



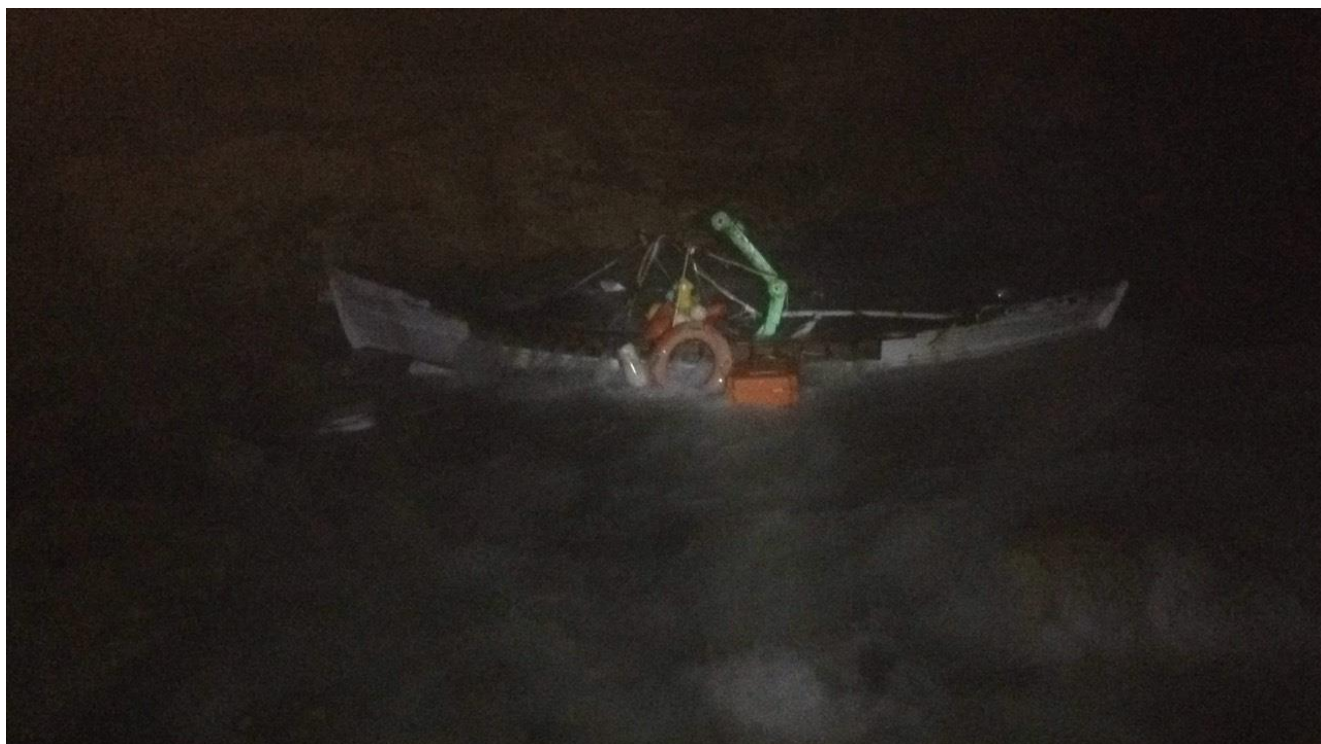
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ (ΕΛΥΔΝΑ)



ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
02/2018

ΘΕΜΑ:

ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ Ε/Π-Α/Κ «ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ» - ΘΑΝΑΤΟΣ ΑΛΙΕΑ



Περιεχόμενα

| | |
|--|----|
| Περιεχόμενα | 2 |
| Συνομογραφίες | 3 |
| Πρόλογος | 4 |
| Περίληψη | 5 |
| 2. Τεκμηριωμένες Πληροφορίες | 6 |
| 2.1 Πληροφορίες εμπλεκόμενου σκάφους | 6 |
| 2.2 Πληροφορίες ναυτικού ατυχήματος | 7 |
| 2.3 Πληροφορίες ταξιδιού | 7 |
| 2.4 Εμπλοκή αρμόδιων Αρχών | 7 |
| 3. Περιγραφή του ναυτικού ατυχήματος | 8 |
| 3.1 Πλους του Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ | 8 |
| 3.2 Επιχείρηση εντοπισμού αλιείας | 9 |
| 3.3 ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ | 9 |
| 3.4 Θέση ανεύρεσης της σορού του Κυβερνήτη του Α/Κ | 11 |
| 4. Ανάλυση | 12 |
| 4.1 Γενικά στοιχεία | 13 |
| 4.2 Ο Αλιέας-Πηδαλιούχος | 13 |
| 4.2.1 Πτώση του αλιέα στη θάλασσα | 13 |
| 4.2.2 Απώλεια ανθρώπινης ζωής | 14 |
| 4.2.3 Άδεια Πηδαλιουχίας Αλιευτικού σκάφους | 16 |
| 4.3 ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΤΟΥ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ - ΑΝΕΥΡΕΣΗ ΤΗΣ ΣΟΡΟΥ ΤΟΥ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ | 17 |
| 4.3.1 Κατάσταση του Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ στο σημείο προσάραξης | 17 |
| 4.3.2 ΣΩΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΟΥ Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ | 18 |
| 4.4 Πιστοποίηση του σκάφους | 20 |
| 5. Συμπεράσματα | 21 |
| 6. Συστάσεις ασφαλείας | 21 |

Συντομογραφίες

Α.Ε.Π: Άδεια Εκτέλεσης Πλόων

Α/Κ: Αλιευτικό

ΒΔ: Βόρειο – Δυτικός (Διεύθυνση ανέμου)

Β.Δ.: Βασιλικό Διάταγμα

Γ.Κ.Λ.: Γενικός Κανονισμός Λιμένα

Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.: Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

ΕΛ.ΑΣ.: Ελληνική Αστυνομία

ΕΜΑΚ: Ειδική Μονάδα Αντιμετώπισης Καταστροφών

ΕΜΥ: Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία

Ε.Ο.Δ: Ελληνική Ομάδα Διάσωσης

ΚΕΠΙΧ : Κέντρο Επιχειρήσεων

ΛΣ – ΕΛ. ΑΚΤ.: Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή

Λ/Τ: Λιμενικό Τμήμα

Λ/Χ: Λιμεναρχείο

ν.μ.: ναυτικό μίλι

Ν. Η.: Νηολόγιο Ηρακλείου

π.δ.: Προεδρικό Διάταγμα

ΠΛΣ: Πλωτό Λιμενικού Σώματος

ΠΚ: Πετρελαιοκίνητη μηχανή

ΒF: Beaufort (μονάδα μέτρησης έντασης ανέμου)

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 23η Ιανουαρίου 2018 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 Παρατήματος Ι του σχετικού νόμου και οι αναφορές σε χρόνους αφορούν τοπική ώρα (UTC +2).

Υπό το ανωτέρω πλαίσιο εξετάζεται το ναυτικό ατύχημα της πρόσκρουσης-προσάραξης του Α/Κ «ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ» Ν. Ηρακλείου 107, την 23^η Ιανουαρίου 2018, στη θαλάσσια περιοχή Λιμένα Χερσονήσου, Νήσου Κρήτης και του θανάτου του Ιδιοκτήτη και Κυβερνήτη αυτού.

Υπογραμμίζεται ότι ο θανάτων ήταν ο μοναδικός επιβαίνων στο σκάφος, ως εκ τούτου οι πληροφορίες σχετικά με τα πραγματικά γεγονότα τα οποία επέφεραν τη πρόσκρουση-προσάραξη του Α/Κ και τον θάνατό του κυβερνήτη, είναι περιορισμένες. Υπό το ανωτέρω πρίσμα εφαρμόζεται όπου απαιτηθεί η παρ. 4.3 του Παρατήματος του Κανονισμού ΕΕ 1286/2011¹.

