

Στο προσκήνιο για μια ακόμη φορά το θέμα της ασφάλειας στις κυπριακές θάλασσες

Του **Φάνη Μακρίδη**

Δυο υποθέσεις που αφορούν χειρισμό ταχύπλων σκαφών και στιγμάτισαν για πάντα τη ζωή κάποιων ανθρώπων, επαναφέρουν στο προσκήνιο το θέμα της ασφάλειας στις θάλασσες της Κύπρου. Η εισαγωγική αναφορά μας είναι για την τραγωδία που γράφτηκε στην 24/7/2017 στον Ακάμα με θύμα 32χρονη, κι ένα ατύχημα που σημειώθηκε 20 ημέρες αργότερα (13/8/2017) στον Κόννο και τσάκισε τα όνειρα μιας ομογενούς νεαρής γυναίκας από το Ηνωμένο Βασίλειο.

Και οι δυο περιπτώσεις απασχολούν στην παρούσα φάση τις δικαστικές αρχές της Κύπρου. Η μεν πρώτη υπόθεση, αυτή με το θάνατο της Chen Chen από την Κίνα, η οποία επρόκειτο να βαφτιστεί χριστιανή για να παντρευτεί και με θρησκευτικό γάμο τον Ελληνοκύπριο σύζυγό της, έχει οριστεί ενώπιον του Ναυτοδικείου για τις 7 Απριλίου. Όσο για την έτερη υπόθεση, εκδικάζεται από το Επαρχιακό Δικαστήριο Αμμοχώστου. Στο κατηγορητήριο περιλαμβάνεται 54χρονος επιχειρηματίας που χειριζόταν ταχύπλοο σκάφος. Η 25χρονη με καταγωγή από την Κύπρο υπέστη σχίσσιμο 25 εκατοστών στο κάτω μέρος του κορμού της και ακρωτηριασμό δακτύλου, με την ίδια να καταθέτει ενόρκως στο δικαστήριο ότι κινδύνευε να χάσει τη ζωή της από ακατάσχετη αιμορραγία.

Ανεξάρτητα με τις δικαστικές διαδικασίες και τις ετυμηγορίες, η πραγματικότητα είναι πως οι πολυδιαφημισμένες θάλασσες μας, δεν χαρακτηρίζονται από ασφάλεια. Κι αυτό είναι κάτι που διαπιστώνεται στη βάση γεγονότων. Η ενασχόλησή μας με το δικαστηριακό ρεπορτάζ και το θέμα των δυστυχημάτων/ατυχημάτων

με ταχύπλοα σκάφη, μοιραία μας οδήγησε σε μια έκθεση του αρμόδιου τμήματος του Υφυπουργείου Ναυτιλίας για διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων.

Σ' αυτήν καταγράφονται θαλάσσια ατυχήματα από το 2008 (επί Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας που το 2018 μετεξελίχθηκε σε Υφυπουργείο Ναυτιλίας) μέχρι και το 2019. Καλύπτει μια περίοδο 12 ετών, κατά την οποία είχαμε 11 νεκρούς και δυο αγνοούμενους. Η υπό αναφορά έκθεση αναδεικνύει αδύνατα σημεία κανονισμών και νομοθεσίας, αλλά κυρίως την αμέλεια που επιδεικνύεται σε κάποιες περιπτώσεις.

Πατέντες σε ταχύπλοα σκάφη, ελλιπή μέτρα ασφάλειας, ταχύτητα, παρανομίες, έκθεση παιδιών σε κίνδυνο, ακόμη και εκρήξεις πάνω σε πλεούμενα... Όλα αυτά συνθέτουν μια εικόνα που προκαλεί ιδιαίτερα δυσάρεστα συναισθήματα, αλλά -κυρίως- πρέπει να προβληματίσει όλους όσοι ασχολούνται επαγγελματική ή ερασιτεχνικά με τη θάλασσα.

Παραθέτουμε, λοιπόν, με χρονολογική σειρά τα σημαντικότερα στοιχεία της 16σελιδης έκθεσης του Τομέα Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, μαζί με κάποιες συστάσεις κι επισημάνσεις από τους εμπειρογνώμονες του εν λόγω τμήματος. Ενδεικτικά καταγράφουμε τις υποθέσεις τελευταίων υπό ανασκόπηση ετών.

