



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

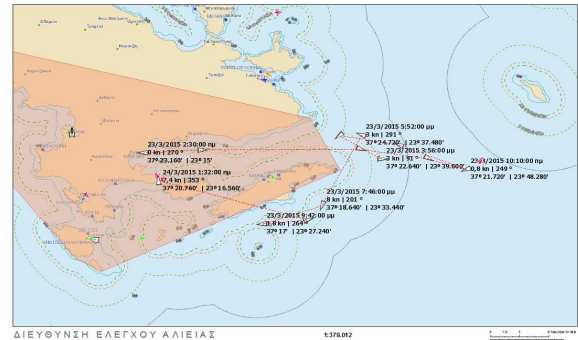


ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
12/2015

ΒΥΘΙΣΗ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΥ (ΤΥΠΟΥ ΜΗΧΑΝΟΤΡΑΤΑΣ) «ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ»
ΑΠΩΛΕΙΑ ΖΩΗΣ ΔΥΟ ΑΛΙΕΡΓΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΝΟΣ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΑ



Στοιχεία Σκάφους: Όνομα: ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ. ΝΠΧ68 | ΑΜΑΧ: GRC000010123 | Αρ.Νηολογίου:ΝΠΧ68
Αποτέλεσμα μέτρησης στο χάρτη:



ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΛΙΕΙΑΣ

ε:376.012

1:10 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 150 160 170 180 190 200 210 220 230 240 250 260 270 280 290 300 310 320 330 340 350 360 370 380 390 400 410 420 430 440 450 460 470 480 490 500 510 520 530 540 550 560 570 580 590 600 610 620 630 640 650 660 670 680 690 700 710 720 730 740 750 760 770 780 790 800 810 820 830 840 850 860 870 880 890 900 910 920 930 940 950 960 970 980 990 1000

Περιεχόμενα

Συνομογραφίες	3
Πρόλογος	4
1. Περίληψη.....	5
2. Τεκμηριωμένες πληροφορίες	7
2.1 Χαρακτηριστικά πλοίου.....	7
2.2 Πληροφορίες ταξιδιού	8
2.3 Πληροφορίες ναυτικού ατυχήματος	8
2.4 Εμπλοκή Αρμοδίων Αρχών και μέτρα έκτακτης ανάγκης	8
3. Περιγραφή.....	10
3.1 Γενικά στοιχεία	10
3.2 Η αλιευτική δραστηριότητα του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ μέχρι την ημέρα του ατυχήματος.....	11
3.3 Εξοπλισμός του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ.....	11
3.3.1 Ναυτιλιακός εξοπλισμός	11
3.3.2 Ηλεκτρολογικός εξοπλισμός.....	12
3.3.3 Σωστικά μέσα	12
3.3.4 Μέσα απάντλησης.....	12
3.4 Το πλήρωμα του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ	12
3.5 Περιγραφή του ναυτικού ατυχήματος	13
3.5.1 Ιστορικό μέχρι την πρόσκρουση	13
3.5.2 Ενέργειες μετά την πρόσκρουση.....	18
3.5.3 Η εγκατάλειψη και βύθιση του σκάφους	20
3.5.4 Η ανέλκυση του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ	22
4. Ανάλυση	23
4.1 Ρυθμιστικό πλαίσιο οργανικής σύνθεσης αλιευτικών πλοίων εσωτερικών πλόων	23
4.1.1 Η οργανική σύνθεση του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ	23
4.2 Παράγοντες σχετικοί με θέματα ασφάλειας στο ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ.....	24
4.2.1 Σωστικός εξοπλισμός Αλιευτικών πλοίων.....	24
4.2.2 Σωστικός εξοπλισμός του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ.....	25
4.2.3 Η εφεδρική πηγή ενέργειας και ο φωτισμός ασφαλείας	25
4.2.4 Η διάταξη χώρου διακυβέρνησης του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ	26
4.3 Θέματα σχετικά με τον ανθρώπινο παράγοντα.....	27
4.3.1 Γυμνάσια	27
4.3.2 Ενημέρωση - κατάρτιση εργαζομένων σε αλιευτικά πλοία.....	29
4.3.3 Ανάλυση ναυτικών ατυχημάτων αλιευτικών σκαφών σε ευρωπαϊκό επίπεδο	30
4.3.4 Κόπωση.....	30
4.3.5 Εφαρμογή νέου ευρωπαϊκού ρυθμιστικού πλαισίου εργασίας στον τομέα αλιείας.....	31
4.3.6 Ασφαλής ναυσιπλοΐα	32
4.4 Ευρωπαϊκό Εγχειρίδιο για την πρόληψη ατυχημάτων στη θάλασσα και την ασφάλεια των αλιέων .	34
5. Συμπεράσματα	36
5.1 Συντελεστικοί παράγοντες (contributing factors) πρόκλησης του ναυτικού ατυχήματος.	36
5.2 Χρήσιμα συμπεράσματα τα οποία δεν συνετέλεσαν στην πρόκληση του ναυτικού ατυχήματος.	37
6. Αναληφθείσες ενέργειες	38
7. Συστάσεις ασφαλείας.....	38

Συντομογραφίες

1.	A.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ	Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής
2.	A.Σ.Ζ.	Ατομική Σωσίβια Ζώνη
3.	A/Κ	Αλιευτικό
4.	B,N,A,Δ	Βορράς, Νότος, Ανατολή, Δύση
5.	β.δ.	Βασιλικό Διάταγμα
6.	Δ.ΕΛ.ΑΛ.	Διεύθυνση Ελέγχου Αλιείας
7.	H/Z	Ηλεκτροπαραγωγό ζεύγος (γεννήτρια)
8.	K/M	Κύρια μηχανή
9.	κ.ο.χ.	Κόροι ολικής χωρητικότητας
10.	λ	Γεωγραφικό μήκος (Longitude)
11.	M.E.K.	Μηχανή Εσωτερικής Καύσης
12.	v.	Νόμος
13.	v.μ.	Ναυτικό μίλι: μονάδα μέτρησης απόστασης στη θάλασσα. (1 v.μ = 1.852 μέτρα)
14.	Π.Γ.Ε	Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης: εκδίδεται από τις Λιμενικές Αρχές ή την Διεύθυνση Ελέγχου Πλοίων του ΥΝΑΝΠ/ΚΕΠ ή από εξουσιοδοτημένο Οργανισμό Πιστοποίησης (Νηογνώμονα). Ενδεικτικά αναγράφονται η έκταση των πλοίων, ο μέγιστος αριθμός επιβαινόντων, ο σωστικός, πυροσβεστικός, τηλεπικοινωνιακός, ναυτιλιακός και μηχανολογικός εξοπλισμός και πιστοποιείται η αξιοπλοΐα σκάφους.
15.	π.δ.	Προεδρικό Διάταγμα
16.	Κόμβος	Κόμβος (knot – kn) μονάδα μέτρησης ταχύτητας πλοίου επί και υπό της επιφάνειας ύδατος (θάλασσα, λίμνες, ποτάμια). Χρησιμοποιείται και ως μονάδα μέτρησης ταχύτητας εναερίων μέσων. 1 κόμβος = 1 ναυτικό μίλι (1.852μ)/ώρα
17.	φ - λ	Γεωγραφικό πλάτος (Latitude) - Γεωγραφικό μήκος (Longitude)
18.	Bft	Beaufort (μποφόρ) - μονάδα μέτρησης της Κλίμακα μέτρησης έντασης ανέμων και κατάστασης θαλάσσης Μποφόρ. Επινόηθηκε από τον Ιρλανδό Ναύαρχο και υδρογράφο Φράνσις Μποφόρ (Francis Beaufort).
19.	BHP	Brake Horse Power (μονάδα μέτρησης Ισχύος)
20.	EMCIP	European Marine Casualty Information Platform (Ευρωπαϊκή Βάση Πληροφοριών Ναυτικών Ατυχημάτων): Διαδικτυακή βάση δεδομένων στην οποία καταχωρούνται τα ναυτικά ατυχήματα ή περιστατικά τα οποία εμπίπτουν στην Οδηγία 2009/18/ΕΚ για τη διεξαγωγή τεχνικών διερευνήσεων.
21.	EMSA	European Maritime Safety Agency (Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα) Συστάθηκε με τον Κανονισμό 1406/2002
22.	GT	Gross Tonnage (Αδιάστατο μέγεθος για τη χωρητικότητα του πλοίου)
23.	UTC	Coordinated Universal Time - Συντονισμένη Παγκόσμια Ώρα. Αποτελεί το διεθνές σημείο αναφοράς χρόνου (ώρα του 1 ^{ου} Μεσημβρινού Γκρίνουιτς) και επισημοποιήθηκε το 1960

Πρόλογος

Η «Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛΥΔΝΑ)» συστάθηκε με τον Ν.4033/2011 (ΦΕΚ Α' 264), 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 χρήσιμων συμπερασμάτων και την έκδοση συστάσεων ασφαλείας (safety recommendations), εφ' όσον 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 εξελίχθησαν την 24^η Μαρτίου 2015 και οδήγησαν στο εξεταζόμενο ναυτικό ατύχημα και σκοπό έχει την πρόληψη και 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 Παρατήματος Ι του σχετικού νόμου και οι αναφορές σε χρόνους αφορούν τοπική ώρα (UTC +2).

Υπ' αυτό το πρίσμα εξετάζεται το ναυτικό ατύχημα της βύθισης του Α/Κ «ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ», Νηολ. Πόρτο Χελίου 68, το οποίο συνέβη την 24^η Μαρτίου 2015, στην θαλάσσια περιοχή της άκρας Μουζάκι, Στενό ν. Δοκού.

Τα συλλεχθέντα στοιχεία τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για τους σκοπούς της παρούσας Έκθεσης διερεύνησης προέρχονται από την συλλογή στοιχείων κατά την αυτοψία του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ μετά την ανέλκυσή του, την συλλογή πληροφοριών κατά τη διαδικασία λήψης συνεντεύξεων των εμπλεκόμενων μερών και την παροχή στοιχείων από αρμόδιες Υπηρεσίες του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Σημείωση: η διεξαγωγή της τεχνικής διερεύνησης πραγματοποιήθηκε επί τη βάσει στοιχείων και πληροφοριών. Λαμβανομένου υπόψη, ότι η σύνθεση των γεγονότων που οδήγησαν στο υπό εξέταση ναυτικό ατύχημα, βασίστηκε ως επί τω πλείστον σε πληροφορίες, προκειμένου να πληρωθούν κενά, τέθηκαν εύλογες παρεκβολές και παραδοχές, δυνάμει του συνδυασμού των προβλέψεων¹ των παρ. 3.3, 3.16 και 4.3 του ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 1286/2011 της Επιτροπής «για την καθιέρωση κοινής μεθοδολογίας διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων ... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου».

¹ Παρ. 3.3: Η έκταση της διερεύνησης ασφάλειας και η διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί είναι επαρκείς για να αρθεί στο μέγιστο βαθμό κάθε αβεβαιότητα και ασάφεια και κατά τον τρόπο αυτό να καταστεί δυνατή η εμπειριστατωμένη και εύλογη εκτίμηση σχετικά με το αίτιο που οδήγησε στο ναυτικό ατύχημα ή συμβάν.

Παρ. 3.16: Κατά τη συλλογή στοιχείων, τα διερευνητικά όργανα προσπαθούν να ταυτοποιούν κάθε ελλείπον στοιχείο.

Παρ. 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 ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, αλιευτικό σκάφος, τύπου Μηχανότρατας, απέπλευσε περί ώρα 03:30 την 23^η Μαρτίου 2015, από τον λιμένα της Ερμιόνης, Νομού Αργολίδας προς διενέργεια αλιείας, με επιβαίνοντες τον Κυβερνήτη, τρεις αλλοδαπούς Αλιεργάτες και έναν Επιβαίνοντα, (πρώην ναυτικό), ο οποίος επειδή είχε εργαστεί κατά το παρελθόν στο συγκεκριμένο σκάφος, συνέδραμε, εφόσον απαιτείτο, στην διακυβέρνησή του, είτε κατά την αλιεία είτε κατά την ναυσιπλοΐα.

Περί ώρα 06:00, το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ έπλεε στην θαλάσσια περιοχή βόρειο-ανατολικά της νήσου Ύδρας. Στην εν λόγω περιοχή ποντιστήκαν τα αλιευτικά εργαλεία και ξεκίνησε η αλιευτική δραστηριότητα ακολουθώντας διάφορες πορείες με μέση ταχύτητα 3 κόμβων. Περί τις 24:00 το Α/Κ είχε ολοκληρώσει την αλιεία και επέστρεψε στον λιμένα της Ερμιόνης, όταν ο Κυβερνήτης λόγω κόπωσης και αδιαθεσίας, ανέθεσε τη διακυβέρνηση στον Επιβαίνοντα και πήγε στην καμπίνα του - παρακαείμενη του χώρου πηδαλιουχίας - για να αναπαυθεί. Ο Επιβαίνων παρέμεινε μόνος στον χώρο της γέφυρας καθώς οι τρεις Αλιεργάτες βρίσκονταν στην τραπεζαρία του αλιευτικού.

Στις 01:30 της 24^{ης} Μαρτίου, οι Αλιεργάτες, αντιλήφθηκαν ότι το σκάφος προσέγγιζε επικίνδυνα σε φάρο - τοποθετημένο στην ακτογραμμή του Ακρωτηρίου Μουζάκι - εντός του Στενού ν. Δοκού και περίπου 2,3 ν.μ ΝΝΑ της εισόδου του λιμένα Ερμιόνης - και αντέδρασαν έντονα φωνάζοντας για τον επικείμενο κίνδυνο προσάραξης. Ο Επιβαίνων, ο οποίος είχε αναλάβει την διακυβέρνηση, αντιλήφθηκε τις κλήσεις των Αλιεργατών, ωστόσο πριν προλάβει να αξιολογήσει την κατάσταση και να χειριστεί, το Α/Κ με ταχύτητα περίπου 10 κόμβων, προσέκρουσε με την πλώρη και την αριστερή του παρειά στη βραχώδη ακτογραμμή του Ακρωτηρίου Μουζάκι. Η σφοδρή πρόσκρουση του αλιευτικού στην ξηρά, προκάλεσε την πτώση του Κυβερνήτη από την κουκέτα του. Ο Επιβαίνων, αμέσως μετά την πρόσκρουση, έθεσε το χειριστήριο της Κύριας Μηχανής, στη θέση ανάποδα και το «ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ» αποκολλήθηκε από τη βραχώδη ακτή. Ο Κυβερνήτης, αμέσως μόλις εισήλθε στον χώρο διακυβέρνησης, έθεσε το χειριστήριο στη θέση «κράτει» και έδωσε εντολή σε έναν Αλιεργάτη να ελέγξει την στεγανότητα του πρωραίου διαμερίσματος. Παράλληλα, ο Επιβαίνων μετέβη στον χώρο του μηχανοστασίου για τον ίδιο σκοπό. Αμφότεροι διαπίστωσαν εισροή υδάτων και ενημέρωσαν τον Κυβερνήτη, ο οποίος προσπάθησε να θέσει πρόσω την κύρια μηχανή με σκοπό την εκούσια προσάραξη του σκάφους στην ακτή και την αποφυγή ενδεχόμενης βύθισής του.

Εντούτοις, η στάθμη των εισερχόμενων υδάτων εντός του μηχανοστασίου είχε ήδη ανέλθει σε υψηλό επίπεδο και είχε σχεδόν κατακλύσει τον χώρο με αποτέλεσμα την διακοπή λειτουργίας της ΚΜ και της ηλεκτρογεννήτριας, γεγονός το οποίο προκάλεσε την συσκότιση του σκάφους (blackout). Με εντολή του Κυβερνήτη, ο Επιβαίνων ενημέρωσε τηλεφωνικά Κυβερνήτη παραπλέοντος Α/Κ, ο οποίος ανέφερε το περιστατικό στην πλησιέστερη Λιμενική Αρχή Πόρτο Χελίου και άμεσα κινητοποιήθηκαν τα διατιθέμενα μέσα προς παροχή συνδρομής. Παράλληλα, οι Αλιεργάτες καθαίρεσαν την κοινή λέμβο διάσωσης, ωστόσο ένας μόνο Αλιεργάτης επιβιβάστηκε σε αυτήν καθώς οι άλλοι δύο Αλιεργάτες επέστρεψαν εντός των ενδιαιτήσεων του σκάφους για να πάρουν προσωπικά τους αντικείμενα.

Παράλληλα, λόγω της συνεχούς και αυξανόμενης εισροής υδάτων στο «ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ», αρχικά προκλήθηκε αριστερή κλίση και εν συνεχεία έντονη έμπρυμνη διαγωγή, με αποτέλεσμα την βύθισή του, σε βάθος 20μ και σε απόσταση 20μ περίπου από την ακτή. Ο χρόνος που μεσολάβησε από την προσάραξη μέχρι την βύθιση του αλιευτικού εκτιμάται περί τα 20 λεπτά. Η λέμβος, η οποία είχε προσδεθεί στην αριστερή πλευρά του σκάφους, ανετράπη κατά την βύθισή και ο Αλιεργάτης που είχε επιβιβάσθει σε αυτήν βρέθηκε στη θάλασσα. Ο Κυβερνήτης και ο Επιβαίνων έπεσαν εγκαίρως στη θάλασσα πριν την βύθιση, ενώ οι δύο Αλιεργάτες που επιχείρησαν να πάρουν προσωπικά τους αντικείμενα, εγκλωβίστηκαν στην τραπεζαρία. Ο Κυβερνήτης και ο Αλιεργάτης που επέβαινε στην λέμβο κατάφεραν να κολυμπήσουν στην ακτή και διασώθηκαν και αργότερα παρελήφθησαν από σκάφος που συμμετείχε στην επιχείρηση διάσωσης. Ο Επιβαίνων ανασύρθηκε νεκρός από τη θαλάσσια περιοχή πλησίον του ναυτικού ατυχήματος,

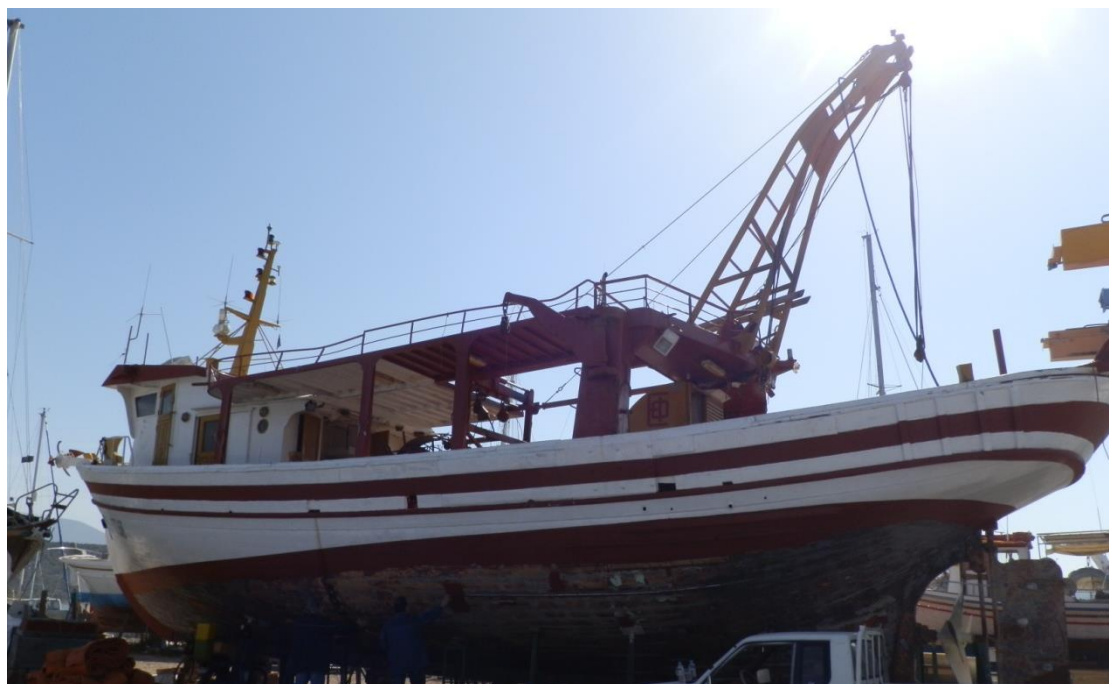
ενώ αργότερα ιδιώτης δύτης εντόπισε και ανέσυρε νεκρούς από την τραπεζαρία του αλιευτικού τους δυο Αλιεργάτες, οι οποίοι είχαν εγκλωβιστεί κατά την βύθισή του. Κανείς από τους διασωθέντες ή τους θανόντες δεν χρησιμοποίησε τις ατομικές σωσίβιες ζώνες και τον λοιπό σωστικό εξοπλισμό του σκάφους (κυκλικά σωσίβια, πλευστική συσκευή, φωτιστικά σήματα κινδύνου).