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

Περίληψη

Το Αλιευτικό (Α/Κ) “ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ” Νηολόγιο Ηρακλείου 107 απέπλευσε απογευματινές ώρες της 23^{ης} Ιανουαρίου 2018 από τον Λιμένα Χερσονήσου (Νήσου Κρήτης) για αλιεία στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή. Επί του σκάφους επέβαινε ο Αλιέας και ιδιοκτήτης αυτού, ο οποίος ήταν και ο μοναδικός επιβαίνων.

Περί ώρα 21:15 η Λιμενική Αρχή Χερσονήσου ενημερώθηκε τηλεφωνικά απο ιδιώτη σχετικά με την προσάραξη ενός Α/Κ σε βραχώδη περιοχή χωρίς επιβαίνοντα, έμπροσθεν ξενοδοχειακής μονάδας, το οποίο λόγω του έντονου κυματισμού που επικρατούσε στην ανωτέρω περιοχή, προσκρούονταν στα βράχια. Σύμφωνα με το επίσημο δελτίο της ΕΜΥ, η κατάσταση της θάλασσας ήταν σχεδόν θυελλώδης και επικρατούσαν άνεμοι Βορειοδυτικοί ισχυροί, εντάσεως 6 ΒF με ριπές έως σχεδόν θυελλώδεις, εντάσεως 7 ΒF.

Άμεσα η Λιμενική Αρχή Χερσονήσου ενεργοποίησε το τοπικό σχέδιο έρευνας και διάσωσης, ενημερώνοντας τους ιδιοκτήτες αλιευτικών σκαφών που δραστηριοποιούνται στη θαλάσσια περιοχή Χερσονήσου για παροχή συνδρομής στην έρευνα για τον εντοπισμό και την διάσωση του εν λόγω Αλιέα.

Παράλληλα ενημερώθηκαν το Πλωτό Περιπολικό Λιμενικού Σώματος απο την Λιμενική Αρχή Ηρακλείου καθώς και το Διασωστικό Σκάφος ΕΟΔ προς παροχή συνδρομής. Λόγω της δυσκολίας προσέγγισης δια θαλάσσης στο σημείο προσάραξης του Α/Κ, κλήθηκε επιπρόσθετα και η ΕΜΑΚ. Από την ξηρά και εκατέρωθεν του σημείου προσάραξης του ανωτέρω Α/Κ, διενεργούσε περιπολίες περιπολικό όχημα της Λιμενικής Αρχής Χερσονήσου προς εντοπισμό του Κυβερνήτη. Περί την 22:30 το Αστυνομικό Τμήμα Χερσονήσου ενημέρωσε την Λιμενική Αρχή αναφορικά με την ανεύρεση μιας σορού έμπροσθεν ιδιωτικής επιχείρησης, 200 μέτρα ανατολικότερα απο το σημείο προσάραξης του Α/Κ. Η Λιμενική Αρχή απέστειλε άμεσα κλιμάκιο στην περιοχή ανεύρεσης της σορού, όπου και διαπίστωσε ότι επρόκειτο για τον ιδιοκτήτη του Α/Κ “ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ”.

2. Τεκμηριωμένες Πληροφορίες

2.1 Πληροφορίες εμπλεκόμενου σκάφους



Εικόνα 1: Το Α/Κ “ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ” μετά την προσάραξή του

| Όνομα σκάφους | ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ |
|----------------------|---|
| Σημαία | Ελληνική |
| Νηολόγιο | Ηρακλείου 107 |
| Τύπος σκάφους | Επαγγελματικό Αλιευτικό |
| Πλόες | Αλιεία Εσωτερικού (4 ν.μ απο την πλησιέστερη ακτή – 6 ν.μ απο το σημείο αναχώρησης) |
| Μήκος ολικό | 7,50 m |
| Μήκος νηολόγησης | 6,95 m |
| Μήκος μεταξύ καθέτων | 6,75 m |
| Πλάτος νηολόγησης | 2,70 m |
| Έτος καθέλκυσης | 1986 |

| | |
|---|--------------------------------|
| Υλικό κατασκευής | Ξυλεία |
| Ολική χωρητικότητα | 3,06 κοχ |
| Αριθμός και τύπος προωστήριων μηχανών – ισχύς | Μία (01) ΜΕΚ – DΙΕSEL (20 BHP) |
| Κατασκευαστής Μηχανής | MERCEDES |
| Μέγιστος αριθμός επιβαινόντων | 4 άτομα |
| Φορέας Πιστοποίησης | Λιμενική Αρχή Χερσονήσου |

2.2 Πληροφορίες ναυτικού ατυχήματος

| | |
|---------------------------------|---|
| Τύπος ναυτικού ατυχήματος | Πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα |
| Ημερομηνία ατυχήματος | 23 Ιανουαρίου 2018 |
| Τοποθεσία | |
| Επικρατούσες καιρικές συνθήκες | <u>Καιρός:</u> Λίγες νεφώσεις παροδικά αυξημένες <u>Άνεμος:</u> Βορειοδυτικοί ισχυροί (6) με ριπές έως σχεδόν θυελλώδεις (7) <u>Φωτισμός:</u> Ημέρα <u>Ορατότητα:</u> Καλή |
| Λιμένας απόπλου | Λιμένας Χερσονήσου |
| Τραυματισμός - απώλεια ζωής | Θάνατος Κυβερνήτη |
| Υλικές ζημιές στο πλοίο | Ολική απώλεια του σκάφους απο την πρόσκρουσή του σε βραχώδη περιοχή |
| Ρύπανση θαλασσίου περιβάλλοντος | Όχι |

2.3 Πληροφορίες ταξιδιού

| | |
|--------------------|--------------------------|
| Λιμένας απόπλου | Χερσόνησος (Νήσος Κρήτη) |
| Ημερομηνία απόπλου | 23-01-2018 |
| Ώρα απόπλου | Απογευματινές ώρες |
| Επιβαίνοντες | 1 Αλιέας |
| Φορτίο | Ουδέν |

2.4 Εμπλοκή αρμόδιων Αρχών

Στο εξεταζόμενο ναυτικό ατύχημα ενεπλάκησαν, το ΕΚΣΕΔ-ΚΕΠΙΧ/ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ, στελέχη της τοπικής Λιμενικής Αρχής Χερσονήσου, της ΕΜΑΚ και της ΕΟΔ με πλωτό σκάφος της καθώς και στελέχη της τοπικής Αστυνομικής Αρχής.

3. Περιγραφή του ναυτικού ατυχήματος

3.1 Πλους του Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ

Το Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ ήταν Επαγγελματικό Αλιευτικό, με έτος ναυπήγησης το 1986 στην Ελλάδα και ήταν εφοδιασμένο με άδεια εκτέλεσης πλών, εντός (04) τεσσάρων ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και (06) έξι ναυτικών μιλίων από το σημείο αναχώρησης.

Την 23^η Ιανουαρίου 2018, κατά τις απογευματινές ώρες, εν θέματι Α/Κ απέπλευσε από τον Λιμένα Χερσονήσου προς πραγματοποίηση αλιείας στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή. Μοναδικός επιβαίνοντας στο σκάφος ήταν ο Αλιέας και ιδιοκτήτης αυτού, ηλικίας 56 ετών. Η ακριβής περιοχή στην οποία δραστηριοποιήθηκε το εν λόγω Α/Κ πριν την επέλευση του υπο εξέταση ναυτικού ατυχήματος, δεν ήταν εφικτό να προσδιοριστεί καθώς δεν υφίσταται υποχρέωση αναφοράς απόπλου του σκάφους στην Λιμενική Αρχή, ενώ πρόσθετα ο Αλιέας δεν γνωστοποίησε σε κάποιο οικείο πρόσωπο του τον απόπλου του σκάφους. Λαμβάνοντας υπόψη τις συλλεχθείσες πληροφορίες κατά την διερεύνηση του εν λόγω ναυτικού ατυχήματος σε συνδυασμό με τον εντοπισμό του σκάφους και της σορού του Κυβερνήτη, εκτιμάται ότι το Α/Κ "ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ" κατευθύνθηκε δυτικά του Λιμένα Χερσονήσου. Το σημείο της προσάραξης του Α/Κ από τον Λιμένα Χερσονήσου (Εικόνα 2), όπου και ελλιμενιζόταν, αντιστοιχεί κατά προσέγγιση σε μια απόσταση 0,7 ν.μ. ή 1,44 χιλιόμετρα περίπου.