Υποθέσεις 2012

► **13/6** - Σύγκρουση μεταξύ δυο ατομικών σκαφών αναψυχής δημόσιας χρήσης. Ευτυχώς τα δυο άτομα δεν τραυματίστηκαν σοβαρά.

► **25/8** - Ερασιτέχνης ψαράς με ψαροντούφεκο και κατάλληλη σήμανση απειβίωσε μετά από πολλαπλά τραύματα. Ένα εκ των τραυμάτων προσομοίαζε με κτύπημα από πτερύγιο εξωλέμβιος στην Πάφο.



Έτσι φτάσαμε σε 11 νεκ

Υποθέσεις 2013

► **14/1** - Ερασιτέχνης ψαράς αγνοείται. Εντοπίστηκε η λέμβος του στα ανοικτά του κόλπου της Λεμεσού.

► **27/8** - Κολυμβητής με ψαροντούφεκο στην περιοχή Ακάμα που δεν έφερε σημαία, τραυματίστηκε από σκάφος αναψυχής.

► **13/10** - Κολυμβητής τουρίστας τραυματίστηκε θανάσιμα. Κτυπήθηκε από σκάφος αναψυχής δημόσιας χρήσης που έσυρε αντικείμενο. Το δυστύχημα σημειώθηκε σε σημείο που βρισκόταν εντός 200 μ. από την ξηρά. Ο θάνατος είχε προέλθει από απώλεια αίματος καθώς ο θανών δεν είχε τραύματα σε ζωικά όργανα. Στο σκάφος βρισκόταν μόνο ο χειριστής.

Υποθέσεις 2014

► **25/5** - Ιστοφόρο αναψυχής και σκάφος αναψυχής συγκρούονται.

► **26/6** - Σε σκάφος αναψυχής δημόσιας χρήσης με συρόμενο αλεξίπτωτο αποκόπτεται το σχοινί σε ύψος 1,5 μ. Ένα πρόσωπο τραυματίζεται.

► **Οκτώβριος** - Δυο ατομικά σκάφη αναψυχής δημόσιας χρήσης συγκρούονται χωρίς συνέπειες.

Υποθέσεις 2015

► **Ιούλιος** - Ατομικό σκάφος αναψυχής και σκά-

φος αναψυχής δημόσιας χρήσης συγκρούονται. Μόνο υλικές ζημιές.

► **25/6** - Ατύχημα με σκάφος αναψυχής δημόσιας χρήσης. Ένα πρόσωπο τραυματίζεται.

► **9/9** - Δυο ενοικιαστές σκάφους αναψυχής δημόσιας χρήσης έχασαν τον προσανατολισμό τους λόγω σκόνης στην ατμόσφαιρα και βρέθηκαν 11 ναυτικά μίλια από την ξηρά.

Υποθέσεις 2016

► **3/5** - Πρόσωπο που συρόταν με αλεξίπτωτο από σκάφος θαλασσίων αθλημάτων τραυματίζεται.

► **25/5** - Θανάσιμος τραυματισμός τουρίστα στον Πρωταρά, πέρα από τις σηματοδότες. Είχε τραύματα πλάτους 20 εκατοστωμέτρων στο στήθος. Κατά την ώρα του δυστυχήματος διήλθαν ακτοπλοϊκά επιβατηγά σκάφη από τον ίδιο χώρο.

► **2/7** - Σκάφος αναψυχής γεμίζει νερό και βυθίζεται. Ως αιτία αναφέρεται -μεταξύ άλλων- η απότομη αλλαγή του καιρού. Οι επιβαίνοντες χρησιμοποίησαν σωσίβια και διασώθηκαν από διερχόμενο σκάφος.

► Λύνεται το σχοινί με το οποίο σκάφος αναψυχής ρυμουλκεί αλεξίπτωτο. Ευτυχώς δεν σημειώνονται τραυματισμοί (ομαλή προθαλάσσωση).

► **7/9** - Σύγκρουση μεταξύ θαλάσσιου σκούτερ

και ακτοπλοϊκού επιβατηγού στην 'θαλάσσια περιοχή της Αγίας Νάσας.