Την 31^η Μαρτίου 2015, το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ ανεγκύσθη και ρυμουλκήθηκε σε ναυπηγείο της περιοχής. Κατά την επιθεώρηση του σκάφους στην ξηρά διαπιστώθηκε ότι η εισροή υδάτων οφείλετο σε ρήγματα τα οποία προκλήθηκαν στο πρωραίο αριστερό τμήμα των υφάλων.

Η τεχνική διερεύνηση και η διεξαχθείσα ανάλυση, ανέδειξαν παράγοντες οι οποίοι οδήγησαν στην επέλευση του ναυτικού ατυχήματος όπως η κόπωση, η μη εφαρμογή των κανόνων ασφαλούς ναυσιπλοΐας, η μη επαρκής χρήση του ναυτιλιακού εξοπλισμού, η μη εξοικείωση των Αλιεργατών με τη χρήση των σωστικών μέσων σε συνδυασμό με την μη εκτέλεση γυμνασίων και η υποβάθμιση των επιπέδων ασφαλούς ναυσιπλοΐας λόγω εφησυχασμού.

2. Τεκμηριωμένες πληροφορίες

2.1 Χαρακτηριστικά πλοίου



Εικόνα 1: Το Α/Κ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ (σε ναυπηγείο μετά την ανέλκυσή του από το βυθό)

Όνομα πλοίου	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ
Τύπος πλοίου	Αλιευτικό
Σημαία	Ελληνική
Νηολόγιο	Πόρτο Χέλι 68
Αριθμός IMO	---
ΔΔΣ	SV7710
Πλόες	Αλιεία εσωτερικού έως 10 ν.μ από τις ακτές
Φορέας Κυβερνητικής Πιστοποίησης	Λιμενική Αρχή Πόρτο Χελίου
Μήκος ολικό	21,20 m
Μήκος μεταξύ των καθέτων	18,00 m
Πλάτος νηολόγησης	6,20 m
Έτος ναυπήγησης / Ναυπηγείο	1982 / ιδιωτικό ναυπηγείο στην περιοχή Κοιλιάδας
Ολική χωρητικότητα	57 GT
Υλικό κατασκευής	Ξυλεία
Μέγιστος αριθμός επιβαίνόντων (συμφώνως Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεώρησης)	6 άτομα
Αριθμός και τύπος προωστικών μηχανών	Μία (01) MEK - MERCEDES MTU (320 BHP / 235.23 kW)
Ιδιοκτήτης	Ιδιώτης (τα στοιχεία δεν δημοσιοποιούνται εφόσον πρόκειται για φυσικό πρόσωπο)

2.2 Πληροφορίες ταξιδιού

Λιμένας απόπλου	Ερμιόνη
Τύπος ταξιδιού	Εσωτερικός πλους για αλιεία (μέχρι 10 ν.μ από τις ακτές)
Φορτίο	Αλιεύματα (κατά εκτίμηση 200 με 300 κιλά)
Επιβαίνοντες	5 άτομα (1 Κυβερνήτης, 1 Επιβαίνων, 3 Αλιεργάτες)

2.3 Πληροφορίες ναυτικού ατυχήματος

Τύπος ναυτικού ατυχήματος	Πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα
Ημερομηνία / Ώρα ναυτικού ατυχήματος	24 Μαρτίου 2015 / 01:35
Θαλάσσια περιοχή ατυχήματος	Θαλάσσια περιοχή άκρας Μουζάκι Στενό ν. Δοκού - 2,3 ν.μ ΝΝΑ Ερμιόνης φ: 37° 20' 760'' Β - λ: 023° 16' 560'' Α
Συνθήκες περιβάλλοντος	Άνεμοι μεταβλητοί, ασθενείς έως μέτριοι (3-4 Bf)
Κατάσταση θάλασσας	Λίγο ταραγμένη
Περίοδος ημέρας	Νύχτα
Ορατότητα	Μέτρια (2-4 ν.μ)
Λειτουργία πλοίου	Ναυσιπλοΐα (μετά από αλιεία)
Επιπτώσεις στο πλοίο	Βύθιση
Θάνατος / αγνοούμενοι	3 νεκροί (2 Αλιεργάτες και ο Επιβαίνων)

2.4 Εμπλοκή Αρμοδίων Αρχών και μέτρα έκτακτης ανάγκης

Η Λιμενική Αρχή Πόρτο Χελίου ενημερώθηκε τηλεφωνικά από τον Κυβερνήτη του Α/Κ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ, με τον οποίο είχε επικοινωνήσει και περιγράψει το περιστατικό ο Επιβαίνων του Α/Κ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ. Άμεσα ενημερώθηκε η Λιμενική Αρχή Ερμιόνης, η οποία ακολούθως ανέφερε το περιστατικό στο Κέντρο Επιχειρήσεων και στο Ενιαίο Κέντρο Έρευνας & Διάσωσης του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.

Η Λιμενική Αρχή Ερμιόνης, ανέλαβε τη διαχείριση του περιστατικού, υπό τον συντονισμό του Ενιαίου Κέντρου Έρευνας & Διάσωσης και εφάρμοσε το τοπικό σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης. Ενεργοποιήθηκαν τέσσερα (04) σκάφη, ήτοι δυο Α/Κ από τον λιμένα Ερμιόνης, σε ένα εκ των οποίων επιβιβάστηκαν δύο στελέχη της οικείας Λιμενικής Αρχής, δυο θαλάσσια ταξί, ένα από την Νήσο Ύδρα στο οποίο επιβιβάστηκε στέλεχος της τοπικής Λιμενικής Αρχής και ένα από τον λιμένα Πορτοχελίου στο οποίο ομοίως επιβιβάστηκε στέλεχος της Λιμενικής Αρχής.

Στο σημείο του συμβάντος, αφίχθη αρχικά το Α/Κ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ και πραγματοποίησε τις πρώτες έρευνες για την ανεύρεση επιζώντων. Ο Κυβερνήτης του διαπίστωσε ότι το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ είχε βυθιστεί και μόνο το ακροπρωραίο τμήμα του (κοράκι) προεξείχε από την επιφάνεια της θάλασσας. Παράλληλα, εντόπισε δύο ναυαγούς στη βραχώδη ακτή, ωστόσο δεν κατέστη εφικτή η περισυλλογή τους, λόγω των αβαθών της ακτογραμμής. Αμφότεροι παρελήφθησαν λίγο αργότερα από το θαλάσσιο ταξί ΠΟΡΤΟΧΕΛΙ ΙΙ.

Επίσης το Α/Κ ΕΡΜΗΣ, το οποίο είχε προσεγγίσει την περιοχή του συμβάντος με επιβαίνοντες δύο στελέχη της λιμενικής Αρχής Ερμιόνης, εντόπισε το σώμα του Επιβαίνοντα του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, να επιπλέει σε θέση πρηνηδόν. Ο θανάτων περισηνελέγη από το θαλάσσιο ταξί ΠΟΡΤΟΧΕΛΙ ΙΙ. Οι έρευνες για τον εντοπισμό των υπολοίπων δύο Αλιεργατών συνεχίστηκαν από τα «επί σκηνής» σκάφη, ωστόσο χωρίς αποτέλεσμα.

Περί ώρα 03.30, στην περιοχή του ναυτικού ατυχήματος, αφίχθη ιδιώτης αυτοδύτης, ο οποίος είχε κληθεί από την Λιμενική Αρχή Ερμιόνης. Κατόπιν πραγματοποίησης υποβρύχιων ερευνών περί ώρα 05.40

εντοπίστηκαν οι σοροί των δύο αγνοουμένων Αλιεργατών, εντός των ενδιαιτήσεων του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ και συγκριμένα στον χώρο της τραπεζαρίας του βυθισμένου Α/Κ.

Οι δύο διασωθέντες μεταφέρθηκαν στο λιμένα Πόρτο Χελίου και σε τοπικά νοσοκομεία για την παροχή πρώτων βοηθειών και την πραγματοποίηση προληπτικών ιατρικών εξετάσεων ενώ οι σοροί παραδόθηκαν σε ασθενοφόρο του ΕΚΑΒ στον λιμένα Ερμιόνης, όπου πιστοποιήθηκε ο θάνατος τους.

3. Περιγραφή

3.1 Γενικά στοιχεία

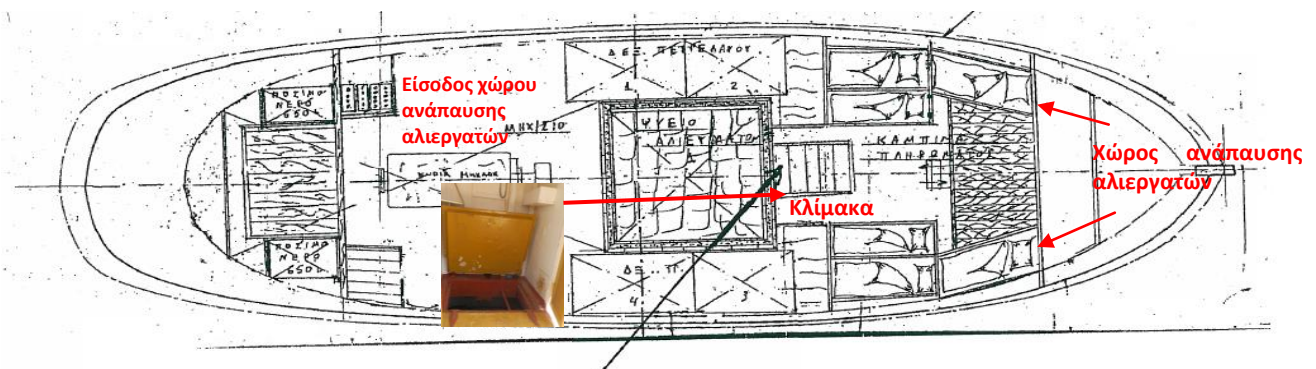
Το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, είναι Α/Κ σκάφος, τύπου Μηχανότρατας, ξύλινης κατασκευής, το οποίο ναυπηγήθηκε το 1982, ενώ κατά τα έτη 1997 και 2003 πραγματοποιήθηκαν μετασκευές και ειδικότερα μετακίνηση της γέφυρας και των εφεδρικών χώρων της. Το σκάφος πιστοποιείται μέσω έκδοσης Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεώρησης (ΠΓΕ)² από το τοπικό Κλιμάκιο Επιθεώρησης πλοίων (ΤΚΕΠ) Πόρτο Χελίου και το τελευταίο εν ισχύ ΠΓΕ είχε εκδοθεί την 23-09-2013 με ισχύ έως την 31-08-2015.

Το ανωτέρω ΠΓΕ, καθόριζε τους επιτρεπόμενους πλόες για αλιεία εσωτερικού έως 10ν.μ από τις ακτές και ανέγραφε τον μέγιστο αριθμό επιβαινόντων στα έξι (06) άτομα. Το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ έφερε ναυτολόγιο, το οποίο δεν διασώθηκε μετά τη βύθισή του. Εντούτοις, σύμφωνα με τα συγκεντρωθέντα στοιχεία, την ημέρα του ναυτικού ατυχήματος επί του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ επέβαιναν πέντε (05) άτομα και ειδικότερα ένας Κυβερνήτης, τρεις Αλιεργάτες και ένας Επιβαίνων.

Σύμφωνα με τα γενικά ναυπηγικά στοιχεία του σκάφους, η γέφυρα διακυβέρνησης ήταν εγκατεστημένη στο πρωραίο τμήμα του, 2,5 μ περίπου από το ακροπρωραίο τμήμα του (κοράκι). Πρύμνηθεν της γέφυρας, υψίστατο περιορισμένων διαστάσεων κοιτώνας Κυβερνήτη με κλίνη και ακολούθως σε ξεχωριστό χώρο ήταν εγκατεστημένη η τραπεζαρία πληρώματος με πρόσβαση από συρόμενη θύρα στην αριστερή πλευρά της υπερκατασκευής. Κάτωθεν της γέφυρας και του κύριου καταστρώματος είχε διαμορφωθεί ενιαίος χώρος με έξι (06) κλίνες για την ανάπαυση των Αλιεργατών, για την οποία παρείχτο πρόσβαση εισόδου μέσω ανθρωποθυρίδας επί του κυρίου καταστρώματος και κάθετης κλίμακας (εικ. 1.1 & 1.2).



Εικόνα 1.1 : Απεικόνιση ΑΡ πλευράς του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ. Εμφαίνονται οι εισοδοί γέφυρας και τραπεζαρίας πληρώματος, ο κοιτώνας Κυβερνήτη και ο χώρος ανάπαυσης αλιεργατών.



Εικόνα 1.2: Κάτοψη χώρων κάτωθεν του κύριου καταστρώματος. Επισημαίνονται η ανθρωποθυρίδα προς το χώρο ανάπαυσης αλιεργατών και η κλίμακα πρόσβασης.

² Π.Γ.Ε: Εκδίδεται μετά από επιθεώρηση με διάρκεια ισχύς τα δύο (02) έτη.

3.2 Η αλιευτική δραστηριότητα του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ μέχρι την ημέρα του ατυχήματος

Το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ είχε έδρα ελλιμενισμού την Ερμιόνη. Οι συνήθεις περιοχές αλιείας του εκτείνονταν στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του κόλπου Ύδρας και ανατολικά αυτής, περίξ της ν. Δοκού και εντός του Αργολικού Κόλπου. Συνήθως απέπλεε τις πρώτες πρωινές ώρες από την Ερμιόνη και αλιεύε σε διάφορες θαλάσσιες περιοχές κατά τη διάρκεια της ημέρας.

Η συνολική αλιευτική του δραστηριότητα συνίστατο συνήθως στην πόντιση των αλιευτικών του εργαλείων τύπου τράτα (καλάδα³) για διάρκεια τριών περίπου ωρών σε κάθε αλιευτικό πεδίο/περιοχή ή καλάδα και στην επιστροφή στην Ερμιόνη μετά τα μεσάνυχτα.

Τα συνήθη καθήκοντα των Αλιεργατών ήταν η διευθέτηση των αλιευτικών εργαλείων - διχτύων και αλιευμάτων κατά την ανέλκυση της καλάδας, η διευθέτηση των αλιευμάτων σε ειδικά κιβώτια φελιζόλ⁴ μαζί με πάγο για τη ασφαλή μεταφορά, ως νωπά προϊόντα και η εκφόρτωσή τους στον λιμένα κατάπλου της Ερμιόνης.

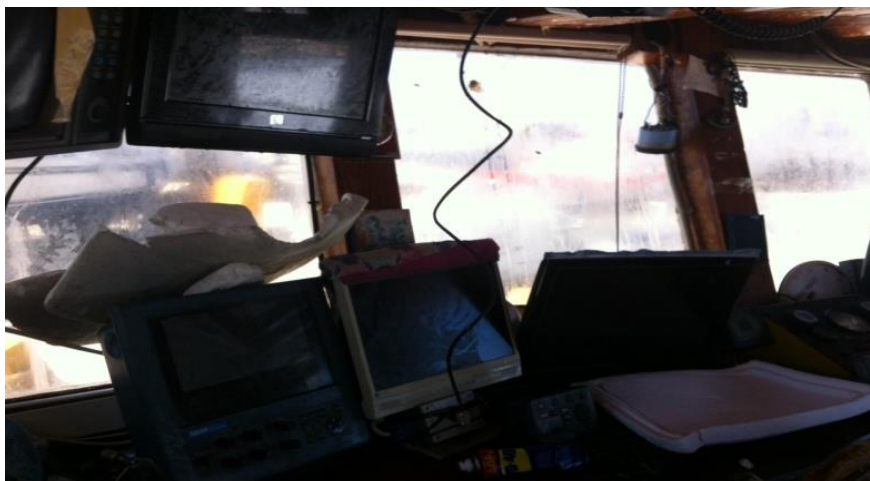
Κατά τη διάρκεια του πλου και της αλιευτικής δραστηριότητας, οι επιβαίνοντες σιτίζονταν επί του σκάφους, ενώ η ανάπαυση των Αλιεργατών και του Κυβερνήτη πραγματοποιείτο αναλόγως των εργασιών και της αλιευτικής δραστηριότητας χωρίς συγκεκριμένο πρόγραμμα.

3.3 Εξοπλισμός του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ

3.3.1 Ναυτιλιακός εξοπλισμός

Το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ διέθετε τον ακόλουθο ναυτιλιακό εξοπλισμό:

Τύπος	Όνομα Κατασκευαστή	Ποσότητα
Δύο (02) συσκευές RADAR	KODEN MD 3840	1
	KODEN MD3604	1
Δύο (02) συσκευές Βαθόμετρων	KODEN CVS	1
	FURUNO FCV	1
Τέσσερις (04) συσκευές GPS-PLOTTER	SEIWA EXPLORER MK2	1
	SEIWA EXPLORER MK2 PLUS	1
	MAX SEA	1
	FURUNO LP 1000	1
Συσκευή AIS	KODEN KAT 100	1
Πυξίδα	Μαγνητική	1
Πυξίδα	Γυροσκοπική - KODEN	1
Σύστημα αυτόματης πηδαλιουχίας	COMNAN 1101 Autopilot	1



Εικόνα 2: Απεικόνιση του εξοπλισμού της γέφυρας του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, μετά την ανέλκυσή του (πηγή: Λ/Χ Ερμιόνης)

³ **Καλάδα:** α. Η καθέλκυση ή πόντιση των αλιευτικών εργαλείων τύπου τράτας στην θάλασσα προς αλιεία και η ανέλκυση τους.
β. Θαλάσσια περιοχή (αλιευτικό πεδίο) κατάλληλη προς αλιεία με αλιευτικά εργαλεία τύπου τράτας.

⁴ **Κιβώτιο φελιζόλ:** κιβώτιο υψηλής θερμομονωτικής ικανότητας κατασκευασμένο από διογκωμένη πολυστερίνη.

3.3.2 Ηλεκτρολογικός εξοπλισμός

Για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στο σκάφος ήταν εγκατεστημένες τρεις (03) ηλεκτρογεννήτριες (Η/Ζ). Οι δύο (02) λειτουργούσαν εξαρτημένες από τον άξονα της Κύριας Μηχανής ενώ η μία λειτουργούσε ανεξάρτητα.