Εικόνα 2: Απεικόνιση εκτιμώμενης απόστασης από τον Λιμένα Χερσονήσου έως το σημείο προσάραξης του Α/Κ

Οι καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή την ημέρα του ατυχήματος σύμφωνα με το επίσημο δελτίο καιρού της ΕΜΥ, ήταν λίγες νεφώσεις παροδικά αυξημένες, με βορειοδυτικούς ισχυρούς ανέμους εντάσεως 6 BF με ριπές έως σχεδόν θυελλώδεις εντάσεως 7 BF και καλή ορατότητα. Ωστόσο οι τοπικές καιρικές συνθήκες και ειδικότερα το ύψος κύματος, σύμφωνα με πληροφορίες εκτιμάται ότι ήταν ευμενέστερες στη θαλάσσια περιοχή που έπλευσε.

Περί ώρα 21:15 η Λιμενική Αρχή Χερσονήσου ενημερώθηκε τηλεφωνικά απο ιδιώτη σχετικά με την προσάραξη ενός (01) αλιευτικού σκάφους έμπροσθεν ξενοδοχειακής μονάδας στην περιοχή Λιμένα Χερσονήσου. Το εν λόγω αλιευτικό προσέκρουε στα βράχια λόγω του έντονου κυματισμού που επικρατούσε στην περιοχή χωρίς ο αλιέας να βρίσκεται εντός αυτού. Άμεσα στελέχη της τοπικής Λιμενικής Αρχής μετέβησαν στην περιοχή όπου και διαπίστωσαν ότι πρόκειται για το αλιευτικό “ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ”.

3.2 Επιχείρηση εντοπισμού αλιέα

Η Λιμενική Αρχή Χερσονήσου ενεργοποίησε το τοπικό σχέδιο έρευνας και διάσωσης ενημερώνοντας άμεσα τους ιδιοκτήτες αλιευτικών σκαφών που δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή της Χερσονήσου προκειμένου να συνδράμουν στην έρευνα για τον εντοπισμό του ιδιοκτήτη του Α/Κ “ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ”.

Εντούτοις, λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν στην περιοχή δεν κατέστη δυνατή η προσέγγιση των αλιευτικών στο σημείο προσάραξης, με αποτέλεσμα την επιστροφή τους στον Λιμένα Χερσονήσου. Απο την Λιμενική Αρχή Ηρακλείου απέπλευσε πλωτό περιπολικό σκάφος καθώς και Διασωστικό σκάφος της Ε.Ο.Δ, προς συνδρομή στην έρευνα ενώ λόγω αδυναμίας προσέγγισης στην περιοχή κλήθηκε και η ΕΜΑΚ. Για την επιχείρηση ενημερώθηκε και το ΚΕΠΙΧ-ΕΚΣΕΔ.

Επιπρόσθετα πραγματοποιήθηκαν περιπολίες από ξηράς εκατέρωθεν του σημείου προσάραξης του Α/Κ από περιπολικό όχημα της Λιμενικής Αρχής Χερσονήσου. Περί ώρα 22:30 το Α/Τ Χερσονήσου ενημέρωσε ανωτέρω Λιμενική Αρχή αναφορικά με την ανεύρεση μιας σορού έμπροσθεν ιδιωτικής επιχείρησης. Στελέχη της τοπικής Λιμενικής Αρχής μετέβησαν στην υποδειχθείσα περιοχή και διαπιστώθηκε ότι πρόκειται για τον ιδιοκτήτη του Α/Κ. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που συλλέχθηκαν, ο Αλιέας εντοπίσθηκε χωρίς ρουχισμό και υποδήματα και χωρίς να φέρει ατομική σωσίβια ζώνη.

3.3 ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ

Το Α/Κ μετά την πρόσκρουση του σε βράχια προσάραξε σε βραχώδη ακτή στην θαλάσσια περιοχή της Χερσονήσου (Εικόνα 3), όπου και διαλύθηκε λόγω του έντονου κυματισμού και της διαρκούς πρόσκρουσης του στα βράχια επί τρείς ημέρες (Εικόνα 4).

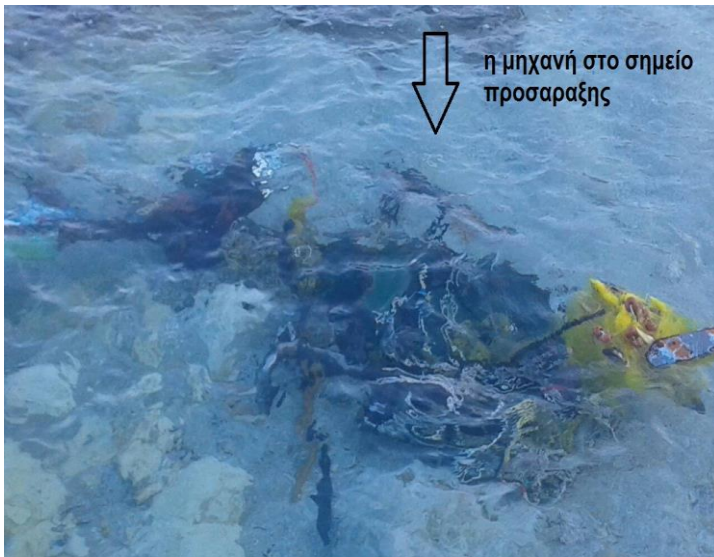


Εικόνα 3: Προσάραξη του Α/Κ σε βραχώδη ακτή θαλάσσιας περιοχής Λιμένα Χερσονήσου

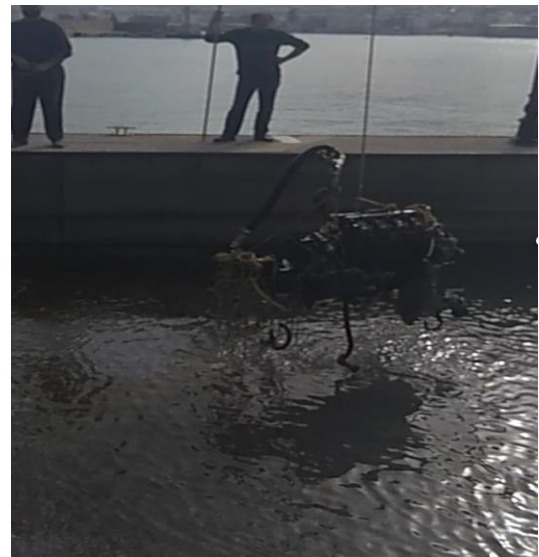


Εικόνα 4: Ολική καταστροφή του Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ

Στο σημείο προσάραξης του σκάφους ανευρέθη κατεστραμμένη η μηχανή πρόωσης του (Εικόνα 5), η οποία απομακρύνθηκε απο το εν λόγω σημείο για λόγους ασφάλειας ναυσιπλοΐας (Εικόνα 6). Λόγω της κατάστασης της δεν ήταν εφικτό να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα ως προς την θέση των χειριστηρίων, ενώ επιπρόσθετα κατέστη αδύνατο να εντοπισθεί η δεξαμενή καυσίμου.