► **29/9** - Σκάφος ενώ απέπλεε από μικρό λιμάνι προσέκρουσε σε άλλα ελλιμενισμένα σκάφη και προκάλεσε ζημιές. Το ατύχημα σημειώθηκε λόγω βλάβης στο σύστημα ελέγχου της μιας εκ των δυο μηχανών. Η σύσταση που είχε γίνει αποσκοπούσε στον έλεγχο των συστημάτων σκαφών πριν από τον απόπλου.

► **14/10** - Εισορή υδάτων σε σκάφος λόγω αποσύνδεσης ελαστικού σωλήνα ψύξης. Δεν ανημετωπίστηκε εγκαίρα το συμβάν. Κατά τη ρυμούλκηση του βυθίστηκε. Στη συνέχεια το σκάφος διασώθηκε και επισκευάστηκε.

► **18/10** - Σκάφος αναψυχής τραυμάτισε κολυμβητή μέσα σε αλιευτικό καταφύγιο. Διαπιστώθηκε ότι το σκάφος χρησιμοποιείτο ως ακτοπλοϊκό επιβατηγό χωρίς του έχει εκδοθεί σχετικό πιστοποιητικό. Πέραν τούτου, μετέφερε αριθμό προσώπων μεγαλύτερη του επιτρεπόμενου. Πρόσωπα κολυμπούσαν σε λιμενικό χώρο, χωρίς αυτό να επιτρέπεται.

Υποθέσεις 2017

► **5/6** - Αποτυχία ανύψωσης αλεξίπτωτου που συρόταν από σκάφος αναψυχής. Έπεσε στη

Οι υποθέσεις που βρίσκονται ενώπιον δικαστηρίων

Η τραγωδία με την 32χρονη Τσεν Τσεν γράφτηκε στα τέλη Ιουλίου του 2017 (24/7) στην θαλάσσια περιοχή του Ακάμα. Η θανούσα διέμενε μόνη με τον Ελληνοκύπριο σύζυγό της στην Κύπρο. Ο τελευταίος μαζί με τους γονείς της θανούσας έλαβαν νομικά μέτρα εναντίον τριών μερών:

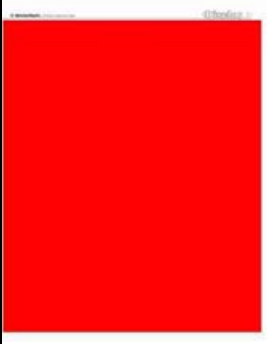
- (1) Του χειριστή
- (2) Του ιδιοκτήτη του μοιραίου σκάφους, αλλά και
- (3) Της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Οι ενάγοντες διεκδικούν αποζημιώσεις εκατοντάδων χιλιάδων ευρώ από τους προσαναφερθέντες, καθώς σύμφωνα με τη θέση του δικηγόρου τους Χρίστου Παρασκευά, με την αμελή τους στάση και τις παραλείψεις, ιδίως των αρμόδιων Αρχών της Δημοκρατίας, ευθύνονται για την τραγωδία.

Στις 12/1/2023 η υπόθεση ήταν ορισμένη για οδηγίες ενώπιον του Ναυτοδικείου. Η δικαστής Στάλω Χατζηγιάννη άρισε την έναρξη της ακρόασης της υπόθεσης για τις 7 Απριλίου (09:30). Με βάση τα όσα είχαν ειπωθεί στις 12/1, η Δημοκρατία δεν αποκλείεται να επιχειρήσει να κάνει εξώδικη διευθέτηση, υποβάλλοντας στους ενάγοντες συγκεκριμένη πρόταση. Σύμφωνα με τις γραπτές θέσεις των εναγόντων, όπως καταγράφονται στη δικογραφία για τους σκοπούς της υπόθεσης, καταλογίζονται σοβαρές ευθύνες στη Δημοκρατία. Οι παραπονούμενοι διατυπώνουν τη θέση ότι ο οδηγός του σκάφους δεν κατείχε πιστοποιητικό Κυβερνήτη Ακτοπλοϊκού Επιβατηγού Σκάφους, σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία, ενώ το ταχύπλοο δεν είχε Πιστοποιητικό Ασφαλείας Ακτοπλοϊκού Επιβατηγού Σκάφους, ούτε Άδεια Κυκλοφορίας Ταχύπλοου Σκάφους. Μάλιστα, οι παραπονούμενοι υποστηρίζουν ότι από τις πιο πάνω παραλείψεις προκύπτουν παραβάσεις θέσμιων και νόμιμων καθηκόντων από πλευράς της Δημοκρατίας, όπως επίσης και

παραβίαση της θετικής υποχρέωσης της Δημοκρατίας προστασίας του δικαιώματος της ζωής που κατοχυρώνεται στο άρθρο 2 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου (ΕΣΔΑ).