Οι εξαρτημένες γεννήτριες παρείχαν συνεχή τάση 12 V, ενώ η ανεξάρτητη παρείχε εναλλασσόμενη τάση 220 V.

Ως εναλλακτική πηγή ενέργειας το σκάφος διέθετε τρεις (03) συστοιχίες συσσωρευτών των 24 V, οι οποίες φορτιζόνταν από τα Ηλεκτροπαραγωγά Ζεύγη. Και οι τρεις συστοιχίες ήταν εγκατεστημένες εντός του χώρου του μηχανοστασίου, όπως και οι ηλεκτρογεννήτριες.

3.3.3 Σωστικά μέσα

Τα σωστικά μέσα του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, ως καταγράφονταν στο Π.Γ.Ε, παρατίθενται ως κάτωθι :

- Επτά (07) ατομικές Σωσίβιες Ζώνες ενηλίκων (αποθηκευμένες στη γέφυρα)
- Μία (01) πλευστική συσκευή για έξι (06) άτομα
- Δύο (02) κυκλικά σωσίβια
- Μία (01) «κοινή» λέμβος (εικ. 3), χωρητικότητας 4 ατόμων με σύστημα χειροκίνητης καθαίρεσης.



Εικόνα 3: Η κοινή λέμβος του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ (πηγή: Λ/Χ Ερμιόνης)

3.3.4 Μέσα απάντλησης

Το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ ήταν εξοπλισμένο με τέσσερις (04) αντλίες στον χώρο του μηχανοστασίου. Οι τρεις (03) εζ' αυτών ήταν εξαρτημένες από την Κ/Μ, ενώ η μία (01) ήταν ανεξάρτητη μηχανοκίνητη αντλία. Οι εν λόγω αντλίες χρησιμοποιούνταν τόσο ως αντλίες απάντλησης κυτών όσο και ως αντλίες πυρκαγιάς.

3.4 Το πλήρωμα του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ

Την ημέρα του ναυτικού ατυχήματος στο ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ επέβαιναν πέντε (05) άτομα, ως ακολούθως:

1. Κυβερνήτης: ο Κυβερνήτης ήταν 41 ετών και έφερε «ειδικό πτυχίο Κυβερνήτη, εκδοθέν το έτος 2004 από την Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του ΥΕΝ.

Σημειώνεται ότι το εν λόγω πτυχίο ανέγραφε ότι είχε εκδοθεί υπό τις προβλέψεις του π.δ 43/2000 (Α' 40), «Περί ειδικών προσόντων απογραφής και απόκτησης αποδεικτικών ικανότητας για εργασία μόνο σε συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων», το οποίο καταργήθηκε με παρ. 1 του αρθρ. 5 του π.δ 260/2001 (Α' 185) «Περί ειδικών προσόντων απογραφής και απόκτησης αποδεικτικών ικανότητας-καθορισμός ειδών αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας», όπως ισχύει.

Στο ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, είχε ναυτολογηθεί ως Κυβερνήτης από την 07-02-2015, ήτοι 45 ημέρες πριν το ναυτικό ατύχημα.

Είχε προϋπηρεσία ως ναύτης για 2 έτη σε υδροφόρες και 3 ½ χρόνια σε βοηθητικά σκάφη ιχθυοκαλλιέργειας, ενώ σε Α/Κ τύπου Μηχανότρατας είχε εργαστεί για 1 μήνα το 2014. Κατά την πρόσκρουση βρισκόταν στο κοιτώνα πίσω από την Γέφυρα και αναπαυόταν.

Επίσης, ήταν κάτοχος ατομικής επαγγελματικής άδειας αλιείας.

- 2. Επιβαίνων (Θανών):** ο Επιβαίνων ήταν συνταξιούχος ναυτικός 56 ετών και ήταν κάτοχος ατομικής επαγγελματικής άδειας αλιείας. Είχε συνολική προϋπηρεσία 30 περίπου ετών σε Α/Κ σκάφη τύπου μηχανότρατας, δραστηριοποιούμενα στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του Αργολικού Κόλπου και του Κόλπου της Ύδρας.

Στο ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, είχε εργαστεί ως Κυβερνήτης, κατά το παρελθόν για περίπου 3 έτη. Την περίοδο του ναυτικού ατυχήματος επέβαινε στο σκάφος με σκοπό να συνεπικουρεί κατά την αλιεία, λόγω της γνώσης και εμπειρίας του στα αλιευτικά πεδία της περιοχής. Επίσης, εφόσον υφίστατο ανάγκη ανάπαυσης του Κυβερνήτη, συνέδραμε στην διακυβέρνηση του σκάφους. Κατά την επέλευση του ναυτικού ατυχήματός είχε τη διακυβέρνηση του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ.

- 3. Αλιεργάτης 1:** ο διασωθείς Αλιεργάτης, 36 ετών, είχε προσληφθεί από τον Οκτώβριο του 2014. Ήταν έμπειρος και γνώστης της αλιείας με Μηχανότρατα και των αλιευτικών πεδίων της περιοχής δραστηριοποίησης του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ. Από το 1998 εργαζόταν σε Μηχανότρατες του πλοιοκτήτη του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ και ήταν εξοικειωμένος με τις λειτουργίες και την εμπορική δραστηριότητα του σκάφους. Επίσης, αναφέρθηκε ότι είχε εργαστεί ως αλιεργάτης σε Α/Κ στην Αίγυπτο. Κατά την πρόσκρουση βρισκόταν στην τραπεζαρία του σκάφους.
- 4. Αλιεργάτης 2 (Θανών):** ο 55 ετών Αλιεργάτης είχε εμπειρία στην αλιεία με μηχανότρατα και εργαζόταν στο ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ για αρκετά έτη. Κατά την πρόσκρουση βρισκόταν στην τραπεζαρία του σκάφους.
- 5. Αλιεργάτης 3 (Θανών):** ο 32 ετών Αλιεργάτης είχε εργαστεί για αρκετά έτη σε Μηχανότρατες του πλοιοκτήτη του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ. Ήταν έμπειρος και γνώστης του Α/Κ και της θαλάσσιας περιοχής στην οποία δραστηριοποιείτο. Κατά τη διάρκεια του ναυτικού ατυχήματος βρισκόταν στην τραπεζαρία του σκάφους.

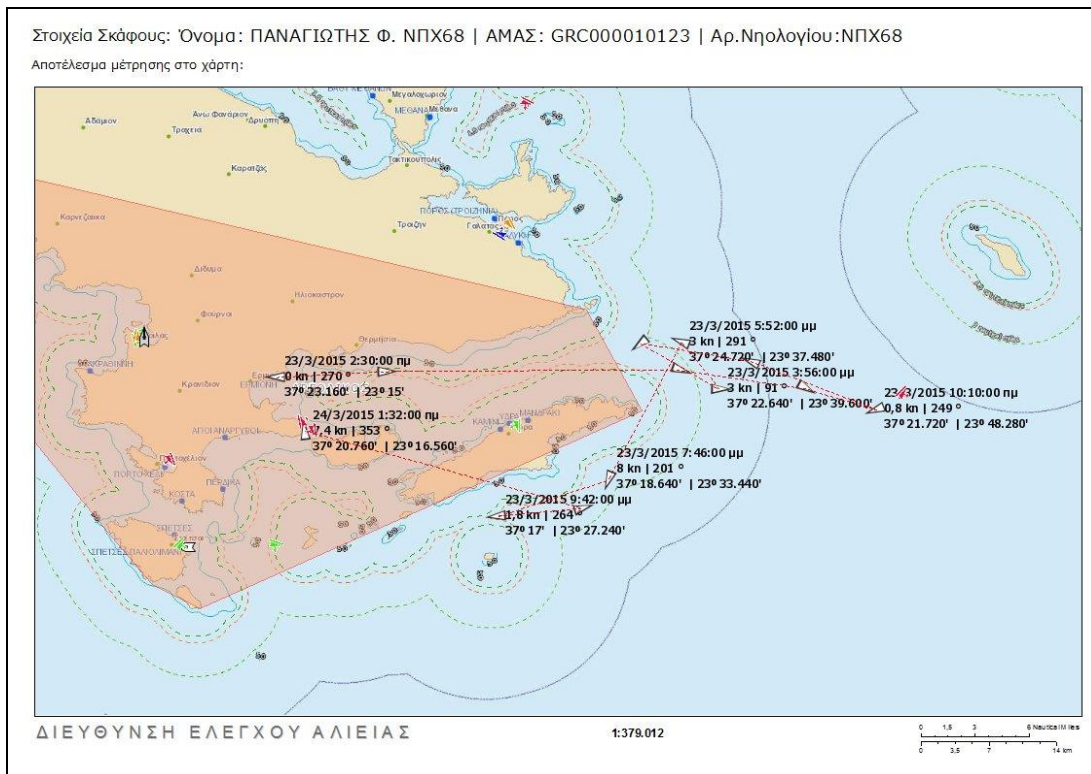
3.5 Περιγραφή του ναυτικού ατυχήματος

3.5.1 Ιστορικό μέχρι την πρόσκρουση

Την 23^η Μαρτίου 2015 και περί ώρα 03.30, το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ απέπλευσε από το λιμένα Ερμιόνης, με προορισμό την ευρύτερη θαλάσσια περιοχή βόρεια της νήσου Ύδρας και περί ώρα 06.00 ξεκίνησε η αλιευτική δραστηριότητα.

Η κάθε καλάδα πραγματοποιείτο σε διαδοχικά αλιευτικά πεδία με μέση ταχύτητα 3 κόμβων και διαρκούσε περίπου τρεις και πλέον ώρες.

Η αλιευτική δραστηριότητα του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ και οι πορείες που ακολούθησε κατά την 23^η Μαρτίου, παρουσιάζονται ενδεικτικά στην επόμενη σελίδα (**εικόνα 4**), ως καταγραφήκαν, μέσω του «Δορυφορικού Συστήματος Παρακολούθησης Σκαφών (Vessel Monitoring System - VMS) από το «Κέντρο Παρακολούθησης Αλιείας» του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.



Εικόνα 4: Οι πορείες του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ (κόκκινη διακεκομμένη γραμμή) την 23η Μαρτίου, από τον απόπλο του από το λιμένα Ερμιόνης μέχρι τη στιγμή του ατυχήματος (πηγή: Διεύθυνση Ελέγχου Αλιείας).

Σημειώνεται ότι για το χρονικό διάστημα από τις 21.42 μέχρι τις 01.32 της 24^{ης} Μαρτίου, δεν καταγράφηκαν στοιχεία μέσω του συστήματος VMS για το εν λόγω σκάφος⁵ και εξαιτίας αυτού, προκύπτει η ευθεία που συνδέει τις 2 τελευταίες θέσεις, να διέρχεται επί της ν. Ύδρας.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας, ο καιρός ήταν αίθριος, με ανέμους μεταβλητούς εντάσεως περί τα 3 έως 4 Bf και η κατάσταση της θάλασσας «λίγο ταραγμένη», με ύψος κύματος 0.2 έως 0.5 μ.

Σύμφωνα με τις συγκεντρωθείσες πληροφορίες περί την 23.00 της 23^{ης} Μαρτίου, με την ανέλκυση των αλιευτικών εργαλείων είχε ολοκληρωθεί η τελευταία καλάδα στην θαλάσσια περιοχή νοτιώς της ν. Ύδρας (περιοχή Ρήγας) και ακολούθως το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, κατευθύνθηκε προς το Στενό της ν. Δοκού με προορισμό τον λιμένα Ερμιόνης.

Οι Αλιεργάτες ξεκίνησαν αρχικά την ενασχόλησή τους με τη διεύθυνση και συσκευασία των αλιευμάτων. Ο Κυβερνήτης επειδή αισθάνθηκε αδιαθεσία λόγω των καιρικών συνθηκών και κόπωση εξαιτίας της ημερήσιας δραστηριότητάς του, παρέδωσε τη διακυβέρνηση του σκάφους στον Επιβαίνοντα και αποσύρθηκε στον κοιτώνα πίσω από την γέφυρα (εικόνα 5).

Κατά τη διαδικασία συγκέντρωσης πληροφοριών, αναφέρθηκε ότι ο Κυβερνήτης εμπιστευόταν τον Επιβαίνοντα, ο οποίος είχε μεγάλη εμπειρία στην διακυβέρνηση Α/Κ σκαφών και ήταν γνώστης της θαλάσσιας περιοχής καθότι είχε εργαστεί επί σειρά ετών στο ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ και είχε αλιεύσει στις θαλάσσιες περιοχές του κόλπου της ν. Ύδρας και πέριξ αυτής.

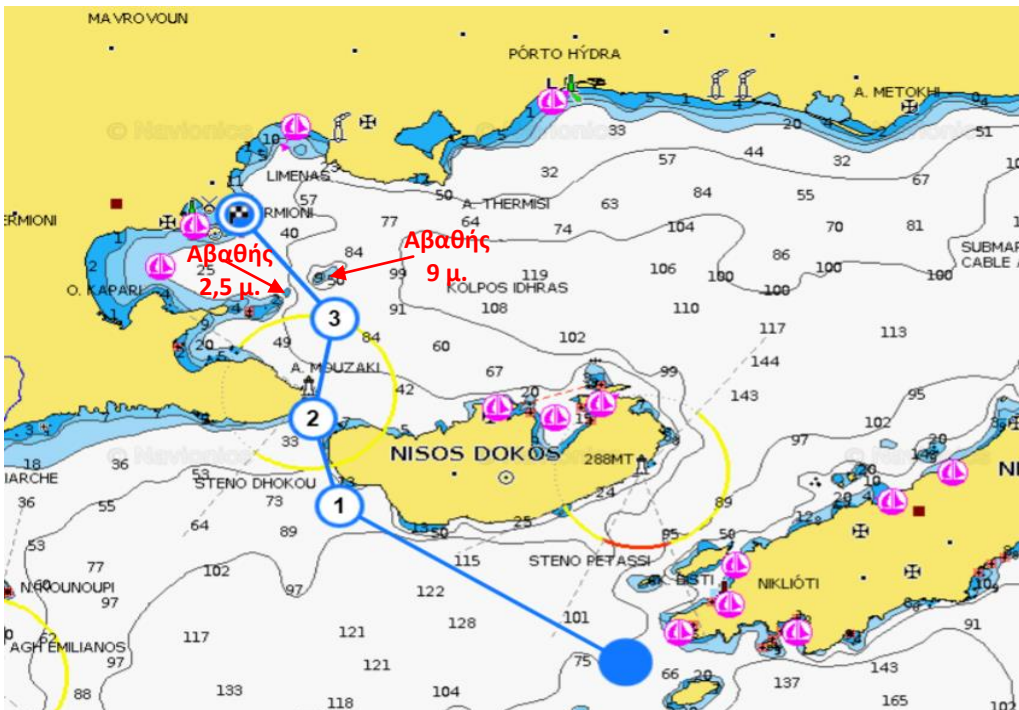
⁵ Η μη καταγραφή δεδομένων VMS ενδέχεται να οφείλεται ενδεικτικά στην περιοδικότητα εκπομπής, στην μη κάλυψη της θαλάσσιας περιοχής ή σε προσωρινή αδυναμία εκπομπής.



Εικόνα 5: Απεικόνιση της γέφυρας του ΠΑΝΑΓΙΩTHΣ Φ. μετά την ανέλκυσή του.
1. Κάθισμα. 2. Είσοδος προς κοιτώνα κυβερνήτη (βλ. δεξιά εικόνα) (πηγή: Λ/Χ Ερμιόνης)

Ο πλους προς τον λιμένα κατάπλου της Ερμιόνης ήταν ο συνήθης και πραγματοποιείτο διαμέσου του Στενού της ν. Δοκού και πλησίον του ακρωτηρίου Μουζάκι (**εικόνα 6**). Η θαλάσσια περιοχή πλου, χωρίς ιδιαίτερους ναυτιλιακούς κινδύνους, όπως αβαθή, βραχονησίδες κλπ., πέραν των ακτογραμμών της ν. Δοκού και της Πελοποννήσου, ήταν γνωστή τόσο στον Κυβερνήτη όσο και στον Επιβαίνοντα.

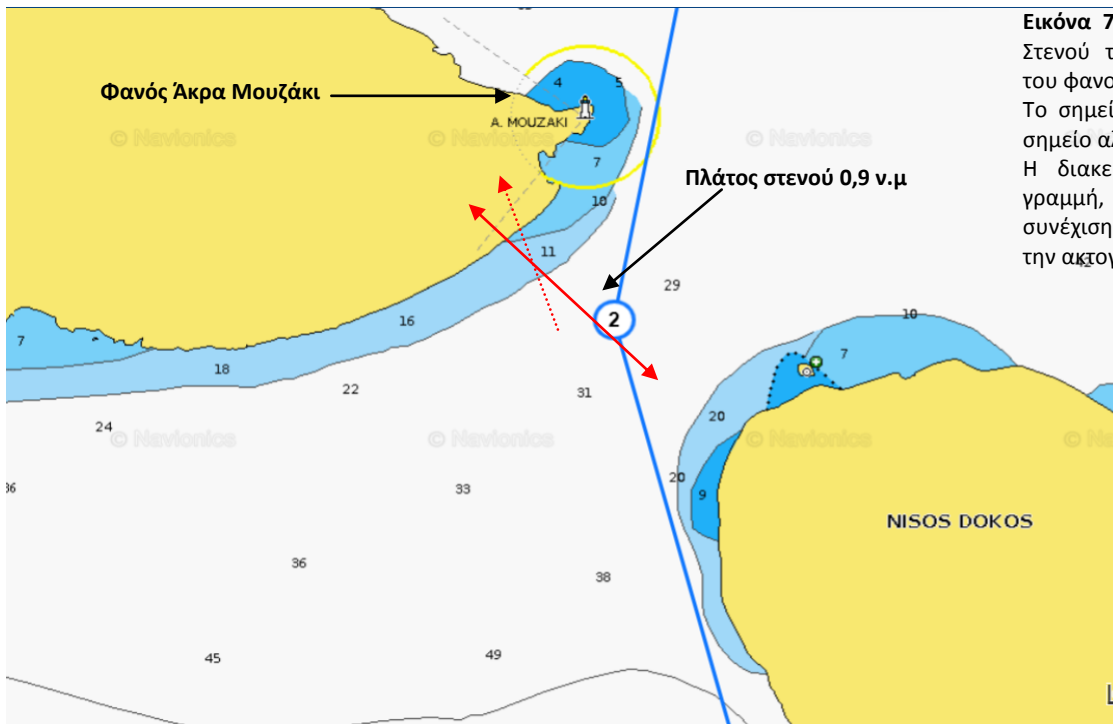
Ακολούθως μετά την παράλλαξη της Άκρας Μουζάκι, θα ακολουθείτο πορεία ΒΒΔ προς την είσοδο του λιμένα Ερμιόνης κατά την οποία το ΠΑΝΑΓΙΩTHΣ Φ θα διήρχετο πλησίον δυο αβαθών - 2.5 μ. και 9 μ. περίπου - ως εμφανίζεται ΒΔ του σημείου 3 της εικόνας 6.



Εικόνα 6: Ενδεικτική απεικόνιση του ακολουθούμενου πλου, κατά προσέγγιση από το εκτιμώμενο σημείο ανέλκυσης της καλάδας έως τον λιμένα Ερμιόνης. Επισημαίνονται οι δυο αβαθείς, περίπου 2 ν.μ ΝΝΑ εισόδου λιμένα Ερμιόνης.