Εικόνα 5: Ανεύρεση μηχανής Α/Κ Μπάρμπα Λάμπρος στο σημείο προσάραξης



Εικόνα 6: Η μηχανή του Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ κατά την διαδικασία ανέλκυσής της

Την επομένη ημέρα του ναυτικού ατυχήματος, έγινε καταγραφή της κατάστασης του Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ από κλιμάκιο της Λιμενικής Αρχής Χερσονήσου, η οποία και σύμφωνα με το φωτογραφικό υλικό που παρατίθεται παρακάτω (Εικόνες 07 και 08), παρουσιάζει μια εκτεταμένη και διαδοχική καταστροφή του σκάφους, με αποτέλεσμα πλήν ορισμένων σωστικών μέσων, να έχει διασωθεί μόνο η μηχανή του σε κακή κατάσταση και το σκάφος να έχει καταστραφεί ολοσχερώς.



Εικόνα 07: Απεικόνιση του Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ την 24/01/2018-πρωινές ώρες



Εικόνα 08: Απεικόνιση του Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ την 24/01/2018 – μεσημεριανές ώρες

3.4 Θέση ανεύρεσης της σορού του Κυβερνήτη του Α/Κ

Η σορός του Κυβερνήτη βρέθηκε, όπως απεικονίζεται χαρακτηριστικά και στις παρακάτω φωτογραφίες (Εικόνες 09, 10 και 11), σε μια απόσταση 427 μέτρα περίπου από το σημείο προσάραξης του σκάφους.



Εικόνα 09: Χάρτης απεικόνισης σημείων προσάραξης Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ ΚΑΙ ανεύρεσης σορού του Κυβερνήτη
Πηγή: GOOGLE MAP



Εικόνα 10: Απεικόνιση του σημείου ανεύρεσης της σορού του Κυβερνήτη σε σχέση με το σημείο προσάραξης



Εικόνα 11: Απεικόνιση της περιοχής ανεύρεσης της σορού του Κυβερνήτη

4.1 Γενικά στοιχεία

Το Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ με Νηολόγιο Ηρακλείου 107 ήταν Επαγγελματικό Αλιευτικό, το οποίο ναυπηγήθηκε στην Ελλάδα το 1986, με μέσον πρόωσης (01) μια πετρελαιομηχανή εσωλέμβια (§2.1). Η τελευταία του επιθεώρηση πραγματοποιήθηκε στις 16/12/2017 από την τοπική Λιμενική Αρχή, όπου το σκάφος κρίθηκε αξιόπλοο και ανανεώθηκε η άδεια εκτέλεσης πλόων του για δύο έτη. Η εν λόγω άδεια προέβλεπε την εκτέλεση πλόων για διενέργεια αλιείας εσωτερικού, εντός (4) τεσσάρων ναυτικών μιλίων απο την πλησιέστερη ακτή και (6) έξι ναυτικών μιλίων απο το σημείο αναχώρησης.

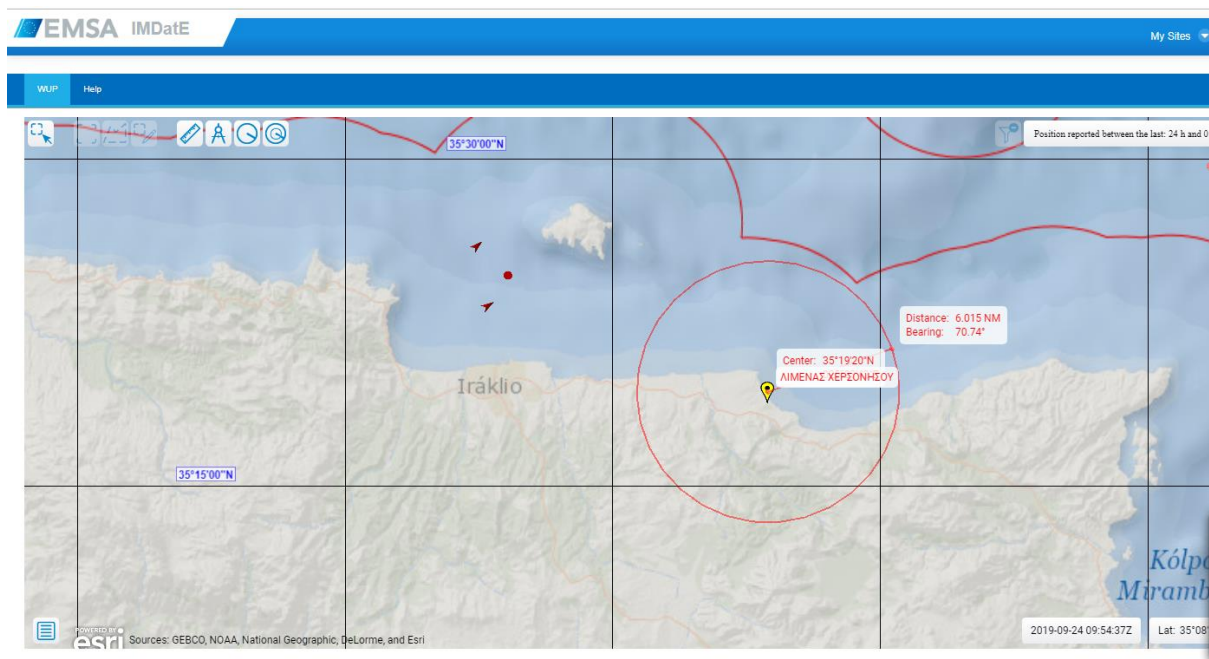
4.2 Ο Αλιέας-Πηδαλιούχος

Ο ιδιοκτήτης του Α/Κ “ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ” ήταν ηλικίας 56 ετών. Το 1995 ξεκίνησε την ενασχόληση του ως αλιέας και σύμφωνα με τις συλλεχθείσες πληροφορίες είχε μεγάλη εμπειρία. Το 1998 απέκτησε το εν λόγω Α/Κ και δραστηριοποιούνταν στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή της Χερσονήσου. Πριν την ενασχόληση του με την αλιεία είχε εργαστεί ως ναυτικός στο παρελθόν σε εμπορικά πλοία.

Την ημέρα του ναυτικού ατυχήματος διέθετε σε ισχύ άδεια πηδαλιούχου και χειριστού μηχανοκίνητης λέμβου, εκδοθείσα από τη τοπική Λιμενική Αρχή την 20-06-2012. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που συλλέχθηκαν, δεν αντιμετώπιζε προβλήματα υγείας, είχε καλή κολυμβητική ικανότητα και αλίευε χωρίς έτερο αλιέα, καθόσον δεν υφίσταται αντίστοιχη υποχρέωση σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

4.2.1 Πτώση του αλιέα στη θάλασσα

Η χρονική στιγμή της πτώσης του Αλιέα στη θάλασσα δεν ήταν εφικτό να προσδιορισθεί καθόσον δεν έγινε αντιληπτή από κάποιον, ενώ παράλληλα δεν προέκυψαν πρόσθετα στοιχεία ως προς την πορεία του σκάφους πριν το ναυτικό ατύχημα. Σύμφωνα με συλλεχθείσες πληροφορίες και λαμβάνοντας υπόψη τα τοπικά όρια ισχύος της άδειας εκτέλεσης πλόων (έως (04) τέσσερα ν.μ απο την πλησιέστερη ακτή ή έως (06) έξι ν.μ απο το σημείο αναχώρησης), εκτιμάται ότι η περιοχή της αλιευτικής δραστηριότητας του Α/Κ, εκτεινόταν απο την θαλάσσια περιοχή Χερσονήσου έως την θαλάσσια περιοχή Γούβες Ηρακλείου, όπως χαρακτηριστικά απεικονίζεται κατά προσέγγιση στον παρακάτω χάρτη εντός κόκκινου κύκλου.