Εξάλλου, στις 7 Φεβρουαρίου (2023) άρχισε η ακροαματική διαδικασία για την ποινική δίωξη από πλευράς Δημοκρατίας σε βάρος δυο φυσικών και ενός νομικού προσώπου. Βασικός κατηγορούμενος στην υπόθεση είναι ο 54χρονος Γ. Τ. από την ελεύθερη Αμμόχωστο, ο οποίος ήταν ο χειριστής του ταχύπλοου σκάφους που τραυμάτισε κρίσιμα την τότε 25χρονη Αγγλοκύπρια Ρ. Χ. Η τελευταία, στις 13/8/2017 μαζί με την -επίσης κυπριακής καταγωγής- 17χρονη ξαδέρφη της και φίλη τους από την Ολλανδία, συμμετείχαν σε θαλάσσιο άθλημα τη στιγμή του σοβαρού ατυχήματος. Βρισκόταν εντός φουσκωτού («θαλάσσιος καναπέ»), το οποίο συρόταν από σκάφος γνωστής εταιρείας θαλασσίων αθλημάτων. Σε κάποια στιγμή το ταχύπλοο που ανήκει και οδηγείτο από τον 54χρονο παρεμβλήθηκε στην πορεία του έτερου σκάφους. Ο 54χρονος για να αποφύγει τη σύγκρουση, άλλαξε πορεία, όμως, οι προπέλες κτύπησαν την τότε 25χρονη προκαλώντας πολύ σοβαρά τραύματα στο κάτω μέρος του κορμού της (σχίσσιμο 25 εκατοστών και ακρωτηριασμό δακτύλου), για τα οποία χρειάστηκε μακρόχρονη νοσηλεία της. Εδώ να σημειωθεί ότι σύμφωνα με τα όσα μεταδίδονταν από ΜΜΕ στη βάση επίσημης πληροφόρησης, η 24χρονη είχε υποστεί σοβαρό τραυματισμό στα γεννητικά όργανα και στον σπόνδυλο, ενώ ήταν σε κρίσιμη κατάσταση. Φέρεται να έχει υποβληθεί σε αριθμό πολύωρων επεμβάσεων. Στην ακροαματική διαδικασία κατέθεσε ενόρκως η 30χρονη -πλέον- Ρ. Χ. με καταγωγή από την Κύπρο. «Νόμιζα ότι θα πέθαινα» είπε μεταξύ άλλων, περιγράφοντας τις πρώτες στιγμές μετά τον τραυματισμό της.