Σύμφωνα με τις συγκεντρωθείσες πληροφορίες, η διακυβέρνηση του ΠΑΝΑΓΙΩTHΣ Φ πραγματοποιείτο με την χρήση του διαθέσιμου ναυτιλιακού εξοπλισμού και συγκεκριμένα με ηλεκτρονικό χάρτη (GPS PLOTTER) και RADAR, ενώ η ηδαιλιουχία εκτελείτο, ως επί το πλείστον με αυτόματο πιλότο.

Τα ναυτιλιακά όργανα του σκάφους λειτουργούσαν κανονικά και το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ κατευθυνόταν προς τη θαλάσσια περιοχή Άκρας Μουζάκι, όπου είναι εγκατεστημένος αναλάμπων φανός λευκού χρώματος⁶ (εικόνα 7). Ο φανός την περίοδο του ναυτικού ατυχήματος λειτουργούσε κανονικά.



Εικόνα 7: Απεικόνιση του Στενού της ν. Δοκού και του φανού Άκρας Μουζάκι. Το σημείο 2 εκτιμάται ως σημείο αλλαγής πορείας. Η διακεκομμένη κόκκινη γραμμή, υποτυπώνει την συνέχιση της πορείας προς την ακτογραμμή.

Την 01.30 περίπου, το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ συνέχιζε την πορεία του προς το σημείο παράλληλης του Άκρα Μουζάκι με ταχύτητα 10 περίπου κόμβων.

Εκτιμάται ότι, ο Επιβαίνων αποκοιμήθηκε πριν την αλλαγή πορείας του σημείου 2, ως φαίνεται στην εικόνα 6 και 7 - εντός του Στενού της ν. Δοκού - και δεν προέβη σε αλλαγή της πορείας ώστε το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ να συνεχίσει τον πλου με ασφαλή πορεία, αριστερά από την Άκρα Μουζάκι.

Οι Αλιεργάτες, ευρισκόμενοι στην τραπεζαρία, παρατήρησαν ότι το σκάφος ναυσιπλοούσε πλησίον και προς το φανό και τη βραχώδη ακτογραμμή. Άμεσα, προσπάθησαν να προειδοποιήσουν τον Επιβαίνοντα για την επισφαλή κατάσταση και την αποτροπή του κινδύνου προσάραξης, φωνάζοντας «βουνό, βουνό».

Όπως προκύπτει από τις συγκεντρωθείσες πληροφορίες κατά τη διαδικασία λήψης των συνεντεύξεων, ο Επιβαίνων, προσπάθησε να στρέψει το σκάφος δεξιά για να αποφύγει την επικείμενη πρόσκρουση στην βραχώδη ακτογραμμή και παράλληλα έθεσε το χειριστήριο της Κ.Μ στην θέση «ανάποδα». Εντούτοις, η ενέργεια του να αποφύγει τον κίνδυνο δεν ήταν έγκαιρη, με αποτέλεσμα την πρόσκρουση του πρωραίου αριστερού τμήματος του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ στη βραχώδη ακτογραμμή (εικόνα 7 & 8).

⁶ Ονομασία πυρσού: Μουζάκι, στίγμα πυρσού: Β 37° 21,0 - Α 23° 16,7, χρώμα πυρσού: λευκό με μακριά αναλαμπή, ΑΕΦ: 4280 (πηγή: ΠΝ/ΥΥ, ΦΑΡΟΔΕΙΚΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ)



Εικόνα 8: Η βραχώδης ακτή στο ακρωτήριο Μουζάκι. Σημειώνεται το σημείο όπου προσέκρουσε το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ (πηγή: Λ/Χ Ερμύνης)

Όπως διαπιστώθηκε μετά την ανέλκυση του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, λόγω της πρόσκρουσης, προκλήθηκαν εκτεταμένες στρεβλώσεις και ρηγματώσεις, υπό μορφή οπών, στην ξύλινη γάστρα του σκάφους και συγκεκριμένα σε σημεία του αριστερού πρωραίου τμήματος και κατά μήκος της αριστερής πλευράς των υφάλων (**εικόνες 9 & 10**).



Εικόνα 9: Απεικόνιση των ζημιών που προκλήθηκαν στη γάστρα του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ από την πρόσκρουση:

1. Στρεβλώσεις στο κοράκι του πλοίου.
2. Οπή στο χώρο του πρωραίου κύτους (αριστερά).



Εικόνα 10: Επισημαίνονται τα σημεία επιθεμάτων στο εξωτερικό περίβλημα του μηχανοστασίου όπου είχαν προκληθεί ρωγμές (οπές) κατά την πρόσκρουση του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ στην βραχώδη ακτή.

3.5.2 Ενέργειες μετά την πρόσκρουση

Ο Κυβερνήτης, λόγω της σφοδρής πρόσκρουσης έπεσε από την κλίνη του και ακολούθως έσπευσε στη γέφυρα. Τη στιγμή εκείνη ο Επιβαίνων που είχε τη διακυβέρνηση, είχε θέσει το χειριστήριο της Κ.Μ σε θέση αναπόδοσης, με αποτέλεσμα την αποκόλληση του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ από την βραχώδη ακτή.

Στη συνέχεια, ο Κυβερνήτης, αφού τοποθέτησε το χειριστήριο στην θέση «κράτει», έδωσε εντολή σε έναν Αλιεργάτη να σπεύσει στο πρωραίο χώρο κάτω από το κυρίως κατάστρωμα - προσβάσιμος διαμέσου του χώρου της καμπίνας πληρώματος και στον Επιβαίνων να κατευθυνθεί στο χώρο του μηχανοστασίου μέσω της εισόδου του κυρίου καταστρώματος, προκειμένου να ελεγχθεί η έκταση ζημιών και της εισροής υδάτων (**εικόνες 11, 12, 13 & 14**). Αμφότεροι επέστρεψαν άμεσα και ανέφεραν ότι έχει προκληθεί μεγάλη εισροή υδάτων.



Εικόνα 11: Ο πρωραίος χώρος του σκάφους (κάτω από το κατάστρωμα), προσβάσιμος διαμέσου της καμπίνας πληρώματος.



Εικόνα 12: Ανθρωποθυρίδα εισόδου στο χώρο καμπίνας πληρώματος (ανοικτή). Διακρίνεται (κλειστό) και το καπάκι του ψυγείου του πλοίου



Εικόνα 13:
Είσοδος στο
χώρο
μηχανοστασίου
του
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ



Εικόνα 14: Απεικόνιση χώρου μηχανοστασίου του
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ

Ακολούθως, ο Κυβερνήτης ενεργοποίησε το σύστημα εκπομπής κινδύνου και ανάγκης της συσκευής VHF (VHF/DSC) και κάλεσε μέσω VHF το Α/Κ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ, το οποίο αλίευε νωρίτερα πλησίον τους νοτίως της νήσου Ύδρας και είχε καταπλεύσει στον λιμένα Ερμιόνης, ωστόσο χωρίς ανταπόκριση. Ακολούθως έδωσε οδηγίες στον Επιβαίνοντα να τηλεφωνήσει άμεσα στον Κυβερνήτη του Α/Κ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ για παροχή συνδρομής.

Ο Κυβερνήτης στη συνέχεια προσπάθησε να κατευθύνει το σκάφος προς τα αβαθή της ακτογραμμής με σκοπό την εκούσια προσάραξη του. Ωστόσο, λόγω της εισροής μεγάλης ποσότητας υδάτων στο χώρο του μηχανοστασίου, προκλήθηκε σβέση (shutdown) της κύριας μηχανής και σχεδόν ταυτόχρονα, παύση λειτουργίας των ηλεκτρογεννητριών και αδυναμία παροχής ενέργειας από την εφεδρική πηγή ενέργειας μέσω των συσσωρευτών (**εικόνα 15**), εγκαταστημένοι εντός του μηχανοστασίου, με αποτέλεσμα την πρόκληση ολικής συσκότισης (blackout).



Εικόνα 15: Οι συσσωρευτές ενέργειας (μπαταρίες) στο
χώρο του μηχανοστασίου του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ

3.5.3 Η εγκατάλειψη και βύθιση του σκάφους

Ο Κυβερνήτης, λόγω της επισφαλούς κατάστασης στην οποία είχε περιέλθει το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, της σταδιακής αύξησης της αριστερής κλίσης και της επικείμενης βύθισής του, έδωσε εντολή στους Αλιεργάτες να καθελκύσουν τη λέμβο. Η λέμβος καθελκύστηκε, προσδέθηκε στο ρέλι της αριστερής παρειάς και επιβιβάστηκε ο Αλιεργάτης 1, ο οποίος δεν γνώριζε καλό κολύμπι. Ο Κυβερνήτης του παρέδωσε τα ναυτιλιακά έγγραφα και τα βιβλία του σκάφους.

Ακολούθως, οι Αλιεργάτες 2 και 3, παρόλο που ο Κυβερνήτης είχε δώσει εντολή άμεσης εγκατάλειψης του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ και επιβίβασης στη λέμβο και ενώ το σκάφος είχε επικίνδυνη έμπρυμνη διαγωγή και αριστερή κλίση, κατέβηκαν στις ενδιαιτήσεις του πληρώματος, προκειμένου να πάρουν προσωπικά τους αντικείμενα.

Στην συνέχεια, σύμφωνα με τις συγκεντρωθείσες πληροφορίες κατά τη διεξαγωγή της τεχνικής διερεύνησης, επέστρεψαν με κάποιες αποσκευές τους και για άγνωστους λόγους εισήλθαν στην τραπεζαρία.

Ακολούθως και ενώ το σκάφος βρισκόταν 20 περίπου μέτρα από την ακτή, η κλίση αυξήθηκε ραγδαία και το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ βυθίστηκε με την πρύμνη σε βάθος 20μ. περίπου (**εικόνα 16**).



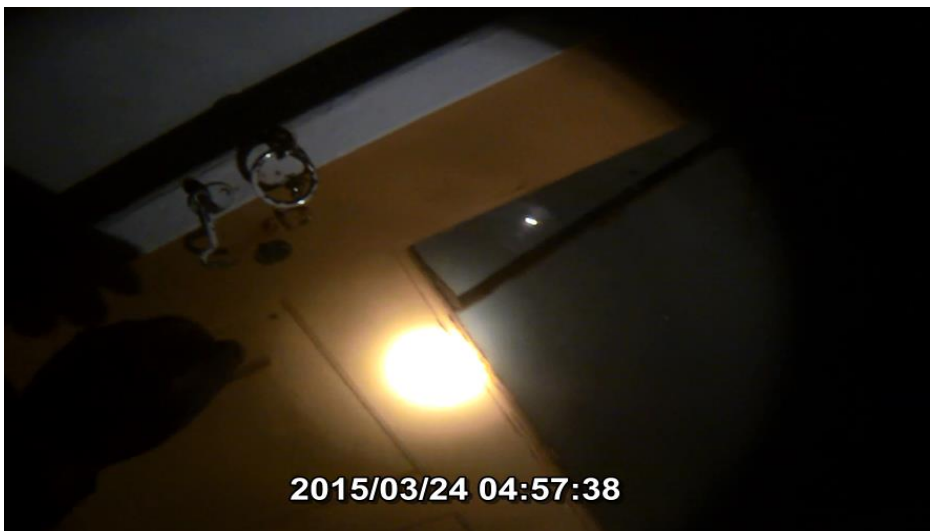
Εικόνα 16: Η θέση επικάθισης του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ στο βυθό μετά τη βύθισή του περί τα 20 μέτρα από την ακτή στο ακρωτήριο Μουζάκι.



Εικόνα 17: Ο ναυτικός κόμπος που συγκρατούσε τη λέμβο στα ρέλια της αριστερής παρειάς του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, όπως φωτογραφήθηκε από το δύτη.

Ο Κυβερνήτης, το εγκατέλειψε πηδώντας στη θάλασσα όπως και ο Επιβαίνων. Η σωστική λέμβος, η οποία ήταν προσδεμένη στην πρωραία αριστερά παρειά (**εικόνα 17**), παρασύρθηκε από το βυθιζόμενο σκάφος και αναποδογύρισε, με αποτέλεσμα ο Αλιεργάτης 1 να βρεθεί στη θάλασσα.

Οι Αλιεργάτες 2 και 3 εγκλωβίστηκαν στην τραπεζαρία, ενδεχομένως λόγω της σύγχυσης και του πανικού που τους κατέβαλε υπό τις συνθήκες της ραγδαίας αύξησης της αριστερής κλίσης και της έμπρυσμης διαγωγής του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ. Πιθανολογείται ότι η συρόμενη θύρα εξόδου από την τραπεζαρία έκλεισε λόγω της ασκηθείσας δύναμης άντωσης κατά την βύθιση και της υποπίεσης που δημιουργήθηκε στο εσωτερικό της τραπεζαρίας (**εικόνα 18**).



Εικόνα 18: Η κλειστή συρόμενη θύρα εισόδου στον χώρο ενδιαιτήσεων του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ όπως ανευρέθη κατά τις έρευνες του αυτοδύτη.

Σύμφωνα με τις συλλεχθείσες πληροφορίες, ο Κυβερνήτης, κατά την βύθιση του σκάφους, ευρισκόμενος στην θάλασσα, χωρίς να έχει οπτική επαφή με τον Αλιεργάτη 1 και τον Επιβαίνοντα επικοινωνούσε μαζί τους και τους προέτρεπε να κολυπήσουν προς την στεριά. Στην προσπάθειά του να κολυπήσει μέχρι τη βραχώδη ακτογραμμή, έβγαλε τα ρούχα του καθώς τον βάραιναν με αποτέλεσμα να δυσκολεύεται να παραμείνει στην επιφάνεια. Ο Αλιεργάτης 1 κατάφερε επίσης να προσεγγίσει την ακτή και με τη βοήθεια του Κυβερνήτη βγήκε στην ξηρά.

Ο Επιβαίνων, σύμφωνα με τις συγκεντρωθείσες πληροφορίες, κολύπησε αρχικά πλησίον του Αλιεργάτη 1, ωστόσο αναφέρθηκε ότι λίγο αργότερα έχασε τις αισθήσεις του. Κατά τις έρευνες από παραπλέοντα σκάφη, περί ώρα 02.45 εντοπίστηκε από το Α/Κ ΕΡΜΗΣ σε θέση πρηνηδόν και περιουλεγή από το θαλάσσιο ταξί ΠΟΡΤΟΧΕΛΙ ΙΙ.

Οι Αλιεργάτες 2 και 3, έχοντας παραμείνει στον χώρο της τραπεζαρίας του βυθιζόμενου σκάφους, υπό πλήρη συσκότιση και σταδιακή πλήρωσή του με ύδατα, δεν κατάφεραν να ανοίξουν την συρόμενη θύρα ή να παραβιάσουν τον μικρό υαλοπίνακά της και να απεγκλωβιστούν. Εκτιμάται ότι, κατά την βύθιση του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, το άνοιγμα της συρόμενης θύρας δεν ήταν εύκολο, γεγονός που επιβεβαιώθηκε από τον αυτοδύτη, ο οποίος καταδύθηκε για τον εντοπισμό και τον απεγκλωβισμό των δύο Αλιεργατών.

Περί ώρα 05.40, εντός του χώρου ενδιαιτήσεων της τραπεζαρίας του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ εντοπίστηκαν και ανασύρθηκαν οι σοροί των δύο αγνοουμένων Αλιεργατών.

Σύμφωνα με τις εκθέσεις νεκροψίας - νεκροτομής και οι 3 θανόντες - ο Επιβαίνων και οι 2 Αλιεργάτες - κατέληξαν λόγω πνιγμού εντός θαλασσίου ύδατος.

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τα αποτελέσματα των τοξικολογικών εξετάσεων των θανόντων δεν ανευρέθη τοξική ή ναρκωτική ουσία ή αλκοόλ στο αίμα τους.

3.5.4 Η ανέλκυση του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ

Κατόπιν εντολών της τοπικής Λιμενικής Αρχής και ενεργειών του ιδιοκτήτη του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, την 30-03-2015 κατέπλευσε στην περιοχή του συμβάντος Πλωτός Γερμανός (Π/Γ) ΑΙΑΣ, ρυμουλκούμενος από το Ρ/Κ ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ ΙΙΙ.

Την 31-03-2015, περί ώρα 19.10, με την συνδρομή καταδυτικού συνεργείου, ανελκύστηκε το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ (**εικόνα 19 και 19.1**) και πραγματοποιήθηκαν εργασίες απάντλησης των υδάτων και εξασφάλιση της πλευστότητάς του με την τοποθέτηση επιθεμάτων στα σημεία διάτρησης του κύτους.

Την 01-04-2015 το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ ρυμουλκούμενο από το Ρ/Κ ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ ΙΙΙ, κατέπλευσε σε ναυπηγείο της ΚΟΙΛΑΔΑΣ για την πραγματοποίηση επισκευών αποκατάστασης της λειτουργίας του.



Εικόνα 19: Λήψη από την ανέλκυση του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, στο σημείο όπου βυθίστηκε, πλησίον της ακτής στο ακρωτήριο Μουζάκι (πηγή: Λ/Χ Ερμιόνης).



Εικόνα 19.1 : Ο Π/Γ ΑΙΑΣ πλησίον του Άκρα Μουζάκι, στο σημείο βύθισης του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ. Εμφαίνεται ο Πυρός Μουζάκι.

4. Ανάλυση

Η ανάλυση του υπό εξέταση συμβάντος έχει ως σκοπό τον προσδιορισμό των συντελεστικών παραγόντων του ναυτικού ατυχήματος, λαμβάνοντας υπόψη την χρονική αλληλουχία των γεγονότων, των συγκεντρωθέντων στοιχείων και πληροφοριών, την καταγραφή συμπερασμάτων και τη διατύπωση συστάσεων ασφαλείας, εφόσον κρίνεται απαραίτητο.

Η ανάλυση εστιάζει τόσο σε θέματα ασφάλειας, όσο και σε ζητήματα που έχουν σχέση με το εργασιακό περιβάλλον και τον ανθρώπινο παράγοντα στα αλιευτικά σκάφη τύπου Μηχανότρατας.

4.1 Ρυθμιστικό πλαίσιο οργανικής σύνθεσης αλιευτικών πλοίων εσωτερικών πλόων

Η οργανική σύνθεση των αλιευτικών πλοίων εσωτερικών πλοών ρυθμίζεται με το π.δ 16/2004 (Α' 9) «Περί οργανικής σύνθεσης πληρώματος αλιευτικών πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού».

Ειδικότερα, το άρθρο 1 προβλέπει την τήρηση ναυτολογίου και καθορίζει την κατ' ελάχιστη οργανική σύνθεση σε τρία (03) άτομα και συγκεκριμένα με:

- (i) Έναν (01 Κυβερνήτη, κάτοχο πτυχίου «Κυβερνήτη Γ» ή «ειδικού πτυχίου Κυβερνήτη» σύμφωνα με την παρ. Α του αρθρ. 3 του π.δ 260/2001 (Α' 185) «Περί ειδικών προσόντων απογραφής και απόκτησης αποδεικτικών ικανότητας-καθορισμός ειδών αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας».
- (ii) Έναν (01) Μηχανοδηγό, κάτοχο πτυχίου «Μηχανοδηγού Β'» ή «ειδικού πτυχίου Μηχανοδηγού», ως προβλέπεται με την παρ. Β του αρθρ. 3 του π.δ 260/2001 (Α' 185).
Σύμφωνα με το αρθρ. 2, δεν απαιτείται η ναυτολόγηση Μηχανοδηγού, εφόσον το αλιευτικό σκάφος φέρει μηχανή κλειστού τύπου, συνολικής υποδύναμης 850 ίππων (BHP) με τηλεχειρισμό από το χώρο διακυβέρνησης.
- (iii) Έναν (01) ναύτη. Εντούτοις για την ειδικότητα του Ναύτη, προβλέπεται η ναυτολόγηση αλλοδαπού αλιεργάτη, υπό την προϋπόθεση ότι είναι αποδεδειγμένα ναυτικός και έχουν τηρηθεί οι νόμιμες διαδικασίες εισόδου, παραμονής και εργασίας στην Ελλάδα.

