

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα σπουδών στη Ναυτιλία
(MSc Maritime)**

**«ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ
ΩΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΝ ΑΠΩΛΕΙΑ
ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ – ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ»**

- Σεβαστοπούλου Χρυσούλα του Εμμανουήλ

Πειραιάς, Μάιος 2007

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα σπουδών στη Ναυτιλία
(MSc Maritime)

Θέμα Διπλωματικής
«ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΩΣ
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΝ ΑΠΩΛΕΙΑ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
– ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ»

- Σεβαστοπούλου Χρυσούλα του Εμμανουήλ

επιβλέπων καθηγητής: Παζαρζής Μιχάλης

μέλη επιτροπής: Τσελέντης Βασίλειος - Μηλιαράκη Μαίρη

Πειραιάς, Μάιος 2007

«Η διπλωματική αυτή εργασία αφιερώνεται με πολλή αγάπη στους γονείς μου, οι οποίοι μου προσέφεραν αμέριστη ηθική και υλική συμπαράσταση καθ' όλη την διάρκεια των σπουδών μου»

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	<u>σελίδα</u>
<u>Εισαγωγή</u>	4
<u>Κεφάλαιο 1^ο</u>	
1.1. Η έννοια του ναυτικού ατυχήματος.....	6
1.2. Τι είναι πλοίο.....	9
1.3 Η εθνικότητα του πλοίου.....	10
1.4. Ο ρόλος της σημαίας στην δικαιοδοσία των κρατών επί ναυτικών ατυχημάτων.....	16
1.5. Τα είδη των ναυτικών ατυχημάτων (διευκρινήσεις).....	18
<hr style="width: 20%; margin: 10px auto;"/>	
<u>Κεφάλαιο 2^ο</u>	
<u>ΑΙΤΙΕΣ - ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ</u>	
2.1. Η σημαία του πλοίου.....	22
2.2. Ο ανθρώπινος παράγοντας.....	25
2.2.1.Ο πλοίαρχος.....	29
2.2.2. Το πλήρωμα.....	31
2.2.3. Η ναυτιλιακή επιχείρηση.....	32
2.2.4.Ο Νηογνώμονας.....	33
2.2.5. Οι υπεύθυνοι ατυχημάτων κατά τις ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες.....	41
2.3. Η ηλικία του πλοίου.....	41
2.4. Οι καιρικές συνθήκες.....	47
2.5. Η αστοχία δομικού υλικού.....	47
<hr style="width: 20%; margin: 10px auto;"/>	
<u>Κεφάλαιο 3^ο</u>	
<u>ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ – ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ</u>	
3.1. SOLAS (1974) (Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα).....	49
3.2. ISM CODE (Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης).....	50
3.3. Formal Safety Assessment, FSA (Μέθοδος Τυπικής Αποτίμησης Ασφάλειας).....	54
3.4. STCW (σύμβαση περί προτύπων Εκπαίδευσης, Έκδοσης πιστοποιητικών και Τήρησης φυλακών).....	56
3.5. VTMIS (Κανονισμός Λειτουργίας του Εθνικού Συστήματος Διαχείρισης και Πληροφοριών Πλοίων).....	56

Κεφάλαιο 4^ο

<u>ΑΝΑΛΥΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ</u>	59
4.1. <u>Η βύθιση του Ε/Γ – Ο/Γ «Εξπρες Σαμίνα»</u>	60
4.1.1. Στοιχεία του πλοίου.....	60
4.1.2. Σύντομο ιστορικό.....	61
4.1.3. Παρατηρήσεις - σχόλια.....	63
4.1.4. Ποιοι οι παράγοντες που συντέλεσαν στη βύθιση του πλοίου.....	65
4.1.5. Ο ρόλος της εταιρείας ως προς την επέλευση του ατυχήματος.....	67
4.2. <u>Η ανατροπή και βύθιση του Φ/Γ πλοίου «Δύστος»</u>	73
4.2.1. Στοιχεία του πλοίου.....	73
4.2.2. Σύντομο ιστορικό.....	73
4.2.3. Παρατηρήσεις – σχόλια.....	75
4.2.4. Αιτίες – ευθύνες.....	78
4.2.5. Ο ρόλος της πλοιοκτήτριας εταιρείας ως προς την επέλευση του ατυχήματος.....	79
4.2.6. Δυο ναυάγια (Εξπρές Σαμίνα / Δύστος) – τραγικές ομοιότητες.....	82
4.4. <u>Η σύγκρουση του Φ/Γ «Πελ Μάρινερ» με το Φ/Γ «Πελ Ρέιντζερ»</u>	83
3.4.1. Στοιχεία του πλοίου.....	83
3.4.2. Σύντομο ιστορικό.....	83
3.4.3. Παρατηρήσεις – σχόλια.....	84
4.3. <u>Η βύθιση του Φ/Γ πλοίου «Αιγαίον Σταρ»</u>	86
4.3.1. Στοιχεία του πλοίου.....	86
4.3.2. Σύντομο ιστορικό.....	86
4.3.3. Παρατηρήσεις – σχόλια.....	88
4.4. <u>Η πυρκαγιά του Ρ/Κ «Άγιος Γεώργιος»</u>	89
4.4.1. Στοιχεία του πλοίου.....	89
4.4.2. Σύντομο ιστορικό.....	89
4.4.3. Παρατηρήσεις – σχόλια.....	92

Κεφάλαιο 5

5.1. Συμπεράσματα ως προς τις αιτίες των ναυτικών ατυχημάτων	95
5.2. Το κόστος της ανθρώπινης ζωής	98
5.3. Η προσέγγιση του Goss όσον αφορά στους θανάτους των ναυτικών	

από ατυχήματα.....	101
5.4. Ο αντίκτυπος των ατυχημάτων στην σημαία του πλοίου.....	103
5.5. Ο επιμερισμός του οικονομικού και κοινωνικού κόστους των ατυχημάτων.....	105

Κεφάλαιο 6

6.1. Προληπτικά μέτρα – προτάσεις.....	108
---	-----

<u>Αντί Επιλόγου</u>	112
-----------------------------------	-----

-
- **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄:** Τα Ναυτικά ατυχήματα των πλοίων με ελληνική σημαία που είχαν σαν αποτέλεσμα την απώλεια ανθρώπινης ζωής (1990 – 2003).....114
 - **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄:** Τα ναυτικά ατυχήματα των πλοίων με ελληνική σημαία/ θανατηφόρα και μη (1992 – 2002).....118
 - **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ΄:** Λίστες αξιολόγησης των σημαιών που φέρουν τα πλοία (έκθεση ParisMou, έτους 2006).....130
 - **Πηγές – Βιβλιογραφία**132

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα είναι ένας μικρός σχετικά λαός, με ασύγκριτη ναυτική παράδοση, που διαθέτει τη μεγαλύτερη –σε παγκόσμιο επίπεδο– ναυτιλία. Η ναυτιλία συνιστά ακριβώς γόητρο για την Ελλάδα και αποτελεί την πιο δραστήρια και ανθηρή βιομηχανία, συναλλαγών και απασχολεί χιλιάδες εργαζόμενους επί ή εκτός του πλοίου (πάνω από 4.000 ποντοπόρα πλοία, 840 διαχειρίστριες εταιρείες Αθήνα – Πειραιά, 2.000 παραναυτιλιακές).

Το γόητρο όμως αυτό της ελληνικής ναυτιλίας πλήττεται κάθε φορά που συμβαίνει κάποιο ναυτικό ατύχημα που έχει ως συνέπεια να χαθούν πολύτιμες ζωές. Όλοι οι εμπλεκόμενοι στον χώρο της ναυτιλίας πάντοτε επιζητούσαν τρόπους να αποφύγουν το μεγάλο κόστος ενός ναυτικού ατυχήματος, πόσο μάλλον όταν αυτό μετριέται σε ανθρώπινες ζωές.

Η διπλωματική αυτή εργασία, πραγματεύεται ακριβώς το θέμα των ναυτικών ατυχημάτων και ειδικότερα των ατυχημάτων αυτών **των πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία και έχουν ως τραγική συνέπεια, την απώλεια ανθρώπινης ζωής.**

Κύριος στόχος είναι να εντοπιστούν και να αναλυθούν τα αίτια και οι ευθύνες των ατυχημάτων αυτών. Διότι όσο καλύτερα και ξεκάθαρα κατανοούμε τους παράγοντες εκείνους που άμεσα ή έμμεσα ευθύνονται για τα ναυτικά ατυχήματα, τόσο ευκολότερα μπορούμε να τους αντιμετωπίσουμε και να διαμορφώσουμε μια αποτελεσματική πολιτική θαλάσσιας ασφάλειας. Άλλωστε, η αντιμετώπιση του κάθε προβλήματος ξεκινά με την αναζήτηση της γενεσιουργούς, κύριας αιτίας του. Ταυτόχρονα, η παρούσα εργασία θα επισημάνει το σοβαρό κόστος που επιφέρουν τα ναυτικά ατυχήματα, και κυρίως αυτό της ανθρώπινης ζωής καθώς και τον αντίκτυπο που έχουν στην ελληνική σημαία.

Πιο αναλυτικά η παρούσα εργασία αποτελείται από 6 κύρια κεφάλαια:

- Στο 1^ο κεφάλαιο, δίδονται αρχικά κάποιες απαραίτητες διευκρινήσεις για τα είδη των ναυτικών ατυχημάτων, για το τι είναι πλοίο, για την σημαία του πλοίου και τον ρόλο που διαδραματίζει αυτή όταν λαμβάνει χώρα ένα ναυτικό ατύχημα.

- Το 2ο κεφάλαιο περιλαμβάνει την θεωρητική ανάλυση των αιτιών – παραγόντων που συμβάλλουν με τον έναν ή τον άλλο τρόπο, έμμεσα ή άμεσα, στην πρόκληση ενός ναυτικού ατυχήματος.

- Το 3ο κεφάλαιο παρουσιάζει συνοπτικά τα βασικότερα νομοθετικά μέτρα που έχουν θεσπιστεί για την πρόληψη των ατυχημάτων στην θάλασσα.

- Στη συνέχεια στο 4ο κεφάλαιο, προκειμένου οι απόψεις και τα συμπεράσματα της εν λόγω έρευνας να γίνουν ευχερώς και πλήρως κατανοητά, γίνεται ιδιαίτερη ανάλυση σε ορισμένα τέτοια τραγικά ατυχήματα πλοίων με ελληνική σημαία, τα οποία συνέβησαν τα τελευταία χρόνια και είχαν ως συνέπεια να χαθούν πολύτιμες ζωές και τα οποία φυσικά συγκλόνισαν την κοινή γνώμη, τόσο στην Ελλάδα, όσο και στο εξωτερικό.

- Στο 5ο κεφάλαιο συγκεντρώνονται τα βασικότερα συμπεράσματα όσον αφορά τα αίτια των ναυτικών ατυχημάτων που προέκυψαν από την προηγούμενη ανάλυση και γίνεται σύνδεση αυτών, ενώ παράλληλα γίνεται και ιδιαίτερος σχολιασμός στο κόστος της ανθρώπινης ζωής αλλά και στον αντίκτυπο που έχουν τα ατυχήματα αυτά στην ελληνική σημαία.

- Τέλος στο 6^ο κεφάλαιο, παρουσιάζονται επιγραμματικά κάποια προληπτικά μέτρα και προτάσεις.

Πηγή πληροφόρησης για την ανάπτυξη της βάσης δεδομένων στην παρούσα εργασία, ήταν τα στοιχεία που τηρεί το Υπουργείο Εμπορικής ναυτιλίας και το ΑΣΝΑ για τα ναυτικά ατυχήματα των πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία, και συνέβησαν κατά την χρονική περίοδο 1990 έως το 2002..

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

1.1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Στο διεθνές δίκαιο, περιλαμβάνεται ένας γενικός ορισμός όσον αφορά την έννοια του ναυτικού ατυχήματος. Συγκεκριμένα, από τον συνδυασμό των άρθρων 221 και 94 της «Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας¹», προκύπτει ότι, ως ναυτικό ατύχημα νοείται η σύγκρουση πλοίων, η προσάραξη ή κάθε άλλο περιστατικό ναυσιπλοΐας και εν γένει συμβάν πάνω στο πλοίο ή έξω από αυτό, που έχει ως αποτέλεσμα να επέλθει υλική ζημία στο πλοίο ή στο φορτίο, καθώς και να προξενήσει απώλεια ζωής ή σοβαρά τραύματα σε ανθρώπους.

Τα αγαθά, συνεπώς που προστατεύονται, σύμφωνα με τις διατάξεις της ανωτέρω Συμβάσεως, είναι το πλοίο, το φορτίο, η σωματική ακεραιότητα και φυσικά η ανθρώπινη ζωή που αποτελεί αναντίρρητα το πιο θεμελιώδες έννομο αγαθό και είναι αυτό ακριβώς, που θα αποτελέσει, όπως προαναφέρθηκε και το σημείο αναφοράς στην παρούσα εργασία.

Εν τούτοις, πρέπει, να σημειωθεί ότι το θαλάσσιο περιβάλλον που φυσικά είναι και αυτό ένα πανανθρώπινο αγαθό, ιδιαίτερα μεγάλης σπουδαιότητας, δεν περιλαμβάνεται στις συγκεκριμένες διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως, αλλά ωστόσο, αποτελεί αντικείμενο αυτοτελούς έννομης προστασίας σύμφωνα με άλλες διεθνείς συμβάσεις και τις νομοθεσίες των διαφόρων χωρών.

Στο εσωτερικό μας δίκαιο από την άλλη πλευρά, ένας σχετικά πιο σαφής ορισμός του ναυτικού ατυχήματος περιέχεται, στο άρθρο 1 του ν.δ. 712/1970 «περί διοικητικού ελέγχου του ναυτικού ατυχήματος», συμφώνως προς το οποίο, ως ναυτικό ατύχημα θεωρείται «παν συμβεβηκώς πλήττει το πλοίο και προκαλεί την απώλεια (πραγματική ή τεκμαρτή²), ή την σοβαρή βλάβη αυτού και έχει ως αποτέλεσμα την ζημία του μεταφερόμενου φορτίου κατά ποσοστό μεγαλύτερο του ¼, την απώλεια

¹ Η Σύμβαση υπεγράφη στο **Montego Bay** το **1982** και κυρώθηκε από την χώρα μας με τον Ν. **2321/1995**. Η Σύμβαση αυτή τέθηκε σε ισχύ, αφού πρώτα κυρώθηκε από εξήντα κράτη και πλέον αποτελεί τη βασικότερη και ίσως την σημαντικότερη πηγή των κανόνων δικαίου της θάλασσας. Παράλληλα βέβαια ισχύουν διάφορες πολυμερείς και διμερείς συνθήκες και εθιμικοί κανόνες.

² Τεκμαρτή απώλεια πλοίου έχουμε όταν οι δαπάνες επισκευής της ζημίας που υπέστη το πλοίο από κάποιο ατύχημα ξεπερνούν κατά πολύ την εμπορική αξία του πλοίου, οπότε και αυτό εγκαταλείπεται στους ασφαλιστές προκειμένου να εισπραχθεί ολόκληρο το συμφωνηθέν ποσό της αποζημίωσης

ζωής ή τον σοβαρό τραυματισμό μέλους του πληρώματος ή επιβάτη». Και εφόσον, συντρέχουν αυτές οι προϋποθέσεις, ξεκινάει και η διαδικασία διερεύνησης - ελέγχου του ατυχήματος.

Αρμόδιο όργανο στην Ελλάδα, για τον ως άνω διοικητικό έλεγχο του ναυτικού ατυχήματος, είναι το Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων (ΑΣΝΑ),³ που υπάγεται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και το οποίο ακριβώς διαδραματίζει ανακριτικό αλλά παράλληλα και γνωμοδοτικό ρόλο, μελετώντας τις συνθήκες κάτω από τις οποίες έλαβε χώρα το εκάστοτε ναυτικό ατύχημα και αναζητώντας κατ' επέκταση τις αιτίες και τους υπευθύνους του ατυχήματος αυτού.

Ο διοικητικός αυτός έλεγχος κινείται παράλληλα και ανεξάρτητα με τον ποινικό έλεγχο που διενεργείται από τον εκάστοτε αρμόδιο εισαγγελέα, χωρίς τυπικά να δεσμεύει τον τελευταίο. Στην πράξη όμως τα πορίσματα του ΑΣΝΑ λαμβάνονται πάντα σοβαρά υπόψη από τα δικαστήρια και τούτο λόγω της εξειδικευμένης επιστημονικής και τεχνικής γνώσης των μελών του ΑΣΝΑ, επί των σχετικών αυτών θεμάτων, τα οποία απαιτούν όχι απλά θεωρητική κατάρτιση αλλά και μακροχρόνια πείρα και εμπειρία αναφορικά με την συμπεριφορά του υγρού στοιχείου και των παντός τύπου πλοίων και φορτίων.

Το Υπουργείο λοιπόν Εμπορικής Ναυτιλίας, βάσει και των ερευνών του ΑΣΝΑ, καταγράφει και τηρεί λίστα των ναυτικών ατυχημάτων που συμβαίνουν στα πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία, κατατάσσοντας τα μάλιστα στις εξής πέντε βασικές κατηγορίες ατυχημάτων:

- Βύθιση
- Σύγκρουση - πρόσκρουση
- Προσάραξη
- Έκρηξη – εμπρησμός – πυρκαγιά

³ Το ΑΣΝΑ είναι ένα επταμελές ανακριτικό συμβούλιο που απαρτίζεται από έναν δικαστή, έναν ανώτερο αξιωματικό του λιμενικού σώματος, έναν ανώτερο αξιωματικό τεχνικό του Πολεμικού ναυτικού, έναν πλοίαρχο του Εμπορικού Ναυτικού, με πενταετή τουλάχιστον θαλάσσια υπηρεσία, έναν μηχανικό του Εμπορικού Ναυτικού, έναν διπλωματούχο ναυπηγό μηχανικό με προϋπηρεσία τουλάχιστον 15 ετών, έναν εφοπλιστή ή άλλον ειδικό στη ναυτιλιακή θεωρία και πρακτική.

- άλλο.⁴

Τέλος, πρέπει να διευκρινιστεί και να γίνει πλήρως κατανοητό ότι η παρούσα έρευνα ασχολείται μόνο με τα ατυχήματα αυτά των πλοίων που έχουν ως συνέπεια την απώλεια της ανθρώπινης ζωής (θάνατος ναυτικού ή άλλου επιβαίνοντος εξ ατυχήματος πλοίου), και όχι με τα ατυχήματα που συμβαίνουν προσωπικά στους ανθρώπους (πλήρωμα ή επιβάτες), οι οποίοι επιβαίνουν στο πλοίο και έχουν ως αποτέλεσμα τον θάνατό τους, όπως για παράδειγμα είναι ο θάνατος από πτώση από το κατάστρωμα, από την θραύση ενός κάβου, η αυτοκτονία ή άλλο έγκλημα, οι θάνατοι από ασθένειες και επιδημίες που τυχόν εκδηλώθηκαν στο πλοίο, κα..



⁴ Παρόμοια και ο πίνακας του Λούντ κατατάσσει τα ναυτικά ατυχήματα σε τέσσερις κατηγορίες: πυρκαγιές, καταβυθίσεις, προσαράξεις και ναύαγια, (διευκρινήσεις για τις έννοιες των διαφόρων ειδών των ναυτικών ατυχημάτων, βλ. κατωτέρω)

1.2. ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΠΛΟΙΟ⁵

Κατά το άρθρο 1 παρ.1 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.), πλοίο είναι κάθε σκάφος, χωρητικότητας καθαράς τουλάχιστον δέκα κόρων προορισμένο να κινείται αυτοδυνάμως στη θάλασσα. Η έλλειψη ενός εκ των ανωτέρω στοιχείων έχει ακριβώς ως συνέπεια, ότι το σκάφος δεν έχει την ιδιότητα του πλοίου, αλλά εμπίπτει σε εκείνη του πλωτού ναυπηγήματος.

Όσον αφορά μάλιστα, στην αυτοδύναμη κίνηση, σημειώνεται ότι το πλοίο θα πρέπει να διαθέτει δικά του μέσα πλεύσεως και προώσεως. Ο τρόπος με τον οποίο παράγεται η αυτοδύναμη αυτή κίνηση δεν έχει σημασία. Συνεπώς πλοία είναι και αυτά που κινούνται με ανθρώπινη δύναμη, όπως για παράδειγμα κωπήλατα πλοία, ή με φυσική δύναμη, όπως για παράδειγμα τα ιστιοφόρα. Φυσικά δεν είναι πλοία αυτά που δεν έχουν αυτοδύναμη ικανότητα πλεύσης και έλκονται, όπως για παράδειγμα οι φορτηγίδες, οι πλωτοί γερανοί κ.α..

Ο νόμος μιλάει επίσης για προορισμό κινήσεως στη θάλασσα, ότι με άλλα λόγια δηλαδή, πλοία είναι μόνο τα θαλασσοπόρα και όχι τα ποταμόπλοια και όσα άλλα γενικά πλέουν στα εσωτερικά ύδατα (λίμνες).

Πλοία όμως, είναι ακόμα και αυτά που κινούνται κάτω από τη θάλασσα, δηλαδή τα υποβρύχια καθώς ο νόμος δεν κάνει σχετική διάκριση.

Ο νόμος τέλος, κάνει λόγο για προορισμό και όχι απλά για ικανότητα κινήσεως στη θάλασσα. Συνεπώς η ευκαιριακή μόνο πλεύση δεν αρκεί για την έννοια του πλοίου, γι' αυτό ακριβώς δεν είναι πλοία τα υδροπλάνα, που είναι προορισμένα να κινούνται στον αέρα. Ούτε είναι πλοία τα σκάφη που είναι σταθερά και μόνιμα προσδεδεμένα στη στεριά και χρησιμοποιούνται για διάφορους σκοπούς όπως για παράδειγμα για κατοικία ή ξενοδοχεία ή εστιατόρια.

Σε κάθε περίπτωση πλοία είναι τα λεγόμενα ιπτάμενα πλοία ή δελφίνια γιατί ακριβώς αυτά έχουν προορισμό να πλέουν στη θάλασσα.

Για να υπάρξει, λοιπόν πλοίο πρέπει να συντρέχουν όλα τα στοιχεία που υπαγορεύει ο νόμος και επομένως, το ναυπήγημα που δεν έχει συγκεντρώσει ακόμα όλα τα στοιχεία αυτά δεν είναι πλοίο, και αντιστρόφως αν ένα σκάφος έχει όλα τα στοιχεία για να χαρακτηρίζεται ως πλοίο και στη συνέχεια χάσει ένα από αυτά ή περισσότερα τότε παύει να είναι πλοίο, εκτός βέβαια και αν πρόκειται για πρόσκαιρη

⁵ βλ. σχετικά «ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ» - Α. Παμπούκη-Κιάντου, εκδόσεις Σάκουλα, 1997, σελ. 31 - 35

απλά απώλεια, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση που βρίσκεται προσωρινά παροπλισμένο ή σε ναυπηγείο για επισκευές. Κατ' επέκταση, το σκάφος που στερείται ένα από τα στοιχεία που απαιτεί ο νόμος για την έννοια του πλοίου, θεωρείται ακριβώς πλωτό ναυπήγημα και αυτό, σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να υποστεί ναυτικό ατύχημα.

1.3. Η ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.

Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, η παρούσα μελέτη ασχολείται με τα ατυχήματα των πλοίων αυτών που φέρουν την ελληνική σημαία. Δίνεται, με άλλα λόγια, ιδιαίτερο βάρος στην ελληνική εθνικότητα του πλοίου.

Η Ελλάδα λοιπόν, όπως και το κάθε κράτος, είναι αυτό που ορίζει με την εσωτερική του νομοθεσία, τους όρους, με βάση τους οποίους απονέμει σε πλοία το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, στο άρθρο 91, προβλέπονται τα εξής: «κάθε κράτος καθορίζει τους όρους για τη χορήγηση της εθνικότητας του σε πλοία, για τη νηολόγηση πλοίων στην επικράτειά του και για το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του. Τα πλοία έχουν την εθνικότητα του κράτους, τη σημαία του οποίου δικαιούνται να φέρουν..., κάθε κράτος εκδίδει στα πλοία, στα οποία έχει χορηγήσει το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του, έγγραφα για το σκοπό αυτό», ενώ στο άρθρο 92 αναφέρεται ότι «τα πλοία πλέουν με τη σημαία ενός μόνο κράτους και εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις που προβλέπονται ρητά σε διεθνείς συνθήκες ή σε αυτή τη Σύμβαση, υπόκεινται στην αποκλειστική του δικαιοδοσία στην ανοικτή θάλασσα...»

Το άρθρο 94, ορίζει τέλος ότι, "κάθε κράτος πρέπει να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα σε σχέση με τα πλοία που φέρουν την σημαία του για να εξασφαλίζει την ασφάλεια στη θάλασσα αναφορικά με την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την πλοϊμότητα, το πλήρωμα, τις συνθήκες εργασίας και την εκπαίδευση του πληρώματος..."⁶

⁶ Εκτός από την Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, τα θέματα νηολόγησης των πλοίων ρυθμίζονται και από την Σύμβαση Νηολόγησης Πλοίων του 1986. Η Σύμβαση αυτή ρυθμίζει μεταξύ άλλων θέματα, όπως τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των κρατών της σημαίας, τα έγγραφα του πλοίου, τα δικαιώματα των πλοιοκτητών και των πληρωμάτων κ.λ.π. Όσον αφορά στο θέμα του "ιδιαίτερου δεσμού" που προβλέπεται να υπάρχει, μεταξύ κράτους σημαίας και πλοίου, ορίζεται ότι η πλοιοκτήτρια εταιρεία

Όσον αφορά ειδικότερα, στην ελληνική ιθαγένεια το άρθρο 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.) θέτει ως προϋπόθεση προκειμένου, ένα πλοίο να φέρει την ελληνική σημαία, αυτό να ανήκει κατά ποσοστό 50% σε Έλληνες υπηκόους ή ελληνικά νομικά πρόσωπα, των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν σε Έλληνες υπηκόους κατά το ίδιο ποσοστό. Η αναγνώριση κατ' επέκταση του πλοίου ως ελληνικού συντελείται με την εγγραφή αυτού στο ελληνικό Νηολόγιο⁷ (άρθρο 6 Κ.Δ.Ν.Δ.) και μόνο ακριβώς αυτά τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό Νηολόγιο, φέρουν και την ελληνική σημαία (άρθρο 10 Κ.Δ.Ν.Δ.).