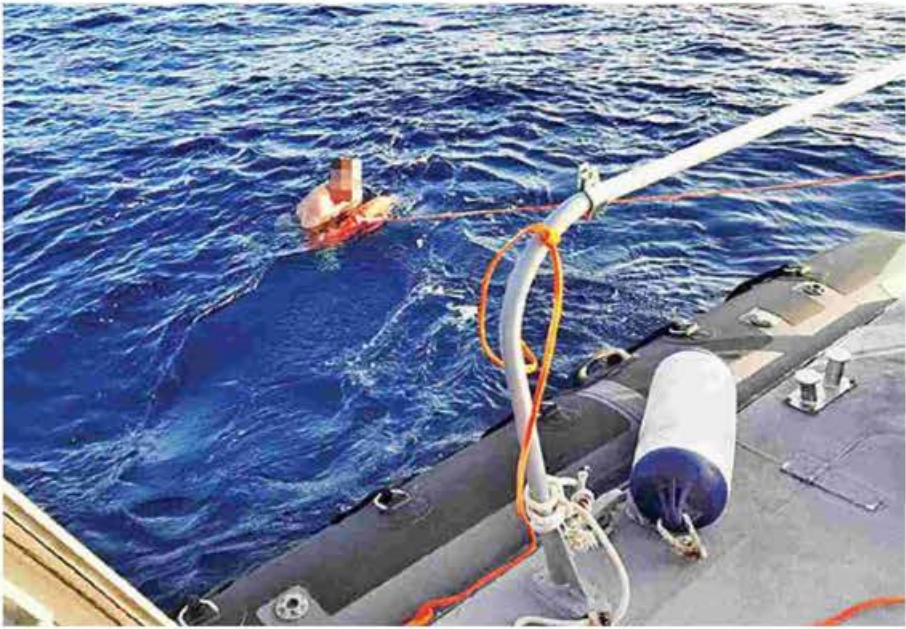


Η θέση του πραγματογνώμονα

Άτομο με πραγματογνωμοσύνη που μίλησε στον «Φ» σχολίασε κάποια σημεία από την έκθεση του αρμόδιου τμήματος του Υφυπουργείου Ναυτιλίας. Αρχικά μας ανέφερε ότι τα ταχύπλοα αποτελούν το 99% των σκαφών αναψυχής στην Κύπρο. Και πρόσθεσε: «υποχρεούνται σε ταχύτητα 3 κόμβων (κάπου 5 Χλμ/ώρα) σε ζώνη 100 μέτρων από την ακτογραμμή. Μερικά σοβαρά ατυχήματα, όμως, θέτουν προς συζήτηση θέμα περιορισμού της ταχύτητας σε περιοχές που χρησιμοποιούνται από λουόμενους, μέσα θαλάσσιας ψυχαγωγίας (α.σ. watersports), καθώς και εισόδων κι εξόδων λιμανιών, λιμενίσκων και μαρινών». Μας αναφέρθηκε, ακόμη, ότι το ζήτημα αυτό θα μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο συζήτησης και διαβούλευσης μεταξύ των τοπικών αρχών και άλλων φορέων όπως ο Κυ-

πριακός Οργανισμός Αθλητισμού, το Υφυπουργείο Ναυτιλίας, το Υφυπουργείο Τουρισμού, η ΠΟΒΕΚ (εκπρόσωποι επιχειρήσεων Θαλάσσιας Ψυχαγωγίας), η της Επιτροπή Παραλιών, το ΕΤΕΚ κ.α. Εξήγησε πως αυτή τη στιγμή η υποχρέωση χειριστών σκαφών είναι η απεριόριστη, ή έστω μη καθορισμένη, ταχύτητα με προσοχή. Επείσημνε πως σκάφη με μηχανές 700 KW (900 ίπποι) και μήκος 12 μέτρα ή 6 μέτρα με 150 KW μπορούν να αναπτύξουν πολύ μεγάλες ταχύτητες.

Μίλησε και για σκάφη που σύρουν αντικείμενα και ανέφερε ότι θα πρέπει να καταστεί υποχρεωτικό να υπάρχουν δυο άτομα ως πλήρωμα. «Ένας χειριστής του σκάφους και ένας παρατηρητής του συρόμενου, με συμφωνημένα σήματα συνεννόησης με τα ρυμουλκούμενα άτομα» ανέφερε.



ρούς και δυο αγνοούμενους

θάλασσα με αποτέλεσμα να τραυματιστούν τα δυο άτομα που είχαν μόλις είχαν προσδεθεί. Το ένα εξ αυτών σοβαρά. Από τη διερεύνηση είχε προκύψει πως δεν υπήρχε δεύτερο άτομο στο σκάφος και ότι το ασθενοφόρο που κλήθηκε δεν ανταποκρίθηκε αμέσως.

► **8/6** - Έκρηξη λόγω αναθυμιάσεων βενζίνης σε χώρο σκάφους αναψυχής, κατά τη διάρκεια μικροεπισκευών ηλεκτροκίνητης αντλίας και πρόκληση σοβαρών εγκαυμάτων.

► **25/6** - Σημειώνεται τραυματισμός ενός προσώπου λόγω λανθασμένων χειρισμών σκάφους που ρυμουλκούσε αντικείμενο.

► **9/7** - Κάτω μέρος εξωλέμβιας μηχανής σκάφους προσέκρουσε στο ψηλότερο σημείο βυθισμένου πλοιαρίου στην Λεμεσό. Διαπιστώθηκε ότι δεν υπήρξε σήμανση του ναυαγίου για ημέρα και νύκτα.