4.1.1 Η οργανική σύνθεση του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ

Σύμφωνα με το Π.Γ.Ε, το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ εκτελούσε πλόες εσωτερικού, έως 10 ν.μ από τις ακτές και η μηχανή του ήταν κλειστού τύπου με υποδύναμη 320 ίππων (BHP), με τηλεχειρισμό από την χώρο διακυβέρνησής του.

Κατά συνέπεια η οργανική του σύνθεση, ως καθοριζόταν υπό το π.δ 16/2004 (Α' 9) είχε ως ακολούθως:

- ένας (01) Κυβερνήτης κάτοχος «ειδικού πτυχίου Κυβερνήτη».
- ένας (01) Ναύτης ή αλλοδαπός Αλιεργάτης, αποδεδειγμένα ναυτικός,

Κατά την συλλογή στοιχείων αναφορικά με την οργανική σύνθεση του σκάφους, λόγω της βύθισής του, δεν κατέστη εφικτή η ανεύρεση του ναυτολογίου και των ατομικών εγγράφων των μελών του πληρώματος, και ως εκ τούτου δεν εξακριβώθηκαν οι πληροφορίες πρόσληψης και εργασίας.

Επίσης, δεδομένου ότι δεν υφίστατο έλληνας απογεγραμμένος εν ενεργεία ναυτικός, ως μέλος της οργανικής σύνθεσης με την ειδικότητα του Ναύτη, δεν κατέστη εφικτό να προσδιοριστεί εάν ένας εκ των δύο θανόντων Αλιεργατών ήταν ναυτικός, ήτοι κατείχε αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας και είχε προσληφθεί με την ειδικότητα του Ναύτη.

Υπό το φως των ανωτέρω και δεδομένου ότι το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ έφερε θεωρημένο ναυτολόγιο και ελάμβανε άδεια απόπλου από το τοπικό Λιμεναρχείο Ερμιόνης, θεωρείται ότι τηρούνταν οι σχετικές προβλέψεις για την οργανική σύνθεση του σκάφους.

Εντούτοις, λαμβάνοντας υπόψη τις συγκεντρωθείσες πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση των επιβαινόντων στο ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ και τις διαμορφωθείσες συνθήκες πριν το ναυτικό ατύχημα, αναδείχθηκε ότι η τοποθέτηση του μέλους της οργανικής σύνθεσης με την ειδικότητα του Ναύτη ή κατόχου αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας, (προβλέψεις παρ. 1 του αρθρ. 1 του π.δ 16/2004 (Α' 9)), ως

οπτήρα στην Γέφυρα, κατά τον πλου προς τον λιμένα Ερμιόνης, εδύνατο να ενισχύσει τα επίπεδα ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι η τοποθέτηση μέλους της οργανικής σύνθεσης, ως παρουσία δευτέρου ατόμου στον χώρο διακυβέρνησης, εδύνατο να αποτρέψει την απώλεια της προσοχής του Επιβαίνοντα και κατά συνέπεια την απώλεια της διακυβέρνησης λόγω της σταδιακής μείωσης της αντίληψης και της αλληλεπίδρασης με το περιβάλλον και της κατάστασης υπνηλίας στην οποία περιήλθε με αποτέλεσμα να αποκοιμηθεί.

Η μη τοποθέτηση μέλους της οργανικής σύνθεσης, ως δεύτερο άτομο στον χώρο διακυβέρνησης ώστε να διατηρείται η αλληλεπίδραση του Κυβερνήτη ή του εχοντα την διακυβέρνηση αλιευτικού σκάφους με το περιβάλλον, συνιστά συντελεστικό παράγοντα στην επέλευση του υπό εξέταση ναυτικού ατυχήματος.

4.2 Παράγοντες σχετικοί με θέματα ασφάλειας στο ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ

Το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ ήταν πιστοποιημένο με εν ισχύ ΠΓΕ, το οποίο είχε εκδοθεί από τη Λιμενική Αρχή στην αρμοδιότητα της οποίας δραστηριοποιούνταν.

Κατά τη διεξαγωγή της τεχνικής διερεύνησης και την εξέταση των συγκεντρωθέντων στοιχείων δεν προέκυψε ζήτημα λειτουργίας του εξοπλισμού ναυσιπλοΐας, πηδαλιουχίας ή των μηχανημάτων του, το οποίο να συνετέλεσε στην επέλευση της πρόσκρουσης και της βύθισής του.

Εντούτοις, κατά τη εξέταση επιμέρους θεμάτων ασφάλειας αναδείχθηκαν ζητήματα σχετιζόμενα με την αντιμετώπιση της έκτακτης κατάστασης εγκατάλειψης του αλιευτικού και των ενεργειών των επιβαινόντων.

4.2.1 Σωστικός εξοπλισμός Αλιευτικών πλοίων

Το β.δ 36/1967 (Α'9) περί εγκρίσεως Κανονισμού «περί σωστικών μέσων των πλοίων» ρυθμίζει θέματα σωστικού εξοπλισμού πλοίων. Ειδικότερα, διατάξεις εξοπλισμού αλιευτικών πλοίων προβλέπονται με το αρθρ. 14 «Σωστικά μέσα πλοίων κατηγορίας (ΙΑ) Αλιευτικών», όπως αντικαταστάθηκε με το αρθρ. 3 «Σωστικά μέσα πλοίων κατηγορίας ΙΑ' (Αλιευτικά)» του β.δ 653/1969 (Α' 202).

Το εν λόγω ρυθμιστικό πλαίσιο, θέτει απαιτήσεις σωστικού εξοπλισμού αλιευτικών πλοίων αναλόγως του μήκους τους και κατά συνέπεια τα υποκατηγοριοποιεί σε:

- ✓ αλιευτικά πλοία μήκους άνω των 31 μέτρων,
- ✓ αλιευτικά πλοία μήκους 14 έως 31 μέτρων,
- ✓ αλιευτικά πλοία μήκους κάτω των 14 μέτρων.

Ειδικότερα σύμφωνα υποπαρ. β) της παρ. 1 «Αλιευτικά πλοία μήκους 14-31 μέτρων» του αρθρ. 14 προβλέπεται ο κάτωθι σωστικός εξοπλισμός:

- 1) μία (01) τουλάχιστον «σωσίβια» ή «κοινή» λέμβο, μήκους τουλάχιστον 3.5 μ, επαρκούς χωρητικότητας για το σύνολο των επιβαινόντων, δυνάμενη να καθαιρεθεί εκατέρωθεν των πλευρών του αλιευτικού, ή πνευστές σωσίβιες σχεδίες επαρκούς χωρητικότητας για το σύνολο των επιβαινόντων, και
- 2) σωσίβιες σχεδίες ή πλευστικές συσκευές, επαρκείς για το σύνολο των επιβαινόντων.

Επί των ανωτέρω απαιτήσεων σχετική τυγχάνει η διευκρινιστική Εγκύκλιος 4339.20/03/05 υπό τον τίτλο «Εφοδιασμός των Αλιευτικών σκαφών με κοινές λέμβους» εκδοθείσα την 17-08-2005 από την Διεύθυνση Επιθεωρήσεων Πλοίων του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του ΥΕΝ.

Πρόσθετα, σύμφωνα με την παρ. 3 του ανωτέρω αρθρ. 14, αλιευτικά πλοία με μήκος κάτω των 31 μέτρων προβλέπεται να εφοδιάζονται με δύο (02) κυκλικά σωσίβια, ενώ με την παρ. 4 απαιτείται ο εφοδιασμός με μια σωσίβια ζώνη για κάθε επιβαίνοντα και πλέον 10% του μέγιστου αριθμού επιβαινόντων.

4.2.2 Σωστικός εξοπλισμός του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ

Κατά τη διαδικασία της τεχνικής διερεύνησης διαπιστώθηκε ότι το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, ήταν εξοπλισμένο σύμφωνα με τις ανωτέρω απαιτήσεις και συγκεκριμένα έφερε τον ακόλουθο σωστικό εξοπλισμό:

- ✓ Δύο (02) κυκλικά σωσίβια
- ✓ Επτά (07) σωσίβιες ζώνες ενηλίκων
- ✓ Μία (01) πλευστική συσκευή (06) ατόμων, επαρκής για τον σύνολο των (06) έξι επιβαινόντων (**εικόνα 20**), ως καταγραφόταν στο Π.Γ.Ε στο πεδίο «πλήρωμα».
- ✓ Μία «κοινή» λέμβο χωρητικότητας τεσσάρων (04) ατόμων (**εικόνα 21**).

Εντούτοις, η χωρητικότητα των τεσσάρων (04) ατόμων της κοινής λέμβου δεν κάλυπτε αφενός μεν, τον μέγιστο επιτρεπόμενο αριθμό των έξι (06) ατόμων πληρώματος, αφετέρου δε, το σύνολο των πέντε (05) επιβαινόντων την ημέρα του ναυτικού ατυχήματος.



Εικόνα 20: Η πλευστική συσκευή του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ.



Εικόνα 21: Η κοινή λέμβος του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ.

Όπως προέκυψε από την περιγραφή των γεγονότων και καταγράφεται στην παράγραφο 3.5.3, η κοινή λέμβος δεν κατέστη δυνατό να χρησιμοποιηθεί κυρίως λόγω της μη συντονισμένης εγκατάλειψης και ως εκ τούτου η χωρητικότητα της δεν συνιστά συντελεστικό παράγοντα των δυσμενών συνεπειών που ακολούθησαν την πρόσκρουση του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ.

4.2.3 Η εφεδρική πηγή ενέργειας και ο φωτισμός ασφαλείας

.1 Ρυθμιστικό πλαίσιο

Το π.δ 281/1996 (Α' 198)⁷, ενσωμάτωσε στο εθνικό δίκαιο την Οδηγία 93/103/ΕΚ και καθόρισε τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφαλείας και υγείας κατά την εργασία στα αλιευτικά σκάφη, θέτοντας παράλληλα επιμέρους ρυθμιστικό πλαίσιο για «νέα» και «υπάρχοντα» αλιευτικά σκάφη μέσω:

- του Παραρτήματος Ι «Ελάχιστες προδιαγραφές ασφαλείας και υγείας για νέα αλιευτικά σκάφη» και
- του Παραρτήματος ΙΙ «Ελάχιστες προδιαγραφές ασφαλείας και υγείας για υπάρχοντα αλιευτικά σκάφη».

Σύμφωνα με την παρ. 2.2 του Παραρτήματος Ι καθώς και του Παραρτήματος ΙΙ, «νέα» και «υπάρχοντα» αλιευτικά σκάφη προβλέπεται να φέρουν εφεδρική πηγή ενέργειας, εγκατεστημένη εκτός του μηχανοστασίου, ώστε, σε περίπτωση πυρκαγιάς ή άλλης βλάβης της κύριας ηλεκτρικής εγκατάστασης, να δύναται να εξασφαλίζει την ταυτόχρονη και συνεχή λειτουργία των συστημάτων επικοινωνίας και ναυσιπλοΐας, του απαραίτητου εξοπλισμού ασφαλείας και του εφεδρικού φωτισμού.

Πρόσθετα, σύμφωνα με την κοινή απαίτηση της παρ. 4.4 του Παραρτήματος Ι και της παρ. 4.5 του Παραρτήματος ΙΙ, προβλέπεται: «*οι οδοί, τα μέσα διαφυγής και οι έξοδοι κινδύνου που απαιτούν φωτισμό να είναι εφοδιασμένες με φωτισμό ασφαλείας - από την εφεδρική πηγή ενέργειας - επαρκούς έντασης για την περίπτωση διακοπής λειτουργίας του κύριου φωτισμού*».

Η ανωτέρω πρόβλεψη εγκατάστασης της εφεδρικής πηγής ενέργειας εξασφαλίζει, μεταξύ άλλων, ότι σε περίπτωση πυρκαγιάς ή κατάκλισης του μηχανοστασίου με ύδατα, δεν θα επηρεαστεί άμεσα ο φωτισμός ασφαλείας.

⁷ Τροποποιήθηκε με το π.δ 49/2011 (Α' 114).

.2 Εφεδρική πηγή ενέργειας στο ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ

Σύμφωνα με τα στοιχεία της τεχνικής διερεύνησης, το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, έφερε εφεδρική πηγή ενέργειας συστοιχίας συσσωρευτών, οι οποίες ωστόσο ήταν εγκατεστημένες εντός του χώρου του μηχανοστασίου. Λαμβάνοντας υπόψη τις συγκεντρωθείσες πληροφορίες κατά τη διαδικασία λήψης των συνεντεύξεων, μετά την πρόσκρουση του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ στη βραχώδη ακτογραμμή και την εισροή υδάτων, λόγω της ραγδαίας κατάκλισης του μηχανοστασίου, τόσο η κύρια όσο και η εφεδρική πηγή ενέργειας, τέθηκαν εκτός λειτουργίας, με αποτέλεσμα την πρόκληση πλήρους συσκότισης (ολικό blackout).

Ως εκ τούτου, η μη λειτουργία του απαραίτητου φωτισμού ασφαλείας πριν και κατά την εγκατάλειψη, εκτιμάται ότι συνετέλεσε στην πρόκληση συνθηκών σύγχυσης και πανικού, ιδιαίτερα για τους αλιεργάτες που εγκλωβίστηκαν στον χώρο των ενδιαιτήσεων.

4.2.4 Η διάταξη χώρου διακυβέρνησης του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ

Η διάταξη της χώρου διακυβέρνησης του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, λόγω των κατασκευαστικών του στοιχείων, χαρακτηρίζεται ως τυπική αλιευτικού σκάφους, τύπου μηχανότρατας και παρόμοιου μεγέθους.

Ο χώρος διακυβέρνησης, εξασφάλιζε για τον Κυβερνήτη την οπτική παρακολούθηση του πλου κατά την ημέρα ή την νύχτα.

Ο ναυτιλιακός και τηλεπικοινωνιακός εξοπλισμός ήταν εγκατεστημένος στον χώρο διακυβέρνησης αριστερά και δεξιά του πηδαλίου καθώς και στην οροφή της γέφυρας πλησίον των υαλοπινάκων. Περιελάμβανε τα όργανα ναυσιπλοΐας και τηλεπικοινωνιών του σκάφους, με δυνατότητα σχεδόν άμεσου χειρισμού από τη θέση πηδαλιουχίας. Η θέση των οθονών των οργάνων ναυσιπλοΐας και τηλεπικοινωνιών δεν αναφέρθηκε ότι επηρέαζαν την διακυβέρνηση του σκάφους και την ορατότητα από τη γέφυρα (**εικόνα 22**).



Εικόνα 22: Λήψεις από τη διάταξη της γέφυρας του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, μετά την ανέλυσή του.

Πρόσθετα, στον χώρο διακυβέρνησης και στην θέση πηδαλιουχίας, υπήρχε κάθισμα, το οποίο χρησιμοποιούνταν τόσο κατά την αλιεία όσο και κατά την ναυσιπλοΐα.



Εικόνα 23: Το κάθισμα στην θέση πηδαλιουχίας.

Εντούτοις, η χρήση καθίσματος στον χώρο διακυβέρνησης (**εικόνα 23**) και ιδιαίτερα στην θέση πηδαλιουχίας, εκ της οποίας παρέχεται ο άμεσος χειρισμός του πηδαλίου, των ναυτιλιακών οργάνων και του τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού εκτιμάται ότι δύναται να μειώσει το επίπεδο εγρήγορσης του πηδαλιούχου - Κυβερνήτη, δημιουργώντας παράλληλα συνθήκες εφησυχασμού

και ελλιπούς προσοχής κατά την ναυσιπλοΐα.

Υπό το ανωτέρω πρίσμα, ιδίως κατά τη διάρκεια νυχτερινού πλου σε συνδυασμό με ενδεχόμενη κόπωση του Κυβερνήτη, εκτιμάται ότι δημιουργούνται συνθήκες αδράνειας ή νωθρότητας και τάσεις υπνηλίας.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω σε συνδυασμό με το γεγονός ότι τα όργανα ναυσιπλοΐας του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ λειτουργούσαν κανονικά και ο φανός στο ακρωτήριο Μουζάκι ήταν σε λειτουργία και εμφανής από ικανή απόσταση καθώς επίσης και το σύνολο των ωρών πλου και αλιευτικής δραστηριότητας του σκάφους (βλ. κάτωθι παρ. 4.3.2), τεκμαίρεται, ότι ο Επιβαίνων κατά τον πλου προς τον λιμένα κατάπλου καθήμενος και έχοντας ενεργοποιημένο τον αυτόματο πιλότο, απώλεσε σταδιακά την αντίληψη και την αλληλεπίδρασή του με το περιβάλλον με αποτέλεσμα να αποκοιμηθεί.

Κατά συνέπεια, ο έλεγχος της πηδαλιουχίας και η επιτήρηση (LOOK OUT) του εκτελούμενου πλου απωλέσθη και δεν κατέστη αντιληπτός ο επαπειλούμενος κίνδυνος πρόσκρουσης και δεν ελήφθη καμία ενέργεια αποφυγής ή και μείωσης των συνεπειών αυτής στη βραχώδη ακτογραμμή, όπως έγκαιρη μείωση της ταχύτητας, έγκαιρη αναπόδοση της κύριας μηχανής ή στρέψη του πηδαλίου.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η τοποθέτηση και χρήση καθίσματος στην θέση πηδαλιουχίας του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ συνιστά συντελεστικό παράγοντα πρόκλησης του ναυτικού ατυχήματος.

4.3 Θέματα σχετικά με τον ανθρώπινο παράγοντα

Το στοιχείο του ανθρώπινου παράγοντα εμπλέκεται οριζόντια στην διαχείριση πλοίου ή αλιευτικού σκάφους και επηρεάζει πολυεπίπεδα και καταλυτικά την ασφάλεια των λειτουργιών του και της εμπορικής του εκμετάλλευσης.

Η επίδραση του ανθρώπινου παράγοντα στην ασφαλή λειτουργία των αλιευτικών σκαφών, εκλαμβάνεται ως πολυδιάστατη και ευρεία και εξαρτάται από τον βασικό παράγοντα της ατομικής απόδοσης (human performance), επηρεαζόμενο μεταξύ άλλων από παραμέτρους όπως οι ικανότητες, η εμπειρία, η φυσική κατάσταση και από τις ενδεχόμενες διαφοροποιήσεις ή αποκλίσεις της απόδοσης λόγω κόπωσης έως την κατάρτιση ή εκπαίδευση του Κυβερνήτη, μέλους πληρώματος ή αλιεργάτη.