Το κοινοτικό δίκαιο όμως, μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής ενοποίησης, υπαγόρευσε σχετικά ότι, ένα κράτος – μέλος δεν μπορεί να εξαρτά την εγγραφή του πλοίου στο εθνικό του Νηολόγιο από την εθνικότητα, την κατοικία ή την έδρα του κυρίου του πλοίου. Εξάλλου, το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, έχει εκδώσει ανάλογες αποφάσεις που καταδικάζουν κράτη - μέλη για παραβίαση της κοινοτικής αυτής νομοθεσίας, εξαιτίας της άρνησης αυτών να εγγράψουν στο εθνικό τους Νηολόγιο, πλοία ανήκοντα σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα άλλου κράτους – μέλους.⁸

Μέσα στα πλαίσια μάλιστα αυτής της νομολογίας, το ΔΕΚ έκρινε, με την από 27/11/1997 απόφαση του (υπ. C. 62/96), ότι οι διατάξεις του άρθρου 5 του ελληνικού Κ.Δ.Ν.Δ., είναι αντίθετες προς το κοινοτικό δίκαιο και όρισε ότι τα ελληνικά νηολόγια στο εξής «ανοίγουν» και για αλλοδαπούς πλοιοκτήτες, οι οποίοι έχουν την υπηκοότητα κράτους – μέλους της Ένωσης, καθώς και σε νομικά πρόσωπα που ανήκουν σε υπηκόους των κρατών – μελών.

Αφού λοιπόν το πλοίο αναγνωρισθεί ως ελληνικό, εφοδιάζεται με το έγγραφο εθνικότητας που παίζει το ρόλο του διαβατηρίου. Το έγγραφο αυτό ακριβώς,

πρέπει να έχει την έδρα της στο κράτος της σημαίας ή να ασκεί τις κύριες επιχειρηματικές της δραστηριότητες στο κράτος αυτό.

⁷ Το Νηολόγιο είναι ειδικό δημόσιο βιβλίο που συμβάλει στην εξατομίκευση του πλοίου. Τα πλοία νηολογούνται σε διάφορους λιμένες. Ο λιμένας αυτός νηολογήσεως αποτελεί κατά κάποιο τρόπο και τη νόμιμη κατοικία του πλοίου και προσδιορίζει και το κατά τόπον αρμόδιο δικαστήριο όπου θα υπαχθούν τυχόν διαφορές που αφορούν το πλοίο.

⁸ Αποφάσεις ΔΕΚ: “FACTORTAME” (25 Ιουλίου 1991, υπ. C 221/89), “ QUOTA HOPPING” (4 Οκτωβρίου 1991, υπ. 246/89), που αφορούν καταδίκες της Μ. Βρετανίας για παραβίαση της κοινοτικής νομοθεσίας.

αποδεικνύει την εθνικότητα του πλοίου, αλλά σε καμία περίπτωση την κυριότητα αυτού.

Εντούτοις, ενώ, πλέον, η ελληνική εμπορική ναυτιλία, κατέχει σήμερα παγκοσμίως την 1^η θέση, από την στιγμή ακριβώς που οι Έλληνες ελέγχουν περίπου το 18,3% του παγκόσμιου στόλου, ο στόλος που φέρει την ελληνική σημαία κατέχει μόλις την 4^η θέση. Αυτό σημαίνει ότι οι έλληνες πλοιοκτήτες επιλέγουν για τα πλοία τους, αυτά να υψώνουν τις σημαίες ξένων κρατών. Οι σχετικοί πίνακες που ακολουθούν δίνουν μια χαρακτηριστική εικόνα ως προς την δυναμικότητα της ελληνικής σημαίας ⁹:

Πίνακας 1.3.Α

ΣΤΟΛΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ			
Πλοία ελληνικών συμφερόντων που φέρουν τη σημαία διαφόρων χωρών, συμπεριλαμβανομένης και της ελληνικής. (πλοία άνω 1,000 gt).			
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΛΟΙΑ	DW	gt
Μάρτιος 1988	2,487	85,047,436	47,269,018
Μάρτιος 1989	2,487	81,928,296	45,554,419
Φεβρουάριος 1990	2,426	84,439,159	46,580,539
Μάρτιος 1991	2,454	87,102,785	47,906,852
Μάρτιος 1992	2,688	98,218,176	53,891,528
Μάρτιος 1993	2,749	103,958,104	56,918,268
Μάρτιος 1994	3,019	120,650,373	66,342,046
Μάρτιος 1995	3,142	126,128,352	71,666,943
Μάρτιος 1996	3,246	129,737,336	75,156,763
Μάρτιος 1997	3,204	127,782,567	74,982,110
Φεβρουάριος 1998	3,358	133,646,831	78,900,843
Μάρτιος 1999	3,424	139,255,184	83,454,890
Μάρτιος 2000	3,584	150,966,324	90,227,491
Μάρτιος 2001	3,618	168,434,370	100,220,348
Μάρτιος 2002	3,480	164,613,935	98,195,100
Μάϊος 2003	3,355	171,593,487	103,807,860
Μάρτιος 2004	3.379	180,140,898	108,929,135
Μάρτιος 2005	3.338	182,540,868	109,377,819
Μάρτιος 2006	3.397	218,229,552	129,765,470

Πηγή: www.nee.gr

⁹ Σύμφωνα με τα δημοσιοποιημένα στοιχεία του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας (πηγή δεδομένων, ο Lloyds Register).

Πίνακας 1.3.Β

ΠΛΟΙΑ ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΑ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ		
(πλοία άνω των 100 gt)		
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	Gross Tons
31 Δεκ. 1983	3,422	37,707,377
31 Δεκ. 1984	2,788	32,334,886
31 Δεκ. 1985	2,456	28,646,166
31 Δεκ. 1986	2,138	24,792,516
31 Δεκ. 1987	2,061	22,706,257
31 Δεκ. 1988	2,015	21,368,976
31 Δεκ. 1989	2,004	20,898,119
31 Δεκ. 1990	2,031	22,524,329
31 Δεκ. 1991	2,062	24,082,483
31 Δεκ. 1992	2,095	26,055,932
31 Δεκ. 1993	2,166	29,671,983
31 Δεκ. 1994	2,149	30,535,560
31 Δεκ. 1995	2,051	30,220,636
31 Δεκ. 1996	2,013	27,935,053
31 Δεκ. 1997	1,927	25,708,074
31 Δεκ. 1998	1,876	25,689,500
31 Δεκ. 1999	1,850	25,002,463
31 Δεκ. 2000	1,905	26,769,502
31 Δεκ. 2001	1,956	29,038,847
31 Δεκ. 2002	1,967	29,970,053
31 Δεκ. 2003	1,979	32,690,165
31 Δεκ. 2004	2,074	31,457,642

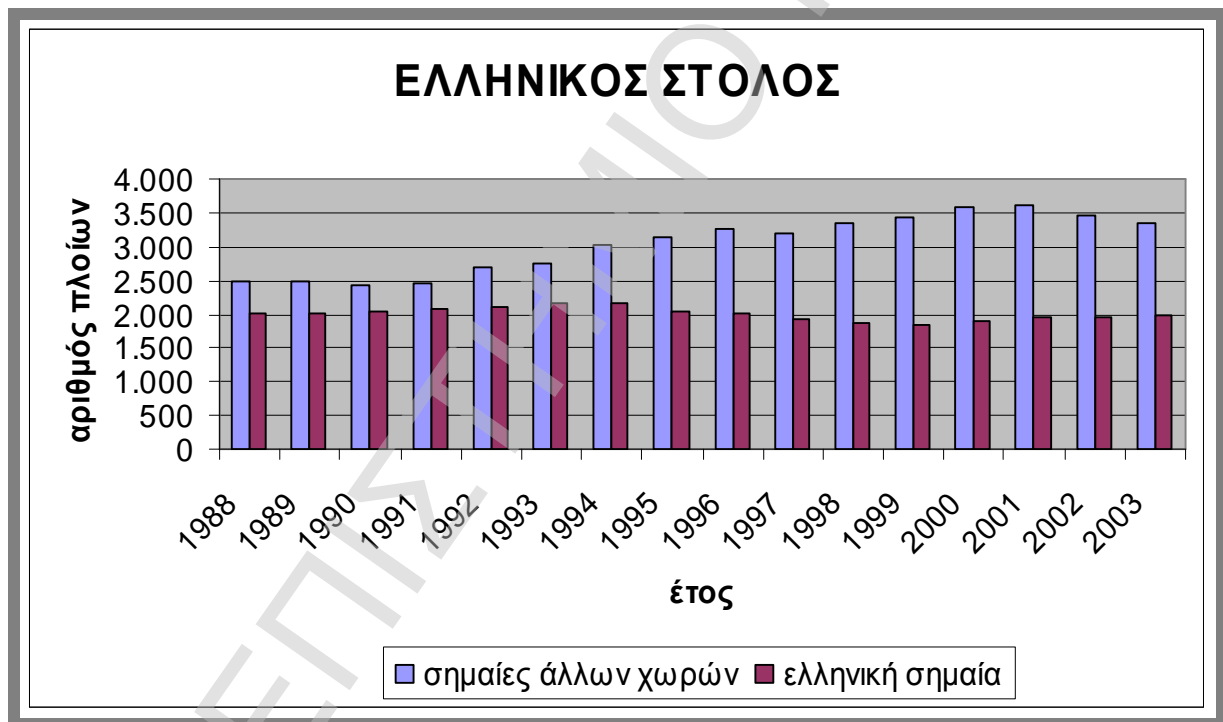
Πηγή: www.nee.gr

Όπως φαίνεται άλλωστε και στο διάγραμμα που ακολουθεί, η διαρροή των πλοίων από την ελληνική σημαία προς τις σημαίες άλλων κρατών παρουσιάζει μια αυξητική πορεία από χρόνο σε χρόνο. Η διαφορά, βέβαια αυτή μειώθηκε κατά ένα μικρό ποσοστό το 2002 αλλά και το 2003, σύμφωνα με τα παρουσιαζόμενα στοιχεία, αλλά και πάλι όχι σε μεγάλο βαθμό.

Η προφανής αιτία της μη επιλογής της ελληνική σημαίας, από τον εκάστοτε πλοιοκτήτη είναι φυσικά, η περικοπή των δαπανών και η μείωση του κόστους λειτουργίας του πλοίου.

Εξάλλου, οικονομικοί, είναι ακριβώς και οι λόγοι που δημιούργησαν και διατηρούν και σήμερα ιδιαίτερα έντονο, το φαινόμενο των λεγομένων σημαιών ευκολίας ή ευκαιρίας, το οποίο ακριβώς εκμηδένισε τη «ρομαντική» αξία αυτού, που παλιά λογίζονταν σαν προνόμιο, δηλαδή το να φέρει το πλοίο που άνηκε σε πρόσωπο (νομικό ή φυσικό) κάποιου κράτους την εθνικότητα και τη σημαία του κράτους αυτού¹⁰.

Διάγραμμα 1.3.Ι



Οι αιτίες που έσπρωξαν τους κυρίους των πλοίων στο καταφύγιο των σημαιών ευκολίας, θεωρώντας τις περισσότερο ως σημαίες ανάγκης, καθώς δεν είναι

¹⁰ Βλ. σχετικά άρθρο «Η εθνικότητα των πλοίων και το ζήτημα των σημαιών ευκολίας κατά το διεθνές δίκαιο» - του Θεολόγου Ν. Μιχαηλίδη, Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου 1983, τόμος 11, σελ. 1.

δύσκολο να αντιληφθούμε ότι στην ουσία πίσω από όλα κρύβεται η βαθιά ανησυχία του οικονομικού ανταγωνισμού, είναι επιγραμματικά, οι εξής:

1. η σημαντικά ελαφρότερη φορολογία σε σύγκριση με την φορολογία του κράτους του οποίου την ιθαγένεια έχουν οι κύριοι ή οι διαχειριστές του πλοίου.
2. η σαφώς χαμηλότερη επιβάρυνση του κόστους λειτουργίας του πλοίου (μικρότεροι μισθοί, χαμηλότερες δαπάνες για θέματα ασφάλειας και γενικά οικονομικότερη διοίκηση του πλοίου.)
3. η ηπιότερη εσωτερική νομοθεσία του κράτους της σημαίας όσον αφορά στην τήρηση κανόνων και γενικά στη διευθέτηση θεμάτων θαλάσσιας ασφάλειας.
4. η ελαστικότητα και ανοχή σχετικά με τους όρους πρόσληψης και τις προϋποθέσεις ναυτολόγησης πλοιάρχου, αξιωματικών και πληρώματος (όχι ιδιαίτερες απαιτήσεις αναφορικά με θέματα προσόντων, εμπειρίας, εθνικότητας.)
5. η αποφυγή μεγάλης έκτασης παρεμβάσεων ή αναμειξέων από πλευράς ναυτεργατικών συνδικάτων.
6. η αποφυγή δυσάρεστων κρατικών επεμβάσεων, είτε με την μορφή επίταξης σε καιρό πολέμου, είτε με τη μορφή κατάσχεσης ή δήμευσης σε παρόμοιες περιστάσεις.
7. η χαλαρή άσκηση γενικά δικαιοδοσίας και ελέγχου από μέρους του κράτους της σημαίας σε θέματα που αφορούν το πλοίο και συνάμα η αποφυγή υποβολής του πλοίου σε αυστηρή άσκηση δικαιοδοσίας, από μέρους του κράτους της κυριότητας.

1.4. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΣΤΗΝ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΕΠΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Το έδαφος¹¹ της ελληνικής επικράτειας, προσδιορίζει τη χωρική έκταση εφαρμογής των κανόνων της εθνικής έννομης τάξης¹². Λειτουργεί δηλαδή ως κριτήριο για την συμβατότητα των εθνικών κανόνων, αντί του διεθνούς δικαίου. Κάθε κυρίαρχο κράτος της διεθνούς κοινωνίας άλλωστε, έχει πλήρη και αποκλειστικά δικαιώματα άσκησης εξουσίας στο έδαφός του, με βάση ακριβώς την κυριαρχία του.

Τα πλοία λοιπόν, που φέρουν την ελληνική σημαία, θεωρούνται πλασματικά έδαφος της ελληνικής επικράτειας (αρχή της εδαφικότητας), οπουδήποτε και αν βρίσκονται, εκτός βέβαια αν σύμφωνα με διατάξεις του διεθνούς δικαίου εισάγονται εξαιρέσεις και υπόκεινται επομένως σε κάποιο αλλοδαπό δίκαιο.

Η σημαία ενός πλοίου με άλλα λόγια, αποτελεί αναγκαία επέκταση της αρχής της εδαφικότητας, με αποτέλεσμα η εξουσία του κράτους να εκτείνεται στο πλοίο ανεξαρτήτως αν αυτό βρίσκεται σε αλλοδαπή επικράτεια ή στην ανοιχτή θάλασσα.

Εξάλλου και το άρθρο 92 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, προβλέπει ότι το κράτος της σημαίας ασκεί καταρχήν πλήρη και αποκλειστική δικαιοδοσία πάνω στο πλοίο και στα πράγματα που βρίσκονται επί αυτού.

Τα πλοία λοιπόν, που πλέουν στην ανοιχτή θάλασσα, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι με βάση τα διεθνώς κρατούντα αλλά και την ελληνική νομοθεσία, υπάγονται σε κάθε περίπτωση στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας.

Επομένως, όταν ένα ναυτικό ατύχημα τελείται στα χωρικά ύδατά και στην αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας, σε πλοίο με ελληνική σημαία, σύμφωνα με την αρχή της εδαφικότητας, είναι σαφές ότι εφαρμόζεται το ημεδαπό δίκαιο και έχουν δικαιοδοσία τα ελληνικά δικαστήρια.

¹¹ Η εδαφική περιοχή του κράτους περιλαμβάνει την ξηρά, τους ποταμούς και τις λίμνες που περικλείει η ξηρά, τα εσωτερικά θαλάσσια ύδατα, την αιγιαλίτιδα ζώνη και τον αντίστοιχο προς αυτά εναέριο χώρο.

¹² Η αρχή της εδαφικότητας καθιερώνεται στο άρθρο 5 του Ποινικού Κώδικα, σύμφωνα με το οποίο, οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται σε όλες τις πράξεις που τελέστηκαν στο έδαφός της επικράτειας ακόμα και από αλλοδαπούς.

Όταν, ένα ναυτικό ατύχημα τελείται σε πλοίο με ελληνική σημαία στην ανοικτή θάλασσα και στην αιγιαλίτιδα ζώνη άλλου παράκτιου κράτους¹³, θεμελιώνεται και πάλι η ημεδαπή δικαιοδοσία, με βάση την αρχή της σημαίας και την αρχή της εδαφικότητας, κατά την οποία τα ελληνικά πλοία εξομοιώνονται πλασματικά με το έδαφος της ελληνικής επικράτειας.

Όταν από την άλλη μεριά, το ναυτικό ατύχημα τελείται σε ελληνικό πλοίο σε ξένο λιμένα ή γενικά σε ξένα χωρικά ύδατα με βάση την ανωτέρω αρχή της εδαφικής κυριαρχίας των κρατών, τόπος τέλεσης αυτού θεωρείται η αλλοδαπή. Αυτό ισχύει διότι με την είσοδο του πλοίου στο έδαφος αλλοδαπής επικράτειας παύει να ισχύει το δικαίωμα της σημαίας. Έτσι και ατύχημα που τελείται σε πλοίο με ξένη σημαία, το οποίο ναυλοχεί σε ελληνικό λιμένα, θεωρείται ότι τελέστηκε σε ελληνικό έδαφος και έχουν εφαρμογή οι ελληνικοί νόμοι.

Το παράκτιο κράτος φυσικά, μπορεί να μην ασκήσει την δικαιοδοσία του, είτε διότι αυτό προβλέπεται από κανόνα εσωτερικού του δικαίου, είτε για λόγους διεθνούς αβροφροσύνης, είτε διότι με βάση διμερή ή άλλη πολυμερή σύμβαση, έχει εκχωρήσει στο κράτος της σημαίας του πλοίου την δικαιοδοσία του. Η Ελλάδα έχει υπογράψει μια σειρά από διμερείς τέτοιες συμβάσεις με την Γαλλία, την Τουρκία, την Ιταλία, τις Η.Π.Α. κ.α., σύμφωνα με τις οποίες οι αρχές της Ελλάδας δεν επεμβαίνουν στο πλοίο του αντισυμβαλλόμενου ξένου κράτους και αντιστρόφως, εκτός αν ζητηθεί βέβαια η συνδρομή των τοπικών αρχών ή αν συντρέχει λόγος δημοσίας τάξεως και έχει διαταραχθεί η ησυχία και ευταξία στην ξηρά και τον λιμένα της Ελλάδας.

Σε περίπτωση τέλους σύγκρουσης πλοίων με διαφορετική σημαία στην ανοικτή θάλασσα, το άρθρο 1 της Σύμβασης των Βρυξελλών, της 10^η Μαΐου 1952, «περί ενοποιήσεως ορισμένων κανόνων σχετικών με την ποινική δικαιοδοσία επί συγκρούσεως πλοίων ή άλλων συμφωνιών εν τη ναυσιπλοΐα»¹⁴, αναγνωρίζει ποινική και διοικητική δικαιοδοσία στις αρχές του κράτους της σημαίας, αυτού του οποίου ο πλοίαρχος ή άλλο μέλος του πληρώματος είναι ο υπαίτιος της σύγκρουσης σύμφωνα με τον ισχύοντα Διεθνή Κανονισμό προς Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα¹⁵, ή του κράτους του ο οποίος ο υπαίτιος της σύγκρουσης είναι υπήκοός της¹⁶.

¹³ Όπως ισχύει στο διεθνές δίκαιο (άρθρο 17 και 18 της Διεθνούς Σύμβασης της Θάλασσας), η καθιερωμένη αβλαβής διέλευση του πλοίου από την αιγιαλίτιδα ζώνη άλλου παράκτιου κράτους εξομοιώνεται με την πλεύση του πλοίου στην ανοικτή θάλασσα.

¹⁴ Κυρώθηκε στη χώρα μας με το Ν.Δ.4409/64

¹⁵ Υπογράφηκε στο Λονδίνο και κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν.Δ. 93/74

Χαρακτηριστικά, μάλιστα, στο άρθρο 97 παρ. 1 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, προβλέπεται ότι: « σε περίπτωση σύγκρουσης ή άλλου θαλάσσιου επεισοδίου αναφορικά με πλοίο στα διεθνή ύδατα που επισείει την ποινική και πειθαρχική ευθύνη του πλοιάρχου ή τυχόν άλλου μέλους του πληρώματος, καμία δίωξη δεν μπορεί να ασκηθεί εναντίον του παρά μόνον ενώπιον των δικαστηρίων ή διοικητικών αρχών είτε του κράτους της σημαίας, είτε του κράτους του οποίου το άτομο αυτό έχει υπηκοότητα.

Ωστόσο, όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, πολλές επιχειρήσεις για λόγους οικονομικούς, επιλέγουν βέβαια να υψώνουν στα πλοία τους σημαίες άλλων χωρών, τις λεγόμενες σημαίες ευκολίας. Ο σύνδεσμός όμως, των πλοίων αυτών με το κράτος της σημαίας ήταν και είναι τεχνητός. Σ' αυτές τις περιπτώσεις λοιπόν, προκειμένου ακριβώς να κινηθεί ο οποιοσδήποτε διοικητικός ή ποινικός έλεγχος, αναζητείται ο γνήσιος - ουσιώδης δεσμός μιας χώρας, εν προκειμένω για παράδειγμα της Ελλάδας, με ένα πλοίο που φέρει μία από τις σημαίες ευκολίας.

Το δίκαιο λοιπόν που αρμόζει να εφαρμοστεί στην εκάστοτε περίπτωση, θα ανεβρεθεί λαμβανομένου υπόψη διαφόρων συνθηκών και περιστάσεων, όπως για παράδειγμα, αν το πλοίο είναι εν τοις πράγμασι ελληνόκτητο, ή αν η διαχείρισή και η εκμετάλλευσή του, γίνεται εδώ στην Ελλάδα, ή αν ο Πλοίαρχός του, είναι Έλληνας πολίτης και υπήκοος κα.. Εναπόκειται, με άλλα λόγια τότε, στην διακριτική ευχέρεια του δικαστηρίου, η κρίση για την εφαρμογή της εσωτερικής δικαιοδοσίας, εφόσον ακριβώς μπορεί να αποδειχθεί ότι το πλοίο, το οποίο υπέστη ατύχημα, συνδέεται στενότερα με την Ελλάδα παρά με το κράτος αυτό του οποίου φέρει την σημαία.

1.5. ΤΑ ΕΙΔΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ (διευκρινήσεις).

Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, το Υ.Ε.Ν. διέκρινε τα ναυτικά ατυχήματα σε πέντε βασικές κατηγορίες, και συγκεκριμένα στην βύθιση, την σύγκρουση - πρόσκρουση, την προσάραξη, την έκρηξη – πυρκαγιά και τέλος στην κατηγορία άλλα ατυχήματα.

¹⁶ Σε κάθε περίπτωση, κανένα κράτος δεν μπορεί να παρεμποδίσει άλλο κράτος στον κολασμό οποιασδήποτε αξιόποινης πράξης που τελέστηκε από υπήκοό του, σύμφωνα με την νομοθεσία του.

Τα ατυχήματα αυτά, άλλοτε καταλήγουν σε ναυάγιο και άλλοτε όχι. Τι εννοούμε όμως ως ναυάγιο?

Η έννοια βασικά του ναυαγίου, χρησιμοποιείται τόσο στο προϊσχύον δίκαιο, όσο και σε πλείστους νόμους και διεθνείς συμβάσεις καθώς και στον ισχύοντα Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, αλλά δεν ορίζεται ειδικώς στον νόμο.

Η ετυμολογία της λέξης¹⁷ περιορίζει την έννοια του ναυαγίου στην καταστροφή του πλοίου, έννοια που δεν γίνεται όμως αποδεκτή από την ελληνική έννομη τάξη.

Σύμφωνα με την κρατούσα στη θεωρία, και νομολογία γνώμη, ναυάγιο υπάρχει όταν το πλοίο, συνεπεία θαλασσίου κινδύνου – συμβάντος, υπέστη τέτοιες απώλειες και ζημιές, ώστε, κατά τον χρόνο της εγκαταλείψεως αυτό να βρίσκεται σε αδυναμία να εκπληρώσει τον ουσιώδη αυτού προορισμό της αυτοδύναμης πλεύσεως, χωρίς όμως να απαιτείται να καταβυθισθεί αυτό ή να συντριβεί ή να καλυφθεί από τα ύδατα, ή να καταστεί αδύνατη η ανέλκυσή του και η διατήρησή του στην επιφάνεια, χωρίς δυσανάλογες σε σχέση με την αξία του, δαπάνες επισκευής.¹⁸

Σύμφωνα αντιθέτως, με το Σχέδιο της Διεθνούς Συμβάσεως για την ανέλκυση των ναυαγίων αλλά και τα όσα ομολογουμένως δέχονται τα περισσότερα ξένα κράτη, προκύπτει ότι, ναυάγιο είναι ένα βυθισμένο ή ποντισμένο πλοίο ή οποιοδήποτε τμήμα αυτού, περιλαμβανομένου και οτιδήποτε ευρίσκεται επί του καταστρώματος του.

Πρέπει να διευκρινιστεί επίσης, ότι η βύθιση του πλοίου, συνιστά τη μερική ή ολική κάλυψη του πλοίου από ύδατα, οπότε και παύει να επιπλέει. Προσάραξη από την άλλη σημαίνει στην ουσία, καθήλωση του πλοίου σε ένα σημείο και αδυναμία πλεύσης, είτε λόγω πρόσκρουσης σε εμπόδιο, είτε λόγω έλλειψης επαρκούς ύδατος που να εξασφαλίζει δυνατότητα πλεύσης.