► **16/7** - Δυο άτομα κινδύνευαν άμεσα όταν μηχανική βλάβη άφησε ακυβέρνητο το σκάφος τους. Ο Τομέας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων εντόπισε (1) αποτυχία

λήψης του σήματος κινδύνου τους από τοπικές αρχές, (2) απουσία φωτοβολιδων, (3) απουσία κουπιών και (4) αδυναμία άγκυρας να συγκρατήσει το σκάφος. Επίσης, επισημάνθηκε ότι υπήρξε προσπάθεια κολύμβησης και ότι τα σωσίβια δεν είχαν φανό. Τελικά το ένα εκ των δυο προσώπων κολύμπησε μέχρι την ξηρά και ζήτησε βοήθεια από τις Αρχές.

► **24/7** - Θάνατος και αναπηρία από πρόσκρουση σκάφους σε βράχους στον Ακάμα. Άλλα τέσσερα πρόσωπα τραυματίστηκαν. Γίνεται αναφορά σε «χρήση σκάφους χωρίς άδεια κυκλοφορίας, χρήση ως επιβατηγού χωρίς πιστοποιητικό ασφαλείας ακτοπλοϊκού επιβατηγού». Ανάμεσα στα όσα καταγράφονται από πλευράς του Τομέα Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων, σημειώνεται: «Να μελετήσουν τρόπους συμπαράστασης και εξυπηρέτησης συγγενών αλλοδαπών που αποβιώνουν συνεπεία ναυτικών ατυχημάτων σε υπό κυπριακή σημαία πλοία στην Κύπρο ή στο εξωτερικό».

► **13/8** - Πρόκληση αναπηρίας μετά από σύ-

γκρουση ταχύπλοου ιδιώτη με σκάφος αναψυχής δημόσιας χρήσης που έσυρε αντικείμενο με τρία άτομα (θαλάσσιος καναπές). Γίνονται επτά επισημάνσεις.

► **6/9** - Η πίεση νερού ατομικού σκάφους αναψυχής (jet ski) εισρέει στο σώμα και τραυματίζει σοβαρά πρόσωπο που βρισκόταν δίπλα στο σκάφος σε ξέβαθα νερά. Οι οδηγοί χρήσης τέτοιων σκαφών συστήνουν ενδυμασία αδιαπέραστη από την πίεση καθώς και χρήση κράνους.

► **22/9** - Ερασιτέχνης ψαράς αγνοείται. Η βάρκα του βρέθηκε στον κόλπο της Λεμεσού.

Υποθέσεις 2018

► **8/6** - Χειριστής ατομικού σκάφους (jet ski) απώλεσε τον έλεγχο του και με τους άλλους δυο επιβαίνοντες βρέθηκαν στη θάλασσα. Διασώθηκαν από ναυαγισώστες. Μόνο ο ένας έφερε σωσίβιο.

► **21/6** - Προκύπτει τραυματισμός παιδιού σε ατομικό σκάφος αναψυχής δημόσιας χρήσης.

► **18/7** - Κατάκλυση ταχύπλοου στην περιοχή Ξυλοφάγου με έναν νεκρό, ο οποίος δεν φορού-

σε σωσίβιο. Ο εμπειρογνώμονας του Υφυπουργείου αναφέρεται σε «κενό στην εκπαίδευση των χειριστών ταχυπλόων σκαφών».

► **5/9** - Σκάφος αναψυχής προσκρούει σε βράχους. Πλους από Λαταί στην Πέγεια. Επέβαιναν δυο παιδιά, οι γονείς τους και η γιαγιά.

► Ελαφρύς τραυματισμός κατά τη ρυμούλκηση προσώπου με σκάφος αναψυχής δημόσιας χρήσης. Το πλήρωμα του σκάφους αποτελείτο από ένα άτομο.

Υποθέσεις 2019

► **26/6** - Σύγκρουση μεταξύ ατομικών σκαφών δημόσιας χρήσης. Σοβαρός τραυματισμός τουρίστα.

► **2/8** - Κατάκλυση σκάφους στη Λεμεσό, με έξι άτομα από τα οποία δυο παιδιά 3 και 12 ετών με αποτέλεσμα τη βύθιση. Ενοικιάστηκε ως σκάφος αναψυχής δημόσιας χρήσης σε επισκέπτες, χωρίς να έχει άδεια κυκλοφορίας, από μη αδειούχα επιχείρηση, σε σημείο εντός των Βρετανικών Βάσεων. Διάσωση από ναυαγισώστες και Λιμενική και Ναυτική Αστυνομία.