Εικόνα 12: Χάρτης ενδεικτικής απεικόνισης περιοχής επιτρεπόμενης αλιευτικής δραστηριότητας του Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ. Πηγή: Emsa IMDatE.

Εντούτοις, λαμβανομένων υπόψη του σημείου προσάραξης, της ανεύρεσης της σορού και των καιρικών συνθηκών την ημέρα του ναυτικού ατυχήματος, εκτιμάται ότι ο εν λόγω αλιέας πιθανόν κατευθύνθηκε στην

θαλάσσια περιοχή ΒΔ του Λιμένα Χερσονήσου, θαλάσσια περιοχή η οποία θεωρείται ότι προστατεύεται από ανέμους ΒΔ διεύθυνσης, όπως χαρακτηριστικά απεικονίζεται στην εικόνα 2 στην §3.1.

Από πληροφορίες της διερεύνησης προέκυψε ότι, ο εν λόγω αλιέας, σε περιπτώσεις κατά τις οποίες αντιμετώπιζε κάποιο πρόβλημα κατά την αλιεία, ενημέρωνε μέσω του προσωπικού του κινητού τηλεφώνου ή μέσω συσκευής (VHF).

Την ημέρα του ατυχήματος και λαμβάνοντας υπόψη, σύμφωνα με την εξέλιξη των γεγονότων και την έκτακτη κατάσταση στην οποία περιήλθε το Α/Κ, το οποίο εκτιμάται ότι παρασυρόταν ακυβέρνητο, ο ανωτέρω για αδιευκρίνιστους λόγους δεν προέβη σε χρήση των διαθέσιμων μέσων επικοινωνίας αλλά ούτε και σε χρήση φωτιστικών σημάτων κινδύνου (βεγγαλικά χειρός).

Υπό το ανωτέρω πρίσμα και λαμβάνοντας υπόψη την κατάσταση στην οποία βρέθηκε η σορός του αλιέα, ήτοι χωρίς ρουχισμό και ατομική σωσίβια ζώνη, ενδεχόμενως να προέκυψε από εκούσια πτώση στη θάλασσα, με σκοπό είτε την απεμπλοκή κάποιου αντικειμένου όπως π.χ αλιευτικού εξοπλισμού (δίχτυα, παραγάδι), είτε την εγκατάλειψη του σκάφους και την κολύμβηση στην πλησιέστερη ακτή, με σκοπό την διαφύλαξη της σωματικής του ακεραιότητας λόγω της επικείμενης προσέγγισης του Α/Κ σε βραχώδη ακτή.

Σε κάθε περίπτωση, ο αλιέας δεν ενημέρωσε κανέναν σχετικά με την επικίνδυνη κατάσταση στην οποία βρισκόταν το Α/Κ, ούτε για τις προθέσεις του. Καθοριστικός παράγοντας σε αυτό εκτιμάται ότι ήταν η μεγάλη ποσότητα αλκοόλης που βρέθηκε στο αίμα του με αποτέλεσμα να επηρεάσει δραστικά την κρίση του και κατά συνέπεια την λήψη των αποφάσεων που πήρε σε μια τόσο κρίσιμη στιγμή.

4.2.2 Απώλεια ανθρώπινης ζωής

Σύμφωνα με την έκθεση ιατροδικαστικής εξέτασης που διενεργήθηκε στη σορό του Αλιέα, η αιτία θανάτου προσδιορίστηκε σε πνιγμό εντός θαλασσίου ύδατος.

Σημειώνεται ότι σημαντική επίδραση στον ανθρώπινο οργανισμό κατά την παραμονή του στην θάλασσα ασκεί η θερμοκρασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Στον παρακάτω πίνακα αποτυπώνονται τα αποτελέσματα από την επίπτωση που έχουν οι μεταβαλλόμενες θερμοκρασίες της θάλασσας στο ανθρώπινο σώμα σε συνάρτηση με τον χρόνο παραμονής του.

Επιγραμματικά και σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, ένα μέσο άτομο χωρίς ειδικό προστατευτικό ρουχισμό αντιμετωπίζει ορισμένα συμπτώματα μετά από πτώση στη θάλασσα, τα οποία διαμορφώνονται ανάλογα με την αντίστοιχη κλιμάκωση της θερμοκρασίας και τον χρόνο παραμονής.

Συγκεκριμένα και σύμφωνα με τον πίνακα που καταγράφεται στο «Διεθνές Εγχειρίδιο Έρευνας και Διάσωσης(IAMSAR MAUAL)²», ο εκτιμώμενος χρόνος επιβίωσης του ατόμου στην θάλασσα χωρίς ειδικό προστατευτικό ρουχισμό, σε συνάρτηση με την θερμοκρασία της θάλασσας, αναφέρεται ως κάτωθι:

| ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑΣ °C | ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ |
|-------------------------|--|
| μικρότερης των 2°C | μικρότερος των ¼ μιας (01) ώρας |
| 2°C και 4°C | μικρότερος μιας ώρας και τριάντα λεπτών (1 ½). |
| 4°C και 10°C | μικρότερος των (03) τριών ωρών. |
| 10°C και 15°C | μικρότερος των (06) έξι ωρών |
| 15°C και 20°C | μικρότερος των (12) δώδεκα ωρών |
| άνω των 20°C | εξαρτάται από τον παράγοντα της κόπωσης |

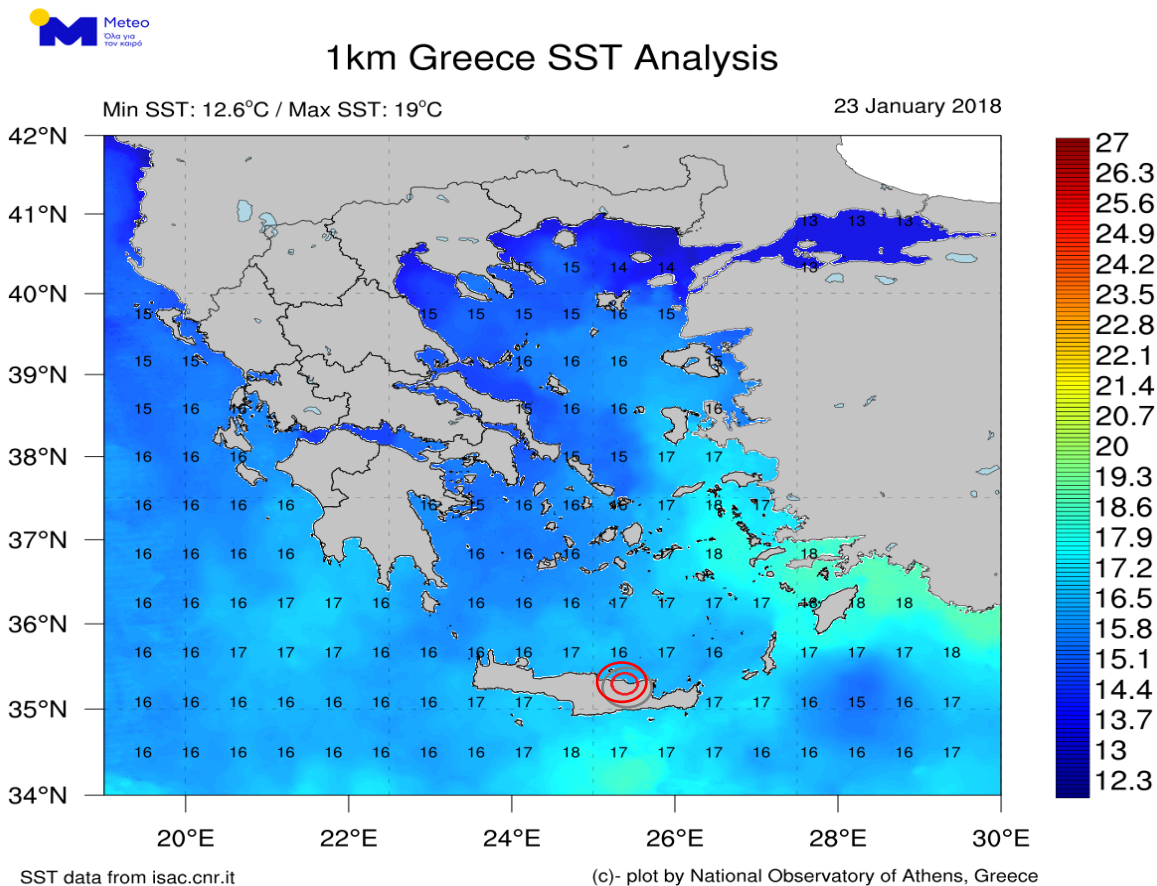
Πίνακας 1: Απεικόνιση χρόνου επιβίωσης ατόμων χωρίς ειδικό προστατευτικό ρουχισμό σε νερό κυμαινόμενων θερμοκρασιών.