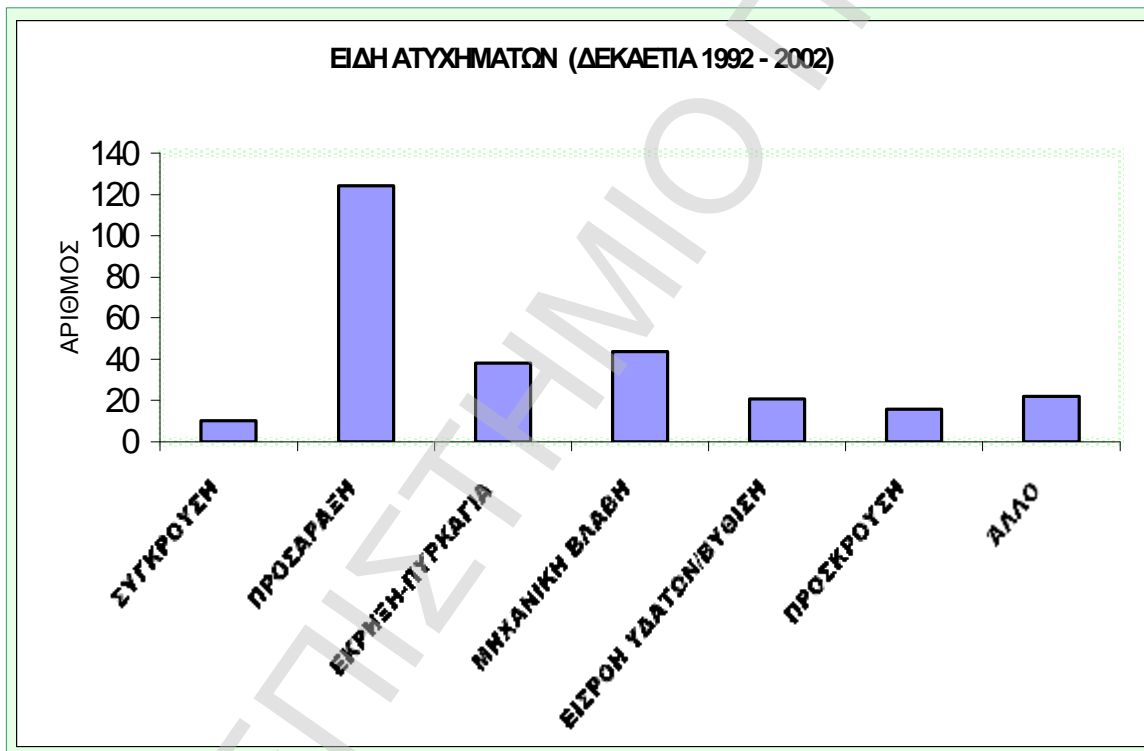
Στο ακόλουθο διάγραμμα, παρουσιάζονται σε ποσοστά, τα είδη γενικά των ατυχημάτων - θανατηφόρα και μη - που απασχόλησαν τις αρμόδιες ανακριτικές αρχές και την κοινή γνώμη, την δεκαετία 1992 – 2002 (ως δείγμα ελήφθησαν τα πλοία ολικής χωρητικότητας ανωτέρας των 500 κόρων). Βέβαια, κάθε ναυτικό ατύχημα, όπως

¹⁷ Ναυς + άγνυμι = θραύω

¹⁸ βλ. Καμβύση, Ιδ.Ν.Δίκ. 1994 σ.223 επ., 726επ. Κ. Ρόκας εις ΕΕΝ ΙΗ'.σ.642 επ., Δελούκας, Ναυτ. Δίκ.227, Βερρνάρδος Αν., Δίκ.Ναυτ. Εργ. Σ.59, Ι. Κοροτζής Ναυτ.Εργ.Δικ.σ.214, ΕΠ 307/83 ΕΝΔ 12, 109, ΕΑ 1760/81 ΕΝΔ 10, 417, ΕΠ 895/80 ΕΝΔ 9.49 και 6.94 όπου και ενημερ. Σημείωμα, ΕΠ 788/79 ΕΝΔ 7.550.

παρουσιάζεται στη σχετική λίστα που τηρεί το Υ.Ε.Ν., περιγράφεται από μια διαδοχική σειρά συγκεκριμένων γεγονότων, όπως για παράδειγμα ένα πλοίο παθαίνει μια μηχανική βλάβη που κατόπιν μπορεί να οδηγήσει σε προσάραξη, ή διαφορετικά μία σύγκρουση μπορεί να οδηγήσει σε βύθιση του πλοίου. Στην παρακάτω λοιπόν διαγραμματική απεικόνιση, λήφθηκε υπόψη το πρώτο χρονικά συμβάν, ως βασικός άλλωστε προσδιοριστικός παράγοντας των υπολοίπων συμβάντων και κατ' επέκταση των όποιων δυσάρεστων αποτελεσμάτων.

Διάγραμμα 1.3Ι



Παρατηρείται, ότι, το μεγαλύτερης συχνότητας γενικά ναυτικό ατύχημα, είναι με μεγάλη διαφορά, αυτό της προσάραξης. Και είναι γεγονός ότι στη ναυσιπλοΐα είναι σχετικά συχνός ο κίνδυνος της προσάραξης ενός πλοίου, για διάφορους λόγους, είτε δηλαδή λόγω μηχανικής βλάβης, είτε λόγω κάποιου εμποδίου στην πορεία του πλοίου, κα..

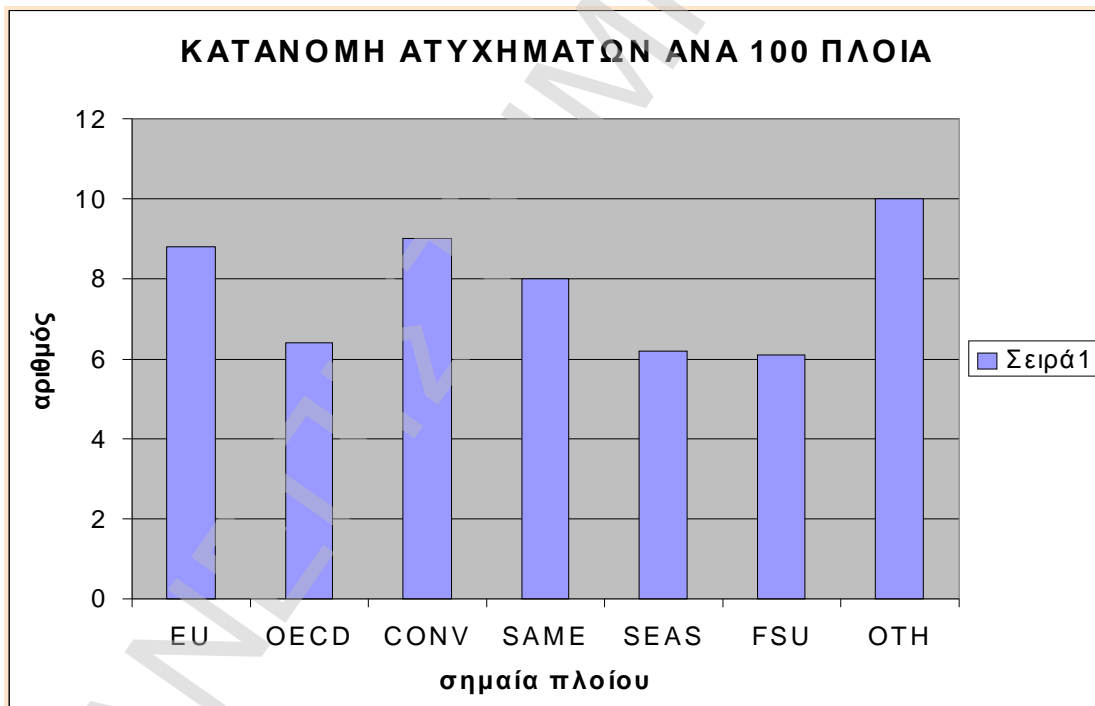
Ωστόσο, όταν μιλάμε για ναυτικά ατυχήματα που είχαν ως αποτέλεσμα την απώλεια ανθρώπινης ζωής, γίνεται πολύ εύκολα κατανοητό ότι, τότε ακριβώς μιλάμε κυρίως για το ατύχημα της βύθισης πλοίου και της έκρηξης – πυρκαγιάς.

Τέλος, πρέπει να επισημανθεί στο σημείο αυτό ότι, η νομολογία, κυρίως των ελληνικών δικαστηρίων, δέχεται ότι ναυτικά ατυχήματα συμβαίνουν όχι μόνο όταν τα πλοία βρίσκονται εν πλω, αλλά και όταν διενεργούνται σε αυτό επισκευές και τούτο με την αιτιολογία ότι αυτά δεν χάνουν ακριβώς την ιδιότητα τους ως πλοία¹⁹. Χαρακτηριστική περίπτωση είναι για παράδειγμα η έκρηξη και πυρκαγιά του πλοίου κατά την διάρκεια των εργασιών επισκευής.

¹⁹ Γι' αυτό και στη λίστα του ΥΕΝ και του ΑΣΝΑ για τα ναυτικά ατυχήματα συναντάμε και τέτοιες περιπτώσεις όπως είναι αυτή της έκρηξης του Δ/Ξ Σλοπς, που συνέβη κατά την διάρκεια ακριβώς επισκευών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο**ΑΙΤΙΕΣ - ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ.****2.1. Η ΣΗΜΑΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.**

Όσον αφορά στο ρόλο της σημαίας, στην πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων, κανένας δεν μπορεί να ισχυριστεί πιστεύω, πως η σημαία του πλοίου μπορεί από μόνη της να αποτελέσει ισχυρή αιτία πρόκλησης ατυχημάτων. Παρόλα αυτά γίνεται κατανοητό ότι η σημαία ως παράμετρος «ρίσκου» είναι σημαντική, αφού η σημαία θεωρείται κατά τα ανωτέρω, ως «βαρόμετρο» διαφόρων άλλων μεταβλητών που δεν μπορούν εύκολα να μετρηθούν όπως π.χ. ανωτέρω αναφέρθηκε, την εκπαίδευση και σύνθεση του πληρώματος κ.α.. Χαρακτηριστικά είναι τα συμπεράσματα μελέτης του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (τμήμα ναυπηγών μηχανολόγων μηχανικών)²⁰, που παρουσιάζονται στο διάγραμμα που ακολουθεί.

Διάγραμμα 2.2.Γ²¹

Πηγή: www.maritime.deslab.naval.ntua.gr/documents/2000/safeco

²⁰ Άρθρο «Παράγοντες που επηρεάζουν την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών» - Χ.Ν. Ψαραύτης, Γ. Παναγάκος, Ν. Δεσύπρης, Ν. Βεντικός..

²¹ EU: ευρωπαϊκή ένωση, CONV: σημαίες ευκολίας, SAME: Ν. Αμερικής, SEAS: Ν.Α. Ασία, FSU: χώρες πρώην ανατολικού μπλόκ, OAECD: χώρες που δεν ανήκουν σε κάποιο γκρουπ, OTH.: άλλες..

Πηγή πληροφόρησης για την ανάπτυξη της βάσης δεδομένων της ανωτέρω έρευνας, ήταν τα τεύχη του εβδομαδιαίου περιοδικού «Lloyds Casualty Reports», του έτους 1994, ενώ η βάση δεδομένων περιλάμβανε τελικά περίπου 2094 περιπτώσεις συμβάντων πλοίων άνω των 1.000 grt.

Όπως λοιπόν διαπιστώνεται από το ανωτέρω διάγραμμα, η κατηγορία ΑΛΛΕΣ (ΟΤΗ) που συγκροτείται από έναν μεγάλο αριθμό αναπτυσσόμενων χωρών, επιδεικνύει τον υψηλότερο κίνδυνο (10/100). Η δεύτερη πλέον επικίνδυνη κατηγορία είναι οι σημαίες ευκαιρίας με 9/10 (δικαιολογημένη συχνότητα, λόγω του μεγάλου στόλου αυτών των σημαιών – 36,8% σε αριθμό πλοίων του παγκόσμιου στόλου), ενώ και οι σημαίες των χωρών της Ε.Ε. παρουσιάζουν υψηλό κίνδυνο (ελάχιστα λιγότερο από 9/10) κάνοντας και πάλι το σχόλιο του σημαντικού στόλου που έχουν αυτές οι χώρες (19% του παγκόσμιου στόλου). Οι στόλοι των υπολοίπων ομάδων σημαιών παρουσιάζουν πολύ μικρότερη εξάρτηση σημειώνοντας όμως ότι πάντα υπάρχει η πιθανότητα μικρότερης ενημέρωσης (δε γνωρίζουμε σε ποιο βαθμό) σ' αυτές τις χώρες.

Με δεδομένο λοιπόν ότι η σημαία που φέρει ένα πλοίο, αποτελεί κατά κάποιο τρόπο μία σοβαρή παράμετρο ρίσκου ως προς την πρόκληση ατυχήματος, ένας αρκετά μεγάλος αριθμός χωρών υπέγραψε το λεγόμενο Μνημόνιο Συνεννόησης του Παρισιού ή αλλιώς Paris MOU (memorandum of understanding)²², με στόχο μέσω των επιθεωρήσεων των πλοίων από τις λιμενικές αρχές και καταγράφοντας τις όποιες κρατήσεις των πλοίων στα λιμάνια τους, να διακρίνονται και να επισημαίνονται τα πλοία αυτά που δεν συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανόνες ασφαλείας και με τις διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις. Με τα στοιχεία που συλλέγονται από τις επιθεωρήσεις αυτές που γίνονται στα λιμάνια, όσον αφορά στις τυχόν πλημμέλειες που παρουσιάζουν τα πλοία, διαμορφώνεται κατ' επέκταση ένας πίνακας αξιολόγησης των σημαιών που τα πλοία αυτά φέρουν.

Καταρτίζονται κατ' αυτόν τον τρόπο οι λίστες αξιολόγησης - απόδοσης των σημαιών που φέρουν τα πλοία. Η «μαύρη λίστα», περιλαμβάνει τις πιο επικίνδυνες, κατά τα στοιχεία που συλλέγονται, σημαίες, η «γκρι» λίστα, τις λιγότερο επικίνδυνες και τέλος η «λευκή», περιλαμβάνει τις σημαίες εκείνες που πληρούν περισσότερο τις

²² Τον Ιανουάριο του 1982 στο Παρίσι, υπογράφηκε από 14 χώρες το Μνημόνιο αυτό και τέθηκε σε ισχύ την 1^η Ιουλίου του 1982. από τότε τα μέλη του Μνημονίου έγιναν 60, στα οποία περιλαμβάνεται και η Ελλάδα. Το πεδίο εφαρμογής του Μνημονίου δεν καλύπτει μόνο τις ακτές και τα λιμάνια της Ευρώπης, αλλά καλύπτει και τον Βόρειο Ατλαντικό και τις ανατολικές ακτές του Καναδά.

προδιαγραφές ασφαλείας που τίθενται από τις διάφορες διεθνείς συμβάσεις και τις νομοθεσίες των χωρών.

Τα ελληνικά πλοία και η ελληνική σημαία, περιλαμβάνονται στη λεγόμενη «λευκή λίστα», βάσει του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων. Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι τα πλοία με ελληνική σημαία στα διεθνή λιμάνια, θα αντιμετωπίζουν πολύ λιγότερους ελέγχους και επιθεωρήσεις. Για την ιστορία, επίσης, υπενθυμίζεται ότι, το 1996 η χώρα μας βρισκόταν κυριολεκτικώς στη «μαύρη λίστα», το 1999 κατόρθωσε να μπει στην «γκρι», στην οποία παρέμεινε για δύο χρόνια, ενώ από το 2003, μετά την 35η Σύνοδο της Επιτροπής Μνημονίου, που πραγματοποιήθηκε αυτή τη φορά στο Χάλιφαξ του Καναδά περνά για πρώτη φορά στη λευκή λίστα, όπου παραμένει μέχρι και σήμερα.

Η ΜΑΥΡΗ ΛΙΣΤΑ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ (ή αλλιώς λίστα επικίνδυνων σημαιών)*

VERY HIGH RISK	ALBANIA	MOROCCO	MEDIUM TO HIGH RISK	
	SAO TOME AND PRINCIPE	BELIZE		
	KOREA, DEMOCRATIC REP.	UKRAINE		
	TONGA	EGYPT		
	BOLIVIA	PANAMA		MEDIUM RISK
	COMOROS	MALTA		
	LEBANON	INDIA		
	HONDURAS	BULGARIA		
	ALGERIA	IRAN		
	GEORGIA	CYPRUS		
	CAMBODIA	LIBYAN ARAB JAMAHIRIYA		
	TURKEY			
	SYRIAN ARAB REPUBLIC			
HIGH RISK	ST.VINCENT & GRENADINES			
	ROMANIA			

Η ΓΚΡΙΖΑ ΛΙΣΤΑ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ*

TUNISIA	AZERBAIJAN	PHILIPPINES
ESTONIA	RUSSIAN FEDERATION	BARBADOS
BRAZIL	UNITED ARAB EMIRATES	GIBRALTAR
CROATIA	LATVIA	SWITZERLAND
TIVALU	ETHIOPIA	
KOREA	AUSTRIA	
TAIWAN	SPAIN	
FAROE ISLANDS	CAYMAN ISLANDS	
KUWAIT	MALAYSIA	
LITHUANIA	POLAND	

* Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση έτους 2003. Πηγή: www.parismou.org

Στο Παράρτημα Γ΄ της εργασίας αυτής, παρουσιάζεται η τελευταία ετήσια έκθεση αξιολόγησης των σημαιών που φέρουν τα πλοία (έτους 2006).

2.2. Ο ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ

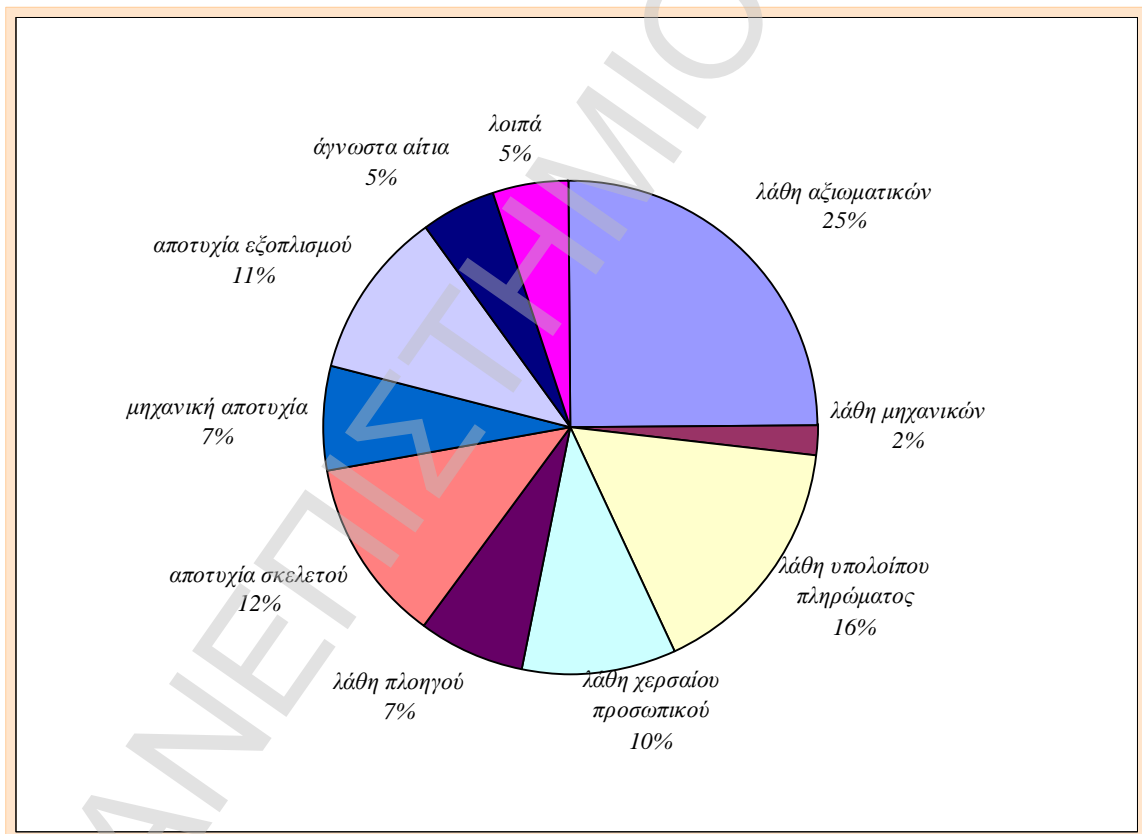
Τις τελευταίες δεκαετίες, η ναυτιλιακή βιομηχανία επικέντρωσε το ενδιαφέρον της στην δομή και τον εξοπλισμό του πλοίου προκειμένου, με την βελτίωση αυτών των παραμέτρων, να μειωθούν ως ένα ποσοστό τα ατυχήματα, καθώς τα διάφορα συστήματα των πλοίων είναι πλέον σήμερα σχεδόν τεχνολογικά άριστα και αξιόπιστα. Ατυχήματα, όμως συνεχίζουν να συμβαίνουν γι' αυτό και το ενδιαφέρον πλέον στρέφεται προς τον ανθρώπινο παράγοντα και τα ανθρώπινα λάθη που οδηγούν σε τραγικά ναυτικά ατυχήματα. Τα λάθη αυτά προκαλούνται είτε εν πλω, είτε στην στεριά και επηρεάζουν την ασφάλεια του πλοίου, όπως θα δούμε και αναλυτικότερα στην συνέχεια.

Από όλες μάλιστα τις μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια για τα ναυτικά ατυχήματα, προκύπτει ότι τα περισσότερα από τα ναυτικά

ατυχήματα οφείλονται κυρίως σε λανθασμένες ενέργειες ή παραλείψεις των αξιωματικών του πλοίου οι οποίοι έχουν ακριβώς και την ευθύνη της διακυβέρνησης του πλοίου. Η πεποίθηση για την υψηλή αυτή υπευθυνότητα του ανθρώπου στα ναυτικά ατυχήματα επισημάνθηκε κυρίως στις αρχές του 1980, αλλά και πιο πριν και εκτιμήθηκε ότι το ανθρώπινο λάθος ευθύνεται περίπου, σε ποσοστό 80% για τα ναυτικά ατυχήματα.

Πράγματι το Συμβούλιο Έρευνας των Μεταφορών στις Η.Π.Α. (τμήμα εμπορίου) δέχτηκε μόλις το 1976, ότι το ποσοστό του ανθρώπινου λάθους στα ναυτικά ατυχήματα ανέρχεται σε ποσοστό 80%. Πρόσθετα όμως πιστοποιείται και από τις έρευνες που γίνονται στα διάφορα δικαστήρια για τα ναυτικά ατυχήματα αλλά και από τις αιτίες που αναφέρουν τα διάφορα P&I clubs, όπως φαίνεται και από το κατωτέρω διάγραμμα²³.

Διάγραμμα 2.2.1 – Αιτίες ναυτικών ατυχημάτων

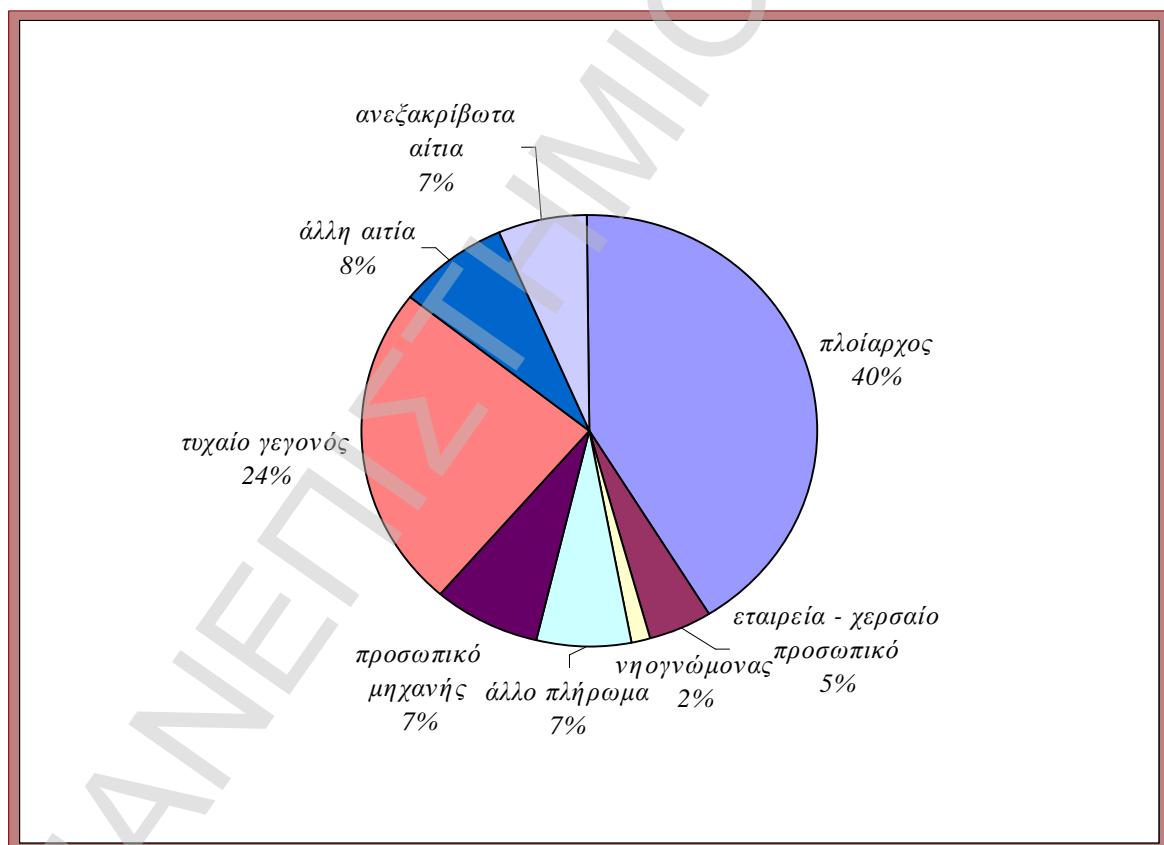


²³ Πηγή: «ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ (ISM CODE & ISO 9002)» - Α.Μ. Γουλιέλμου και Κ. Γκιζιάκη - εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 1997, σελ. 101 → ο ανθρώπινος παράγοντας στα ναυτικά ατυχήματα 1987 – 1991/ UK Mutual Steamship Ass. (Bermuda) Ltd.

