλη του πληρώματος ξεκουράζονταν στην καμπίνα τους το αλιευτικό πήρε απότομη κλίση προς τα δεξιά. Κάποια μέλη του πληρώματος σηκώθηκαν και αντιλαμβανόμενα την επικίνδυνη κατάσταση που αυτό είχε περιέλθει ανέβηκαν στο κατάστρωμα και προσπάθησαν να ρίξουν την σωσίβια λέμβο στην θάλασσα. Στο μεσοδιάστημα σταμάτησαν οι μηχανές του αλιευτικού και στο σκάφος επικράτησε συσκότιση (blackout). Επικράτησε πανικός καθώς η κλίση στο σκάφος συνεχίστηκε μέχρι την ανατροπή και την τελική βύθισή του. Σύμφωνα με μαρτυρίες κάποια μέλη του πληρώματος εγκλωβίστηκαν στις καμπίνες του σκάφους ενώ οι περισσότεροι έπεσαν στη θάλασσα και εν συνεχεία κατάφεραν να επιβιβαστούν στη σωσίβια λέμβο. Μετά την βύθιση του αλιευτικού ενεργοποιήθηκε αυτόματα το δορυφορικό σύστημα εντοπισμού θέσης EPIRB, μέσω του οποίου ενημερώθηκε ο Θάλαμος επιχειρήσεων του Λιμενικού Σώματος και εν συνεχεία περί ώρα 00:50 ενημερώθηκαν οι ιδιοκτήτες του αλιευτικού και ξεκίνησαν οι έρευνες εντοπισμού του. Στις έρευνες υπό το συντονισμό του κέντρου έρευνας και διάσωσης (RCC DAKAR) συμμετείχαν δυο ελληνικά παραπλέοντα αλιευτικά σκάφη που ήταν στην περιοχή καθώς και πλωτά και εναέρια μέσα της ακτοφυλακής και του πολεμικού ναυτικού της Σενεγάλης. Μέχρι και σήμερα δεν έχει εξακριβωθεί εάν ο Κυβερνήτης ήταν ενήμερος για τις καιρικές συνθήκες που θα επικρατούσαν στην περιοχή, δηλαδή εάν είχε λάβει τα έκτακτα δελτία καιρού που είχαν εκδοθεί την προηγούμενη μέρα και επέλεξε να συνεχίσει την διενέργεια της αλιείας. Από τη βύθιση του αλιευτικού 12 μέλη του πληρώματος συνολικά διασώθηκαν ενώ 6 θεωρούνται αγνοούμενοι. Η σορός του Έλληνα ναυτικού εντοπίστηκε την επομένη μέρα ανοικτά των ακτών της Σενεγάλης και επαναπατρίστηκε με μέριμνα της ιδιοκτήτριας εταιρείας. Ερευνάται εάν η ανατροπή του σκάφους οφείλεται σε απώλεια της διαγωγής και ευστάθειάς του λόγω εισροής υδάτων στους εσωτερικούς χώρους του ή προκλήθηκε ξαφνική μετατόπιση του κέντρου βάρους της λόγω των υψηλών κυμάτων που επικρατούσαν στην περιοχή.

#### Διερεύνηση

Η τεχνική διερεύνηση και η διεξαγόμενη ανάλυση, ανέδειξαν παράγοντες οι οποίοι μεταξύ άλλων οδήγησαν στην επέλευση του ναυτικού ατυχήματος στους οποίους συμπεριλαμβάνονται οι συνθήκες εργασίας της συγκεκριμένης αλιευτικής δραστηριότητας, οι κάκιστες καιρικές συνθήκες, η εξοικείωση των αλιεργατών με τη χρήση των σωστικών μέσων του πλοίου, η εκτέλεση γυμνασίων και άλλοι όπως θα καταγράφουν στην τελική έκθεση διερεύνησης.