Καμπανάκι για μέτρα από το 2008

Υποθέσεις 2008

► **13/7** - Άτομο που ασχολείτο με υποβρύχιο ψάρεμα κτυπήθηκε θανάσιμα από σκάφος στον Ακάμα.

► **6/9** - Σύγκρουση στην Αγία Νάπα μεταξύ ταχύπλοου που έσυρε αλεξίπτωτο και αλιευτικού σκάφους.

► **5/10** - Δύτης τραυματίστηκε θανάσιμα από ταχύπλοο σκάφος. Ο Τομέας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων είχε αποφανθεί πως ο χειριστής του ταχύπλοου απέτυχε να τον επισημάνει λόγω απουσίας προειδοποιητικής σημαίας δύτε στο βορειοανατολικό άκρο του κόλπου Κόννου. Στην έκθεση του αρμόδιου αυτού τμήματος γίνονταν έξι συγκεκριμένες επισημάνσεις. Καλούσε, μεταξύ άλλων, να θεσπιστεί νομοθεσία με την οποία να καθορίζονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των ατόμων που ασχολούνται με υποβρύχιες δραστηριότητες. Επίσης, γινόταν εισήγηση για λήψη συγκεκριμένων μέτρων σε θαλάσσιες περιοχές που χρησιμοποιούνται από δύτες (μόνιμη σηματοδότηση), ορισμός συγκεκριμένων περιοχών για υποβρύχιες δραστηριότητες, περιορισμό στην ταχύτητα πλεύσης σκαφών, χρήση σφυριχτρών από δύτες.

Υποθέσεις 2010

► **16/3** - Πρόσωπο χάνει τη ζωή του εν μέσω κακοκαιρίας έξω από το λιμάνι της Πάφου. Δεύτερο πρόσωπο επίσης αποβιώνει προσπαθώντας να κάνει διάσωση. Για το περιστατικό αυτό ο Τομέας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβά-

ντων είχε κάνει συστάσεις που αφορούσαν την Μονάδα Αεροπορικών Επιχειρήσεων (ΜΑΕΠ) της Αστυνομίας, την Λιμενική και Ναυτική Αστυνομία, το Κέντρο Έρευνας και Διάσωσης, καθώς και τις Αρχές του λιμανιού. Τα προτεινόμενα μέτρα αποσκοπούσαν κυρίως στην ανάπτυξη μηχανισμών για αύξηση του δείκτη ετοιμότητας των εμπλεκόμενων μερών και έγκαιρη επέμβαση τους.

► **10/4** - Πρόσωπο έχασε τη ζωή του όταν σε συνθήκες σκότους συγκρούστηκαν δυο σκάφη. Η ερευνούσα αρχή έκανε λόγο -ανάμεσα σ' άλλα- για (1) αμέλεια πρόβλεψης ότι πίσω από λιμενοβροχίωνα πιθανόν να κινούνταν σκάφη, (2) ανεπαρκή τήρηση ακουστικής και οπτικής επιτήρησης και ασφαλούς ταχύτητας, ιδιαίτερα σε λιμενική περιοχή με αναμενόμενη κίνηση και φωτισμό (λιμανιού, σκαφών και πόλης), (3) αυτόβουλη αλλαγή εγκατάστασης εργοστασιακών φανών και (3) αμέλεια ανάμματος όλων των φανών. Οι περισσότερες συστάσεις ήταν προς το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας (νυν Υφυπουργείο) και αφορούσε την ανάπτυξη μηχανισμού ελέγχου για σκάφη, ώστε να διασφαλίζεται πως είναι κατάλληλα ώστε να χρησιμοποιούνται ως ταχύπλοα και ότι υπάρχει συμμόρφωση με τα διεθνώς αποδεκτά πρότυπα. Γίνονταν προτροπή, ακόμη, να εξεταστεί από το Τμήμα Αλιείας και Θαλάσσιων Ερευνών και τις αρχές των λιμένων, κατά πόσον ο καθορισμός ανωτάτου ορίου ταχύτητας στις θαλάσσιες περιοχές γύρω από λιμάνια όλων των ειδών θα συμβάλει στον περιορισμό

των κινδύνων ατυχημάτων.