Στο διάγραμμα αυτό παρατηρείται ότι για τα περισσότερα ατυχήματα ευθύνεται κατά βάση το πλήρωμα του πλοίου σε ποσοστό συνολικά 41%, και συγκεκριμένα οι κυρίως υπεύθυνοι είναι οι αξιωματικοί του πλοίου κατά 25% και στη συνέχεια το κατώτερο πλήρωμα κατά 16%. Έπειτα ένα μεγάλο ποσοστό ατυχημάτων αποδίδεται στον ίδιο τον σκελετό του πλοίου, αλλά και πάλι θα μπορούσε να αναλογιστεί εύλογα κανείς ότι και για τις όποιες αστοχίες και πλημμέλειες του σκελετού ενός πλοίου, ο άνθρωπος δεν είναι υπεύθυνος;

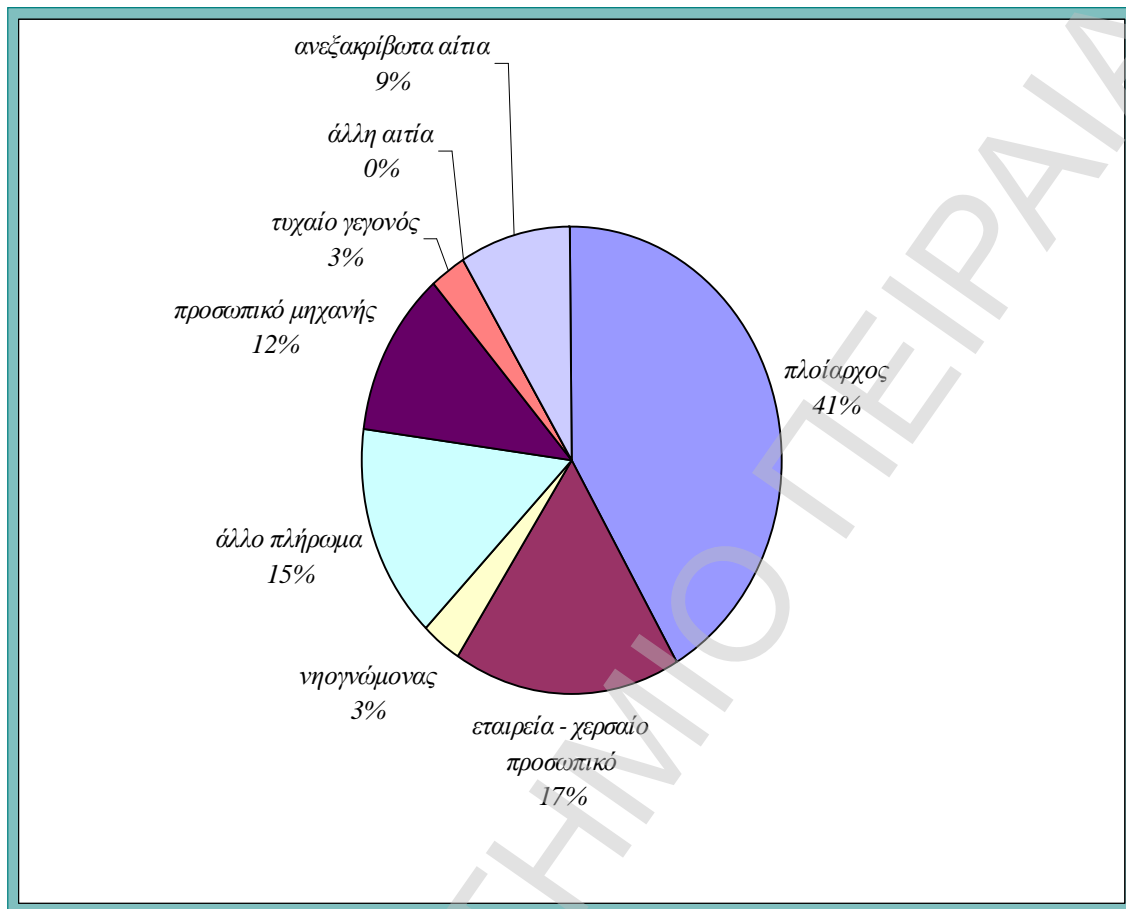
Όσον αφορά στα ατυχήματα των πλοίων αυτών που φέρουν την ελληνική σημαία - βάσει της έρευνας που διενεργήθηκε - οι αιτίες διαμορφώνονται σύμφωνα με τα παρακάτω διαγράμματα και ανάλογα βέβαια διαμορφώνονται και οι ευθύνες.

Διάγραμμα 2.2.Π – Αιτίες ναυτικών ατυχημάτων πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία (θανατηφόρων και μη)²⁴



²⁴ Πηγή δεδομένων αποτέλεσαν τα πορίσματα – εκθέσεις του ΑΣΝΑ. Ως δείγμα λήφθηκαν τα ατυχήματα των πλοίων με ελληνική σημαία (ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω που έλαβαν χώρα την δεκαετία 1992 – 2002).

Διάγραμμα 2.1. ΙΙΙ – Αιτίες θανατηφόρων ναυτικών ατυχημάτων πλοίων με ελληνική σημαία ²⁵.



Από τα διαγράμματα αυτά, διαφαίνεται γενικά η ανάγκη να αποδοθούν ευθύνες, ιδιαίτερα όταν πρόκειται για θανατηφόρα ατυχήματα, προκειμένου ακριβώς οι συγγενείς των θυμάτων να ικανοποιηθούν όσο γίνεται περισσότερο, πάνω από όλα βέβαια ηθικά αλλά και κατ' επέκταση υλικά. Χαρακτηριστικό μάλιστα είναι ότι ενώ το χερσαίο προσωπικό και οι διοικούντες την ναυτιλιακή επιχείρηση, στην περίπτωση των θανατηφόρων ατυχημάτων, ευθύνονται κατά ποσοστό 17%, στην περίπτωση από την άλλη, γενικά των ναυτικών ατυχημάτων – θανατηφόρων και μη – στατιστικά η ευθύνη τους ανέρχεται μόλις σε ποσοστό 5%.

Επίσης δεν είναι τυχαίο ότι το ποσοστό της επέλευσης ατυχημάτων από τυχαίο γεγονός, είναι 3% στην περίπτωση που αυτά έχουν ως αποτέλεσμα την απώλεια

²⁵ Η έρευνα πραγματοποιήθηκε, βάσει των πορισμάτων – εκθέσεων του ΑΣΝΑ, σε πλοία με ελληνική σημαία που ενεπλάκησαν σε ναυτικό ατύχημα της περιόδου 1990 – 2003 – βλέπε Παράρτημα Α'.

ανθρώπινης ζωής, αντί του δυσανάλογα μεγαλύτερου ποσοστού του 24% όταν εξετάζονται γενικά τα ατυχήματα. Και προσωπική μου άποψη είναι ότι δεν θα μπορούσε να γίνονταν αλλιώς, από τη στιγμή που όταν προσβάλλεται το σημαντικότερο αγαθό, αυτό της ανθρώπινης ζωής, πρέπει να αναζητούνται αυστηρά ευθύνες, εφόσον βέβαια υπάρχουν.

Ωστόσο, όπως φαίνεται και από τα ανωτέρω διαγράμματα, στα περισσότερα θανατηφόρα ατυχήματα που συνέβησαν το διάστημα 1990 – 2003, σε πλοία με ελληνική σημαία, τα πορίσματα του Α.Σ.Ν.Α., επέρριψαν ευθύνες κατά κύριο λόγο, στον πλοίαρχο του εκάστοτε πλοίου, θεωρώ όμως κάποιες φορές άδικο.

2.2.1. Ο πλοίαρχος.

Ο πλοίαρχος, είναι ο επικεφαλής του πληρώματος και λόγω της θέσεως και των υποχρεώσεων, που ορίζονται από την νομοθεσία, συγκεντρώνει πολλές και διάφορες ιδιότητες κατά την άσκηση των καθηκόντων του επί του πλοίου.

Αναλογικά και οι ευθύνες του είναι μεγάλες για οτιδήποτε γίνεται επί του πλοίου και από οποιονδήποτε. Οι ευθύνες αυτές είναι δυνατόν να προέρχονται είτε από απ' ευθείας πράξεις ή ενέργειες του ίδιου του πλοίαρχου, είτε από εντολές ή οδηγίες που δίνει σε άλλους και οι οποίοι έχουν την υποχρέωση να τις εκτελέσουν όπως αρμόζει στην κάθε περίπτωση.

Στην περίπτωση λοιπόν, ενός ναυτικού ατυχήματος συνηθέστερη είναι καθώς φαίνεται και από τα ανωτέρω διαγράμματα, η αναζήτηση ευθυνών από το πλοίαρχο, ο οποίος έχει και την γενική ευθύνη της διακυβέρνησης, διοίκησης και εποπτείας του πλοίου και είναι υπεύθυνος γενικότερα για την τήρηση της τάξης σε αυτό. Κατά κάποιο τρόπο μάλιστα, οι εξουσίες του αποτελούν ένα είδος κρατικής εξουσίας, από τη στιγμή που το πλοίο θεωρείται ότι είναι έδαφος του κράτους αυτού του οποίου φέρει την σημαία.

Ο πλοίαρχος βασικά, έχει την ευθύνη να λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για την υγιεινή και την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου. Έχει δε την εν γένει διοίκηση του πλοίου, ευθύνεται για την καλή διακυβέρνηση του και σε πολλές περιπτώσεις μάλιστα έχει και την εξουσία να εκπροσωπεί τα πρόσωπα που συνδέονται με την ναυτιλιακή επιχείρηση (πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή). Έχει δηλαδή πολλές φορές τον ρόλο του βοηθού του θαλάσσιου επιχειρηματία.

Είναι σαφές επομένως, ότι ο πλοίαρχος διατηρεί μια ιδιαίτερη θέση απέναντι στα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος και είναι επιφορτισμένος με μια σειρά εξουσιών και αυξημένων καθηκόντων, γι' αυτό άλλωστε και ο νόμος απαιτεί για τον πλοίαρχο ιδιαίτερη μόρφωση και αυξημένα προσόντα.

Είναι άλλωστε, γεγονός ότι οι κυβερνώντες τα πλοία μπορούν να δώσουν σωτήριες λύσεις, με τις επαγγελματικές τους γνώσεις και ικανότητες ακόμα και σε απρόβλεπτους κινδύνους, αλλά και σε άλλες ανθρώπινες λανθασμένες ενέργειες, που μπορούν να προκαλέσουν ναυτικές τραγωδίες, ιδιαίτερα στα επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν πάντα εκατοντάδες ή και χιλιάδες επιβατών.

Όσο καλύτερα δηλαδή θα λέγαμε, είναι εκπαιδευμένοι και επιλεγμένοι αυτοί που έχουν τη μεγάλη ευθύνη της διακυβέρνησης των πλοίων, τόσο λιγότερα θα είναι και τα ναυτικά ατυχήματα.

Δυστυχώς όμως, υπάρχουν ορισμένοι πλοίαρχοι και γενικά αξιωματικοί, κυρίως με πολυετή θητεία, οι οποίοι έχοντας πολλές φορές υπερβολική αυτοπεποίθηση στις ικανότητες τους για την αντιμετώπιση των θαλάσσιων κινδύνων, δεν εφαρμόζουν πάντοτε πιστά τους κανονισμούς ασφαλούς ναυσιπλοΐας, γεγονός που μπορεί να αποβεί φυσικά μοιραίο. Επίσης ορισμένοι πλοίαρχοι δεν δίνουν την σημασία που πρέπει στην ετοιμότητα των σωστικών μέσων, στα γυμνάσια πυρκαγιάς και εγκατάλειψης κλπ., επειδή ίσως παρασυρόμενοι από την ρουτίνα πιστεύουν ότι ο κίνδυνος είναι κάτι μακρινό για το πλοίο τους ή ότι μπορούν να αντιμετωπίσουν τις κρίσιμες καταστάσεις με αυτοσχέδιες μεθόδους.

Βέβαια, η σκληρή πραγματικότητα είναι τελείως διαφορετική. Οι πολλαπλοί θαλάσσιοι κίνδυνοι που μπορεί να εμφανιστούν αντιμετωπίζονται αποτελεσματικά μόνο από ένα έμπειρο και καλά γυμνασμένο πλήρωμα με τα μέσα ασφάλειας του πλοίου σε διαρκή και πλήρη ετοιμότητα. Γι' αυτό λοιπόν απαιτείται συνεχής επαγρύπνηση και πιστή εφαρμογή από όλους των κανονισμών ασφαλείας, που έχουν θεσπιστεί μετά από μακροχρόνιες μελέτες.

Ωστόσο, πρέπει να επισημανθεί για ακόμα μία φορά ότι, πολλές φορές, ο πλοίαρχος θεωρείται άδικα υπεύθυνος ενός ναυτικού ατυχήματος, λόγω ακριβώς της γενικής του ευθύνης επί του πλοίου, χωρίς πραγματικά να έχει διενεργηθεί κάποια συγκεκριμένη πράξη ή παράλειψη από εκείνον, που να συνδέεται αιτιωδώς με το συγκεκριμένο συμβάν.

Για να καθορίσουμε το μερίδιο ευθύνης των πλοίαρχων για τα ναυτικά ατυχήματα, είναι απαραίτητο να λάβουμε κάθε φορά υπόψη και τις τυχόν άλλες

παραμέτρους που συντέλεσαν στο ατύχημα. Τέτοιοι παράμετροι που διευκολύνουν στον καταμερισμό ευθύνης είναι οι συνθήκες κάτω από τις οποίες έγινε το ατύχημα, το είδος του ατυχήματος, ο χρόνος, η περιοχή κα..

2.2.2. Το πλήρωμα γενικότερα.

Το μείζον σήμερα πρόβλημα των ναυτικών χωρών και ιδιαίτερα των ευρωπαϊκών είναι η έλλειψη εθνικών στελεχών για το πλοίο, ειδικά δε το επίπεδο, τόσο σε αριθμούς όσο και σε ποιότητα, διαρκώς κατεβαίνει.

Και ενώ οι διεθνείς κανονισμοί γίνονται διαρκώς πιο απαιτητικοί και οι έλεγχοι διαρκώς πιο συχνοί και αυστηροί, οι ικανοί αξιωματικοί γίνονται διαρκώς πιο δυσεύρετοι. Αυτό άλλωστε προδίδουν οι έλεγχοι και οι απαγορεύσεις απόπλου (detentions) που οι λιμενικές αρχές ή το κράτος της σημαίας επιβάλλουν ανά τον κόσμο. Στο ναυτιλιακό περιοδικό Lloyd's Ship Manager –Αύγουστος του '99– δημοσιεύθηκε μια σημαντική μελέτη με τίτλο «Έμπειρο ανθρώπινο δυναμικό – Επιβεβαιώνεται η κρίση». Η σχετική μελέτη κάλυψε 3.700 πλοία και έγινε με πρωτοβουλία του Seafarers International Research Center (SIRC), στο Κάρντιφ της Αγγλίας. Σύμφωνα με την έρευνα αυτή, το 25% των επιθεωρηθέντων πλοίων βρέθηκαν με απαράδεκτα χαμηλό επίπεδο εκπαίδευσης του πληρώματος, κυρίως των αξιωματικών. Στο 10% το επίπεδο επαγγελματικής εκπαίδευσης ήταν περίπου ανύπαρκτο. Η μελέτη αυτή επιβεβαιώνει ότι η κρίση που αντιστοιχεί σε έλλειψη έμπειρου ανθρώπινου δυναμικού απειλεί τη βιομηχανία, καθώς οι αξιωματικοί από τις παραδοσιακά ναυτικές χώρες προοδευτικά υποκαθίστανται από ξένους, με φτωχή ναυτική εκπαίδευση.

Οι ενέργειες του πληρώματος που ενδέχεται να οδηγήσουν σε κάποιο ναυτικό ατύχημα, οφείλονται σε έλλειψη γνώσεων ή πείρας, σε ελλιπή εκπαίδευση, σε ψυχικές καταστάσεις όπως για παράδειγμα ο θυμός, η στεναχώρια, η κούραση, το άγχος, το στρες, ή σε αρρώστια, ή ακόμα σε λάθη από πλευράς επικοινωνίας.

Οδηγούμαστε επομένως στο συμπέρασμα ότι ναυτικά ατυχήματα προκαλούνται όταν δεν υπάρχει ασφαλής στελέχωση ενός πλοίου, με την έννοια της αριθμητικής και κατά ειδικότητες σύνθεσης, αλλά και της ποιοτικής σύνθεσης, με τις απαιτούμενες δηλαδή γνώσεις και ικανότητες. Δεν πρέπει όμως σε καμία περίπτωση να παραβλέπονται και οι συνθήκες εργασίας οι οποίες κατ' επέκταση, επηρεάζουν και την

απόδοση των ναυτικών. Διότι όσο ικανός και να είναι ένας ναυτικός, δεν μπορεί να προσφέρει αποτελεσματικά τις υπηρεσίες του σε ένα πλοίο, όταν για παράδειγμα οι ώρες εργασίας είναι υπερβολικές, όταν δεν του παρέχεται ο απαιτούμενος χρόνος ξεκούρασης, όταν δεν υφίσταται ομαλή συνεργασία με του συναδέλφους του, όταν δεν υπάρχει κλίμα εμπιστοσύνης, όταν δεν διευκολύνεται η ομαδική εργασία. Είναι δηλαδή αναγκαίο να υφίστανται υγιείς και ανθρώπινες συνθήκες διαβίωσης και εργασίας στο πλοίο, καθόσον δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ο ναυτικός περνά πολλές ώρες της ζωής του στο πλοίο, μακριά από την οικογένειά του και τα αγαπημένα του πρόσωπα, γεγονός που αναμφισβήτητα από μόνο του αυτό, τον επιφορτίζει ψυχολογικά.

2.2.3. Η ναυτιλιακή επιχείρηση

Η κάθε ναυτιλιακή εταιρεία, δεν μπορεί παρά να είναι υπεύθυνη για τις πράξεις, παραλείψεις και αδικοπραξίες των προστεθέντων²⁶ της, δηλαδή του Πλοιάρχου, των Αξιωματικών και των λοιπών μελών του πληρώματος του πλοίου της, ως και των διοικούντων αυτήν, μελών του Δ.Σ., των εκπροσώπων της και υπευθύνων δια την τήρηση, των Νόμων και Κανονισμών και Διεθνών Κανόνων Ασφαλούς ναυσιπλοΐας (International Safety Management). Η εταιρεία επομένως (κυρία και εφοπλίστρια, εκναυλώτρια, διαχειρίστρια), επιλέγει, προσλαμβάνει και συνομολογεί την σύμβαση ναυτολογήσεως του πλοιάρχου της, (άρθρ. 38 Ν.3816/1958 «περί κυρώσεως ΚΙΝΔ») και είναι υπεύθυνη για τις πράξεις, τις οποίες διέπραξε ο πλοίαρχος και το πλήρωμά της, κατά την εκτέλεση των ανατιθεμένων σε αυτούς καθηκόντων (άρθρ. 84 παράγρ. β ΚΙΝΔ). Συνεπώς κρίνεται και εκείνη συνυπεύθυνη για τα ναυτικά ατυχήματα που τυχόν προκλήθηκαν από λανθασμένες ενέργειες ή παραλείψεις των αξιωματικών του πλοίου της.

²⁶ Πρόστηση είναι η σχέση εξάρτησης ως προς την εκτέλεση της υπηρεσίας, όπου η εξάρτηση αυτή έχει την έννοια της εξουσίας του προστήσαντος να ελέγχει τον προστεθέντα, να επιβλέπει αυτόν κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας ή να παρέχει σχετικές οδηγίες στον προστεθέντα, έστω και γενικού περιεχομένου. Εκτέλεση υπηρεσίας είναι η απασχόληση διαρκώς ή παροδικώς στη διεκπεραίωση υποθέσεως και γενικά στην εξυπηρέτηση των συμφερόντων αυτού, κάτω από τις οδηγίες και τις εντολές του τελεί, ως προς τον τρόπο ακριβώς εκπληρώσεως των καθηκόντων του. Βάση της σχέσης πρόστησης μεταξύ προστήσαντος και προστεθέντος συνήθως είναι μία σύμβαση, Π.χ. σύμβαση εργασίας ή έργου.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, σε γενικές γραμμές, έχουν ευθύνες και απέναντι στην ευρύτερη κοινωνία, εκτός δηλαδή από τις ευθύνες απέναντι στους μετόχους. Το χαρακτηριστικό δε των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι ότι αυτές είναι διεθνείς επιχειρήσεις και το επιχειρηματικό περιβάλλον δεν περιορίζεται σε εθνικά πλαίσια. Στο σημείο αυτό βρίσκεται και η ουσία της φιλοσοφίας των προτύπων του ISM CODE, για τον οποίον θα γίνει λόγος στην συνέχεια.

Όσον αφορά επίσης στα ναυτικά ατυχήματα, συνήθως νοείται ευθύνη της εταιρείας και συγκεκριμένα των διοικούντων αυτή, όταν κυρίως υπάρχει αμέλεια τους ή ακόμα και αδιαφορία ως προς τη διατήρηση της αξιοπλοΐας του πλοίου, τη συμμόρφωση του με τις υποδείξεις του Νηογνώμονα και των λοιπών αρμόδιων αρχών και τη λήψη όλων των απαιτούμενων και προσηκόντων μέτρων ασφαλείας και τεχνικής υποστήριξης. Αναμφισβήτητα, πάντως η ποιοτική συγκρότηση μιας ναυτιλιακής εταιρείας επηρεάζει την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών, αλλά και την ποιότητα του πληρώματος και τις λειτουργικές διαδικασίες πάνω στο σκάφος ώστε αυτό να ανταποκριθεί καλά στον προορισμό του. Όλοι αυτοί οι παράγοντες αποτελούν μια άρρηκτη αλυσίδα, η οποία επιδρά καθοριστικά στην ασφάλεια του σκάφους και των επιβαινόντων σ' αυτό και τελικά, στην προστασία τους. Η δυναμική της ναυτιλιακής επιχείρησης, απαιτεί έμπυχο εκπαιδευμένο δυναμικό, υπηρεσίες τεχνογνωσίας, ώστε να παρέχεται μια ποιοτική και ασφαλή διαχείριση του πλοίου. Απαιτούνται λοιπόν νέες δομές στην οργάνωση και στη συνολική λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης, διότι η ποιότητα επιβάλλει στελέχη με επαγγελματισμό και υψηλή κατάρτιση. Το ίδιο εξάλλου, επιβάλλει και η ανταγωνιστικότητα.

2.2.4. Ο Νηογνώμονας.

Η εκμετάλλευση του πλοίου, η οποία συνδέεται με την ναυσιπλοΐα του στην ανοικτή θάλασσα, δημιούργησε την ανάγκη της επιβολής ενός συγκεκριμένου επιπέδου ασφαλείας και εμπιστοσύνης, εκείνων που συναλλάσσονται με το πλοίο. Και αυτό, χάριν της προστασίας του γενικότερου, αλλά και του ειδικότερου συμφέροντος. Το εν λόγω συμφέρον, γενικό και ειδικό, προϋποθέτει ασφαλή γνώση της καταστάσεως του πλοίου, η οποία, προϋποθέτει την «αλήθεια», για ό,τι συμβαίνει στο πλοίο. Για τους λόγους αυτούς, επεβλήθησαν κανόνες, κυρίως διεθνούς δικαίου, οι οποίοι διέπουν την σύσταση, την οργάνωση και την λειτουργία των Νηογνωμόνων.

Οι Νηογνώμονες, είναι οργανισμοί ή ακόμα και εταιρείες κατάταξης των πλοίων και υπό την έννοια αυτή, επιθεωρούν πλοία, σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές, που οι ίδιοι, ή το κράτος, που τους παρέχει την εξουσιοδότηση, έχουν καθορίσει.

Κατατάσσουν τα πλοία σε κατηγορίες και κλάσεις, αναλόγως των προσόντων και των ιδιοτήτων τους. Η «κλάση» αυτή εκφράζει, τον βαθμό ασφαλείας του πλοίου, καθώς και την εμπιστοσύνη, της οποίας είναι άξιο να απολαμβάνει, όσον αφορά την κατασκευή και την μηχανική του καταλληλότητα.

Η διατήρηση της «κλάσης» ενός πλοίου, παίζει πολύ σημαντικό ρόλο και ιδιαίτερη σημασία μάλιστα έχει, όχι μόνον η αρχική απονομή, αλλά και η κατά τη διάρκεια του βίου του, διατήρηση αυτής. Προς το σκοπό αυτό, ο Νηογνώμονας υποχρεούται να πραγματοποιεί τακτικές επιθεωρήσεις, σε διαφορετική συχνότητα και με διαφορετικό περιεχόμενο.

Τις επιθεωρήσεις αυτές διακρίνουμε, συνήθως:

α) Σε ετήσια επιθεώρηση σκάφους, μηχανών και εξαρτισμού, (Annual Survey).

β) Σε επιθεώρηση υφάλων, (Bottom Survey). Η επιθεώρηση αυτή πραγματοποιείται, είτε με την άνοδο του πλοίου σε δεξαμενή, ή με υποβρύχια επιθεώρηση.

γ) Σε ενδιάμεση επιθεώρηση, η οποία αφορά σε συγκεκριμένο και λεπτομερή έλεγχο σκάφους, εξαρτισμού και μηχανών, (Intermediate Survey).

δ) Σε ειδική επιθεώρηση, (Special Survey), η οποία πραγματοποιείται ανά πενταετία και η οποία αφορά τον ενδελεχή, λεπτομερή και συστηματικό έλεγχο του σκάφους, των μηχανών και του εξαρτισμού του.

ε) Σε επιθεώρηση έλικα και αξονικού συστήματος, (Propeller Shaft Survey).

στ) Σε επιθεώρηση λεβήτων, (Boiler Survey).

Είναι προφανής η σημασία των εν λόγω επιθεωρήσεων, για την ανεύρεση και εντοπισμό τεχνικών ελλείψεων ή ελαττωμάτων, οι οποίες πρέπει να οδηγούν σε παρατηρήσεις και οι οποίες κατ' επέκταση καταχωρούνται στα αντίστοιχα πιστοποιητικά του πλοίου. Ταυτόχρονα, πρέπει να προσδιορίζεται το χρονικό περιθώριο ή η προθεσμία αποκαταστάσεως των όποιων αρνητικών παρατηρήσεων. Σε περίπτωση δε μη συμμορφώσεως, μπορεί, ανάλογα και με τη σοβαρότητα, να επιβληθεί η αναστολή της "κλάσης" του πλοίου, ή ενδεχομένως και η διαγραφή του.

Διεθνείς οργανισμοί, όπως ο «Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός» (ΙΜΟ), και η «Διεθνής Οργάνωση Εργασίας» (ΙΛΟ), είναι αυτοί που αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες, για την ρύθμιση του νομοθετικού πλαισίου, του προληπτικού ελέγχου της ασφαλείας του πλοίου, κυρίως δε, με πληθώρα διατάξεων, οι οποίες έχουν Δημόσιο χαρακτήρα.

Μεταξύ των εν λόγω συμβάσεων, καταλέγονται:

- α) Η Διεθνής Σύμβαση του 1966, για τις Γραμμές Φόρτωσης²⁷
- β) Η Διεθνής Σύμβαση του 1973 για την πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία (γνωστή, ως MARPOL) και το Πρωτόκολλο 1978²⁸
- γ) Η Διεθνής Σύμβαση του 1974 **για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα** (γνωστή ως SOLAS)²⁹ και το Πρωτόκολλο 1978

²⁷ Κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον ΑΝ 391 «Περί κυρώσεως της Διεθνούς Συμβάσεως περί γραμμών φορτώσεως 1966» (ΦΕΚ Α΄ 125/4.6.68) και τέθηκε σε ισχύ με το ΒΔ 443/68 (ΦΕΚ Α΄ 130/11.7.68). Κυρώθηκαν επίσης οι τροποποιήσεις του 1971 με το ΒΔ 76/73 (ΦΕΚ Α 24/26.1.73) και του 1983 με το ΠΔ 25/85 (ΦΕΚ Α 9/24.1.85). Η χώρα μας κύρωσε επίσης το Πρωτόκολλο 1988 με το Ν 1373/94 (ΦΕΚ Α 72/11.5.94), το οποίο όμως δεν έχει τεθεί διεθνώς σε ισχύ.