4.3.1 Γυμνάσια

.1 Ρυθμιστικό πλαίσιο αλιευτικών πλοίων

Η εκτέλεση γυμνασίων στα αλιευτικά πλοία ρυθμίζεται με το π.δ 281/1996 (Α' 198) «Ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας κατά την εργασία στα αλιευτικά σκάφη σύμφωνα με την Οδηγία 93/103/ΕΚ του Συμβουλίου της 23ης Νοεμβρίου 1993», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει με το π.δ 49/2011 (Α' 114), εντούτοις υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του π.δ 363/1984 (Α' 125) «Κανονισμός συναγερμού και γυμνασίων στα εμπορικά πλοία».

Σημειώνεται ότι ο «Κανονισμός συναγερμού και γυμνασίων στα εμπορικά πλοία» σύμφωνα με παρ. (α) του αρθρ. 1 «Εφαρμογή», εφαρμόζεται μεταξύ άλλων σε πλοία υπό Ελληνική Σημαία, τα οποία σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρ. 2 «Ορισμοί - Σκοπός», καθορίζονται σε:

- ✓ Επιβατηγό πλοίο : Κάθε πλοίο, που μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες.
- ✓ Φορτηγό πλοίο : Κάθε πλοίο, που δεν είναι επιβατηγό.

Λαμβανομένου υπόψη ότι τα αλιευτικά πλοία δεν εξαιρούνται από τον εν λόγω Κανονισμό, θεωρείται ότι, εκτός των θεμάτων τα οποία ρυθμίζονται διαφορετικά με νεότερες διατάξεις, οι λοιπές προβλέψεις τυγχάνουν εφαρμογής από τους υπόχρεους προς τούτο τύπους πλοίων.

Το π.δ 281/1996 (Α' 198), όπως ισχύει, στις παρ. 5.5 των Παραρτημάτων I & II προβλέπει ότι «*Τα γυμνάσια πυρκαϊάς πρέπει να εκτελούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό συναγερμού και γυμνασίων στα εμπορικά πλοία που τέθηκε σε εφαρμογή με το Π.Δ. 363/84 (Α 125).*».

Η ανωτέρω κανονιστική πράξη στο Παράρτημα III «Ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας που αφορούν τα μέσα διάσωσης και επιβίωσης⁸», καθορίζει το γενικό πλαίσιο υποχρεώσεων που

⁸ παρ. 1: Τα σκάφη πρέπει να διαθέτουν κατάλληλα μέσα διάσωσης συμπεριλαμβανομένων των κατάλληλων μέσων για την περισυλλογή των εργαζομένων από το νερό και ασύρματα μέσα διάσωσης κυρίως δε φορητή συσκευή ραδιοεπικοινωνίας των ναυαγών, εφοδιασμένη με σύστημα υδροστατικής απελευθέρωσης, λαμβανομένου υπόψη του αριθμού των ατόμων που επιβαίνουν στο σκάφος και της περιοχής στην οποία αυτό κινείται.

εφαρμόζονται επί αλιευτικού κάθε φορά που το απαιτούν τα χαρακτηριστικά του χώρου εργασίας ή της δραστηριότητας, οι περιστάσεις ή κάποιος κίνδυνος, ήτοι περίπτωση «ανθρώπου στη θάλασσα» ή «επιβίωση στην θάλασσα», συμπερασματικά λόγω εγκατάλειψης.

Πρόσθετα με την παρ. 6 του Παραρτήματος III, προβλέπει την εκτέλεση τουλάχιστον μία (01) φορά κάθε μήνα⁹ γυμνασίου διάσωσης, το οποίο εκλαμβάνεται, ως γυμνάσιο ανθρώπου στη θάλασσα και εγκατάλειψης.

.2 Εκτέλεση Γυμνασίων στο ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ

Όπως προέκυψε από τις συλλεχθείσες πληροφορίες κατά τη διαδικασία λήψης συνεντεύξεων, στο ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ δεν είχαν εκτελεστεί γυμνάσια και ειδικότερα σχετικά με τον χειρισμό και την λειτουργία των μέσων διάσωσης και επιβίωσης.

Πρόσθετα, ως καταγράφεται στην παρ. 3.5.3 της παρούσας έκθεσης, η εγκατάλειψη του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, παρόλο που πραγματοποιήθηκε κατόπιν της εντολής του Κυβερνήτη, συμπεραίνεται ότι συντελέστηκε υπό έλλειψη συντονισμού και οργάνωσης.

Οι ενέργειες δε των δύο Αλιεργατών να εισέλθουν στο χώρο ενδιαιτήσεων, ενώ είχε δοθεί εντολή εγκατάλειψης και η κατάσταση του σκάφους ήταν επισφαλής και υπό κλίση, λόγω της εισροής υδάτων, αναδεικνύει την έλλειψη παρακολούθησης της εξελισσόμενης κατάστασης και των οδηγιών ή εντολών του Κυβερνήτη από τους Αλιεργάτες.

Πρόσθετα προέκυψε ότι, οι ατομικές σωσίβιες ζώνες, μετά την ανέλκυση του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, βρέθηκαν αποθηκευμένες στη γέφυρα και ως εκ τούτου δεν χρησιμοποιήθηκαν κατά την εγκατάλειψη.

Επίσης η κοινή λέμβος, αν και καθελκύστηκε, παρέμεινε προσδεδεμένη στο σκάφος και παρασύρθηκε στο βυθό με τη βύθισή του.

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω τεκμαίρεται ότι, η μη πραγματοποίηση γυμνασίων λειτουργίας και χρήσης των μέσων διάσωσης και επιβίωσης, συνιστά συντελεστικό παράγοντα της μη συντονισμένης και ανοργάνωτης εγκατάλειψης του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ και κατ' επέκταση των δυσμενών συνεπειών απώλειας τριών ανθρωπίνων ζωών.

.3 Περίοδοι αλιευτικής δραστηριότητας αλιευτικών τύπου μηχανότρατας

Η χρονική περίοδος και τα αλιευτικά πεδία της δραστηριότητας αλιευτικού σκάφους τύπου μηχανότρατας, καθορίζονται γενικά με την έκδοση Υπουργικής Απόφασης κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 5 του άρθρου 10 του Αλιευτικού Κώδικα¹⁰.

Σύμφωνα με την Υπουργική Απόφαση 271/2576/2014 (Β' 58), η χρονική περίοδος της αλιευτικής δραστηριοποίησης του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, είχε κατ' έτος διάρκεια περίπου 7 μηνών, καθόσον απαγορεύονταν από τον μήνα Μάιο έως και την 31^η Σεπτεμβρίου.

.4 Η αλιευτική δραστηριότητα του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω σε συνδυασμό με τις συγκεντρωθείσες πληροφορίες κατά τη διαδικασία λήψης συνεντεύξεων, με τις οποίες προέκυψε η μη εκτέλεση γυμνασίων στο ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ,

παρ. 2: Όλα τα μέσα διάσωσης και επιβίωσης πρέπει να φυλάσσονται στον ειδικό τους χώρο, να διατηρούνται σε καλή κατάσταση λειτουργίας και να είναι διαθέσιμα για άμεση χρήση. Πρέπει να ελέγχονται πριν από τον απόπλου του σκάφους καθώς και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

παρ. 3: Τα μέσα διάσωσης και επιβίωσης πρέπει να επιθεωρούνται τακτικά .

παρ. 4: Όλοι οι εργαζόμενοι πρέπει να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι και να έχουν λάβει οδηγίες για την αντιμετώπιση κάθε έκτακτης ανάγκης.

παρ. 5: Εάν το μήκος του σκάφους υπερβαίνει τα σαράντα πέντε μέτρα και εάν το πλήρωμα αποτελείται από 5 ή περισσότερους εργαζομένους, πρέπει να υπάρχει κατάλογος του πληρώματος με σαφείς οδηγίες για το τι οφείλει να πράττει κάθε εργαζόμενος του σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης σύμφωνα με τον κανονισμό συναγερμού και γυμνασίων στα εμπορικά πλοία που τέθηκε σε εφαρμογή με το Π.Δ.363/84(Α 125), όπως ισχύει κάθε φορά.

⁹ παρ.6: Κάθε μήνα πρέπει να γίνονται στο λιμάνι ή/και στη θάλασσα συγκεντρώσεις των εργαζομένων και να εκτελούνται γυμνάσια διάσωσης. Τα γυμνάσια αυτά πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι εργαζόμενοι γνωρίζουν πλήρως τα καθήκοντα που οφείλουν να εκτελούν όσον αφορά το χειρισμό και τη λειτουργία όλων των μέσων διάσωσης και επιβίωσης. Οι εργαζόμενοι πρέπει να έχουν εκπαιδευθεί στη σύνδεση και το χειρισμό του φορητού ασυρμάτου, όταν υπάρχει.

¹⁰ ν.δ 420/70 (ΦΕΚ Α 27) «Αλιευτικός Κώδικας»

αναδεικνύεται ότι, παρόλο που ήταν εφικτή η πραγματοποίηση γυμνασίων και ενημερώσεων τόσο κατά την περίοδο της αλιευτικής δραστηριότητας του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, όσο και λίγο πριν ή μετά τις περιόδους αργίας, θέματα τα οποία αφορούν στην ασφαλή λειτουργία του σκάφους και την ασφάλεια πληρώματος και επιβαινόντων δεν εντάσσονταν στις βασικές λειτουργικές προτεραιότητες, οι οποίες εστιάζονταν στην αλιευτική και εμπορική εκμετάλλευση.

Η εστίαση στην αλιευτική και εμπορική εκμετάλλευση του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ συνιστά συντελεστικό παράγοντα στην πρόκληση του ναυτικού ατυχήματος και στην επέλευση των δυσμενών συνεπειών του.

Τα ανωτέρω ευρήματα, έχουν επίσης αναδειχθεί και σε διερεύνηση ναυτικού ατυχήματος προσάραξης αλιευτικού σκάφους, τύπου μηχανότρατας¹¹.

4.3.2 Ενημέρωση - κατάρτιση εργαζομένων σε αλιευτικά πλοία.

Η Οδηγία 93/103/ΕΚ της 23ης Νοεμβρίου 1993 «σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας κατά την εργασία στα αλιευτικά σκάφη», όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2007/30/ΕΚ, ως καταγράφεται στην παραπάνω παρ. 4.3.1 (1), υιοθέτησε τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλειας για την ασφαλή λειτουργία των αλιευτικών σκαφών, τα οποία εμπύπτουν στο πεδίο εφαρμογής της.

Το ανωτέρω νομικό πλαίσιο ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με το π.δ 281/1996 (Α' 198), όπως τροποποιήθηκε με το π.δ 49/2011 (Α' 114).

Υπό το πρίσμα της παρ. 2 του άρθρου 7¹² και σύμφωνα με τα άρθρα 8 και 9¹³ του προαναφερομένου π.δ 281/1996 (Α' 198), όπως ισχύει, ο Πλοιοκτήτης αλιευτικού σκάφους λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα και ο Κυβερνήτης μεριμνά, μεταξύ άλλων, για την ενημέρωση και κατάρτιση-εκπαίδευση των εργαζομένων επί αυτού.

Ο προγραμματισμός για την ενημέρωση και κατάρτιση των επιβαινόντων, ήτοι πληρώματος και αλιεργατών, σε αλιευτικά σκάφη σχετικά με τον εξοπλισμό ασφαλείας, την πυρασφάλεια και τον αλιευτικό εξοπλισμό σκάφους έχει προεξέχοντα ρόλο για την εξασφάλιση ασφαλών συνθηκών εργασίας σε αυτά.

Πρόσθετα, εκ των προαναφερομένων προβλέψεων απορρέει ότι, ο προγραμματισμός ενημέρωσης και κατάρτισης δέον είναι να πραγματοποιείται ανά τακτά χρονικά διαστήματα και να μην ανατρέπεται ή αποθαρρύνεται λόγω της αλιευτικής δραστηριότητας και της εμπορικής εκμετάλλευσης.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η μη πραγματοποίηση ενημέρωσης επί θεμάτων ασφάλειας στο Α/Κ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, λόγω της στόχευσης στην εμπορική εκμετάλλευση και την αλιευτική δραστηριότητα θεωρείται ως συντελεστικός παράγοντας της μη συντονισμένης και αναποτελεσματικής εγκατάλειψης του σκάφους.

¹¹ Προσάραξη και βύθιση Α/Κ «ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ», Ν.ΜΥΤ. 363 στη Λέσβο την 21^η Δεκεμβρίου 2014

(Έκθεση διερεύνησης: <http://www.hbmci.gov.gr/js/investigation%20report/final/01-2014%20AGIA%20MARINA.pdf>)

¹² Άρθρ. 7 «Εξοπλισμοί και συντήρηση»

παρ. 2: Ο πλοιοκτήτης οφείλει να παρέχει στον πλοίαρχο τα αναγκαία μέσα προς εκπλήρωση των υποχρεώσεων του, που απορρέουν από τις διατάξεις του διατάγματος αυτού και έχουν σχέση με τη διαφύλαξη της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων.

¹³ Άρθρ. 8 «Ενημέρωση των εργαζομένων»

1. Με μέριμνα του πλοίαρχου οι εργαζόμενοι ενημερώνονται για όλα τα μέτρα που λαμβάνονται για την ασφάλεια και την υγεία πάνω στο σκάφος.
2. Οι πληροφορίες πρέπει να είναι κατανοητές για τους ενδιαφερόμενους εργαζόμενους.».

Άρθρ. 9 «Κατάρτιση των εργαζομένων»

1. Οι εργαζόμενοι καταρτίζονται κατάλληλα, και συγκεκριμένα, λαμβάνουν σαφείς και κατανοητές οδηγίες όσον αφορά την ασφάλεια και την υγεία επί του σκάφους, ειδικότερα δε την πρόληψη των ατυχημάτων.
2. Ειδικότερα, αντικείμενο της κατάρτισης αυτής είναι η πυρασφάλεια, η χρήση των σωστικών μέσων και των μέσων επιβίωσης και για τους εργαζόμενους -χειριστές, η χρήση των αλιευτικών εργαλείων και των εξοπλισμών έλξης, καθώς και οι διάφοροι κώδικες σημάτων, ιδίως σημάτων διά χειρών και βραχιόνων.
3. Τα σχετικά μαθήματα ανανεώνονται, όταν αυτό απαιτείται από τυχόν μεταβολή των δραστηριοτήτων επί του σκάφους».

4.3.3 Ανάλυση ναυτικών ατυχημάτων αλιευτικών σκαφών σε ευρωπαϊκό επίπεδο

Ανάλογα θέματα, τα οποία αφορούν στο επίπεδο κατάρτισης, εκπαίδευσης, ελλειπούς ή πλημμελούς εκτέλεσης γυμνασίων και στην εν γένει διαχείριση των καταστάσεων έκτακτης ανάγκης επί των Α/Κ σκαφών, έχουν επίσης καταδειχθεί ως κοινά ευρήματα ασφάλειας σε διερευνήσεις ναυτικών ατυχημάτων αλιευτικών πλοίων ή σκαφών από ομότιμες με την Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων, Ευρωπαϊκές Υπηρεσίες.

Το εν λόγω θέμα, έχει αποτελέσει ζήτημα προτεραιότητας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και επί αυτού, ο «Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την ασφάλεια στη Θάλασσα¹⁴ (EMSA)» έχει εκδώσει σχετική μελέτη υπό τον τίτλο «Ανάλυση σε ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα αλιευτικών σκαφών¹⁵». Η μελέτη βασίστηκε σε στοιχεία και δεδομένα ναυτικών ατυχημάτων τα οποία καταχωρήθηκαν στην «Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα Πληροφοριών Ναυτικών Ατυχημάτων¹⁶ - European Marine Casualties Information Platform (EMCIP)».

4.3.4 Κόπωση¹⁷

Η κόπωση εκλαμβάνεται ως η μείωση των σωματικών και/ή των πνευματικών ικανοτήτων προερχόμενη από σωματική, πνευματική καταπόνηση ή συναισθηματική ένταση, οι οποίες ενδέχεται να μειώσουν την αποτελεσματικότητα σχεδόν όλων των σωματικών ικανοτήτων συμπεριλαμβανομένων της δύναμης, της ταχύτητας, του χρόνου αντίδρασης, του συντονισμού, της λήψης αποφάσεων ή/και της εγρήγορσης.

Η κόπωση, έχει ως αποτέλεσμα την μείωση της ανθρώπινης απόδοσης, την επιβράδυνση των σωματικών και νοητικών αντανακλαστικών (physical & mental reflexes) και/ή την αδυναμία ενός ατόμου να προβαίνει σε σωστές κρίσεις.

Η κόπωση ενδέχεται να προκληθεί από παράγοντες όπως οι παρατεταμένες περιόδους νοητικής ή σωματικής δραστηριότητας, ανεπαρκούς ανάπαυσης, δυσμενών περιβαλλοντολογικών παραγόντων, φυσιολογικών παραγόντων (physiological factors) και/ή άγχους ή άλλων ψυχολογικών παραγόντων.

.1 Ρυθμιστικό πλαίσιο αλιευτικών πλοίων

Η οργάνωση του χρόνου εργασίας στα αλιευτικά σκάφη ρυθμίζεται από τις διατάξεις του π.δ 88/1999 (Α'94) «Ελάχιστες προδιαγραφές για την οργάνωση του χρόνου εργασίας σε συμμόρφωση με την Οδηγία 93/104/ΕΚ», όπως έχει τροποποιηθεί με το π.δ 76/2005 (Α'117) και ισχύει.

Σύμφωνα με το άρθρο 14(β) υπό τον τίτλο «Εργαζόμενοι σε αλιευτικά πλοία» του εν λόγω διατάγματος προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο 24 ωρών ο μέγιστος αριθμός ωρών εργασίας δεν δύναται να υπερβαίνει τις 14 ώρες, ενώ ο ελάχιστος αριθμός ανάπαυσης τις 10 ώρες.

Με το προαναφερόμενο άρθρο καθορίζονται και τα όρια εργασίας / ανάπαυσης και επί χρονικού διαστήματος 7 ημερών και ειδικότερα ως μέγιστο διάστημα οι 72 ώρες εργασίας και ως ελάχιστο διάστημα οι 77 ώρες ανάπαυσης.

Επιπλέον, προβλέπεται ότι οι ώρες ανάπαυσης πρέπει να διαχωρίζονται σε δύο κατά το μέγιστο περιόδους ημερησίως, η μία εκ των οποίων να διαρκεί τουλάχιστον 6 ώρες, το δε διαδοχικό διάστημα μεταξύ 2 περιόδων ανάπαυσης δεν δύναται να διαρκεί άνω των 14 ωρών.

¹⁴ European Maritime Safety Agency (EMSA): συστάθηκε το 2002 με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1406.

Παρέχει τεχνική εμπειρογνωμοσύνη και επιχειρησιακή βοήθεια στα Κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της ετοιμότητας και αντίδρασης για την αντιμετώπιση της ρύπανσης και της ασφάλειας στη θάλασσα.

¹⁵ EMSA, "Safety analysis of data reported in EMCIP – Analysis on marine casualties and incidents involving fishing vessels", ch.5.1.1, p.20, April 2018. (<http://www.emsa.europa.eu/emcip/download/5177/3253/23.html>)

¹⁶ Η Ευρωπαϊκή πλατφόρμα Πληροφοριών Ναυτικών Ατυχημάτων δημιουργήθηκε υπό το αρθρ. 17 της Οδηγίας 2009/18/ΕΚ, με την οποία τέθηκε σε εφαρμογή το νομικό πλαίσιο των τεχνικών διερευνήσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Στην εν λόγω διαδικτυακή πλατφόρμα καταχωρούνται τα ναυτικά ατυχήματα τα οποία συμβαίνουν και αναφέρονται σε κάθε Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Διερεύνησης.