² Διεθνές Εγχειρίδιο Αεροναυτικής και Ναυτικής Έρευνας και Διάσωσης (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual – IAMSAR Manual),

Η θερμοκρασία της θάλασσας την ημέρα του ατυχήματος και σύμφωνα με τον πίνακα που παρατίθεται παρακάτω, στην θαλάσσια περιοχή Χερσονήσου κυμαινόταν στους 16°C. Λαμβάνοντας υπόψη την θερμοκρασία της θάλασσας σε συνάρτηση με το γεγονός ότι ο αλιέας δεν έφερε ειδικό προστατευτικό ρουχισμό παρά μόνο ένα λευκό προσόψιο στο πάνω μέρος του σώματός του και ένα γκρί εσώρουχο στο κάτω μέρος, δύναται να συναχθεί το συμπέρασμα ότι ο αναμενόμενος χρόνος επιβίωσης του στην θάλασσα ήταν μικρότερος των 12 ωρών.

Σημειώνεται, ότι λόγω έλλειψης στοιχείων (ακριβή ώρα απόπλου - ώρα πρόσκρουσης του Α/Κ και πτώση του αλιέα στην θάλασσα §4.2.1) δεν μπορεί να προσδιοριστεί ο ακριβής χρόνος παραμονής του στη θάλασσα και ως εκ τούτου το παραπάνω συμπέρασμα προκύπτει κατά προσέγγιση.

Ωστόσο εκτιμάται ότι καταλυτικό ρόλο ως προς τον χρόνο επιβίωσης του αλιέα στην θάλασσα διαδραμάτισε και η κατανάλωση αλκοόλ - του οποίου η επίδραση στον ανθρώπινο οργανισμό αναλύεται διεξοδικά παρακάτω - διότι συνέβαλλε στην περαιτέρω μείωση της θερμοκρασίας του σώματος του θανόντα, με κίνδυνο την πρόκληση υποθερμίας και αποτέλεσμα τη μείωση του χρόνου επιβίωσης στο νερό.



Πίνακας 2: Απεικόνιση θερμοκρασίας θαλάσσης (ο κόκκινος κύκλος απεικονίζει γεωγραφικά την θερμοκρασία θαλάσσης στην περιοχή της Χερσονήσου. Πηγή: meteo.gr

Κατά τη διαδικασία της διερεύνησης προέκυψε ότι ο αλιέας δεν αντιμετώπιζε προβλήματα υγείας και ήταν πολύ καλός γνώστης κολύμβησης (§4.2). Αυτό ενισχύει και την υπόθεση της παραγράφου 4.2.1, ότι εκούσια έπεσε στη θάλασσα προκειμένου, είτε να απεμπλέξει κάποιο αντικείμενο από την προπέλα είτε εγκαταλείποντας το Α/Κ, να κολυμπήσει μέχρι την ακτή προκειμένου να διαφυλάξει την σωματική του ακεραιότητα.

Πρόσθετα σημειώνεται ότι σύμφωνα με την τοξικολογική έκθεση που διενεργήθηκε στο εργαστήριο ιατροδικαστικών επιστημών (Μονάδα Τοξικολογίας) του Πανεπιστημίου Κρήτης³, εντοπίστηκε ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό αιθανόλης (3,1 g/L) στο αίμα του.

Ειδικότερα, σύμφωνα με την ανωτέρω έκθεση, «...οι επιδράσεις της ανιχνευόμενης συγκέντρωσης ανωτέρω ποσότητας αλκοόλης στο δείγμα αίματος του θανόντα περιλαμβάνουν επηρεασμένα ζωτικά σημεία με καταστολή αντανακλαστικών, απορρύθμιση του θερμο-ρυθμιστικού κέντρου (υποθερμία), επιβράδυνση της αναπνοής καθώς και υπνηλία με σταδιακή απώλεια αισθήσεων».

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται εκτενέστερα οι κοινές επιδράσεις της αλκοόλης στον άνθρωπο αναλόγως της περιεκτικότητας της στο αίμα. Σημειώνεται ότι οι επιπτώσεις διαφέρουν από άνθρωπο σε άνθρωπο λόγω των διαφορετικών ορίων ανοχής που υπάρχουν στον καθένα.

| Συγκέντρωση αλκοόλης στο αίμα (σε mg/dl=1gr/L) | Συμπτωματολογία |
|--|--|
| Μέχρι 50 | Άτομα συνήθως νηφάλια, ελαφρές διαταραχές δύσκολα διαγνώσιμες |
| 50-100 | Άρση των φυσιολογικών αναστολών, ευφορία, φλυαρία, υπερεμπιστοσύνη |
| 100-200 | Μείωση ικανοτήτων, σύγχυση, μη συγχρονισμός κινήσεων, διαταραχές στην ομιλία |
| 200-300 | Επίταση των ανωτέρω, ελάττωση των αντανακλαστικών, απώλεια των αισθήσεων |
| 300-350 | Αναισθησία, καταστολή των αντανακλαστικών, απώλεια θερμοαντικτού |
| >350 | Κώμα - Θάνατος |

Πίνακας 3: Απεικόνιση των επιπτώσεων της αλκοόλης στον ανθρώπινο οργανισμό.

Πηγή: (Εργαστήριο Ιατροδικαστικών Επιστημών-Μονάδα Τοξικολογίας-Πανεπιστήμιο Κρήτης-Τμήμα Ιατρικής).

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, προκύπτει ότι ο Αλιέας κατά την διάρκεια της αλιευτικής του δραστηριότητας βρισκόταν υπο την επίδραση αλκοόλης με συνέπεια την μείωση των αντανακλαστικών του ως προς την λήψη έγκαιρων μέτρων και ασφαλών αποφάσεων για την διαχείριση μιας κατάστασης εκτάκτου ανάγκης.

Πρόσθετα, το ποσοστό αλκοόλης που εντοπίστηκε στην σορό του κατά την διαδικασία της νεκροψίας, αποτέλεσε επιβαρυντικό παράγοντα τόσο ως προς το χρονικό διάστημα κατά το οποίο μπορούσε να παραμείνει στο νερό, όσο και στην πιθανή προσπάθειά του να κολυπήσει μέχρι τη ακτή, ειδικότερα δε, αν ληφθούν υπόψη η μη χρήση του σωστικού εξοπλισμού, οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν στην περιοχή καθώς και το βραχώδες ανάγλυφο της ακτής.

Υπό τα ανωτέρω, η υπερβολική κατανάλωση αλκοόλης από τον αλιέα αποτέλεσε συντελεστικό παράγοντα στην επέλευση του υπό εξέταση ναυτικού ατυχήματος.