²⁸ Κυρώθηκαν από την Ελλάδα με τον Νόμο 1269/1982 (ΦΕΚ Α 89/21.7.82). Βλ. επίσης:

- α) ΠΔ 479/84 (ΦΕΚ Α 169/1.11.84), όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από το ΠΔ 167/86 (ΦΕΚ Α 63/15.5.86) σχετικά με τους «όρους και λεπτομέρειες συμμόρφωσης στις απαιτήσεις του παραρτήματος 1 της ΔΣ MARPOL 73/78 πλοίων που δεν υπάγονται στις διατάξεις αυτού»
- β) Το ΠΔ 404/86 που περιέχει «διατάξεις αναφορών περιστατικών ρύπανσης με επιβλαβείς ουσίες» (ΦΕΚ Α 195/182/26.11.86)
- γ) Το ΠΔ 417/86 για την «αποδοχή τροποποιήσεως διατάξεων του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη ΔΣ 1973 πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία» (ΦΕΚ Α 195/5.12.86).
- δ) το ΠΔ 254/89 για την «αποδοχή τροποποιήσεων του έτους 1987 στο παράρτημα του πρωτοκόλλου 1978 της ΔΣ 1973 – πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία» (ΦΕΚ Α 120/11.5.89).
- ε) το ΠΔ 103/92 για την «αποδοχή τροποποιήσεων των προσαρτημάτων ΙΙ και ΙΙΙ του Παραρτήματος ΙΙ της ΔΣ 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία» (ΦΕΚ Α 47/31.3.92).
- στ) Το ΠΔ 288/92 για την «αποδοχή τροποποιήσεων του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με την ΔΣ MARPOL 73/78 – Παράρτημα Ι» (ΦΕΚ Α 147/2.9.92)
- ζ) Το ΠΔ 46/92 για την «αποδοχή τροποποιήσεων του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με την ΔΣ 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία – Παράρτημα Ι» (ΦΕΚ Α 17/17.2.93).
- η) Το ΠΔ 361/96 για την «αποδοχή τροποποιήσεων του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με την ΔΣ 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία» (ΦΕΚ Α 233/20.9.96)

Με το Π.Δ. 482/3/6/1980 (ΦΕΚ Α΄. 133), δια του οποίου τροποποιήθηκε το ΠΔ 488/23.6.1968, εξουσιοδοτούνται οι Νηογνώμονες:

- α) «LLOYDS REGISTER OF SHIPPING» (Αγγλικός-LR)
- β) «AMERICAN BUREAU OF SHIPPING» (Αμερικανικός-ABS)
- γ) «BUREAU VERITAS» (Γαλλικός-BV)
- δ) «GERMANISCHER – LOYD» (Γερμανικός-GL)
- ε) «DET NORSKE VERITAS» (Νορβηγικός-DNV)
- στ) «REGISTRO ITALIANO NAVALE» (RINA – Ιταλικός)
- ζ) «BIPPON KA ‘ I’ JI KYOKAI» (Ιαπωνικός)
- η) «ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ» (Hellenic Register of Shipping-HR)

όπως, με την συνδρομή των κατά τόπους αντιπροσώπων τους, επισκέπτονται, τα Ελληνικά εμπορικά πλοία, και επιθεωρούν αυτά, ανεξαρτήτως του λιμένος στον οποίον έχουν καταπλεύσει.

Οι ανωτέρω ωστόσο διαπιστώσεις αναδεικνύουν τον σημαντικό και καθοριστικό για την ασφάλεια των πλοίων, ρόλο του Νηογνώμονα, όσον αφορά στην κλασική δραστηριότητα της κατάταξης των πλοίων. Ρόλος, ο οποίος ακριβώς αναδεικνύεται σε περίπτωση επελεύσεως ατυχήματος. Με την έννοια αυτή λοιπόν, «οι Νηογνώμονες “πωλούν”, θα έλεγε κανείς, εμπιστοσύνη και ασφάλεια».³⁰

Η λειτουργία του Ελληνικού Νηογνώμονα³¹, ελέγχεται από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων (αρθρ. 39 παρ. 2 ΚΑΝΔ) και σημειωτέων έχουν ανατεθεί σ’ αυτόν καθήκοντα, τα οποία ανήκουν σε κρατικές υπηρεσίες³².

Ειδικότερα, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 31 του ΚΑΝΔ (ν.187/1973), υπό τον τίτλο «ασφάλεια πλοίων – ικανότης πλοίου προς ασφαλή πλου», προβλέπεται, ότι: «πλοίο ελληνικό, δεν δύναται να χρησιμοποιηθεί προς εκπλήρωση του προορισμού του, εάν δεν διαπιστώθηκε ότι είναι ικανό προς ναυσιπλοΐα και εφοδιασμένο δια των

²⁹ Κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον Νόμο 1045/80 «Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν Θαλάσση 1974 και περί άλλων τινών διατάξεων» ΦΕΚ 95 Α΄ 25/4.1.80).

³⁰ Βλ. ΛΙΑ Ι. Αθανασίου, «Έργο και Ευθύνη των Νηογνώμωνων», σελ. 1 παρ. 1

³¹ Ο πρώτος ελληνικός νηογνώμονας εμφανίστηκε το 1870. Ήταν το «Γραφείον του ελληνικού νηογνώμονος», που λειτούργησε μέχρι το 1884. αργότερα το 1919, ιδρύθηκε ο «Ελληνικός Νηογνώμονας» ο οποίος το 1950 αναγνωρίστηκε ως κρατικός και ισότιμος με τον αγγλικό και άλλους αναγνωρισμένους αλλοδαπούς νηογνώμονες.

³² Βλ. σχετικά, Αλ. Κόντου-Παμπούκη, «Ναυτικόν Δίκαιον», Έκδοση γ΄, σελ. 58 επόμεν.)

οικείων πιστοποιητικών ασφαλείας», κατά δε το επόμενο άρθρο (32 παρ.1), προσδιορίζεται ότι: «προς διαπίστωση της κατά το προηγούμενο άρθρον απαιτούμενης ικανότητας ενεργείται γενική επιθεώρηση από των κάτωθι απόψεων: α) Ναυπηγικής, β) Μηχανολογικής, γ) Ηλεκτρολογικής, δ) Ναυτιλιακής, ε) Τηλεπικοινωνιακής, στ) Υγειονομικής και ζ) εν γένει ασφαλείας πλοίου και επιβαινόντων».

Αρμόδιος φορέας, για την διενέργεια αυτών των επιθεωρήσεων, εν όψει πάντοτε του δημοσίου ενδιαφέροντος, ορίζεται, κατ' αρχήν, η Επιθεώρηση Εμπορικών πλοίων (Ε.Ε.Π.) και κατά τα ειδικώς οριζόμενα στο άρθρο 39 ΚΔΝΔ, «η γενική ή από τινών απόψεων επιθεώρηση των πλοίων, η χάραξη των γραμμών φορτώσεων, η έκδοση πιστοποιητικών, ως και η παρακολούθηση εργασιών ναυπηγήσεων, μετασκευών, δύνανται να ανατεθούν δια Προεδρικού Διατάγματος σε εγνωσμένου κύρους νηογνώμονες και τεχνικές εταιρείες», πρόβλεψη, η οποία, επαναλαμβάνεται αυτούσια και στον κανονισμό 6 της Δ.Σ. 1974 και υλοποιήθηκε με το Π.Δ. 480/1980 «περί εξουσιοδοτήσεως διεθνώς αναγνωρισμένων νηογνώμωνων κ.λ.π.», όπως αυτό αντικαταστάθηκε πρόσφατα από το Π.Δ. 32/1997, που αφορά σε κοινούς «κανόνες και πρότυπα δια τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου του πλοίου Σύμφωνα με την οδηγία 94/97/ΕΚ του Συμβουλίου της 22 Νοεμβρίου 1994.

Εξάλλου, μετά από κάθε επιθεώρηση των πλοίων, εκδίδονται τα οικεία πιστοποιητικά ασφαλείας. Αυτό άλλωστε προβλέπεται αναλυτικότερα και στην κυρωθείσα, με το Ν.1045/1980 Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου, στον κανονισμό 12 και υπό τον τίτλο «έκδοσις πιστοποιητικών», όπου απαριθμούνται, ένα προς ένα τα απαιτούμενα πιστοποιητικά, επιπλέον δε καθορίζονται με λεπτομέρεια οι τασσόμενες από τον κανονισμό 10, απαιτήσεις που πρέπει να πληροί ένα πλοίο κατά την επιθεώρηση, προκειμένου να εκδοθούν τα εν λόγω πιστοποιητικά. Οι επιθεωρήσεις αυτές, σύμφωνα με το άρθρο 35 παρ. 1 του ΚΔΝΔ, κατά το άρθρο 33 παρ. 1 αυτού, «επαναλαμβάνονται κατά τακτά χρονικά διαστήματα», τα οποία προσδιορίζονται επακριβώς στον κανονισμό 14 της παραπάνω Διεθνούς Συμβάσεως, όπου καθορίζεται αντίστοιχα και «η διάρκεια ισχύος των πιστοποιητικών» (π.χ. διετής προκειμένου για το πιστοποιητικό ασφαλείας εξαρτισμού φορτηγού πλοίου, ετήσια, προκειμένου για το πιστοποιητικό ραδιοτηλεφωνίας κ.λ.π.)

Τα κατά τον παραπάνω τρόπο εκδιδόμενα πιστοποιητικά συμπεριλαμβάνονται, μεταξύ των κατά τον νόμο, απαριθμουμένων ναυτιλιακών εγγράφων, με τα οποία υποχρεούται να είναι εφοδιασμένο ένα πλοίο, προκειμένου να

επιτραπεί ο πλους του, με τις κατά το άρθρο 42 παρ. 1 ΚΔΝΔ, συνέπειες, σε περίπτωση που το πλοίο δεν έχει τα προκαθορισμένα πιστοποιητικά ασφαλείας ή «έληξε η ισχύς πιστοποιητικού ασφαλείας ή παρήλθε άπρακτος χορηγηθείσα προθεσμία προς αποκατάσταση ελλείψεων» (παρ.α), «απαγορεύεται υπό της Ε.Ε.Π., λιμενικής ή προξενικής Αρχής, ο απόπλους» του.

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με τους κανονισμούς 17 και 19 της Διεθνούς Συμβάσεως, τα πιστοποιητικά που εκδίδονται από τα κατά τα παραπάνω εντεταλμένα όργανα, δηλ. την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, ή τον εγκεκριμένο νηογνώμονα, αναγνωρίζονται υποχρεωτικώς απ' όλα τα υποκείμενα, στη Διεθνή αυτή Σύμβαση, συμβαλλόμενα κράτη, δηλ. τις θεσμοθετημένες από αυτά Αρχές (Λιμενικές, Προξενικές κ.λ.π.) και τους εξουσιοδοτημένους υπαλλήλους τους. Γίνεται απολύτως αντιληπτή λοιπόν, η βαρύτητα του ρόλου του Νηογνώμονα, όσον αφορά στα ναυτικά ατυχήματα.

Εξάλλου, «είναι γνωστό ότι ο IACS³³ αποτελεί την αφρόκρεμα των νηογνωμόνων σε παγκόσμιο επίπεδο, και περιλαμβάνει στις τάξεις του, τους νηογνώμονες που θεωρούνται οι πιο έγκυροι και αξιόπιστοι στον κόσμο». Από αυτούς, ο Βρετανικός, ο Αμερικανικός και ο Νορβηγικός, δηλαδή το Lloyds Register of Shipping (LRS), το American Bureau of Shipping (ABS) και το Det Norske Veritas (DNV), θεωρούνται η αφρόκρεμα της αφρόκρεμας, γνωστή εν συντομογραφία διεθνώς και ως LAN.

Παρά την αίγλη που οπωσδήποτε απορρέει από παρόμοιους χαρακτηρισμούς, αίγλη που είναι σίγουρα δικαιολογημένη τουλάχιστον από την ιστορία και τη συμβολή των πιο φημισμένων νηογνωμόνων στην ποιοτική ναυτιλία, είναι σαφές ότι οι καιροί είναι δύσκολοι και το μέλλον αβέβαιο για τον κλάδο στο σύνολό του. Έτσι, φαίνεται ότι, όχι μόνο εξακολουθούν να λειτουργούν νηογνώμονες αμφιβόλου ποιότητας, αλλά και ότι οι σκιές έχουν αρχίσει να πέφτουν ακόμη και στα μέλη του ίδιου του IACS. Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό ότι, πολλά πλοία που απασχόλησαν τη διεθνή κοινή γνώμη τα τελευταία χρόνια με τα ατυχήματα που προκάλεσαν είχαν πάρει πιστοποιητικά αξιοπλοΐας από μέλη του IACS³⁴. Μια τέτοια μάλιστα περίπτωση που απασχόλησε τα ελληνικά δικαστήρια και αναγνώρισαν ευθύνες στον ελληνικό

³³ Διεθνής ένωση των Νηογνωμόνων – International Association of Classification Societies.

³⁴ Βλ. άρθρο «ΜΙΑ ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ» από τον Χαρίλαο Ν. Ψαραύτη – πηγή: www.maritime.deslab.naval.ntua.gr.

Νηογνώμονα για λάθη και παραλήψεις του και γενικά για πλημμελή λειτουργία ήταν, όπως θα δούμε και παρακάτω, αυτή του ναυαγίου του Φ/Γ πλοίου Δύστος.

Παρά το γεγονός ότι δικαστικές υποθέσεις εναντίον διαφόρων νηογνώμωνων έχουν υπάρξει πολλές στο παρελθόν, σε γενικές γραμμές οι νηογνώμονες έχουν μέχρι στιγμής κατορθώσει να είναι στο απυρόβλητο από πλευράς αστικής και ποινικής ευθύνης για διάφορα σοβαρά ατυχήματα. Πάγια θέση των νηογνώμωνων είναι ότι το πιστοποιητικό που εκδίδουν είναι απλώς μια βεβαίωση ότι το πλοίο για τα οποία αυτό εκδίδεται τηρεί τους κανονισμούς του εκάστοτε νηογνώμονα και ότι η ευθύνη τους σταματά εκεί.

Όσον αφορά τέλος στη λειτουργία και στην αξιοπιστία κατ' επέκταση των εκάστοτε νηογνώμωνων, αυτή εκτιμάται, όπως και η αξιοπιστία των σημαιών, ανάλογα με τις κρατήσεις των πλοίων στα λιμάνια, λόγω των διαφόρων ελαττωμάτων ή ελλείψεων που έχουν τα πλοία αυτά και που σχετίζονται με την ευθύνη των νηογνώμωνων.

Οι αρμόδιες αμερικάνικες αρχές καταγράφουν σχετικά και τηρούν λίστα των κρατήσεων αυτών που οφείλονται στην μη σωστή λειτουργία των νηογνώμωνων και κατατάσσουν αυτούς σε τέσσερις κατηγορίες ως ακολούθως.

Priority 1	5 Points	3 Points	0 Points
Hellenic Register of Shipping HRS	Russian Maritime Register of Shipping RS	=====>>	American Bureau of Shipping ABS
Honduras International Naval Surveying & Insp. Bureau HINSB	=====>>	=====>>	Bulgarski Koraben Registar BKR
INCLAMAR	=====>>	=====>>	Bureau Veritas BV
Isthmus Bureau of Shipping, S.A. IBS	=====>>	=====>>	China Corporation Register of Shipping CR
Panama Maritime Documentation Services PMDS	=====>>	=====>>	Croatian Register of Shipping CRS

Priority 1	5 Points	3 Points	0 Points
Panama Register Corporation PRC	=====>>	=====>>	Det Norske Veritas DNV
Panama Shipping Register PSR	=====>>	=====>>	Germanischer Lloyd GL
Phoenix Register of Shipping PHRS	=====>>	=====>>	Indian Register of Shipping IRS
Polski Rejestr Statkow PRS	=====>>	=====>>	Lloyd's Register LR
=====>>	=====>>	=====>>	Nippon Kaiji Kyokai NKK
=====>>	=====>>	=====>>	Panama Bureau of Shipping PBS
=====>>	=====>>	=====>>	Panama Maritime Surveyors Bureau, Inc. PMS
=====>>	=====>>	=====>>	Registro Italiano Navale RINA
=====>>	=====>>	=====>>	Romanian Naval Authority ANR
=====>>	=====>>	=====>>	Korean Register of Shipping KRS

Πηγή: www.uscg.mil

Οι κατηγορίες αυτές διαμορφώνονται όπως προαναφέρθηκε, αναλόγως με τον αριθμό των κρατήσεων των πλοίων και ξεκινούν από, την κατηγορία των 0 βαθμών, δηλαδή με τους νηογνώμονες που τα πλοία υπό την επίβλεψή τους έχουν υποστεί τις λιγότερες κρατήσεις και καταλήγοντας στην 1^η προτεραιότητας κατηγορία, στην οποία κατατάσσονται οι νηογνώμονες που τα πλοία τους έχουν υποστεί τις περισσότερες κρατήσεις και στους οποίους οι εκάστοτε λιμενικές αρχές πρέπει να δίνουν ιδιαίτερη προσοχή. Στην τελευταία αυτή κατηγορία εντάσσεται δυστυχώς και ο Ελληνικός Νηογνώμονας.

2.2.5. Οι υπεύθυνοι ναυτικών ατυχημάτων κατά την διενέργεια ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών³⁵.

Ναυτικά ατυχήματα συμβαίνουν όπως προαναφέρθηκε και κατά την διάρκεια ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών. Στην περίπτωση αυτή λοιπόν της εκτέλεσης ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών, ατυχήματα συμβαίνουν όταν δεν λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας και ο νόμος³⁶ συγκεκριμενοποιεί τα πρόσωπα εκείνα, τα οποία θεωρεί υπεύθυνα για τη λήψη των μέτρων ασφαλείας προς αποτροπή ατυχημάτων.

Θεωρούνται λοιπόν υπεύθυνοι, οι εξής:

- Ο κύριος του έργου, πρόσωπο που μπορεί να είναι ο πλοιοκτήτης, ο διαχειριστής, ή άλλο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή καμιά φορά και ο ίδιος ο πλοίαρχος.
 - Ο υπεύθυνος του ναυπηγείου.
 - Ο υπεύθυνος εργολάβος του έργου.
 - Ο τεχνικός ασφαλείας.
 - Ο χημικός ναυτιλίας για θέματα ασφαλείας αναγόμενα σε προδιαγραφόμενα καθήκοντα του.

Επομένως, μόνο τα συγκεκριμένα πρόσωπα μπορεί να είναι υποκείμενα τέλεσης ναυτικού ατυχήματος, που προκλήθηκε κατά την εκτέλεση ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών, αν παρέλειψαν να λάβουν τα οφειλόμενα μέτρα ασφαλείας που ανάγονται στους τομείς της ευθύνης τους και επήλθαν έτσι αξιόποινα αποτελέσματα όπως για παράδειγμα, έκρηξη, πυρκαγιά και κατ' επέκταση ο τραυματισμός ή ο θάνατος εργαζόμενου ή τρίτου.

2.3. Η ΗΛΙΚΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.

Μια άλλη παράμετρος που επηρεάζει δυσμενώς την ασφάλεια των πλοίων είναι η ενδεχομένως μεγάλη ηλικία τους. Ωστόσο, πολλοί εφοπλιστές και ναυπηγοί

³⁵ βλ. σχετικά, το άρθρο «Η ποινική αντιμετώπιση του ναυτικού ατυχήματος» - Π. Τσιρίδης, Πειραιϊκή Νομολογία 1998 (τόμος 20), σελ. 129

³⁶ Π.Δ. 70/90

διαφωνούν με αυτή την άποψη και ισχυρίζονται ότι η ασφάλεια των πλοίων, δεν επηρεάζεται τόσο από την ηλικία τους, αλλά απλά, από την καλή ή κακή κατάσταση τους ή καλύτερα από την καλή ή κακή συντήρησή τους και φυσικά από το είδος και την ποιότητα των τυχόν επισκευών και μετασκευών που έχουν υποστεί.

Η ηλικία του πλοίου και ιδιαίτερα των επιβατηγών πλοίων αποτελούσε ανέκαθεν σημείο τριβής και συζήτησης ανάμεσα στην ναυτιλία, την Πολιτεία και την κοινωνία. Η πίεση μάλιστα της κοινής γνώμης για απόσυρση ενός «γερασμένου» πλοίου, γινόταν ολοένα μεγαλύτερη μετά από κάποιο τραγικό ναυτικό συμβάν³⁷. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της διάταξης του νόμου 2932/2001, που μείωνε το όριο απόσυρσης των επιβατηγών πλοίων από τα 35 έτη στα 30 έτη και ο οποίος υιοθετήθηκε λίγους μήνες μετά από το ναυάγιο του Ε/Γ – Ο/Γ πλοίου «ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ».

Τα παραπάνω ανατράπηκαν με την Συνθήκη της Στοκχόλμης (Ιούνιος 2002), σύμφωνα με την οποία οι πλοιοκτήτες οφείλουν να υιοθετήσουν πρόσθετα τεχνικά μέτρα για την ευστάθεια και την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, και το όριο ηλικίας, των 30 ετών, θα ισχύει για τα πλοία που δεν συμμορφώνονται με τις αυστηρές διατάξεις της συνθήκης. Έτσι και η Ελλάδα, εναρμονιζόμενη με το Κοινοτικό δίκαιο, προχωρά και εκείνη με νέο Προεδρικό διάταγμα (Π.Δ. 124/2006) στην κατάργηση του ορίου ηλικίας των επιβατηγών πλοίων και στη χώρα μας.

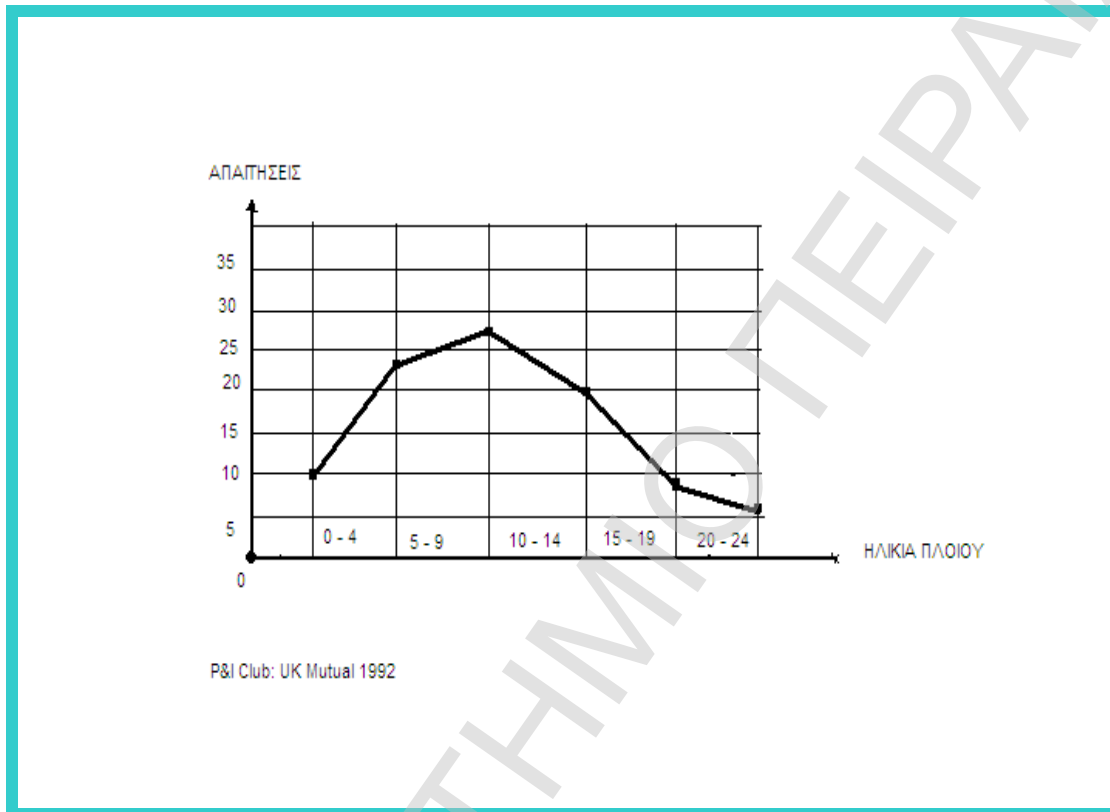
Παρά ταύτα, θεωρώ ότι, η πικρή αλήθεια είναι ότι τα «γεράματα» των πλοίων, όπως και των ανθρώπων, έχουν δυσμενή επακόλουθα, αφού κατά κανόνα η συχνότητα των βλαβών και ζημιών είναι ανάλογη της ηλικίας τους. Η άποψη αυτή ενισχύεται φυσικά από τις διάφορες στατιστικές αναλύσεις των ναυτικών ατυχημάτων αλλά επιπλέον δεν είναι τυχαίο και το γεγονός ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες λαμβάνουν πολύ σοβαρά υπόψη τους την ηλικία των πλοίων ως προς τον καθορισμό των ασφαλιστρών που θα καθορίσουν.

Είναι σημαντικό, βέβαια, να κατανοήσουμε ότι το ανθρώπινο λάθος, που δικαιολογημένα ή μη θεωρείται η βασικότερη αιτία ατυχημάτων, στη ναυτιλία πραγματοποιείται πάνω σε κάποιο συγκεκριμένο πλοίο. Σχετικά, το πιο κάτω διάγραμμα δίνει, τη σχέση του ανθρώπινου λάθους και ορισμένων τάξεων ηλικιών των

³⁷ Βλ. σχετικά Διπλωματική εργασία, Ιωάννη Χ. Γέμελου (απόφοιτου Ε.Μ.Π. – τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών) – «Ο άνθρωπος παράγοντας και η συμμετοχή του στην πρόκληση Ναυτικών Ατυχημάτων για επιβιβατηγά πλοία στον Ελλαδικό θαλάσσιο χώρο – Στατιστικά μοντέλα και προσέγγιση της πιθανότητας ανθρώπινου σφάλματος» - www.maritime.deslab.naval.ntua.gr/documents.

πλοίων, ενώ κατανέμει και τις κύριες απαιτήσεις που έγιναν σαν συνέπεια του ανθρώπινου λάθους σε σχέση με την ηλικία των πλοίων. Τα ανθρώπινα λάθη εμφανίζονται με έμφαση στα πλοία ηλικίας 5 – 9 χρόνων και 10 – 14 ακόμη περισσότερο, και στη συνέχεια μειώνονται³⁸.