¹⁷ Ο ορισμός της κόπωσης σύμφωνα με την 813 Εγκύκλιο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και την Απόφαση 772 της 18^{ης} Γενικής Συνέλευσης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

.2 Εργασία στο ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ

Η αλιευτική δραστηριότητα του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, χαρακτηρίζεται ως περιοδική ημερήσια και συνήθως πραγματοποιείται σε διάρκεια περίπου 24 ωρών από την ώρα απόπλου από τον λιμένα της Ερμιόνης έως τον κατάπλου, προκειμένου να διαθέσει τα νωπά αλιεύματα και αναλόγως των συνθηκών και του προγραμματισμού του επόμενου απόπλου, παρέμενε στον λιμένα για 24 περίπου ώρες.

Την ημέρα του ναυτικού ατυχήματος, το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ είχε αποπλεύσει από την Ερμιόνη περί τις 03.30 και την ώρα του ατυχήματος είχε συμπληρώσει πάνω από 20 ώρες εν πλω.

Επίσης από τις συλλεχθείσες πληροφορίες προέκυψε ότι το πρόγραμμα του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ ήταν παρόμοιο και τις προηγούμενες ημέρες.

Η εργασία των αλιεργατών, ως γενικά περιγράφηκε στην παράγραφο 3.2, αφορούσε στην ενασχόλησή τους κατά την πόντιση των αλιευτικών εργαλείων (τράτας) και κατά την ανέλκυσή τους, με το πέρας της καλάδας και ακολούθως στη διεύθυνση των αλιευμάτων στα ψυγεία συντήρησης και στα κιβώτια διάθεσης.

Εντούτοις, οι συνολικές ώρες εργασίας κατά τη διάρκεια της ημέρας ή μεταξύ απόπλου και κατάπλου δεν κατέστη εφικτό να προσδιοριστούν καθώς δεν υφίστατο υποχρέωση καταγραφής τους ενώ το ημερολόγιο της Γέφυρας του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, δεν διεσώθη.

Ο Κυβερνήτης του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, αν και επικουρούμενος από τον Επιβαίνοντα κατά τη διάρκεια της αλιευτικής δραστηριότητας, ωστόσο τεκμαίρεται ότι παρέμενε στην γέφυρα τόσο κατά τον πλου, όσο και κατά τη διάρκεια της αλιείας, κατά την οποία, το σκάφος έπλεε με μειωμένη ταχύτητα 3-4 κόμβων και περιορισμένη ικανότητα χειρισμών ή ελιγμών για την αποφυγή συγκρούσεων, σύμφωνα με τους ΔΚΑΣ¹⁸. Σύμφωνα με τα προαναφερόμενα, οι ώρες εργασίας του Κυβερνήτη αντιστοιχούσαν στο σύνολο των ωρών μεταξύ απόπλου και κατάπλου.

Υπό το φως των ανωτέρω και λαμβάνοντας υπόψη τις πληροφορίες της τεχνικής διερεύνησης, εκτιμάται ότι τόσο ο Κυβερνήτης όσο και ο Επιβαίνων, κατά την ημέρα του ναυτικού ατυχήματος, ήταν επηρεασμένοι από κόπωση, η οποία εκλαμβάνεται ως συντελεστικός παράγοντας πρόκλησης του ναυτικού ατυχήματος και των επακόλουθων δυσμενών συνεπειών του.

4.3.5 Εφαρμογή νέου ευρωπαϊκού ρυθμιστικού πλαισίου εργασίας στον τομέα αλιείας

Η Οδηγία 2017/159¹⁹ (ΕΕ) του Συμβουλίου της 19^{ης} Δεκεμβρίου 2016, υιοθέτησε αυστηρότερο νομικό πλαίσιο αναφορικά με τα επίπεδα ενίσχυσης της ασφάλειας των εργαζομένων στα αλιευτικά πλοία (πλήρωμα και αλιεργάτες). Η εν λόγω Οδηγία ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με το π.δ 49/2020 (Α' 107/06-06-2020) «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2017/159 (Ε.Ε.) του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2016».

Το ζήτημα των «ωρών εργασίας και ανάπαυσης» ρυθμίζεται με το αρθρ. 10, το οποίο μεταξύ άλλων, με την παρ. 8 εισάγει υποχρέωση τήρησης και καταγραφής των ωρών εργασίας και ανάπαυσης στο ημερολόγιο του αλιευτικού ή σε ανάλογο αρχείο.

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το αρθρ. 4, οι προβλέψεις της κανονιστικής πράξης εφαρμόζονται από αλιευτικά πλοία, τα οποία παραμένουν εν πλω (στη θάλασσα) για χρονική περίοδο άνω των τριών (03) ημερών, ενώ από την 15^η Νοεμβρίου 2022 τίθενται σε εφαρμογή και για τα αλιευτικά τα οποία παραμένουν «εν πλω» για χρονική περίοδο κάτω των τριών (03) ημερών, ήτοι πραγματοποιούν αλιευτική δραστηριότητα όπως το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ.

¹⁸ «Διεθνείς Κανονισμοί Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα, 1972 (ΔΚΑΣ)», ν.δ 93/1974 (Α' 293).

¹⁹ Οδηγία 2017/159 υπό τον τίτλο: «για την υλοποίηση της συμφωνίας για την εφαρμογή της σύμβασης της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας του 2007 σχετικά με την εργασία στον τομέα της αλιείας που συνάφθηκε στις 21 Μαΐου 2012 μεταξύ της Γενικής Συνομοσπονδίας Γεωργικών Συνεταιρισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (COGECA), της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) και της Ένωσης Εθνικών Οργανώσεων Επιχειρήσεων Αλιείας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Euroêche)».

4.3.6 Ασφαλής ναυσιπλοΐα

.1 Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου

Οι θεμελιώδεις κανόνες για την ασφαλή ναυσιπλοΐα, τίθενται με τον «Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (ΚΔΝΔ ν.δ 187/1973 Α' 261), όπως ισχύει και ειδικότερα με το αρθρ. 113 «Κυβέρνησις πλοίου»²⁰ και συναφείς διατάξεις.

Ως κατεγράφη, μετά την ολοκλήρωση της αλιείας, τη διακυβέρνηση του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ για τον πλου έως τον λιμένα κατάπλου, ανέλαβε ο Επιβαίνων, ο οποίος, αφενός μεν, δεν διέθετε προβλεπόμενο εν ισχύ πιστοποιητικό ναυτικής ικανότητας, αφετέρου δε, παρέμεινε μόνος στη γέφυρα.

.2 Διεθνείς Κανονισμοί Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα, 1972 (ΔΚΑΣ)

Ομοίως, θέματα ασφαλούς ναυσιπλοΐας ρυθμίζονται με τους «Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα, 1972 (ΔΚΑΣ)», ν.δ 93/1974 (Α' 293), όπως ισχύει. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, ο Κανόνας 5 «Επιτήρηση (lookout)²¹», προβλέπει την τήρηση ασφαλούς φυλακής γεφύρας και την εκτίμηση της ναυσιπλοΐας με κάθε διαθέσιμο μέσο (εξοπλισμό) με σκοπό την αποφυγή κινδύνων εν πλω.

Ως αναφέρθη, το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, αν και δεν απαιτείτο από την σχετική νομοθεσία, ήταν εφοδιασμένο με δύο συσκευές RADAR και δύο συσκευές ηλεκτρονικών χαρτών και εντοπισμού γεωγραφικού στίγματος (GPS-PLOTTER), με την χρήση των οποίων, μεταξύ άλλων στοιχείων, εδύνατο να προσδιοριστούν οι πέριξ της περιοχής του πλου ακτογραμμές, η απόσταση και διόπτυσή τους, η υποτύπωση πλου και των σημείων αλλαγής πορειών (way points) με παράλληλη επιλογή ακουστικής προειδοποίησης (alarm) αλλαγής πορείας κτλ.

Τα προαναφερόμενα στοιχεία ενισχύουν την ασφάλεια του εκτελούμενου πλου και διασφαλίζουν την εκτίμηση ή αντίληψη της τρέχουσας και της αναμενόμενης κατάστασης ναυσιπλοΐας.

Λαμβάνοντας υπόψη τις συγκεντρωθείσες κατά τη διαδικασία της διερεύνησης πληροφορίες, το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ ναυσιπλοούσε χωρίς την δέουσα και επαρκή χρήση των λειτουργικών δυνατοτήτων του προαναφερόμενου διαθέσιμου ναυτιλιακού εξοπλισμού, δεδομένο το οποίο συνιστά συντελεστικό παράγοντα στην πρόκληση του ναυτικού ατυχήματος.

.3 ΔΚΑΣ - Επιτήρηση, τοποθέτηση οπτήρα (lookout)

Πρόσθετα, ο Κανόνας 5 «Επιτήρηση (lookout)» των ΔΚΑΣ, θέτει την θεμελιώδη αρχή για την πρέπουσα οπτική και ακουστική επιτήρηση ανάλογα με τις επικρατούσες περιπτώσεις και συνθήκες εκ της οποίας απορρέει η τοποθέτηση «οπτήρα», ήτοι επιπλέον μέλους του τομέα καταστρώματος πλοίου, με σκοπό την ενίσχυση της φυλακής γεφύρας και της ασφάλειας του πλου.

Υπό το εθνικό νομικό πλαίσιο λειτουργίας του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ και την προβλεπόμενη οργανική του σύνθεση, δεν απορρέει απαίτηση τοποθέτησης οπτήρα κατά τον πλου.

Εντούτοις, όπως προέκυψε από τις συγκεντρωθείσες πληροφορίες της τεχνικής διερεύνησης, ο πλους του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ προς τον λιμένα κατάπλου πραγματοποιείτο μεταμεσονύκτιες ώρες, χωρίς την παρουσία του Κυβερνήτη και κατόπιν πολύωρης αλιευτικής δραστηριότητας, η οποία είχε διαρκέσει περίπου 20 ώρες. Η κόπωση είχε επηρεάσει την φυσική κατάσταση των επιβαινόντων και ιδιαιτέρως του Κυβερνήτη ενώ, όπως προέκυψε από την εξέλιξη των γεγονότων που οδήγησαν στο ναυτικό ατύχημα, είχε επηρεάσει και την φυσική κατάσταση του Επιβαίνοντα.

Οι ανωτέρω διαμορφωθείσες καταστάσεις και συνθήκες καθώς επίσης και ο επικείμενος πλους διαμέσου του Στενού ν. Δοκού - πλάτους 0,8 ν.μ περίπου - και διαμέσου των αβαθών, 2 περίπου ν.μ ΝΑ του λιμένα

²⁰ **Κυβέρνησις πλοίου:** “Ο πλοίαρχος έχει την κυβέρνησις του πλοίου, τηρών τους κανονισμούς προς αποφυγήν συγκρούσεως πλοίων και τας εις την ασφάλειαν της ναυσιπλοΐας εν γένει αναφερομένας διατάξεις, διευθύνει δε αυτοπροσώπως το πλοίον κατά τον είσπλουν εις τους λιμένας και όρμους και κατά τον έκπλουν εξ αυτών, κατά την διέλευσιν δια διωρύγων και στενών και κατά πάσαν γενικώς περίπτωσιν ιδιαιτέρως δυσχερούς πλου.”

²¹ **Επιτήρησις (LOOK-OUT):** “Παν πλοίον θα τηρή εν παντί χρόνω την πρέπουσαν οπτικήν και ακουστικήν επιτήρησιν (LOOK OUT) ως και επιτήρησιν δια παντός διαθεσίμου πρόσφορου μέσου κατά τας επικρατούσας περιπτώσεις και συνθήκας, ούτως ώστε να έχη πλήρη εκτίμησιν της καταστάσεως και του κινδύνου συγκρούσεως.”

Ερμιόνης, υπό το φως του Κανόνα 5 των ΔΚΑΣ, εκτιμάται ότι εδύνατο να τύχουν της ιδιαίτερης προσοχής και αξιολόγησης από τον Κυβερνήτη.

Εν τοιαύτη περιπτώσει, εδύνατο να οδηγήσουν στην τοποθέτηση, ενός εκ των αλιεργατών, ως οπτήρα με ειδικότητα Ναύτη ή ισοδύναμης (βλ. παρ. 4.1.1) στην γέφυρα του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, με σκοπό την ενίσχυση των επιπέδων ασφαλούς ναυσιπλοΐας του αλιευτικού ή έτερου αλιεργάτη με σκοπό τη διατήρηση της εγρήγορσης και αλληλεπίδρασης του Επιβαίνοντα με το περιβάλλον.

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η αδυναμία εκτίμησης της φυσικής κατάστασης του Επιβαίνοντα μετά την ολοκλήρωση της αλιείας, των συνθηκών πλου και η μη τοποθέτηση οπτήρα ή έτερου αλιεργάτη, εκλαμβάνονται ως συντελεστικοί παράγοντες στην επέλευση του ναυτικού ατυχήματος.

.4 Εφησυχασμός (complacency) του Κυβερνήτη

Ο εφησυχασμός συνιστά κατάσταση εσφαλμένης προσωπικής ικανοποίησης επί των τρεχουσών συνθηκών, βασιζόμενη κυρίως στην έλλειψη αντίληψης των δυσδιάκριτων (έμμεσων) κινδύνων ή ελλείψεων κατά την διαδικασία λήψης αποφάσεων.

Σύμφωνα με τις συγκεντρωθείσες πληροφορίες κατά τη διεξαγωγή της τεχνικής διερεύνησης, ανεδείχθη ότι ο Επιβαίνων στο ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, διέθετε μεγάλη εμπειρία στη διακυβέρνηση αλιευτικών σκαφών και είχε πολύ καλή γνώση της περιοχής δραστηριοποίησης του σκάφους, στο οποίο είχε εργαστεί για τρία (03) έτη περίπου.

Ο Κυβερνήτης του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, θεώρησε ότι η εμπειρία και γνώση του Επιβαίνοντα, ήταν ικανοποιητική για την εκτέλεση του πλου, μετά το πέρας της αλιείας, προς τον λιμένα Ερμιόνης υπό τις υφιστάμενες συνθήκες και καταστάσεις (νυχτερινού πλου, διάπλου στενού και πλησίον αβαθών, χωρίς παρουσία έτερου αλιεργάτη στην γέφυρα) και εκτιμάται ότι λειτούργησε υπό καθεστώς εφησυχασμού, ο οποίος εκλαμβάνεται ως συντελεστικός παράγοντας στο υπό εξέταση ναυτικό ατύχημα.

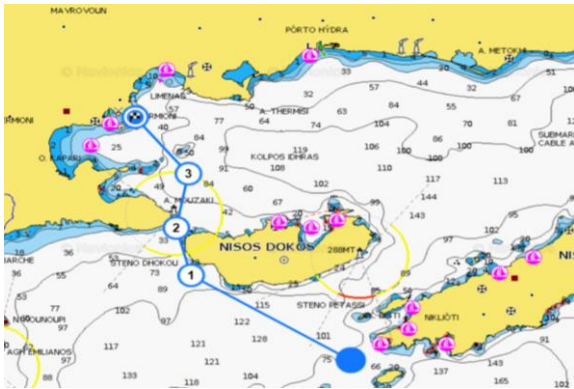
.5 Επίγνωση της κατάστασης (situational awareness) από τον Επιβαίνοντα

Η επίγνωση της επικρατούσας κατάστασης, συνιστά ένα εκ των βασικότερων παραγόντων για την εκτέλεση της ναυσιπλοΐας, άμεσα συνδεδεμένο με τον Κανόνα 5 (Επιτήρηση) των ΔΚΑΣ. Αφορά την ικανότητα αντίληψης του εκτελούντα την διακυβέρνηση πλοίου για την αναγνώριση όλων των παραγόντων και συνθηκών (τεχνικών, ανθρώπινων και περιβάλλοντος) που επηρεάζουν την ασφαλή λειτουργία και πλεύση για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, υπό τη συσσωρευμένη εμπειρία του.

Πρόσθετα, εκλαμβάνεται ως η ακριβής αντίληψη των παραγόντων και των συνθηκών που επηρεάζουν την ασφάλεια του πλοίου κατά τη διάρκεια μίας συγκεκριμένης χρονικής περιόδου.

Το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, ήταν εξοπλισμένο με αυτόματο σύστημα πηδαλιουχίας, το οποίο, λαμβανομένου υπόψη της περιορισμένης έκτασης πλοών, χρησιμοποιείται κυρίως κατά την αλιεία, προκειμένου η καλάδα να πραγματοποιείται με σταθερή πορεία.

Λαμβάνοντας υπόψη τις συλλεχθείσες κατά τη τεχνική διερεύνηση πληροφορίες, κατά τον πλου από το σημείο ανέλκυσης της καλάδας προς τον λιμένα της Ερμιόνης - συνολικής απόστασης περίπου 16 ν.μ και διάρκειας περίπου 2 ωρών (**εικόνα 26**) - η πηδαλιουχία, παρόλο που ο πλους διήρχετο από το Στενό της ν. Δοκού, εκτελείτο με αυτόματο πιλότο, ωστόσο δεν κατέστη εφικτό να προσδιοριστεί ο χρόνος και η γεωγραφική θέση ενεργοποίησής του.



Εικόνα 26: Ενδεικτική απεικόνιση των πορειών προς λιμένα Ermionis μετά την εκτιμώμενη γεωγραφική θέση ολοκλήρωσης της τελευταίας καλάδας.

Υπό το πρίσμα των προαναφερομένων, θεωρείται ότι, ο Επιβαίνοντας, βασιζόμενος στην πολυετή εμπειρία και ναυτική γνώση του καθώς και στην εξοικείωσή του με την περιοχή του πλου και πιθανόν λόγω υπερβολικής αυτοπεποίθησης (overconfidence) για την ασφαλή εκτέλεσή του, απώλεσε την επίγνωση της κατάστασης και συνέχισε την ναυσιπλοΐα με αυτόματο πιλότο κατά τον διάπλου του Στενού της ν. Δοκού.

Η πηδαλιουχία του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ με αυτόματο πιλότο, ενώ ο Επιβαίνοντας ήταν καθήμενος και επηρεασμένος από κόπωση, εκτιμάται ότι δημιούργησε συνθήκες εφησυχασμού, αδράνειας και νωθρότητας με αποτέλεσμα να αποκοιμηθεί.

Θεωρείται ότι, οι συνθήκες αδράνειας και εφησυχασμού ενδεχομένως να αποτρέπονταν, σε περίπτωση κατά την οποία ο Επιβαίνοντας διατηρούσε την επίγνωση της κατάστασης και προέβιαινε σε χειροκίνητη πηδαλιουχία κατά τον διάπλου του Στενού ν. Δοκού ή καλούσε στην γέφυρα κάποιον από τους αλιεργάτες.

Σημειώνεται ότι κατά την χειροκίνητη πηδαλιουχία, ο πηδαλιούχος παραμένει ενεργός για την τήρηση σταθερής πορείας και διόρθωσής της, είτε μέσω οπτικής παρακολούθησης καταφανών ιθυνηρίων σημείων της ξηράς, είτε μέσω των πληροφοριών των ηλεκτρονικών ναυτιλιακών οργάνων.

Η αδυναμία διατήρησης της επίγνωσης της κατάστασης από τον Επιβαίνοντα και η χρήση του αυτόματου πιλότου κατά τον πλου προς τον λιμένα κατάπλου και ειδικότερα κατά τον διάπλου του Στενού ν. Δοκού, θεωρείται ότι οδήγησε σε καθεστώς εφησυχασμού και επέφερε μείωση των επιπέδων ασφάλειας του πλου και ως εκ τούτου εκλαμβάνεται ως συντελεστικός παράγοντας στην επέλευση του ναυτικού ατυχήματος.