4.2.3 Άδεια Πηδαλιουχίας 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» η οποία για την έκδοση άδειας χειριστή πηδαλιούχου παραπέμπει στο άρθρο 9 του Γενικού Κανονισμού Λιμένος 17 (ΦΕΚ 1136 Β'/1997).

Υπό το ανωτέρω πλαίσιο ο ιδιοκτήτης του "ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ" διέθετε «Άδεια Πηδαλιούχου και Χειριστού μηχανοκίνητης λέμβου», η οποία είχε εκδοθεί από αρμόδια Λιμενική Αρχή την 20-06-2012 με

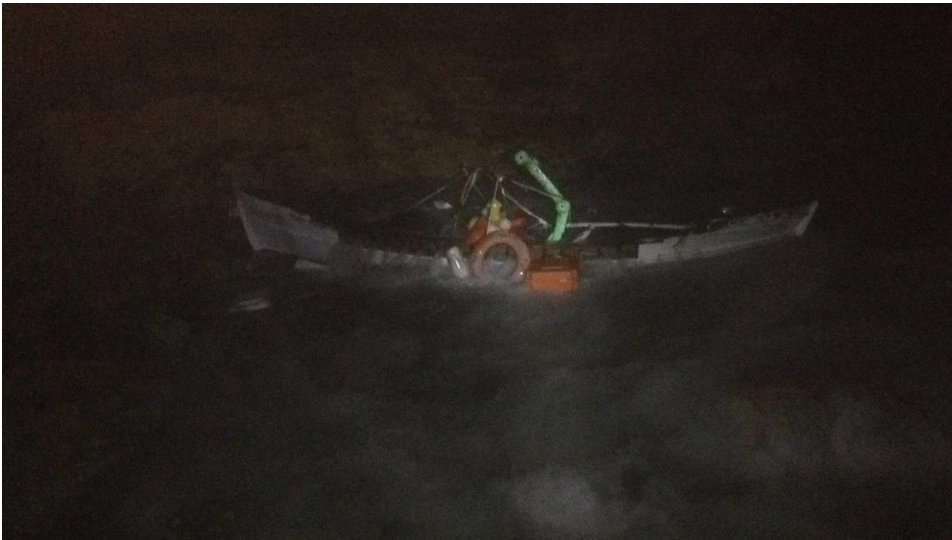
³ Η υπ' αριθμ. Πρωτ: 224/18 τοξικολογική έκθεση Πανεπιστημίου Κρήτης.

ισχύ έως την 10-10-2027. Η εν λόγω άδεια ισχύει μόνο για την διακυβέρνηση αλιευτικών σκαφών κατά τα προβλεπόμενα στο Π.Δ. 16/2004 (Α'9) και εκδίδεται με συγκεκριμένη διαδικασία, η οποία περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τη διαπίστωση καταλληλότητας του υποψηφίου από υγειονομικής πλευράς μέσω προσκόμισης ιατρικής βεβαίωσης.

4.3 ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΤΟΥ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ - ΑΝΕΥΡΕΣΗ ΤΗΣ ΣΟΡΟΥ ΤΟΥ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ

4.3.1 Κατάσταση του Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ στο σημείο προσάραξης

Το ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ εντοπίστηκε τις βραδινές ώρες της 23/01/2018, προσαραγμένο σε βραχώδη αβαθή πλησίον της ακτής (Εικόνα 13), στην θαλάσσια περιοχή Χερσονήσου, όπως απεικονίζεται στην Εικόνα 14.



Εικόνα 13: Απεικόνιση της επικάθισης του Α/Κ σε βραχώδη πυθμένα στην θαλάσσια περιοχή Λιμένα Χερσονήσου



Εικόνα 14: Στην ανωτέρω φωτογραφία απεικονίζεται το σημείο προσάραξης του Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ

Από το σημείο προσάραξης ανωτέρω σκάφους, όπως χαρακτηριστικά απεικονίζεται στην παραπάνω εικόνα, προκύπτει το γεγονός ότι η βραχώδης μορφολογία της ακτής (Εικόνες 9, 10 και 11) σε συνδυασμό με τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες (ένταση- διεύθυνση ανέμου) που επικρατούσαν στην εν λόγω θαλάσσια περιοχή (§3.1), αποτέλεσαν συντελεστικό παράγοντα στη επέλευση του εν λόγω ναυτικού ατυχήματος.

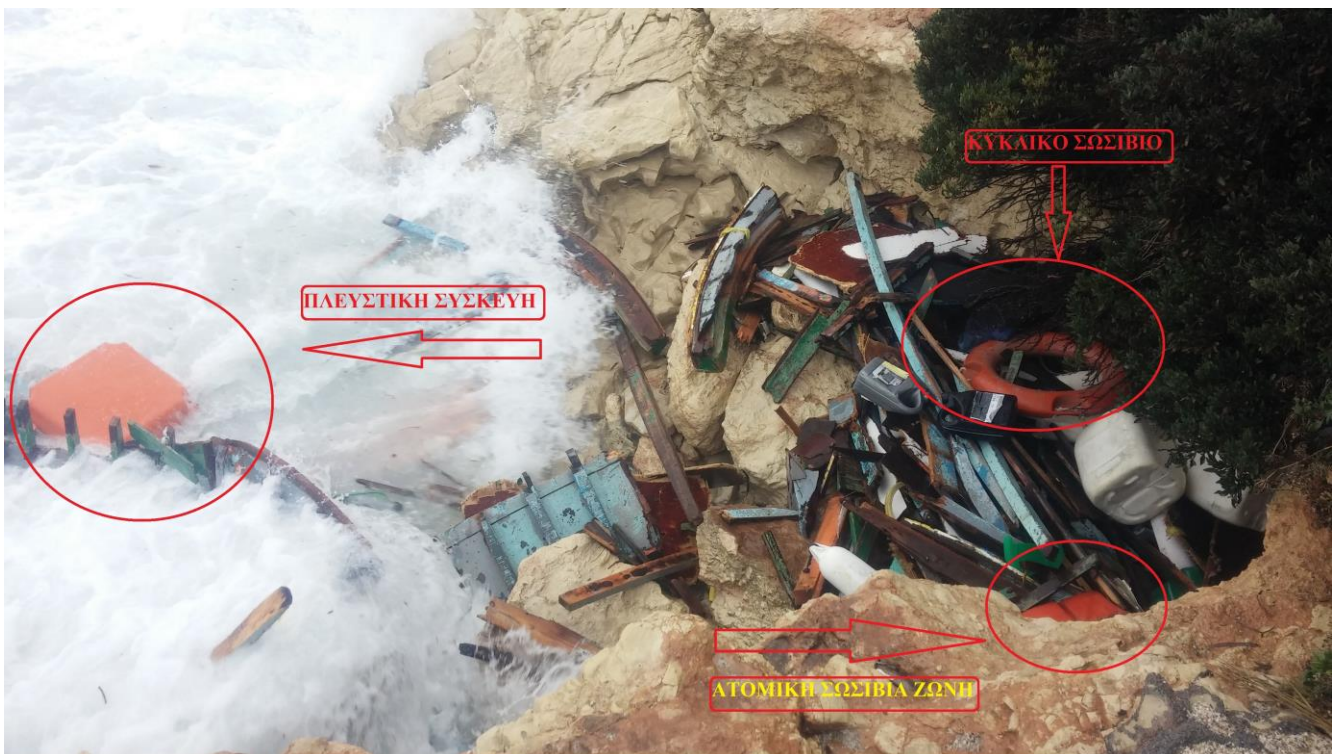
Συγκεκριμένα, εκτιμάται ότι ο αλιέας βούτηξε εκούσια στην θάλασσα (§4.2.1), με σκοπό την ανάκτηση της πρόωσης του σκάφους προκειμένου να αποφύγει την προσάραξη του, ή εφόσον κάτι τέτοιο δεν ήταν εφικτό, να κολυπήσει στην ακτή για να σωθεί.