Διάγραμμα 2.3. I - Σχέση ηλικίας πλοίου και ανθρώπινου λάθους



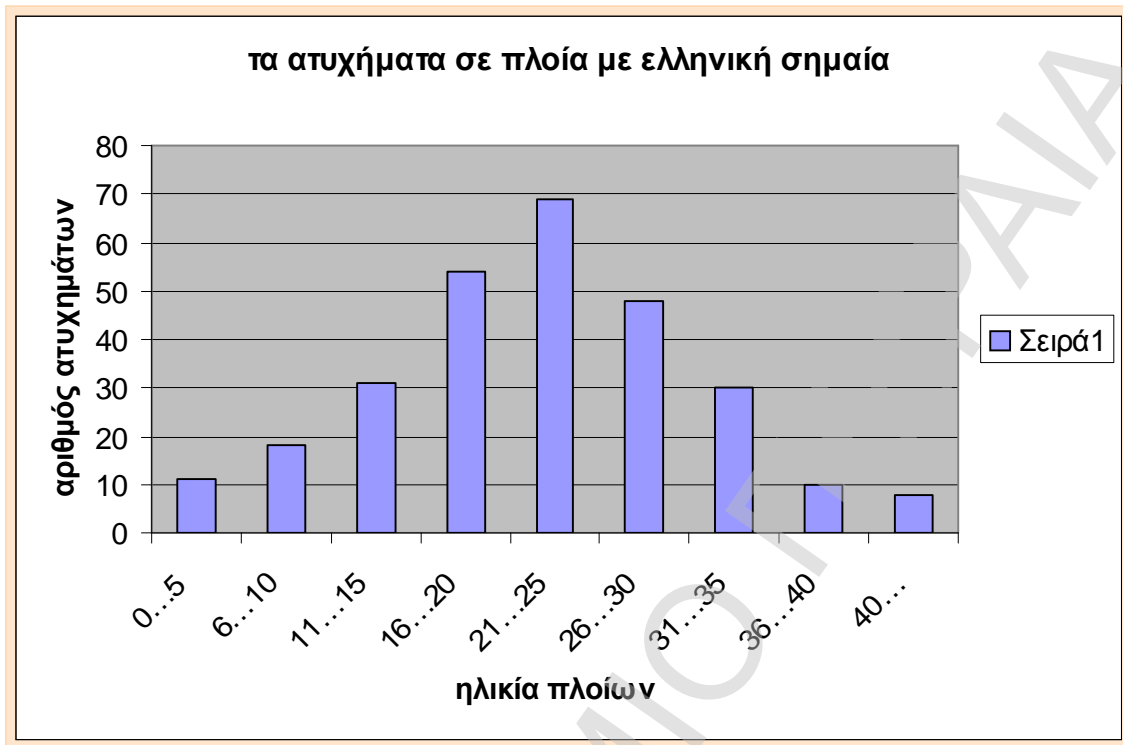
πηγή: «Έλεγχος ποιότητας στη ναυτιλιακή επιχείρηση και στο πλοίο» - Κ. Γκιζιάκης & Α. Γουλιέλμος, εκδόσεις Σταμούλη.

Μπορεί κανείς λοιπόν να ενοχοποιήσει τις νέες πολύπλοκες τεχνολογίες; Καθώς φαίνεται, στα νεότευκτα πλοία 0 - 4 δεν συμβαίνουν πολλά ανθρώπινα λάθη αλλά ούτε και στα πολύ παλιά πλοία.

Όσον αφορά συγκεκριμένα, τα ατυχήματα των πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία, σύμφωνα πάντα με την λίστα ατυχημάτων που τηρεί το YEN και ύστερα από την διενεργηθείσα έρευνα, τα συμπεράσματα δεν διαφοροποιούνται και πολύ, συγκριτικά με τα ανωτέρω, εξετάζοντας και τα αμέσως παρακάτω διαγράμματα.

³⁸ «Έλεγχος ποιότητας στη ναυτιλιακή επιχείρηση και στο πλοίο (ISM CODE & ISO 9002)» - Α.Μ. Γουλιέλμου και Κ. Γκιζιάκη - εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 1997, σελ. 112 → ο ανθρώπινος παράγοντας στα ναυτικά ατυχήματα 1987 – 1991/ UK Mutual Steamship Ass. (Bermuda) Ltd.

Διάγραμμα 2.3. II – Ο αριθμός των ατυχημάτων (θανατηφόρων και μη) σε συνάρτηση με την ηλικία των πλοίων (χρονικό διάστημα 1992 – 2002)



Διάγραμμα 2.3. III – ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων σε συνάρτηση με την ηλικία των πλοίων.



Αυτό που είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον να επισημανθεί, είναι το γεγονός ότι τα περισσότερα ατυχήματα συνέβησαν σε πλοία ηλικίας, μεταξύ 15 – 25 ετών, ενώ τα περισσότερα θανατηφόρα ατυχήματα συνέβησαν σε πλοία ηλικίας 16 - 20, σε όχι δηλαδή ιδιαίτερος μεγάλη ηλικία. Μετά την συμπλήρωση πάντως των 25 ετών στα πλοία, παρατηρείται σταδιακά ουσιαστική μείωση της συχνότητας ατυχημάτων. Λιγότερα δηλαδή ατυχήματα όσο αυξάνει η ηλικία των πλοίων. Μια πιθανή ίσως εξήγηση, είναι ότι οι κυριότερες μηχανικές και δομικές αστοχίες που είναι δυνατό να οδηγήσουν σε ατύχημα, εμφανίζονται προφανώς μέχρι κάποια ηλικία στη ζωή ενός πλοίου. Πέρα βέβαια από την ηλικία αυτή των 25 ετών, αν το πλοίο δεν έχει ήδη βουλιάξει η αποσυρθεί από την κυκλοφορία, η πιθανότητα να επιζήσει χωρίς περαιτέρω ατυχήματα είναι μεγαλύτερη.

Εξάλλου, φυσικό είναι μετά από κάποια ηλικία τα πλοία να αποσύρονται και να μειώνεται έτσι το ενδεχόμενο να εμπλακούν μεγάλης ηλικίας πλοία σε κάποιο ναυτικό ατύχημα. Με άλλα λόγια, εφόσον τα πλοία μεγάλης ηλικίας είναι λιγότερα σε αριθμό, λιγότερα θα είναι και τα ατυχήματα στα οποία είναι πιθανό να εμπλακούν αυτά.

Το εύλογο όμως ερώτημα που ανακύπτει είναι αν τελικά τότε έχει πράγματι σχέση η συντήρηση του πλοίου με το ανθρώπινο λάθος;

Το αποτέλεσμα αυτό, του οποίου η πραγματική εξήγηση απαιτεί σίγουρα μεγαλύτερη ανάλυση, είναι μια ένδειξη ότι οποιοσδήποτε κανονισμός βασίζεται τυφλά σε όρια ηλικίας, δηλαδή υποθέτει ότι το ρίσκο ατυχημάτων αυξάνει με την ηλικία του πλοίου, δεν είναι αναγκαστικά σωστός.

«Γιατί όμως παρόλ' αυτά, αναρωτιέται κανείς, δεν υπάρχουν όρια ηλικίας στις αεροπορικές μεταφορές; Μήπως επειδή εκεί οι κανονισμοί ασφαλείας είναι πιο ορθολογικοί και αποτελεσματικοί απ' ότι το πολύχρωμο μωσαϊκό που υπάρχει στις θαλάσσιες μεταφορές; Ή μήπως επειδή τέτοια όρια καθίστανται περιττά από την αγορά; Φοβάμαι ότι το πραγματικό μήνυμα των ορίων ηλικίας και άλλων αβασάνιστων μέτρων είναι ότι αυτοί που τα υιοθετούν απέτυχαν να βρουν τρόπους για να βελτιώσουν ουσιαστικά και τεκμηριωμένα τη θαλάσσια ασφάλεια»³⁹.

Πολλοί είναι οι μελετητές, που έχουν φυσικά ενοχοποιήσει την ελλιπή συντήρηση των πλοίων, ότι δηλαδή αυτή οδηγεί στο ανθρώπινο λάθος, πλην όμως και η απόφαση αυτή για την καλή ή κακή συντήρηση δεν είναι πάλι θέμα του ανθρώπινου

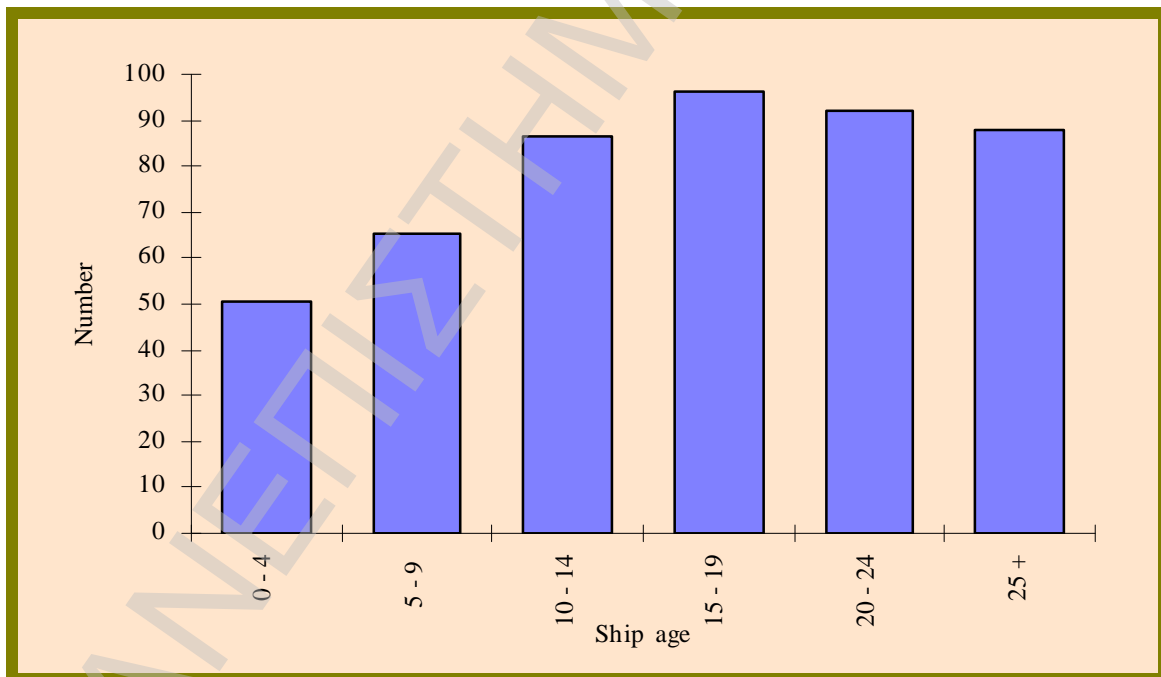
³⁹ βλ. περισσότερα, άρθρο, «Κάτω τα όρια ηλικίας!», Ψαραύτης, Χ.Ν Ναυτικά Χρονικά, Μάιος 2003

παράγοντα; Είναι λογικό εν προκειμένω, να υποθέσουμε ότι η καλή συντήρηση δίνει τις προϋποθέσεις στον άνθρωπο να εφαρμόσει χωρίς αποτυχία τις ορθές αποφάσεις του.

«Κανένα πλοίο πάντως δεν βουλιάζει επειδή είναι απλά παλιό, όπως και κανένα πλοίο, ανεξαρτήτως ηλικίας δεν βουλιάζει από μόνο του! Δεν υπάρχουν πια πλοία με κατασκευαστικά τέτοια προβλήματα που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε μία βύθιση»⁴⁰.

Μια ωστόσο, στατιστική ανάλυση βάσης δεδομένων περίπου 7,000 ατυχημάτων διαφόρων τύπων πλοίων από το Εθνικό Μετσόβιο πολυτεχνείο (σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών), επιβεβαίωσε ότι όντως η ηλικία ενός πλοίου συνδέεται σχεδόν σίγουρα με την πιθανότητα εμπλοκής του σε ναυτικό ατύχημα και επιβεβαιώνει τα όσα διαγραμματικά παρουσιάζονται όσον αφορά στα ατυχήματα των πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία. Και ο τρόπος αυτός που συνδέεται φαίνεται στο επόμενο διάγραμμα⁴¹.

Διάγραμμα 2.3. IV: Συχνότητα ατυχημάτων ως συνάρτηση της ηλικίας
(ανά 1000 πλοία)



Πηγή: www.maritime.deslab.naval.ntua.gr

⁴⁰ Άρθρο Νίκου Ζαχαίου στο περιοδικό Εφοπλιστής τον Δεκέμβριο το 2000.

⁴¹ Σύμφωνα με άρθρο του Χαρ. Ψαραύτη, καθηγητή του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, «Παράγοντες που επηρεάζουν την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών».

2.4. ΟΙ ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

Κάποια ναυτικά ατυχήματα, έχουν θεωρηθεί κατά καιρούς ότι οφείλονται στις επικρατούσες κατά την στιγμή του ατυχήματος, αντίξοες καιρικές συνθήκες. Σε αυτήν την περίπτωση βέβαια, γίνεται λόγος για εντελώς απρόσμενες και μη δυνάμενες να προβλεφθούν με τα σύγχρονα τεχνικά μέσα ή να αντιμετωπιστούν με την ναυτική τέχνη, καιρικές συνθήκες, διαφορετικά και πάλι θα μιλάμε για ανθρώπινη ευθύνη.

Η θαλάσσια αποστολή γενικά πρέπει να είναι προπαρασκευασμένη κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να καθίσταται δυνατή η υπερπήδηση των όποιων αντιξοοτήτων κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Γι' αυτό, μόνο καιρικά φαινόμενα που συνιστούν ανωτέρα βία μπορούν να θεωρηθούν ως υπαίτια ενός ναυτικού ατυχήματος. Ως ανωτέρα βία, από την άλλη, νοείται απρόβλεπτο γεγονός, εξαιρετικής φύσεως που δεν μπορεί να αποτραπεί ούτε με τα μέτρα άκρας επιμελείας και σύνεσης που μπορεί να επιδείξει ο άνθρωπος. Έχει κριθεί σχετικά, τόσο από τα ελληνικά, όσο και από τα ξένα δικαστήρια, ότι τέτοια γεγονότα ανωτέρας βίας συνιστούν, η αιφνίδια έντονη θαλασσοταραχή με κυματισμό ύψους 10 μέτρων, ο ξαφνικός τυφώνας κ.α..

Σε κάθε περίπτωση πάντως οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες, είτε αυτές συνιστούν ανωτέρα βία είτε όχι, δεν ευνοούν τους πιθανούς ναυαγούς, καθώς είναι δύσκολο να τους προσεγγίσει κανείς και να ρίξει τα απαιτούμενα σωστικά μέσα. Επομένως όταν ένα ναυτικό ατύχημα λάβει χώρα υπό τέτοιες συνθήκες, οι πιθανότητες να θρηνησουμε θύματα είναι μεγαλύτερες.

2.5. ΑΣΤΟΧΙΑ ΔΟΜΙΚΟΥ ΥΛΙΚΟΥ – ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ.

Με τα σύγχρονα τεχνικά και τεχνολογικά μέσα που διατίθενται σήμερα, η πιθανότητα ένα ναυτικό ατύχημα να οφείλεται σε αστοχία του δομικού υλικού του πλοίου ή αστοχία του μηχανολογικού του εξοπλισμού, είναι εξαιρετικά μικρή. Αυτό μας διδάσκει άλλωστε και η σχετικά πρόσφατη ιστορία των ναυτικών ατυχημάτων. Το τεχνολογικό επίπεδο ενός πλοίου είναι αναμφισβήτητα ένας αποφασιστικός παράγοντας, αλλά ο σύγχρονος σχεδιασμός πλοίων και εξοπλισμού παρέχει πλέον σήμερα περισσότερες ασφαλιστικές δικλίδες, με αποτέλεσμα η πρόκληση ατυχήματος να απαιτεί την συμβολή ακόμη περισσότερων παραγόντων.

Σημαντικό βέβαια παράγοντα στην πρόκληση ναυτικού ατυχήματος, αποτελεί όπως ήδη αναφέρθηκε προηγουμένως και το επίπεδο συντήρησης του πλοίου και η μορφή των τυχόν επισκευών και μετασκευών που έχει υποστεί αυτό. Άλλοτε δηλαδή δεν διενεργούνται οι απαραίτητες επισκευές που επιβάλλουν οι αρμόδιοι φορείς σε ένα πλοίο και άλλοτε οι μετασκευές αλλάζουν σε μεγάλο ποσοστό την μορφή της πλοίου, χωρίς να τηρούνται οι απαιτούμενοι όροι ασφαλείας, καθιστώντας το έτσι επισφαλές για ναυσιπλοΐα.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ - ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η λεπτομερής ανάλυση συγκεκριμένων ναυτικών ατυχημάτων που συνέβησαν τα τελευταία χρόνια σε πλοία με ελληνική σημαία, στην οποία είναι αφιερωμένο το επόμενο κεφάλαιο, θα μας κάνει αναμφισβήτητα, να σχηματίσουμε μια πιο σαφή εικόνα για το ποιοι είναι στην πραγματικότητα οι παράγοντες εκείνοι που συμβάλλουν με τον ένα ή τον άλλο τρόπο στην πρόκληση ενός ναυτικού ατυχήματος. Προηγουμένως όμως, θα πρέπει στο σημείο αυτό να γίνει μια σύντομη και συνοπτική αναφορά σε κάποια από τα σημαντικότερα νομοθετικά μέτρα και συστήματα θαλάσσιας ασφάλειας που ήδη υπάρχουν και στο πως γενικά αντιμετωπίζονται οι παράγοντες αυτοί πρόκλησης ναυτικών ατυχημάτων που εξετάστηκαν ανωτέρω, από τους διάφορους ακριβώς νόμους, τις συμβάσεις και τα μέτρα που κάθε φορά υιοθετούνται.

3.1 SOLAS (1974) (ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ)⁴²

Είναι κοινό μυστικό πως ένα μεγάλο κομμάτι της μέχρι πρόσφατης νομοθετικής δραστηριότητας σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας έλαβε χώρα αμέσως μετά από συγκεκριμένες μεγάλες ναυτικές καταστροφές⁴³. Πολλές από τις πολιτικές που υιοθετήθηκαν ως αποτέλεσμα μεγάλων ναυτικών ατυχημάτων επικέντρωσαν την προσοχή τους σε 'τεχνολογικές' ή 'σχεδιαστικές' λύσεις.

Μια από τις σημαντικότερες συμβάσεις για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, είναι η Διεθνής Σύμβαση του 1974⁴⁴ για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη

⁴² Αφορμή για τα πρώτα διάφορα σχέδια της SOLAS, έδωσε το ατύχημα του Τιτανικού, το 1912 στον Βόρειο Ατλαντικό.

⁴³ Βλ. σχετικά «ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ: ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΚΤΗΣΗ ΤΟΥ ΧΑΜΕΝΟΥ PRESTIGE» - Χαρίλαος Ν. Ψαράτης - www.maritime.deslab.naval.ntua.gr

⁴⁴ Η πρώτη εκδοχή της Σύμβασης υιοθετήθηκε στο Λονδίνο το 1914. από τότε υπήρξαν άλλες τέσσερις Συνθήκες SOLAS, μία που υιοθετήθηκε το 1929 και τέθηκε σε ισχύ το 1933, μία που υιοθετήθηκε το

θάλασσα (SOLAS), η οποία προσδιορίζει τις ελάχιστες προδιαγραφές που πρέπει να πληρεί ένα πλοίο, ώστε αυτό να είναι ασφαλές. Περιλαμβάνει οδηγίες για την κατασκευαστική κατάσταση του πλοίου, για τις μηχανικές και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις των σκαφών, για την κατάσταση των σωστικών μέσων με τα οποία οφείλει να είναι εξοπλισμένο ένα σκάφος, προληπτικά και κατασταλτικά μέτρα ενάντια στην πυρκαγιά, τις διαρροές, μέτρα για την φόρτωση και τη μεταφορά επικίνδυνων αγαθών κ.α. Αυτή υιοθετήθηκε από την Διεθνή Διάσκεψη για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, την 1^η Νοεμβρίου 1974 και το πρωτόκολλο του 1978 της, από την Πρόληψη για την Ασφάλεια των Δεξαμενόπλοιων και την Πρόληψη της Ρύπανσης, την 17 Φεβρουαρίου 1978⁴⁵.

Η SOLAS τέθηκε σε ισχύ διεθνώς την 25 Μαΐου 1980 και το πρωτόκολλο της τον Μάιο του 1981. Θεωρείται ως ίσως η σημαντικότερη Συνθήκη αυτή και πραγματεύεται την θαλάσσια ασφάλεια και θέτει γενικά τα standards για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων .

Για την συμμόρφωση των πλοίων με τις απαιτήσεις της SOLAS, την ευθύνη έχουν οι κυβερνήσεις των Σημαιών των πλοίων, οι οποίες εκδίδουν σχετικά πιστοποιητικά συμμόρφωσης. Και εύλογα φυσικά, γεννάται το ερώτημα κατά πόσο τα πιστοποιητικά αυτά ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα όταν αυτά ακριβώς εκδίδονται από τις Κυβερνήσεις των Σημαιών Ευκαιρίας που αναλύθηκαν ανωτέρω;

3.2. ISM CODE – ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ⁴⁶

Το σίγουρο βέβαια είναι ότι τα ναυτικά ατυχήματα επιμένουν, παρά της διάφορες εξελίξεις και βελτιώσεις των τεχνικών προδιαγραφών των πλοίων. Γι' αυτό το λόγο ο I.M.O. (INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION ή αλλιώς Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) θέλοντας να δώσει κάποια λύση στο πρόβλημα, έθεσε τελικά τον ανθρώπινο παράγοντα στο επίκεντρο των εργασιών του. Ένα από τα

1948 και άρχισε να ισχύει από το 1952, η επόμενη υιοθετήθηκε το 1960 και άρχισε να ισχύει από το 1965 και τέλος η σημερινή μορφή της Συνθήκης που υιοθετήθηκε το 1974 και τέθηκε σε ισχύ το 1980.

⁴⁵ Παραπέρα τροποποιήσεις της SOLAS, υιοθετήθηκαν το 1981 και το 1983

⁴⁶ Οι πρώτες σκέψεις για τον Κώδικα ασφαλούς διαχείρισης έγιναν έπειτα από το ατύχημα του Herald of Free Enterprise, το 1987 στο Βέλγιο.

σημαντικότερα νομοθετικά μέτρα που υιοθέτησε ο I.M.O. τα τελευταία χρόνια είναι ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM code).

Ο κώδικας αυτός συντάχτηκε όπως προαναφέρθηκε, από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και ενσωματώθηκε στη διεθνή σύμβαση SOLAS (1974). Στόχοι του Κώδικα αυτού είναι η ασφάλεια στη θάλασσα, η πρόληψη ανθρώπινου τραυματισμού ή απώλεια ανθρώπινης ζωής και αποφυγή βλάβης στο περιβάλλον, ιδιαίτερα στο θαλάσσιο περιβάλλον. Καθορίζει σε γενικές γραμμές, αντικειμενικούς στόχους ασφαλούς διαχείρισης και απαιτεί την ανάπτυξη της Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης από την εταιρεία (SMS – Safety Management System).

Οι ναυτιλιακές εταιρείες όμως, διστάζουν να υλοποιήσουν τον Κώδικα ISM και αυτό οφείλεται στο μεγάλο επιπρόσθετο κόστος, τον χρόνο και την προσπάθεια που απαιτείται για να βάλουν τα πάντα σε μια τάξη, όπως απαιτεί ο Κώδικας, τόσο στα γραφεία όσο και στα πλοία. Δεν πρέπει επίσης να παραβλέπουμε το γεγονός ότι, κάθε νέα αλλαγή δημιουργεί πάντοτε υποψίες, σκεπτικισμό και περιστασιακή επιθετικότητα μεταξύ όλων των εμπλεκομένων, οι οποίοι έχουν δουλέψει με επιτυχία με το παλιό σύστημα.

Ο ISM code (κώδικας ασφαλούς διαχείρισης) ωστόσο, παρέχει μια μοναδική ευκαιρία στις εταιρίες να βελτιώσουν την ασφάλεια των πλοίων της.

Ο κύκλος μάλιστα των ανθρώπων που μπορούν να θεωρηθούν υπεύθυνοι για την πρόκληση ενός ατυχήματος ή ακόμα για την μη αποτροπή του, προσδιορίζονται σε μεγάλο βαθμό από τον ισχύοντα Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης. Παρέχεται δηλαδή γενικά μία διαφάνεια ως προς τα πρόσωπα που αναλαμβάνουν την ευθύνη της ασφαλούς λειτουργίας του πλοίου με το να καθορίζονται ακριβώς, συγκεκριμένα πρόσωπα ως υπεύθυνα, ούτως ώστε να μην υπάρχει τα φαινόμενο της μετάθεσης ευθυνών από πρόσωπο σε πρόσωπο. Με βάση τις διατάξεις του Κώδικα, οι διάφοροι αυτοί υπεύθυνοι οφείλουν να ενεργούν εντός της συγκεκριμένου και οριοθετημένου πλαισίου δραστηριοτήτων και αρμοδιοτήτων, γνωρίζοντας εκ των προτέρων ότι, αν προκύψει κάποιο ναυτικό ατύχημα, τους βαρύνει αμέσως η ευθύνη.

Καθιερώνεται λοιπόν, ένα σύστημα λειτουργίας και διαχείρισης του πλοίου το οποίο εισάγει ένα σταθερό κριτήριο θα λέγαμε επιμελούς συμπεριφοράς στη ναυτιλία. Ο στόχος είναι ο ασφαλής χειρισμός και η ασφαλής λειτουργία των πλοίων. Και γι' αυτό ακριβώς, ο ISM Code αναπτύχθηκε για να δοθεί απάντηση στο ζήτημα του ανθρώπινου λάθους.

Ειδικότερα, ο Κώδικας ISM, εισάγει της ακόλουθες απαιτήσεις σε μια ναυτιλιακή εταιρεία: ένα Σύστημα Ασφαλούς Διοίκησης (SMS), την ύπαρξη πολιτικής της εταιρείας για θέματα ασφάλειας και μόλυνσης, ένα καθορισμένο πρόσωπο υπεύθυνο για θέματα ασφάλειας και εμπόδισης της μόλυνσης, τη δημιουργία σχεδίων εκτάκτου ανάγκης, την ορθή συντήρηση των πλοίων, την εκπαίδευση του πληρώματος, και τέλος τον έλεγχο ότι το σύστημα δουλεύει σωστά.

Πιο αναλυτικά, υπεύθυνο καταρχήν φυσικό ή νομικό πρόσωπο για την τήρηση των υποχρεώσεων ασφαλούς λειτουργίας του πλοίου είναι ο πλοιοκτήτης, εκτός και αν έχει εκχωρήσει την υποχρέωση αυτή σε άλλο πρόσωπο, τον διαχειριστή ή τον ναυλωτή, το οποίο αναλαμβάνει αυτομάτως και της υποχρεώσεις που υπαγορεύει ο Κώδικας.