► **21/7** - Σ' αυτή την περίπτωση -ευτυχώς- δεν υπήρξε σοβαρός τραυματισμός. Θαλάσσιο σκούτερ προσέκρουσε σε θαλαμηγό. Ο χειριστής του είχε προσποιηθεί ότι ήταν αλλοδαπός ώστε να νοικιάσει το σκάφος από τη στιγμή που δεν ήταν κάτοχος άδειας χειριστή. Όσο για τις ευθύνες της εταιρείας θαλάσσιων αθλημάτων που το ενοικίασε, διαπιστώθηκε ότι παρέλειψε να ζητήσει στοιχεία για την ταυτότητα του υποψήφιου χειριστή του σκούτερ. Ο Τομέας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, σε έκθεσή του σημειώνει: «Να καταργηθεί το παρόν σύστημα διάκρισης μεταξύ Κυπρίων και αλλοδαπών σε ότι αφορά τις προϋποθέσεις χρήσης ταχυπλόων σκαφών (και θαλασσιών σκούτερ). Η παρούσα εισήγηση έχει υποβληθεί στις εκθέσεις δύο τουλάχιστον ατυχημάτων στο παρελθόν».

► **12/8** - Σκάφος επιχειρηματικής οντότητας προσέκρουσε σε ερασιτεχνική αλιευτική λέμβο. Τραυματίστηκε σοβαρά επιβαίνοντας. Η αρμόδια αρχή που εξέτασε τα αίτια του ατυχήματος εστίαζε στο «κενό στην νομοθεσία για αποφυγή συγκρούσεων σε ό,τι αφορά σκάφη που διακινούνται σε ύδατα συγκοινωνούντα με την ανοικτή θάλασσα, αλλά μη διαπλεύσιμα από ποντοπόρα πλοία».

Υποθέσεις 2011

► **21/5** - Σε αγώνες ιστιοπολίας, αθλητής έχασε τη ζωή του μετά από απότομη επιστροφή μπαστουινού και πτώση στην θάλασσα. Οι συ-

στάσεις γίνονταν προς τον Κυπριακό Οργανισμό Αθλητισμού και το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας και αφορούσαν πρακτικά μέτρα ασφαλείας (σωσίβια, συσκευή GPS με διακόπτη «Ανθρωπος στην θάλασσα», ταχύπλοο σκάφος ασφαλείας με καταρτισμένο προσωπικό για παροχή πρώτων βοηθειών).

► **15/7** - Γίνεται λόγος για ανεύθυνους επιβαίνοντες σε σκάφος αναψυχής δημόσιας χρήσης που με τις αμελείς πράξεις τους οδήγησαν σε τραυματισμό συνεπιβαίνοντος. Υπήρξε αμέλεια από πλευράς χειριστή ώστε να λάβει μέτρα терμπατισμού της επικίνδυνης συμπεριφοράς.

► **31/7** - Βυθίστηκε λέμβος σε τρικυμία. Όπως διαπιστώθηκε μετά από τη διερεύνηση, ο χειριστής δεν είχε τις απαραίτητες γνώσεις για χειρισμό της λέμβου, αλλά ούτε και για τήρηση στοιχειωδών μέτρων ασφαλείας.

► **8/8** - Υπήρξε σύγκρουση μεταξύ δυο ατομικών σκαφών επιχειρήσεως θαλασσιών αθλημάτων.

► **11/9** - Σκάφος πέρασε με μεγάλη ταχύτητα δίπλα από δυο κολυμβητές ψαράδες που χρησιμοποιούσαν σηματοδύρα, με κίνδυνο να τους κτυπήσει. Για το περιστατικό υπήρξε διαθέσιμο οπτικό υλικό.

► **12/11** - Αγοραστής λέμβου κινδύνευσε λόγω κακής εκτίμησης των καιρικών συνθηκών. Διασώθηκε μετά από επέμβαση ψαράδων με πείρα. Οι τελευταίοι έσπευσαν να τον βοηθήσουν όταν αντιλήφθηκαν από την ακτή όπου βρισκόταν ότι διέτρεχε κίνδυνο η ζωή του.