4.3.2 ΣΩΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΟΥ Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ

Το Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ ήταν εφοδιασμένο με Α.Ε.Π. επαγγελματικού σκάφους, σύμφωνα με τις διατάξεις του Γ.Κ.Λ. αριθ. 23 για πλόες απόστασης έως 6 ν.μ από το σημείο αναχώρησης ή 4 ν.μ. από τις ακτές. Τα σωστικά μέσα που απαιτείτο να φέρει το σκάφος, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της κείμενης νομοθεσίας⁴, 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 σπύρτα,
- Τρία (03) καπνογόνα, τριετούς ισχύος που φυλάσσονται σε στεγανό κουτί μαζί με ένα κουτί σπύρτα,

Κατά την διαδικασία συλλογής στοιχείων/πληροφοριών, στο σημείο προσάραξης του Α/Κ εντοπίστηκαν τέσσερα (04) κυκλικά σωσίβια, μία (01) πλευστική συσκευή και μία (01) ατομική σωσίβια ζώνη. Στην παρακάτω εικόνα απεικονίζονται μέρος αυτών. Ο υπόλοιπος σωστικός εξοπλισμός δεν βρέθηκε κατά την έρευνα που διεξήχθη στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή για τον εντοπισμό του αλιέα, ενώ η σορός του εντοπίστηκε χωρίς ατομική σωσίβια ζώνη. Σύμφωνα με την έκθεση της τελευταίας επιθεώρησης, η οποία είχε διενεργηθεί από την τοπική Λιμενική Αρχή την 16-12-2017 στο πλαίσιο ανανέωσης της ΑΕΠ, ο εν λόγω εξοπλισμός υφίστατο και ήταν σε καλή κατάσταση.



Εικόνα 15: Απεικόνιση εναπομείναντος σωστικού εξοπλισμού Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ

⁴ ΓΚΛ (ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ) Αριθμ.23-“Μικρά σκάφη-Επιθεωρήσεις μικρών σκαφών”

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. Εν τούτοις δεν κατέστη εφικτό, κατά την διαδικασία συλλογής στοιχείων/πληροφοριών, να εξακριβωθεί το σημείο που είχε τοποθετηθεί η πλευστική συσκευή στο Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ, ώστε να προσδιορισθεί εάν συνετέλεσε ως παράγοντας στην διάσωση του αλιέα.

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 διεπιστώθη ότι το Α/Κ ΜΠΑΡΜΠΑ ΛΑΜΠΡΟΣ ήταν εφοδιασμένο με συμβατικού τύπου ατομικές σωσίβιες ζώνες, των οποίων όμως η θέση στο σκάφος δεν κατέστη εφικτό να προσδιορισθεί.



Εικόνα 16: Ατομική σωσίβια ζώνη συμβατικού τύπου

Σημειώνεται ότι οι συμβατικού τύπου ατομικές σωσίβιες ζώνες (Εικόνα 16) 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.

Σημειώνεται ότι σε διεξαχθείσες διερευνήσεις σε παρόμοια ναυτικά ατυχήματα έχει αναδειχθεί ότι συμβατικού τύπου ατομικές σωσίβιες ζώνες, λόγω του όγκου τους, δυσκολεύουν τους αλιείς κατά την αλιευτική δραστηριότητα, με αποτέλεσμα να αποφεύγεται η χρήση τους.

Επί του ανωτέρω θέματος σημειώνεται ότι **ατομικά πνευστά σωσίβια**⁵ (Εικόνες 17 και 18) εκτιμάται ότι δεν δυσχεραίνουν την κίνηση των ατόμων που επιβαίνουν σε μικρά σκάφη. Τα σωσίβια τέτοιου τύπου είναι πνευστά και ενεργοποιούνται με την πτώση του ατόμου στην θάλασσα και εν τούτοις δύναται να αποτελέσουν

κρίσιμο παράγοντα στη διάσωση, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις ατόμων, όπως οι αλιείς, που επιβαίνουν μόνοι σε μικρά αλιευτικά σκάφη⁶.



Εικόνα 17: Ατομική σωσίβια ζώνη πνευστού τύπου



Εικόνα 18: Ατομική σωσίβια ζώνη πνευστού τύπου

⁵ Σχετική πρόβλεψη για ατομικά σωσίβια πνευστού τύπου έχει θεσπιστεί για τα Ε/Γ πλοία, βάσει της ΚΟ 2016/844 (ΠΔ 48/2017), σύμφωνα με την οποία προβλέπεται ατομικό σωσίβιο πνευστού τύπου για κάθε άτομο το οποίο χρειάζεται να εργάζεται επί του πλοίου σε εκτεθειμένους χώρους.

⁶ ΔΑΕΑ (Δελτίο Ασφάλειας Έναντι Ατυχημάτων)- Έκθεση Διερεύνησης ναυτικού ατυχήματος-Βύθιση Ε/Π-Α/Κ ΜΑΚΡΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ.

4.4 Πιστοποίηση 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 16/12/2017 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.

Παράλληλα σημειώνεται ότι στα πλαίσια των επιθεωρήσεων του ναυπηγικού τομέα, ελέγχεται η στεγανότητα της γάστρας και του καταστρώματος καθώς και όλων των ανοιγμάτων τα οποία οδηγούν στους χώρους που λογίζονται ως στεγανοί για την πλευστότητα του σκάφους. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που συλλέχθηκαν δεν προέκυψαν στοιχεία τα οποία να οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η στεγανότητα του σκάφους συνετέλεσε στην επέλευση εν λόγω ναυτικού ατυχήματος.

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

1. Οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες (§3.1, §4.3.1).
2. Η βραχώδης μορφολογία της ακτής στην οποία συνέβη το ατύχημα (§4.3.1).
3. Ο αλιέας δεν είχε ενημερώσει κανέναν για την περιοχή στην οποία θα αλίευε (§3.1 & 4.2.1).
4. Ο σωστικός εξοπλισμός του σκάφους δεν χρησιμοποιήθηκε (§3.2, §4.3.2).
5. Ο θάνατος του Κυβερνήτη οφείλεται σε πνιγμό εντός θαλασσίου ύδατος (§4.2.2).
6. Η θερμοκρασία της θάλασσας και η κατανάλωση αλκοόλης, ενδέχεται να λειτούργησαν συνδυαστικά και να επηρέασαν αρνητικά το χρονικό διάστημα ικανότητας παραμονής του αλιέα στην θάλασσα (§4.2.2).
7. Η κατανάλωση αλκοόλης επηρέασε τον αλιέα ως προς την λήψη έγκαιρων μέτρων ασφαλείας και ασφαλών αποφάσεων για την αντιμετώπιση μιας κατάστασης εκτάκτου ανάγκης (§4.2.2).

6. Συστάσεις ασφαλείας

Λαμβανομένου υπόψη τα αναφερόμενα στην §4.3.2 επαναδιατυπώνεται η κάτωθι σύσταση ασφαλείας:

04/2015: Αρμόδιες Υπηρεσίες (Δ.Ε.Π, Δ.Λ.Α) του ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ παρακαλούνται όπως εξετάσουν την συμπλήρωση του υπάρχοντος κανονιστικού πλαισίου (ΓΚΛ -ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ-Αριθμ.23 “Μικρά σκάφη-Επιθεωρήσεις μικρών σκαφών”) με ρύθμιση για την υποχρεωτική ένταξη των ατομικών πνευστών σωσιβίων στον απαιτούμενο σωστικό εξοπλισμό μικρών σκαφών.

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 02/2018

Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων,

Γρηγορίου Λαμπράκη 150,

Τ.Κ.:18518, Πειραιάς.

Τηλ.: 213 1371970

FAX: 213 1371269

E-mail: hbmci@yna.gov.gr

Ιστότοπος: <http://hbmci.gov.gr>