Κάθε ναυτιλιακή εταιρεία θα πρέπει επίσης, να αναπτύξει, να υλοποιήσει και να συντηρήσει ένα Σύστημα Ασφαλούς Διοίκησης των πλοίων της. Αυτό είναι ένα δομημένο και τεκμηριωμένο σύστημα που δίνει τη δυνατότητα στο προσωπικό της εταιρείας να υλοποιήσει την πολιτική ασφάλειας των πλοίων της και προστασίας του περιβάλλοντος. Πολύ σημαντική είναι η θέση του καθοριζόμενου προσώπου, ο οποίος θα έχει και την ευθύνη της υλοποίησης αυτού του συστήματος. Το πρόσωπο αυτό θα πρέπει να έχει άμεση πρόσβαση στο διοικητικό συμβούλιο. Αυτό σημαίνει ότι αν το καθοριζόμενο πρόσωπο γνωρίζει ότι υπάρχει κάποιο πρόβλημα θα θεωρηθεί ότι και όλη η εταιρεία γνωρίζει για το πρόβλημα. Έτσι, δικαιολογίες όπως, «δεν είναι αρμοδιότητά μου» ή «... κανείς δεν μου 'χε πει τίποτα για το θέμα ...», δεν μπορούν πια να της επικαλεστούν οι διάφοροι διευθυντές έπειτα από κάποιο ατύχημα. Η κυβέρνηση δε κάθε χώρας ή της οργανισμός που έχει καθορίσει η κυβέρνηση της χώρας της, είναι υπεύθυνη για να επαληθεύει την συμμόρφωση της εταιρείας με τις απαιτήσεις του Κώδικα.

Με έναν γενικά συστηματικό έλεγχο κάθε πέντε το πολύ χρόνια σε κάθε ναυτιλιακή εταιρεία και του πλοίου κάθε ναυτιλιακής εταιρείας, η κάθε κυβέρνηση απονέμει διπλώματα συμμόρφωσης και ασφαλούς διοίκησης σε όσους περάσουν με επιτυχία της ελέγχους. Πλοία που δεν διαθέτουν αυτά τα διπλώματα δεν θα επιτρέπεται να αποπλέουν. Σύμφωνα μάλιστα με τα όσα είπε και ο Γενικός Γραμματέας του IMO «απαιτείται μια ουσιαστική αλλαγή στη στάση πολλών τομέων της βιομηχανίας της ναυτιλίας. Αλλά τα πλεονεκτήματα θα είναι τεράστια» (Focus on IMO, 1996:8).

Η εγκατάσταση ακριβώς ενός Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων (SMS) έχει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα για μια εταιρεία:

- βελτίωση στην συνείδηση ασφάλειας και τις ικανότητες διοίκησης του προσωπικού για ασφάλεια,
- δημιουργία μια κουλτούρας ασφάλειας που καλλιεργεί μια συνεχόμενη βελτίωση σε θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος,
- μεγαλύτερη εμπιστοσύνη από τη μεριά των πελατών,
- βελτιωμένο ηθικό της εταιρείας.

Είναι κατανοητό γενικά, ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται στην στεριά – εταιρία, είναι εξίσου σημαντικές και καταλυτικές με αυτές που λαμβάνονται στη θάλασσα, εν πλω, και γι' αυτό είναι απαραίτητο να διασφαλιστεί ότι η κάθε ενέργεια που προέρχεται από την εταιρία και επηρεάζει άμεσα ή έμμεσα την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, πρέπει να είναι απόρροια βαθιάς σκέψης των συνεπειών της.

Σε γενικές γραμμές, ο κώδικας, έχοντας επίγνωση, σύμφωνα με τα ανωτέρω, της σπουδαιότητας του ανθρώπινου παράγοντα όσον αφορά στα ναυτικά ατυχήματα, σκοπεύει να παρεμποδίσει αυτά ή έστω της τραγικές συνέπειες της, μέσω της πιστοποίησης ότι τα πλοία λειτουργούν «υπεύθυνα» και σύμφωνα με τα διεθνή αλλά και τα τοπικά εκάστοτε πρότυπα ασφαλείας. Το management και η οργανωτική δομή της εταιρίας, εν προκειμένω παίζει πολύ σημαντικό ρόλο. Η εταιρία ακριβώς πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό που εμπλέκεται στην εταιρία και περισσότερο στο management της, κατανοεί και σέβεται του σχετικούς με την ασφάλεια κανόνες, νόμους και οδηγίες.

Όσον αφορά δε στο πλοίο, κυρίαρχη προσωπικότητα είναι ο πλοίαρχος. Η εκάστοτε εταιρεία θα πρέπει να καθορίσει γραπτώς και με σαφήνεια την ευθύνη που θα έχει ο πλοίαρχος ως προς την εφαρμογή της πολιτικής της εταιρείας, σε θέματα της η ασφάλεια αλλά και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το πλοίο κατ' επέκταση θα πρέπει να είναι επανδρωμένο με άξιους και κατάλληλους ναυτικούς, καλά καταρτισμένους και εκπαιδευμένους, που θα είναι ακριβώς σε θέση να τηρούν την πολιτική αυτή της εταιρείας σε θέματα ασφάλειας. Τέλος και το επίπεδο εξοπλισμού και συντήρησης του πλοίου θα πρέπει να είναι αντίστοιχα κατάλληλο και αξιόλογο.

Χαρακτηριστικό πάντως είναι - ύστερα από στατιστική ανάλυση της χρονικής περιόδου 1992 – 2002 ⁴⁷ -, ότι μετά την εφαρμογή του κώδικα ISM, υπήρξε σημαντική μείωση των ναυτικών ατυχημάτων κατά ποσοστό 25% και συγκεκριμένα συνέβησαν 93 ατυχήματα μετά την εφαρμογή του κώδικα έναντι 130 που έλαβαν χώρα πριν την εφαρμογή του κώδικα.

3.3. FORMAL SAFETY ASSESSMENT.

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee, MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (I.M.O.) ήδη από το 1997 ενέκρινε την μέθοδο της Τυπικής Αποτίμησης Ασφάλειας (Formal Safety Assessment, FSA), ως μια «δομημένη και συστηματική μεθοδολογία με στόχο την ενίσχυση της ναυτικής ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων της προστασίας της ανθρώπινης ζωής και υγείας, του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της περιουσίας με την χρήση ανάλυσης ρίσκου και ανάλυσης κόστους – οφέλους».

Η μέθοδος FSA χρησιμοποιείται ως εργαλείο είτε για την εκτίμηση νέων κανονισμών που έχουν να κάνουν με την ναυτική ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είτε για την σύγκριση ανάμεσα σε παλιούς και νέους κανονισμούς. Αρκετές μάλιστα μελέτες έχουν γίνει με βάση αυτήν την μεθοδολογία. Τα πέντε βήματα της εφαρμογής της FSA που προτείνει ο IMO είναι τα ακόλουθα⁴⁸:

- Αναγνώριση του κινδύνου: ειδική ομάδα καταγράφει σε λίστα τους κινδύνους που μπορούν να εμφανιστούν χρησιμοποιώντας ειδικές τεχνικές αλλά και στοιχεία από παλιότερα ατυχήματα και κυρίως τις εκτιμήσεις και την εμπειρία της. Στη συνέχεια κατατάσσει τους κινδύνους ανάλογα με το ρίσκο που έχουν και την σημαντικότητα των επιπτώσεων.

- Αποτίμηση του ρίσκου: εκτιμάται το μέγεθος του ρίσκου και αποτιμάται με βάση τόσο ποιοτικά όσο και ποσοτικά κριτήρια.

⁴⁷ Βλ. διπλωματική εργασία του φοιτητή Ορφανάκου Σαμπάτη για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα στη Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιώς – «Η επίδραση του κώδικα ISM στην ασφάλεια των πλοίων με ελληνική σημαία».

⁴⁸ Διπλωματική εργασία του Χρήστου Κοντόβα, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο – τμήμα Ναυπηγικής, “Formal Safety Assessment, critical review and future role” - www.maritime.deslab.naval.ntua.gr

- Επιλογή μέτρων Περιορισμού του ρίσκου: επικεντρώνεται η προσοχή στους παράγοντες που έχουν υψηλό ρίσκο ή μεγάλη πιθανότητα εμφάνισης και αναζητούνται α πιθανά μέτρα περιορισμού.

- Εκτίμηση κόστους – ωφέλειας: στο στάδιο αυτό γίνεται οικονομική αποτίμηση. Ακόμα και η ανθρώπινη ζωή αποκτά χρηματικό ισοδύναμο. Έτσι όλα τα μέτρα που μπορεί να ληφθούν για να περιορίσουν το ρίσκο εξετάζονται με διάφορα κριτήρια με βάση το κόστος που έχουν για να ληφθούν αυτά και οι αντίστοιχες ωφέλειες μεταφράζονται σε χρηματικές μονάδες.

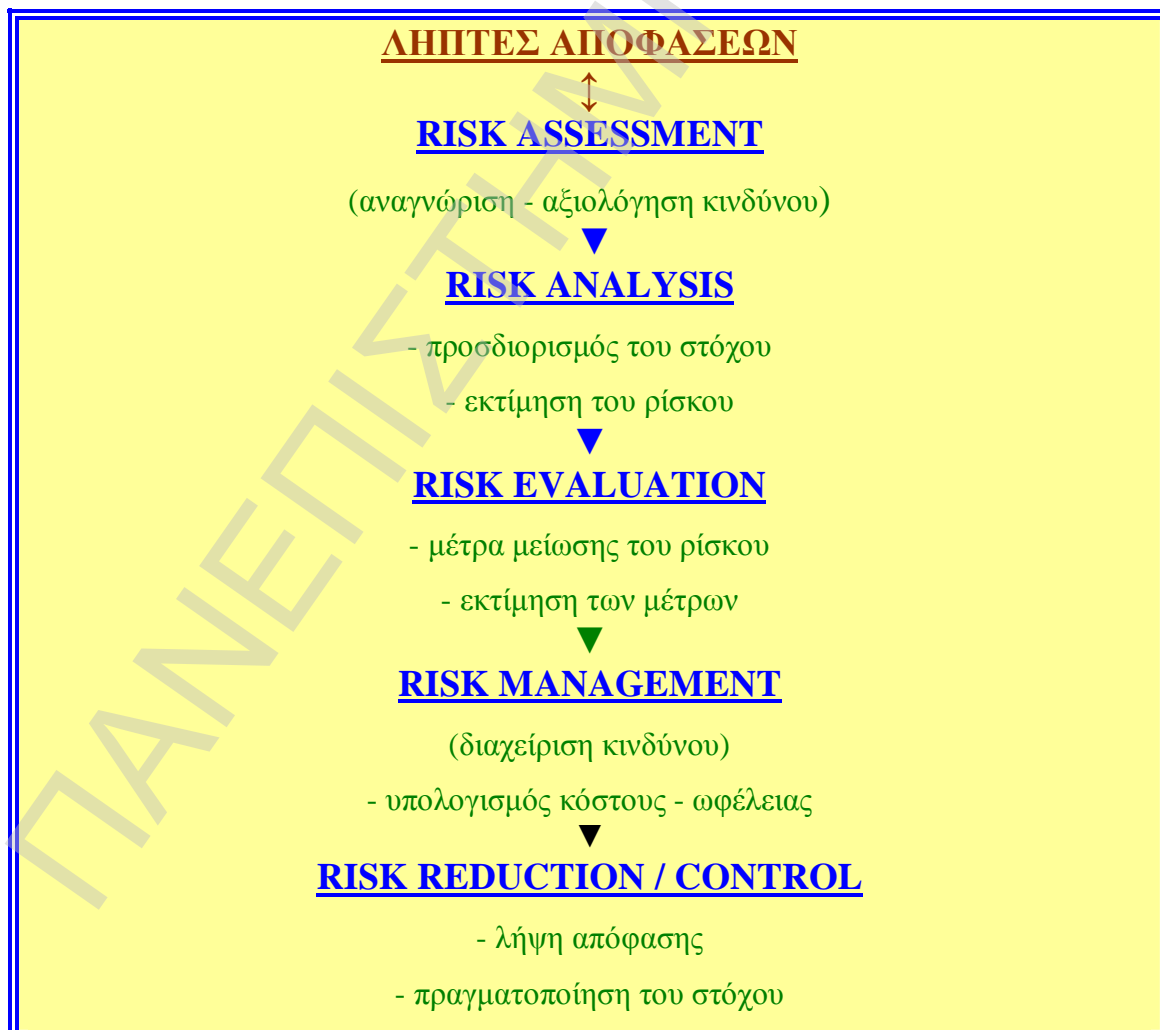
- Προτάσεις για λήψη αποφάσεων: η ομάδα των ειδικών κάνει γνωστές τις προτάσεις – υποδείξεις της προς πιθανή χρήση.

Συνεπώς το FSA είναι μια διαδικασία – μεθοδολογία η οποία στοχεύει:

α) στην εκτίμηση του ρίσκου στις διαδικασίες και πρακτικές στην θάλασσα,

β) στον υπολογισμό του κόστους και των ωφελειών των εναλλακτικών λύσεων που προτείνονται για τον περιορισμό των κινδύνων στην θάλασσα.

Το FSA θα μπορούσε να παρουσιαστεί συνοπτικά ως ακολούθως:



3.4. STCW - ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΕΡΙ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΕΚΔΟΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΩΝ⁴⁹

Ένα ακόμα εξίσου σημαντικό νομοθετικό μέτρο του I.M.O. είναι και η Σύμβαση περί Προτύπων Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών για ναυτικούς του έτους 1995 (STCW), η οποία ακριβώς διαπραγματεύεται τα πρότυπα εκπαίδευσης και κατάλληλης πιστοποίησης ναυτικών.

Οι ναυτικοί δηλαδή θα πρέπει να εκπαιδεύονται σύμφωνα με τις διατάξεις της STCW 95 και να εφοδιάζονται με τα ανάλογα πιστοποιητικά ικανότητας. Στόχος είναι να εξασφαλιστεί ότι το ναυτικό εργατικό δυναμικό που επανδρώνει σήμερα τον παγκόσμιο στόλο διαθέτει τις απαιτούμενες πρότυπες γνώσεις, τα προσόντα και τις ικανότητες για να επιτελεί σωστά και αποτελεσματικά τα ανατιθέμενα σε αυτό καθήκοντα. Κατόπιν τούτου, το επίπεδο ασφάλειας των θαλασσιών μεταφορών θα βελτιωθεί μέσω ακριβώς της καθιέρωσης του ελάχιστου επιπέδου εκπαίδευσης των ναυτικών.

Η σχέση πάντως μεταξύ των δύο στοιχείων, του άψυχου (πλοίο) και του έμψυχου (ναυτικός) είναι αμφίδρομη. Δεν νοείται βελτίωση της θέσης για παράδειγμα του Έλληνα ναυτικού χωρίς να υπάρχει ένας μεγάλος και ανταγωνιστικός Ελληνικός στόλος. Αντίστοιχα, δεν μπορεί να υπάρξει ανταγωνιστικός ελληνικός στόλος χωρίς τη διαφύλαξη της ναυτικής τεχνογνωσίας που διαθέτει ο ποιοτικός Έλληνας ναυτικός. Γι' αυτό, όλοι σήμερα έχουν συνειδητοποιήσει ότι τόσο τα πλοία όσο και ο προηγμένος τεχνολογικός εξοπλισμός δεν έχουν κανένα νόημα και ουσιαστική αξία εάν δεν υπάρχουν ικανοί και κατάλληλα εκπαιδευμένοι ναυτικοί για το χειρισμό τους.

3.5. VTMIS (National Vessel Traffic Management and Information System), Κανονισμός Λειτουργίας του Εθνικού Συστήματος Διαχείρισης και Πληροφοριών Πλοίων.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) εκτός από το να στηρίζει αδιάλειπτα την ασφαλή ναυσιπλοΐα με βοηθήματα που κρίνονται τεχνολογικά

⁴⁹ Αφορμή για την υιοθέτηση της «σύμβασης περί προτύπων εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών» έδωσε το ναυτικό ατύχημα του πλοίου Torrey Canyon το 1967.

προηγμένα ή να διασφαλίσει τη λειτουργία και τον χειρισμό του πλοίου από ναυτικούς κατάλληλα εκπαιδευμένους και διπλωματούχους, έχει επίσης δημιουργήσει με τη βοήθεια πάντα των κρατών – μελών του, ηλεκτρονικές θαλάσσιες λεωφόρους που θα εγγυώνται την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την ασφαλή ναυσιπλοΐα. Διότι ναι μεν οι κίνδυνοι στη θάλασσα παραμένουν και σήμερα οι ίδιοι, τουλάχιστον αυτοί που μπορούν να προκαλέσουν ναυτικά ατυχήματα όπως προσαράξεις ή συγκρούσεις, ωστόσο τα διατιθέμενα εργαλεία αποφυγής τους και κυρίως οι υποδομές υποβοήθησης μιας ορθής πορειογράφησης (ship routing) και ενός ασφαλούς ταξιδιού στη θάλασσα (sea passage) είναι σαφώς περισσότερα και πιο αξιόπιστα.

Προκαθορισμένες γραμμές ή ζώνες διέλευσης πλοίων υπάρχουν από το 1898 για τα πλοία που διέσχιζαν το Βόρειο Ατλαντικό, γνωστή θαλάσσια περιοχή για το μεγάλο, σημαντικό ύψος κύματος, τις μετεωρολογικές εκπλήξεις και γενικά τους ναυτιλιακούς κινδύνους. Στη Δ.Σ. Solas (Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα) του 1960, το θέμα της πορειογράφησης των πλοίων αποκτά νέο ενδιαφέρον καθώς συγκεντρώνονται και αξιολογούνται αρκετά ναυτικά ατυχήματα σε συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές και λίγο αργότερα τον Ιούνιο του 1968 υιοθετείται το πρώτο εθελοντικό σύστημα διαχωρισμού κυκλοφορίας στα στενά του Dover. Μία σειρά όμως στη συνέχεια από ατυχήματα που στοίχισαν τη ζωή σε πολλούς ανθρώπους, μεταβάλλει το παραπάνω σύστημα σε υποχρεωτικό, ενώ υιοθετούνται διεθνώς το 1972 οι νέοι γνωστοί ως **ΔΚΑΣ – Διεθνείς Κανονισμοί Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα.**

Όσον αφορά στην Ελλάδα, μετά από το 1996 που ολοκληρώθηκε η μελέτη ανάπτυξης του Εθνικού Συστήματος VTΜIS με προοπτική κάλυψης όλου του ελληνικού θαλάσσιου χώρου, οι αρμόδιες αρχές προχώρησαν στην εγκαθίδρυση και λειτουργία του συστήματος θέτοντας σε ισχύ τον σχετικό Κανονισμό Λειτουργίας του Εθνικού Συστήματος Διαχείρισης και Πληροφοριών Πλοίων (National Vessel Traffic Management and Information System) με την Απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας 3239.10/01/03. Το VTΜIS αποτελεί ένα ολοκληρωμένο, ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας, αρχικά ορισμένων θαλάσσιων περιοχών των χωρικών μας υδάτων παρέχοντας υπηρεσίες πληροφόρησης με σκοπό τη βελτίωση της θαλάσσιας κυκλοφορίας και την προστασία του περιβάλλοντος.

Τα κέντρα VTS (vessel traffic system) παρέχουν ειδικότερα:

- Διάθεση πληροφοριών ναυτιλιακού ενδιαφέροντος κατόπιν αιτήματος ενός πλοίου ή πρωτοβουλίας του κέντρου, όπως είναι η αναφορά θέσης πλοίων, η ταυτότητα

πλοίων, ο προορισμούς και οι προθέσεις πλοίων σχετικά με το σχεδιασμό ταξιδιού και τις κινήσεις τους, πληροφορίες επίσης συνθηκών καιρού ή θάλασσας, κ.α.

- Υπηρεσίες Παροχής Ναυτιλιακής Βοήθειας δηλαδή ιδιαίτερης σημασίας υπηρεσίες που παρέχονται σε δύσκολες μετεωρολογικές καταστάσεις, σε περιπτώσεις δυσκολιών πλοήγησης, ανεπαρκειών ή δυσλειτουργιών εξοπλισμού του πλοίου, κ.α.

- Υπηρεσίες Οργάνωσης Κυκλοφορίας δηλαδή την επιχειρησιακή διαχείριση και ρύθμιση της κυκλοφορίας, τη ρύθμιση της προτεραιότητας διάπλου ή προσέγγισης στα λιμάνια ή σε συγκεκριμένες ζώνες και γενικά το σχεδιασμό των κινήσεων των πλοίων προκειμένου να αποφευχθεί η υψηλή συγκέντρωση κυκλοφορίας.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΑΝΑΛΥΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Το πρώτο ναυτικό ατύχημα επιβατηγού πλοίου που έφερε την ελληνική σημαία σημειώθηκε το 1947, όταν το πλοίο «**Χειμάρα**» προσέκρουσε σε ύφαλο, στη νησίδα Βερδούγι. Το συμβάν ήταν, ευτυχώς, αναίμακτο, κάτι που δεν συνέβη στην επόμενη θαλάσσια τραγωδία. Ακριβώς μάλιστα το αντίθετο, το επιβατηγό «**Ηράκλειον**» καταγράφεται ως το σημαντικότερο πλήγμα του ελληνικού ναυτικού, όταν βυθίστηκε, το 1965, μαζί με 217 ανθρώπους.

Η πυρκαγιά που ξέσπασε στο επιβατηγό «**Ελεάνα**», το 1971, κόστισε τη ζωή σε 25 ανθρώπους, ενώ το 1983 το πλοίο «**Χρυσή Αυγή**» βυθίστηκε στα νερά του Αιγαίου και το γέρικο σκαρί του πήρε μαζί στον βυθό 28 ανθρώπους. Η τρομοκρατική ενέργεια στο «**City of Poros**», το 1988, ήταν η πιο πολυσυζητημένη περίπτωση ναυτικής τραγωδίας. Εννέα άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους όταν Παλαιστίνιοι τρομοκράτες κατέλαβαν το πλοίο, στο οποίο αργότερα ξέσπασε πυρκαγιά. Και η δεκαετία του '80 έκλεισε με τη βύθιση του επιβατηγού «**Jupiter**»: η βύθισή του, το 1988, κόστισε τη ζωή σε δύο ανθρώπους.

Το «**Εξπρές Σάμινα**» - περίπτωση που θα εξεταστεί στην συνέχεια – ήταν ένα σκαρί που κουβαλούσε το βάρος 34 ετών στα ελληνικά νερά και τώρα βρίσκεται στο βυθό του Αιγαίου, έχοντας πάρει μαζί του δεκάδες ανθρώπινες ζωές. Είναι μία ακόμη προσθήκη, η πιο τραγική των τελευταίων χρόνων για την Ελλάδα και την ελληνική ναυτιλία – η τελευταία, ήλπιζαν τότε όλοι – σε μια λίστα από καράβια που χάθηκαν τα τελευταία χρόνια στα ελληνικά και τα διεθνή νερά.



4.1 Η ΒΥΘΙΣΗ ΤΟΥ Ε/Γ – Ο/Γ «ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ»

4.1.1. Στοιχεία του πλοίου:

Είδος :	επιβατηγό – οχηματαγωγό
Νηολόγιο :	Πειραιά, 8193
ΔΔΣ ⁵⁰ :	SVAF
IMO No :	6613548
Κοχ :	4407
Κκχ :	2103
Έτος ναυπηγήσεως:	1966, Chantiers de l' Atlantique, Saint – Nazaire (Γαλλία)
Υλικό κατασκευής :	χάλυβας



Φωτογραφία του ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ στο βυθό της θάλασσας

⁵⁰ Διεθνές Διακριτικό Σήμα

4.1.2. Σύντομο ιστορικό

Το Ελληνικής σημαίας Ε/Γ – Ο/Γ «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ», απέπλευσε από το λιμάνι του Πειραιά την 26^η Σεπτεμβρίου 2000 και ώρα 17:15 περίπου για Πάρο, Νάξο, Ικαρία, Σάμο, Πάτμο, Λειψοί.

Στο πλοίο φαίνεται ότι επέβαιναν, σύμφωνα με την διενεργηθείσα πραγματογνωμοσύνη⁵¹, που συντάχθηκε για το ναυάγιο του πλοίου «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ», 533 άτομα⁵², εκ των οποίων τα 472 ήταν επιβάτες και τα 61 ήταν πλήρωμα.

Το πλοίο ταξίδευε (μετά τη διέλευση από τα νησάκια Φλέβες, περί της 18:03 και μέχρι την πρόσκρουση), με το δεξί αντιδιατοχιστικό πτερύγιο⁵³ ανεπτυγμένο, σε αντίθεση με το αριστερό που ήταν στην κλειστή θέση.

Ο καιρός κατά την διάρκεια του ταξιδιού ήταν γενικά μέτριος με πνέοντες βόρειους ανέμους εντάσεως της τάξεως των Βf. 6 – 7 και κατάσταση θάλασσας ταραγμένη. Οι αποφάσεις μάλιστα, των πολιτικών δικαστηρίων του Πρωτοδικείου και Εφετείου Πειραιώς⁵⁴, δέχθηκαν ότι οι καιρικές συνθήκες κατά την διάρκεια του ταξιδιού ήταν μεν σχετικά δυσμενείς αλλά ταυτοχρόνως ελεγχόμενες με τα διαθέσιμα μέσα του πλοίου, έτσι ώστε από μόνες τους να μην ήταν σε θέση να επηρεάζουν σημαντικά την ασφαλή πορεία αυτού αλλά και την δυνατότητα ελιγμών του, στην περίπτωση που αυτό παρίστατο αναγκαίο.

⁵¹ Η πραγματογνωμοσύνη συντάχθηκε την 24.9.2001 από τους Απόστολο Παπανικολάου (Δρ. Ναυπηγό Μηχανολόγο Μηχανικό - Δ/ντης εργαστηρίου μελέτης πλοίου), Ιωάννη Βεντούρα (Πλοίαρχο Πολεμικού Ναυτικού), Θεόδωρο Λουκάκη (Δρ. Ναυπηγού Μηχανολόγου – Ηλεκτρολόγου, Δ/ντης εργαστηρίου ναυτικής και θαλάσσιας υδροδυναμικής) και Εμμανουήλ Μανιό (Διπλ. Ναυπηγό Μηχανολόγο Μηχανικό).

⁵² Ο ακριβής αριθμός των επιβαινόντων, καθώς και του φορτίου (ΙΧΕ, Φ/Γ και Δ/Κ) δεν ήταν δυνατό να εξακριβωθεί με απόλυτη βεβαιότητα, λόγω αντικρουόμενων στοιχείων των μαρτυριών των υπευθύνων του πληρώματος και της εταιρείας καθώς και της έλλειψης της ακριβούς καταγραφής κατά τον απόπλου, σύμφωνα με το προσάρτημα εντολών – οδηγιών του 333/20.7.2000 Πιστοποιητικού Ασφαλείας του πλοίου και τους ισχύοντες κανονισμούς, με ευθύνη τόσο της εταιρείας όσο και των Λιμενικών Αρχών.