4.4 Ευρωπαϊκό Εγχειρίδιο για την πρόληψη ατυχημάτων στη θάλασσα και την ασφάλεια των αλιέων

Η υγεία και ασφάλεια των εργαζομένων στα αλιευτικά σκάφη έχει αποτελέσει αντικείμενο μελέτης από φορείς και κοινωνικούς εταίρους σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Πέραν της προαναφερθείσας μελέτης του «Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στην Θάλασσα» (βλ. υποσημείωση 15, παρ. 4.3.3), ανάλογης προστιθεμένης αξίας εγχειρίδιο για την ασφάλεια των εργαζομένων σε αλιευτικά σκάφη, συνιστά και η έκδοση κοινωνικών εταίρων²² του τομέα θαλάσσιας αλιείας, υπό τον τίτλο «Ευρωπαϊκό Εγχειρίδιο για την Πρόληψη ατυχημάτων στη θάλασσα και την ασφάλεια των αλιέων²³».

²² «Ένωση Εθνικών Οργανισμών των Αλιευτικών Επιχειρήσεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Association of National Organisations of fishing enterprises in the EU - **Europeche**)».

«Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία εργαζομένων στις μεταφορές (European Transport Worker's Federation - **ETF**)»

«Ευρωπαϊκό Δίκτυο για την Επαγγελματική Κατάρτιση και Απασχόληση στο θαλάσσιο τομέα και τομέα της αλιείας (European Network for the Professional Training and Employment in the maritime fishery sector - **REFOPE**)»

²³ Το εγχειρίδιο διατίθεται σε όλες τις Ευρωπαϊκές γλώσσες, καθώς και στην Τουρκική και Αραβική και δύναται να ανευρεθεί στον ακόλουθο σύνδεσμο <http://europeche.chil.me/handbook-safety>

Το εν λόγω «Εγχειρίδιο», καταγράφει και αναπτύσσει με απλό και κατανοητό τρόπο οδηγίες και συμβουλές για την ασφάλεια έναντι ατυχημάτων στα αλιευτικά σκάφη και τη διαχείριση καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης.

Η αναπαραγωγή και διανομή του ανωτέρω εγχειριδίου στην μητρική γλώσσα των εργαζομένων (πληρωμάτων και αλιεργατών) στα αλιευτικά σκάφη, δύναται να συμβάλει στην βασική ενημέρωσή τους, η οποία σε συνδυασμό με την απαραίτητη και προβλεπόμενη περιοδική τους εκπαίδευση, αναμένεται να συντελέσει στην ενίσχυση των επιπέδων ασφάλειας των αλιευτικών σκαφών.

Τα παρακάτω συμπεράσματα, μέτρα ασφάλειας και συστάσεις ασφαλείας δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να λαμβάνονται ως τεκμήριο ευθύνης ή υπαιτιότητας. Η παράθεση αυτών είναι τυχαία και δεν πρέπει να συσχετίζεται με σειρά προτεραιότητας ή σπουδαιότητας.

5. Συμπεράσματα

Η διεξαγωγή της τεχνικής διερεύνησης του εξεταζόμενου ναυτικού ατυχήματος και η ανάλυση του, ανέδειξε συντελεστικούς παράγοντες (contributing factors) που οδήγησαν κατά άμεσο ή έμμεσο τρόπο στην πρόκληση του ναυτικού ατυχήματος και των δυσμενών συνεπειών τους καθώς και σε χρήσιμα συμπεράσματα, ως καταγράφονται ακολούθως:

5.1 Συντελεστικοί παράγοντες (contributing factors) πρόκλησης του ναυτικού ατυχήματος.

- 5.1.1** Η μη τοποθέτηση μέλους της οργανικής σύνθεσης, ως δεύτερου ατόμου στον χώρο διακυβέρνησης μείωσε τα επίπεδα ασφάλειας του πλου **{§4.1.1}**
- 5.1.2** Η βοηθητική πηγή ενέργειας συστοιχίας συσσωρευτών ήταν εγκατεστημένη εντός του μηχανοστασίου **{§4.2.3 (2)}**.
- 5.1.3** Η κύρια και η εφεδρική πηγή ενέργειας, τέθηκαν εκτός λειτουργίας, λόγω της ραγδαίας κατάκλισης του μηχανοστασίου με αποτέλεσμα την πρόκληση πλήρους συσκότισης (ολικό blackout) **{§4.2.3 (2)}**.
- 5.1.4** Η μη λειτουργία του απαραίτητου φωτισμού ασφαλείας κατά την εγκατάλειψη, συνετέλεσε στην πρόκληση συνθηκών σύγχυσης και πανικού **{§4.2.3 (2)}**.
- 5.1.5** Η χρήση του καθίσματος στην θέση πηδαλιουχίας, ιδίως κατά τις νυχτερινές ώρες πλου, μειώνει το επίπεδο εγρήγορσης του Κυβερνήτη και δημιουργεί συνθήκες εφησυχασμού και ελλιπούς προσοχής **{§4.2.4}**.
- 5.1.6** Ο Επιβαίνων καθήμενος και έχοντας ενεργοποιημένο τον αυτόματο πιλότο, επηρεασμένος από κόπωση και συνθήκες αδράνειας απώλεσε σταδιακά την αντίληψη και την αλληλεπίδρασή του με το περιβάλλον με αποτέλεσμα να αποκοιμηθεί **{§4.2.4}**.
- 5.1.7** Η μη πραγματοποίηση γυμνασίων διάσωσης (χρήση των μέσων διάσωσης και επιβίωσης), συνιστά συντελεστικό παράγοντα της μη συντονισμένης και ανοργάνωτης εγκατάλειψης του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ **{§4.3.1(2)}**.
- 5.1.8** Οι σωσίβιες ζώνες δεν χρησιμοποιήθηκαν κατά την εγκατάλειψη **{§4.3.1(2)}**.
- 5.1.9** Η εγκατάλειψη του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ συντελέστηκε υπό έλλειψη συντονισμού και οργάνωσης **{§4.3.1(2)}**.
- 5.1.10** Η κοινή λέμβος, αν και καθεκλύστηκε, παρασύρθηκε στο βυθό με τη βύθισή του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ και δεν χρησιμοποιήθηκε για την διάσωση των ναυαγών **{§4.3.1(2)}**.
- 5.1.11** Τα θέματα ασφαλούς λειτουργίας του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ και της ασφάλειας πληρώματος και επιβαινόντων δεν εντάσσονταν στις λειτουργικές προτεραιότητες, οι οποίες εστιάζονταν στην αλιευτική και εμπορική του εκμετάλλευση **{§4.3.1(5)}**.
- 5.1.12** Η μη πραγματοποίηση ενημερώσεων επί θεμάτων ασφαλείας στο ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, θεωρείται ότι συνετέλεσε στην μη συντονισμένη και αναποτελεσματική εγκατάλειψη του σκάφους **{§4.3.2}**.
- 5.1.13** Οι ώρες εργασίας του Κυβερνήτη αντιστοιχούσαν στο σύνολο των ωρών μεταξύ απόπλου και κατάπλου του **{§4.3.4(2)}**.
- 5.1.14** Ο Κυβερνήτης την ημέρα του ναυτικού ατυχήματος ήταν επηρεασμένος από κόπωση. Ομοίως και ο Επιβαίνων, ο οποίος αποκοιμήθηκε κατά τη διακυβέρνηση του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ. **{§4.3.4(2)}**.
- 5.1.15** Το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, ναυσιπλοούσε χωρίς την επαρκή χρήση των λειτουργικών δυνατοτήτων του εγκατεστημένου και διαθέσιμου ναυτιλιακού εξοπλισμού **{§4.3.6(2)}**.

- 5.1.16** Οι διαμορφωθείσες καταστάσεις και συνθήκες και ο επικείμενος πλους εδύνατο να τύχουν της ιδιαίτερης προσοχής και αξιολόγησης από τον Κυβερνήτη **{§4.3.6(3)}**.
- 5.1.17** Η τοποθέτηση οπτήρα με ειδικότητα Ναύτη εδύνατο να ενισχύσει τα επίπεδα ασφαλούς ναυσιπλοΐας **{§4.3.6(3)}**.
- 5.1.18** Η τοποθέτηση έτερου αλιεργάτη εδύνατο να διατηρήσει την εγρήγορση και αλληλεπίδραση του Επιβαίνοντα με το περιβάλλον **{§4.3.6(3)}**.
- 5.1.19** Ο Κυβερνήτης, υπό τις υφιστάμενες συνθήκες και καταστάσεις, λειτούργησε υπό καθεστώς εφησυχασμού **{§4.3.6(4)}**.
- 5.1.20** Ο Επιβαίνοντας, πιθανόν λόγω υπερβολικής αυτοπεποίθησης (overconfidence) για την ασφαλή εκτέλεση το πλου, απώλεσε την επίγνωση της κατάστασης **{§4.3.6(5)}**.
- 5.1.21** Η αδυναμία διατήρησης της επίγνωσης της κατάστασης από τον Επιβαίνοντα και η χρήση του αυτόματου πιλότου δημιούργησε συνθήκες εφησυχασμού με αποτέλεσμα την μείωση των επιπέδων ασφάλειας του πλου **{§4.3.6(5)}**.
- 5.1.22** Η χρήση του αυτόματου πιλότου κατά τον πλου προς τον λιμένα κατάπλου επέφερε μείωση των επιπέδων εγρήγορσης και αλληλεπίδρασης του Επιβαίνοντα με το περιβάλλον **{§4.3.6(5)}**.

5.2 Χρήσιμα συμπεράσματα τα οποία δεν συνετέλεσαν στην πρόκληση του ναυτικού ατυχήματος.

- 5.2.1** Η κοινή λέμβος επί του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ δεν κάλυπτε τον μέγιστο επιτρεπόμενο αριθμό επιβαίνοντων **{§4.2.2}**.
- 5.2.2** Ο «Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA)» έχει αναγνωρίσει παρόμοια ευρήματα με την παρούσα έκθεση στην μελέτη υπό τον τίτλο «Ανάλυση σε ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα αλιευτικών σκαφών» **{§4.3.3}**.
- 5.2.3** Δεν υφίστατο υποχρέωση καταγραφής των «ωρών εργασίας και ανάπαυσης και το ημερολόγιο της Γέφυρας δεν διεσώθη **{4.3.4(2)}**.
- 5.2.4** Η τήρηση και καταγραφή των ωρών εργασίας και ανάπαυσης με το π.δ 49/2020 (Α' 107), εισάγεται ως υποχρέωση στο ημερολόγιο ή σε ανάλογο αρχείο αλιευτικού, το οποίο δραστηριοποιείται όπως το ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, με ημερομηνία εφαρμογής την 15-11-2022 **{§4.3.5}**.
- 5.2.5** Ο Επιβαίνοντας, ο οποίος είχε αναλάβει τη διακυβέρνηση του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, δεν διέθετε εν ισχύ πιστοποιητικό ναυτικής ικανότητας **{§4.3.6(1)}**.
- 5.2.6** Η ενημέρωση και η διανομή του «Ευρωπαϊκού Εγχειριδίου για την Πρόληψη ατυχημάτων στη θάλασσα και την ασφάλεια των αλιέων», το οποίο διατίθεται σε όλες τις Ευρωπαϊκές γλώσσες καθώς και στην Τουρκική και Αραβική, δύναται να συμβάλει στην ενίσχυση των επιπέδων ασφάλειας των αλιέων των αλιευτικών σκαφών **{§4.4}**.

6. Αναληφθείσες ενέργειες

Σύμφωνα με συλλεχθείσες πληροφορίες μετά το ναυτικό ατύχημα:

- Το αλιευτικό ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ αποσύρθηκε λόγω διάλυσης.
- Ο Πλοιοκτήτης του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ έπαυσε την επαγγελματική αλιευτική δραστηριότητα.
- Ο Κυβερνήτης του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, μετά το ναυτικό ατύχημα δεν ναυτολογήθηκε εκ νέου, ως Κυβερνήτης σε αλιευτικά σκάφη.

Ως εκ των ανωτέρω, κατά τη διαδικασία διαβούλευσης του σχεδίου της έκθεσης εμπλεκόμενα με το ναυτικό ατύχημα μέρη, δεν αναφέρθηκαν αναληφθείσες ενέργειες.

7. Συστάσεις ασφαλείας

Επί τη βάσει της ανάλυσης και των συμπερασμάτων που προέκυψαν, διατυπώνονται οι κάτωθι συστάσεις ασφαλείας:

Σημαντική Σημείωση: Λαμβάνοντας υπόψη τα αναφερόμενα στην Παρ. 6 «Αναληφθείσες ενέργειες», δεν διατυπώθηκαν συστάσεις ασφαλείας προς τον Πλοιοκτήτη και προς τον Κυβερνήτη του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Φ, καθόσον ο σκοπός των συστάσεων ασφαλείας συνίσταται στην λήψη μέτρων από πλευράς των εμπλεκόμενων μερών σε ένα ναυτικό ατύχημα (πλοιοκτήτη/διαχειριστή, κυβερνήτη, κλπ.) για την αποφυγή παρόμοιου ναυτικού ατύχηματος. Εντούτοις, θεωρείται σκόπιμο οι κάτωθι συστάσεις ασφαλείας να απευθυνθούν προς κάθε ενδιαφερόμενο του τομέα «μέσης αλιείας» προκειμένου να ληφθούν υπόψη ως «διδάγματα ασφαλείας», με σκοπό την αποτροπή παρόμοιων ναυτικών ατυχημάτων.

7.1 Προς κάθε απασχολούμενο με την λειτουργία και διακυβέρνηση αλιευτικών σκαφών μέσης αλιείας, μέσω της «Πανελληνίας Ένωσης Πλοιοκτητών Μέσης Αλιείας», συστήνεται:

- 68/2015:** η κοινή λέμβος και οι εφεδρικές πηγές ενέργειας να πληρούν τις σχετικές προβλέψεις και απαιτήσεις της κείμενης νομοθεσίας.
(**Συμπεράσματα: 5.1.2 - 5.2.1 - 5.1.3 - 5.1.4**)
- 69/2015:** να αποτρέπεται η χρήση καθίσματος στον χώρο διακυβέρνησης, ιδίως κατά τις νυχτερινές ώρες πλου.
(**Συμπεράσματα: 5.1.5**)
- 70/2015:** η περιοδική εκτέλεση γυμνασίων για την αντιμετώπιση των καταστάσεων ανάγκης σύμφωνα με τις προβλέψεις του υφιστάμενου κανονιστικού πλαισίου (π.δ 281/1996 (Α' 198) σε συνδυασμό με το π.δ 363/84 (Α' 125) και η τήρηση σχετικού αρχείου.
(**Συμπεράσματα: 5.1.7 - 5.1.8 - 5.1.9 - 5.1.10 & 5.1.11**)
- 71/2015:** η ενημέρωση των εργαζομένων επί των διαδικασιών εγκατάλειψης και χρήσης των σωστικών μέσων και των ατομικών σωσιβίων ζωνών, με την οποία ενισχύονται τα επίπεδα ασφάλειας της εργασίας σε αλιευτικά σκάφη.
Ομοίως οι παρεχόμενες οδηγίες βέλτιστων πρακτικών του «Ευρωπαϊκού Εγχειριδίου για την Πρόληψη ατυχημάτων στη θάλασσα και την ασφάλεια των αλιέων».
<http://europeche.chil.me/handbook-safety>
(**Συμπεράσματα: 5.1.12 & 5.2.6**)
- 72/2015:** προς αποφυγή των δυσμενών συνεπειών της κόπωσης των κυβερνητών αλιευτικών σκαφών να ακολουθείται η τήρηση του ωραρίου εργασίας και ανάπαυσης σύμφωνα με ισχύον νομικό πλαίσιο «Ελάχιστες προδιαγραφές για την οργάνωση του χρόνου εργασίας επί των αλιευτικών σκαφών» (π.δ 88/1999 (Α' 94), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει) και να τηρούνται σχετικά αρχεία υπό το πρίσμα του π.δ 49/2020 (Α' 107/06-06-2020).

(Συμπεράσματα: 5.1.13 - 5.1.14)

73/2015: με σκοπό την εξασφάλιση ασφαλούς πλου, η διακυβέρνηση των αλιευτικών σκαφών να πραγματοποιείται:

- σύμφωνα με τους κανόνες ΔΚΑΣ και πρακτικές ασφαλούς ναυσιπλοΐας,
- με την κατάλληλη χρήση του διαθέσιμου ναυτιλιακού εξοπλισμού,
- με χειροκίνητη πηδαλιουχία, ιδιαίτερα σε περιορισμένα ύδατα κατά τις νυχτερινές ώρες πλου,
- με τοποθέτηση μέλους πληρώματος (ναύτη) ή αλιεργάτη στον χώρο διακυβέρνησης, εφόσον κρίνεται αναγκαίο.

(Συμπεράσματα: 5.1.15 - 5.1.16 - 5.1.17 - 5.1.18 - 5.1.19 - 5.1.20 - 5.1.21 - 5.1.22)**7.2 Προς την Διεύθυνση Κανονισμών και Εποπτείας Οργανισμών (ΔΚΕΟ) του ΚΕΠ συστήνεται:**

74/2015: η παροχή οδηγιών προς τις Λιμενικές Αρχές για την πραγματοποίηση στοχευμένων ελέγχων με σκοπό τον έλεγχο της συμμόρφωσης των αλιευτικών όσον αφορά τις επιπρόσθετες απαιτήσεις ασφαλείας του π.δ 281/96 (Α'198) και την περιοδική εκτέλεση γυμνασίων, στα ελλιμενιζόμενα ή δραστηριοποιούμενα στις περιοχές αρμοδιότητας τους αλιευτικά σκάφη, σύμφωνα με το ανωτέρω π.δ, σε συνδυασμό με το π.δ 363/84 (Α 125), όπως ισχύει.

(Συμπέρασμα: 5.1.2 - 5.1.3 - 5.1.4 - 5.1.7 - 5.1.8 - 5.1.9 - 5.1.10 - 5.1.11 - 5.1.12 - 5.2.1)**7.3 Προς την Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων (ΔΕΠ) του ΚΕΠ συστήνεται:**

75/2015: η παροχή κατάλληλων οδηγιών προς τους επιθεωρητές των Τοπικών Κλιμακίων Επιθεωρήσεων Πλοίων των Λιμενικών Αρχών ως προς την πιστοποίηση επί τη βάση των ευρημάτων ασφαλείας σχετικά με τα σωστικά μέσα και τις εφεδρικές πηγές ενέργειας των αλιευτικών σκαφών σύμφωνα με το π.δ 281/1996.

(Συμπέρασμα: 5.1.2 - 5.1.3 - 5.1.4 - 5.2.1)

Συντάχθηκε και εκδόθηκε από την Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛΥΔΝΑ), στο πλαίσιο των προβλεπόμενων στο άρ.16 του Ν.4033/2011 (Α 264) όπως ισχύει.

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

Έκθεση διερεύνησης ναυτικού ατυχήματος 12/2015

Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων,

Γρηγορίου Λαμπράκη 150,

Τ.Κ.:18518, Πειραιάς.

Τηλ.: 213 1371307

E-mail: hbmci@yna.gov.gr

Ιστότοπος: <https://hbmci.gov.gr>