#### Τελική έκθεση διερεύνησης

Η τελική έκθεση διερεύνησης αναμένεται να ολοκληρωθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα και σχέδιο αυτής θα αποσταλεί προς τα ενδιαφερόμενα μέρη με σκοπό τη διατύπωση απόψεων και σχολίων κατά τα οριζόμενα στον Κανονισμό 1286/2011/ΕΕ.



**Διεξαγωγή  
Τεχνικής  
Διερεύνησης  
v. 4033/2011 (Α' 264)**

Η διεξαγωγή της τεχνικής διερεύνησης δεν επιδιώκει την απόδοση ή τον επιμερισμό ευθύνης ή υπαιτιότητας. Έχει αποκλειστικό σκοπό, μέσω της διαδικασίας της ανάλυσης, στον προσδιορισμό των συντελεστικών παραγόντων και αιτιών που οδήγησαν σε ένα ναυτικό ατύχημα, στην εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων και διαγναγμάτων και στην υποβολή συστάσεων ασφαλείας ή προτάσεων προς τα εμπλεκόμενα με το ναυτικό ατύχημα μέρη, με απώτερο στόχο την πρόληψη ή αποφυγή παρόμοιων ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον.

Γρηγορίου Λαμπράκη 150  
185 18  
Πειραιάς

Tel: 213 1371970  
213 1371969  
213 1371968  
Fax: 213 1371269  
Email: hbmci@yna.gov.gr

**ΤΕΚΜΗΡΙΩΜΕΝΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ**

**ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ**

Όνομα πλοίου	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
Σημαία	Ελληνική
Αρ. Μηολογίου	ΠΕΙΡΑΙΑΣ 9385
Τύπος πλοίου	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ-Μηχανότρατα
ΙΜΟ	8817588
ΔΔΣ	SW 6434
Ολικό μήκος (m)	33,44 m
Πλάτος (m)	7,70
Έτος καθέλκυσης	1988
Τόπος Ναυπήγησης	ΕΛΛΑΔΑ
Υλικό κατασκευής	ΧΑΛΥΒΑΣ
Ολική χωρητικότητα (ΚΟΧ)	267
Αριθμός και τύπος προωστήριων μηχανών / Ιπποδύναμη	Μια (01) ΜΕΚ ALPHA DIESEL 500BHP/367,55 KW
Αριθμός Πληρώματος	19
Πλώες	Διεθνείς πλώες (Ατλαντική Αλιεία) εντός περιοχών Α1+Α2+Α3 GMDSS
Α.Ο. Πιστοποίησης Κλάσης	— —
Φορέας Κυβερνητικής Πιστοποίησης	ΚΛΑΔΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΛΟΙΩΝ /ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ

**Πληροφορίες ναυτικού ατυχήματος**

Ημερομηνία / ώρα	30 Αύγουστου 2015 / 01:00
Τύπος ναυτικού ατυχήματος	Πολύ Σοβαρό ναυτικό ατύχημα
Επικρατούσες καιρικές συνθήκες	Νότιοι –Νότιο Ανατολικοί άνεμοι εντάσεως 6-7 Μποφόρ (τυφώνας).
Τοποθεσία	Σαράντα (40) ναυτικά μίλια δυτικά των ακτών της Γουινέας –Μπισσάου στη Δ. Αφρική. φ= 11ο 43.626 Β, λ= 017ο 07,553 Δ
Υλικές ζημιές στο πλοίο	Βύθιση και ολική απώλεια του αλιευτικού
Ρύπανση	Δεν υπάρχουν πληροφορίες για ρύπανση από τη βύθιση του Α/Κ
Τραυματισμός - απώλεια ζωής	Από τα 19 μέλη πληρώματος, 12 διασώθηκαν, 6 μέλη πληρώματος αγνοούνται ενώ ο Κυβερνήτης ανευρέθη νεκρός την επόμενη μέρα.

**ΤΟ ΣΗΜΕΙΟ ΒΥΘΙΣΗΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΥΦΩΝΑ «FRED» ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΛΙΕΙΑΣ ΤΟΥ Α/Κ ΣΚΑΦΟΥΣ**