⁵³ Τα πτερύγια, από αρχαιότατων χρόνων, τοποθετούνται στα ύφαλα μέρη του σκάφους, προς μείωση των διατοχισμών, δηλαδή των εγκαρσίων ταλαντεύσεων τις οποίες εκτελεί ένα σκάφος περί τον διαμήκη άξονα αυτού (κλίση δηλαδή του σκάφους διαδοχικώς προς την μίαν ή έτερα πλευρά). Από της απόψεως ταύτης τα πτερύγια εξασθενίζουν τους διατοχισμούς.

⁵⁴ Ενδεικτικά οι υπ' αριθμόν 535/03, 679/03, 3165/03, 3169/03 αποφάσεις.

Περίπου την 22:12 ώρα και ενώ το πλοίο έπλεε με ταχύτητα 17,6 κόμβων, σε απόσταση 1,5 – 2 ν.μ. από το λιμάνι Παροικιά της Πάρου (απόσταση που προβλέπονταν να διανύσει σε 20 λεπτά της ώρας περίπου) προσέκρουσε βιαίως με τη δεξιά πλευρά του στη βόρεια από της βραχονησίδες «ΠΟΡΤΕΣ».

Συνεπεία της πρόσκρουσης αυτής στη δεξιά πλευρά του πλοίου, προκλήθηκε μια σειρά ρηγμάτων, τόσο στα ύφαλα όσο και στα έξαλα του πλοίου. Εξ' αυτών, το πλέον σημαντικό ρήγμα, που συντέλεσε αποφασιστικά και στη βύθιση του, ήταν αυτό (τοξοειδούς μορφής και μήκους 3μ περίπου) που προκλήθηκε από τη βίαια εισχώρηση του ανεπτυγμένου δεξιού πτερυγίου, στο κυρτό του κυρίως μηχανοστασίου. Από το συγκεκριμένο ρήγμα άρχισε και η εισχώρηση των σημαντικών ποσοτήτων νερού στο κυρίως μηχανοστάσιο, που γρήγορα μέσω των ανοικτών στεγανών θυρών του πλοίου επεκτάθηκαν και στα παρακείμενα και υπερκείμενα στεγανά διαμερίσματα.

Από τη βύθιση του πλοίου «ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ» πνίγηκαν 81 άτομα από τους επιβάτες και το πλήρωμα.



φωτογραφία του ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ από τον βυθό της θάλασσας

4.1.3. Παρατηρήσεις – σχόλια.

Καταρχήν, δεν πρέπει, να παραγνωρίζεται το γεγονός ότι το μοιραίο πλοίο ήταν ηλικίας 34 ετών, ένα έτος δηλαδή λιγότερο από το τότε επιβαλλόμενο όριο αναγκαστικής απόσυρσης από την ελληνική ακτοπλοΐα, με βάση τους ισχύοντες εθνικούς κανονισμούς⁵⁵. Τα βασικά στοιχεία της κατασκευής και του εξοπλισμού αυτού αποδείχτηκε ότι ήταν μειωμένης αντοχής και ετοιμότητας, λόγω φυσικής φθοράς, χωρίς όμως να προκύπτει, σύμφωνα με την προαναφερθείσα πραγματογνωμοσύνη και τις αποφάσεις των ελληνικών δικαστηρίων, ότι αυτό ήταν που συντέλεσε καταλυτικά στην πρόκληση του ναυαγίου.

Ως προς τις βαρύτερες όμως συνέπειες του ατυχήματος, σημαντικό ρόλο έπαιξε βέβαια το γεγονός ότι, τα περισσότερα σωστικά μέσα ήταν ανεπαρκή σε ποιότητα, ότι η ηλεκτρογεννήτρια ανάγκης λειτούργησε για λίγα καθώς φαίνεται λεπτά της ώρας, πιθανόν από την έλλειψη ορθής συντήρησης, ότι η έκταση του κυρίως ρήγματος που προκλήθηκε στην περιοχή του κυρτού του μηχανοστασίου θα μπορούσε ενδεχομένως να ήταν περιορισμένο.

Ειδικότερα, αξίζει να σημειωθεί ότι, από την πρόσκρουση του πλοίου στη βραχονησίδα, καταστράφηκε η κεντρική μονάδα ελέγχου χειρισμού των στεγανών θυρών στο platform deck⁵⁶ και ως εκ τούτου δεν ήταν δυνατός ο έλεγχος και χειρισμός τους, εξ αποστάσεως από το σημείο αυτό. Η δε χειραντλία χειρισμού ανάγκης της σημαντικής στην συγκεκριμένη περίπτωση πρωαίας υδατοστεγούς θύρας WTD4, του μηχανοστασίου δεν επλήγη κατά την πρόσκρουση, παρόλα αυτά όμως δεν έγινε καμία προσπάθεια χειρισμού αυτής κατά την εγκατάλειψη του μηχανοστασίου από το πλήρωμα.

Από την άλλη, η κεντρική μονάδα ελέγχου των υπολοίπων στεγανών θυρών⁵⁷, όπως και οι αντίστοιχες χειραντλίες χειρισμού ανάγκης των θυρών αυτών και δη των σημαντικών στην προκειμένη περίπτωση WTD3, 7, βρισκόταν στη μη πληγείσα

⁵⁵ Ο μέσος όρος ηλικίας των ελληνικών ακτοπλοϊκών πλοίων πάνω από 1000 κοχ είναι 25 έτη, ενώ των πλοίων της Β. Ευρώπης 17 έτη και του συνόλου των χωρών της Μεσογείου 21 έτη (στοιχεία: εργαστήριο μελέτης πλοίου ΕΜΠ και Ship Stability Research Center, Univ. Of Strathclyde). Σημειωτέον ότι σε άλλες χώρες δεν ισχύει όριο ηλικίας, αλλά προφανώς λειτουργεί θετικά ο ανταγωνισμός υπέρ των νεότευκτων πλοίων.

⁵⁶ Συγκεκριμένα των WTD2,4,5,6,8,9,11.

⁵⁷ WTD1,3,7,10

αριστερή πλευρά του πλοίου, στο ύψος του καταστρώματος οχημάτων και του αριστερού platform deck αντίστοιχα, αλλά επίσης δεν έγινε καμία προσπάθεια χειρισμού από το αρμόδιο πλήρωμα σύμφωνα με τον κώδικα αντιμετώπισης καταστάσεων ανάγκης του πλοίου.

«Στην περίπτωση λοιπόν, που όλες οι υδατοστεγείς θύρες ήταν κλειστές, το «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ» είχε αυξημένες δυνατότητες επιβίωσης και οπωσδήποτε σημαντικά μεγαλύτερο χρόνο παραμονής στην επιφάνεια του νερού, έχοντας ταυτόχρονα και ικανοποιητική υπόλοιπη ευστάθεια μετά τα προκληθέντα ρήγματα στο περίβλημά του»⁵⁸.

Βέβαια, σύμφωνα με το σχετικό πιστοποιητικό ασφαλείας με το οποίο ήταν εξοπλισμένο το πλοίο, αυτό, με ευθύνη του πλοίαρχου, έπρεπε να ταξιδεύει με τις υδατοστεγείς θύρες πάντα κλειστές. Ενώ σύμφωνα με το εγχειρίδιο ασφαλούς διαχείρισης, πρωταρχική ενέργεια του πληρώματος κατά την διαδικασία αντιμετώπισης κατάκλισης του πλοίου, είναι το κλείσιμο των υδατοστεγών θυρών.

Καθώς αποδείχθηκε, ωστόσο και καταγράφεται και στις αποφάσεις του Πολυμελούς Πρωτοδικείου και Εφετείου Πειραιώς, δεν υπήρξε άμεση ενημέρωση του προσωπικού γεφύρας από το αρμόδιο προσωπικό μηχανοστασίου για την ύπαρξη ρήγματος στο μηχανοστάσιο, της έκτασης της κατάκλισης των χώρων αυτού και της ύπαρξης ανοικτών θυρών, ώστε να υπάρξει μια έγκαιρη εκτίμηση της επικινδυνότητας της προκύψασας κατάστασης και να ενεργοποιηθούν έτσι άμεσα τα μέτρα εγκατάλειψης του πλοίου.

Γίνεται συνεπώς αντιληπτό ότι, μετά την πρόσκρουση του πλοίου ήταν ουσιαστικά δυνατή, με την λήψη κατάλληλων μέτρων, η αποτροπή της βύθισης του, ή έστω η καθυστέρηση της βύθισης, προκειμένου να αποφευχθούν οι τραγικές συνέπειες του θανάτου ενός τόσο μεγάλου αριθμού ατόμων και ο τραυματισμός ακόμα περισσότερων.

Η πρόσκρουση του πλοίου, βρήκε σαφώς το πλήρωμα ανέτοιμο να αντιμετωπίσει την έκτακτη αυτή κατάσταση. Το υπ' αριθμόν 500/2003 Βούλευμα του Αρείου Πάγου⁵⁹, χαρακτηριστικά δέχτηκε ότι, στο πλοίο υπήρχε χαλαρότητα στην εσωτερική οργάνωση και λειτουργία των διαφόρων τομέων, έλλειψη πειθαρχίας και παράλληλα και αδιαφορία, γι' αυτό και υπήρχαν και ασυντόνιστες προσπάθειες. Το

⁵⁸ Πραγματογνωμοσύνη σελ. 74 - 75

⁵⁹ Σχετικά με την αναίρεση του υπ' αριθμόν 71/2002 βουλεύματος του Συμβουλίου Εφετών Αιγαίου.

πλήρωμα ενεργούσε τη συγκεκριμένη εκείνη στιγμή έκτακτης ανάγκης, ατάκτως και κατά βούληση, χωρίς ενημέρωση και συγκεκριμένες οδηγίες.

Τα διαθέσιμα σωστικά μέσα ήταν μεν επαρκή ως προς την ποσότητα τους, ανεπαρκή όμως ως προς την ποιότητα τους και την ετοιμότητα λειτουργίας και επομένως αναποτελεσματικά. Συγκεκριμένα, πολλά από τα σωστικά μέσα ήταν κακής ποιότητας, παλιά και φθαρμένα. Δημιουργήθηκε πρόβλημα και στην καθαίρεση των λέμβων⁶⁰, οφειλόμενο κυρίως στην κακή συντήρησή τους. Τα μέλη του πληρώματος δεν είχαν σωστή κατάρτιση και εξοικείωση αναφορικά με τα σωστικά μέσα, γεγονός που μαζί και με την έλλειψη συντονισμού των ενεργειών και της σύγχυσης που δημιουργήθηκε, αποδεικνύει ότι δεν είχαν υποβληθεί σε επαρκή ανάλογα γυμνάσια.

Από την άλλη, η ηλεκτρογεννήτρια ανάγκης βρισκόταν στη δεξιά πλευρά του πλοίου και δεν επλήγη από την πρόσκρουση, ούτε ήταν δυνατόν να πληγεί στη θέση αυτή που βρίσκονταν⁶¹. Η παύση άρα της λειτουργίας της, μόλις πέντε λεπτά αφότου τέθηκε σε λειτουργία, οφείλεται στην έλλειψη ορθής συντήρησης και ετοιμότητας και επέδρασε και αυτή με τη σειρά της, σημαντικά στη γρήγορη βύθιση του πλοίου, αφού δεν ήταν πλέον δυνατές, καθώς γίνεται κατανοητό, ορισμένες βασικές λειτουργίες που συμβάλλουν στην επιβίωση του μετά από τυχόν πρόσκρουση, όπως και το κλείσιμο των υδατοστεγών θυρών από την γέφυρα, οι ενδείκτες και οι σημάνσεις του πίνακα ελέγχου, η έκταση του φωτισμού ανάγκης.

4.1.4. Ποιοι οι παράγοντες που συντέλεσαν στη βύθιση του πλοίου.⁶²

Οι παράγοντες που έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην επέλευση του ναυαγίου του πλοίου «Εξπρές Σαμίνα» και πολύ περισσότερο τις τραγικές συνέπειες αυτού, είναι ειδικότερα οι ακόλουθοι:

- Η ανεπαρκής διακυβέρνηση του πλοίου από τον υποπλοίαρχο, που εκτελούσε εκείνη την ώρα καθήκοντα αξιωματικού φυλακής Γεφύρας και συγκεκριμένα:

▼ Ο ανεπαρκής έλεγχος της θέσεως και της ταχύτητας του πλοίου.

⁶⁰ Καθαιρέθηκαν τελικά τρεις (3) σωσίβιοι λέμβοι

⁶¹ Στο κατάστρωμα 7 (sun deck)

⁶² Σύμφωνα με τις αποφάσεις του Πολυμελούς Πρωτοδικείου και Εφετείου Πειραιώς, τη διεξαχθείσα πραγματογνωμοσύνη και την υπ' αριθμόν 67/2003 έκθεση του ΑΣΝΑ.

✓ Η μη αποτελεσματική και ανά πάσα στιγμή επιτήρηση του θαλάσσιου χώρου.

✓ Η καθυστέρηση στην ειδοποίηση του πλοιάρχου κατά την προσέγγιση στο λιμάνι της Πάρου.

✓ Οι ανεπαρκείς χειρισμοί αποφυγής σύγκρουσης.

✓ Ο μη έλεγχος των στεγανών θυρών που ήταν σχεδόν όλες ανοικτές κατά παράβαση του νόμου και των κανονισμών ασφαλείας και η μη ενημέρωση του ημερολογίου γέφυρας.

✓ Το μη κλείσιμο των στεγανών θυρών από τη γέφυρα μετά την πρόσκρουση.

✓ Η μη σήμανση γενικού συναγερμού μετά την πρόσκρουση κλπ.

- Η απουσία του υπευθύνου πλοιάρχου από την γέφυρα έστω για το διάστημα μετά της 22:00, οπότε και θα έπρεπε να ευρίσκεται στην γέφυρα, με δεδομένο τον επικείμενο κατάπλου στο λιμάνι της Πάρου. Ως αποτέλεσμα αυτού παρουσιάστηκε αδυναμία ελέγχου των ως άνω ανεπαρκών ενεργειών του αξιωματικού γεφύρας.

- Η παράλειψη διαβίβασης του ακριβούς στίγματος του ναυαγίου, με αποτέλεσμα την δυσχέρεια των ενεργειών έρευνας και διάσωσης, με ευθύνη του πλοιάρχου.

- Η αδυναμία, εν μέρει παράλειψη του πληρώματος να κλείσει τις στεγανές θύρες, τουλάχιστον του κυρίως μηχανοστασίου που ήταν ανοικτές, κατά παράβαση του κανονισμού ασφαλείας, με ευθύνη του πλοιάρχου και του αξιωματικού γεφύρας.

- Η παύση της ηλεκτρογεννήτριας ανάγκης εντός ολίγων λεπτών μετά τη πρόσκρουση.

- Η διαπιστωθείσα έλλειψη σωστής κατάρτισης και εξοικείωσης με το πλοίο συνεπώς και ετοιμότητας για ορισμένα τουλάχιστον μέλη του πληρώματος, πολλά εκ των οποίων είχαν θητεία ολίγων ημερών ή εβδομάδων, επί του πλοίου προ του ναυαγίου.

- Η ανεπαρκής ποιότητα των διαθέσιμων σωστικών μέσων του πλοίου.

- Η μη ενημέρωση των επιβατών κατά τον απόπλου ως προς τη θέση και τη χρήση των ατομικών σωσιβίων και των άλλων σωστικών μέσων.

- Η αδυναμία οργανωμένης εγκατάλειψης του πλοίου με τα διαθέσιμα σωστικά

μέσα λόγω έλλειψης καθοδήγησης από το αρμόδιο πλήρωμα.

- Τα προκληθέντα φυσικά λόγω της πρόσκρουσης ρήγματα στο εξωτερικό περίβλημα του πλοίου, κ.α..

Από όλα τα ανωτέρω συνάγεται ότι, οι πράξεις και οι παραλείψεις που παρατηρήθηκαν ταυτόχρονα από το πλήρωμα αλλά και την πλοιοκτήτρια εταιρεία, συνιστούν παραβάσεις των προβλεπόμενων από α) το Διεθνή κώδικα Ασφαλούς διαχείρισης (ISM code) του πλοίου β) τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974 (SOLAS), γ) τη σύμβαση του Λονδίνου «περί Διεθνών κανονισμών της αποφυγή Συγκρούσεων στη θάλασσα (1972)», δ) το Π.Δ. 101/1995 και το Π.Δ. 103/1974, που εκδόθηκε σύμφωνα με την οδηγία 98/18ΕΚ/1988 του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων αναφορικά με την διακυβέρνηση του πλοίου κατά την επικείμενη είσοδο του πλοίου σε λιμάνι και την κατάλληλη επάνδρωση και σύνθεση της φυλακής γεφύρας, ε) το Β.Δ. 683/1960 για την καλή συντήρηση και ετοιμότητα όλων εν γένει των σωστικών μέσων, ζ) η Διεθνής Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης, και εκτέλεσης φυλακής για ναυτικούς (STCW 1995), κ.α..

4.1.5. Ο ρόλος της εταιρείας ως προς την αξιοπλοία του «EXPRESS SAMINA» και την επέλευση του ατυχήματος.

Τις παραλείψεις και αδυναμίες του πλοίου που αναφέρθηκαν ανωτέρω, τα διοικούντα πρόσωπα της πλοιοκτήτριας εταιρείας τις γνώριζαν και είχαν ευθύνη για την καλή λειτουργία αυτού, σύμφωνα άλλωστε και με την οργανωτική δομή της εταιρείας που εκπροσωπούσαν (την εκπόνηση του οποίου έχει επιβάλλει ο «Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης»), δεδομένου ακριβώς ότι αυτοί είχαν την γενική εποπτεία και τον έλεγχο ολόκληρου του προσωπικού τους, το οποίο εκτελούσε τα καθήκοντα του, βάσει των εντολών που τους είχαν δώσει. Εξάλλου, τα πρόσωπα αυτά δεν ήταν δυνατόν να αγνοούν την κατάσταση που επικρατούσε στο πλοίο τους, αφού μάλιστα λόγω της θέσεως τους, των ικανοτήτων και της εμπειρίας τους, μπορούσαν να λάβουν γνώση αυτής καθ' οιονδήποτε τρόπο.

Ειδικότερα, η κάθε πλοιοκτήτρια εταιρεία, όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, είναι υπεύθυνη για τις πράξεις, παραλείψεις των προστεθέντων από αυτή, Πλοιάρχου, Αξιωματικών και μελών του πληρώματος του πλοίου της, ως και των διοικούντων αυτή, μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, των εκπροσώπων της και

υπευθύνων για την τήρηση, των Νόμων και Κανονισμών και Διεθνών Κανόνων Ασφαλούς ναυσιπλοΐας (International Safety Management). Η πλοιοκτήτρια είναι αυτή άλλωστε που επιλέγει, προσλαμβάνει και συνομολογεί την σύμβαση ναυτολογήσεως του πλοίαρχου της, (άρθρ. 38 και 84 Ν.3816/1958 «περί κυρώσεως ΚΙΝΔ») και συνεπώς είναι υπεύθυνη για τις όποιες άδικες και παράνομες πράξεις, τις οποίες τυχόν διαπράξει ο πλοίαρχος και το υπόλοιπο πλήρωμά, κατά την εκτέλεση των ανατιθεμένων σε αυτούς καθηκόντων.

Δεν μπορούσε επομένως παρά να είναι εν γνώσει της πλοιοκτήτριας εταιρείας του «ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ», με την τότε επωνυμία «Hellas Flying Dolphin»⁶³, το γεγονός ότι, ο πλοίαρχός του συγκεκριμένου πλοίου, είχε στο παθητικό του 4 τουλάχιστον ακόμα ναυτικά ατυχήματα⁶⁴, αλλά παρά ταύτα τον προσέλαβε, και του ανέθεσε την τύχη, την ζωή και την ασφάλεια 548 επιβατών και πληρώματος.

Για να γίνουν περισσότερο κατανοητά τα ανωτέρω, στην επόμενη σελίδα της παρούσας εργασίας, παρουσιάζεται το οργανόγραμμα της εταιρείας H.F.D., όπως το είχε δημοσιοποιήσει η ίδια τότε⁶⁵.



⁶³ Στο εξής θα αναφέρεται με τα αρχικά, δηλαδή ως H.F.D.

⁶⁴ Βλ. σχετικό άρθρο στην εφημερίδα “ΕΘΝΟΣ” την 29.9.2000 σελ. 20

⁶⁵ Πηγή, η ιστοσελίδα της εταιρείας στο διαδύκτιο

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Η «Hellas Flying Dolphins», πλοιοκτήτρια του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ, ιδρύθηκε και συνεστήθη την 7.3.1984. Μέχρι το 1999, έφερε την επωνυμία Minoan Flying Dolphin, και στις 26.2.1999 άλλαξε επωνυμία⁶⁶ και από τότε και εντός ενός έτους, διάνυσε μια ξέφρενη πορεία στο στίβο της ακτοπλοΐας καθώς, με ποικιλόμορφες και πολυεπίπεδες προσβάσεις, μεθοδεύσεις, παραχωρήσεις και αγοραπωλησίες, πέτυχε την αγορά και απόκτηση 74 πλοίων, αριθμός εξωφρενικός, για τα Ελληνικά δεδομένα.

Υπήρξαν μάλιστα επ' αυτού του ζητήματος, επίσημες καταγγελίες⁶⁷, οι οποίες ανέφεραν χαρακτηριστικά, ότι: «γύρω από τις μετοχές της «MFD» παίχθηκε ένα παραχρηματιστηριακό παιχνίδι ύψους 138 δισεκατομμυρίων δραχμών, με σκοπό την κυριαρχία στο Αιγαίο και βέβαια την είσπραξη υπεραξιών πολλαπλάσιας αξίας».

Εξ αφορμής μάλιστα του ναυαγίου του πλοίου, εκτεταμένα δημοσιεύματα και καταγγελίες, υπήρξαν σε όλες τις ημερήσιες εφημερίδες, οι οποίες, με πρωτοσέλιδους τίτλους, κατήγγειλαν επί λέξει: «το μονοπώλιο της συμφοράς, διαπλοκή συμφερόντων στις Κυκλάδες, υπερήλικα πλοία, ανεκπαίδευτο προσωπικό, κακές υπηρεσίες», «Ντροπή», «Στο σκαμνί και ο Σφηνιάς- Πυκνώνουν τα στοιχεία της ανάκρισης που δείχνουν μεγάλες ευθύνες της MINOAN για το τραγικό ναυάγιο – Κατατέθηκαν στοιχεία για ελλιπή συντήρηση του σκάφους και για πρόχειρες επισκευές την τελευταία στιγμή στα χειριστήρια, «17 δις. οι εξαγορές και τα εύσημα για την ασφάλεια», «9 στους 10 πιστεύουν ότι φταίει η εταιρεία», «Έρευνα για την τριπλή κομπίνα της MINOAN», «Νέες ανακρίσεις με αφετηρία 3 διώξεις εναντίον υπευθύνων της πλοιοκτήτριας» και τη «ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΜΟΝΟΠΩΛΙΑΚΟΥ STATUS», «Μέσα στο σύντομο αυτό χρονικό διάστημα η MFD επέβαλε μονοπωλιακές καταστάσεις στις θαλάσσιες μεταφορές, παρακάμπτοντας με προκλητικό τρόπο τα γρανάζια της Επιτροπής Ανταγωνισμού του υπουργείου Βιομηχανίας και του ΥΕΝ και αξιοποιώντας «παράθυρα» στη νομοθεσία. Πιο συγκεκριμένα αγόραζε τα πλοία και όχι τις πλοιοκτήτριες εταιρείες και δεν ανακοίνωνε στη Επιτροπή τις εξαγορές που έκανε»⁶⁸.

⁶⁶ ΦΕΚ 1118/1999

⁶⁷ Βλ. σχετικά τότε δημοσιεύματα σε εφημερίδες, «ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ» 9.10.2000 σελ. 24, «ΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ», «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» Επερωτήσεις Βουλευτών, Δηλώσεις Βουλευτού Γιάννη Παπαθανασίου – {βλ. «ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ», 9.10.2000, σελ. 24}, «ΙΣΟΤΙΜΙΑ» σελ. 9, 10, 11 κ.α..

⁶⁸ Βλ. εφημερίδες, «ΧΩΡΑ» 9.10.2000 σελ. 1 και 25, 29.9.2000 σελ. 1, 2 και 25, «ΑΔΕΣΜΕΥΤΟΣ ΤΥΠΟΣ», 29.9.2000 σελ. 1, 3-9, «ΙΣΟΤΙΜΙΑ» 1.10.2000, σελ. 9,10,11 κ.ά..

Πολλά, ωστόσο από αυτά τα δημοσιεύματα, οφείλω να ομολογήσω ότι ήταν περισσότερο απόρροια της αγανάκτησης και του πόνου που επικρατούσε στην κοινή γνώμη για τον άδικο χαμό τόσων ανθρώπων στο ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα». Η πραγματικότητα φυσικά είναι πολύπλευρη και πέρα από τα δημοσιεύματα αυτά.

Από την άλλη πλευρά, στην από 6.11.2000, Πορισματική Αναφορά του Εισαγγελέως Πρωτοδικών Πειραιώς κ. Γρηγόρη Πεπόνη, στα πλαίσια της ανακριτικής έρευνας του ναυαγίου, αναφέρεται σχετικά ότι υπήρξε υπέρ της «H.F.D.», «απαράδεκτη και μανιωδώς μεροληπτική υπέρ των άλλων ναυτικών εταιρειών» μεταχείριση, εις βάρος άλλων πλοιοκτητών, και άρνηση χορηγήσεως εις αυτούς, αδειών, δρομολογήσεως πλοίων των, «καθ'όν χρόνον» εξεδίδετο «σωρεία αδειών» για την ίδια δρομολογιακή γραμμή, υπέρ της εταιρείας «MFD».

Τοιουτοτρόπως, η «H.F.D.» λοιπόν, κατόρθωσε να αποκτήσει κυριαρχική και δεσπόζουσα θέση σε όλες τις δρομολογιακές γραμμές της Ελλάδος, και να αποκτήσει μονοπώλιο⁶⁹ και από εκεί κάπου αρχίζει θεωρώ να διαφαίνεται και ο ρόλος της στην επέλευση του πολύνεκρου αυτού ναυτικού ατυχήματος.

Ειδικότερα, απέκτησε το μονοπώλιο στις γραμμές, Βόλος-Βόρειες Σποράδες-Αγ. Κωνσταντίνος, στην οποία, επί συνόλου 19 πλοίων που ήταν δρομολογημένα, τα 18 ήταν ιδιοκτησίας της HFD, Πειραιάς - Αργοσαρωνικός, στην οποία επί συνόλου 28 πλοίων, που ήταν τότε δρομολογημένα, τα 25 ήταν ιδιοκτησίας της HFD. Αλλά και στη γραμμή Πειραιάς /Ραφήνα - Κυκλάδες, η HFD απέκτησε σχεδόν μονοπωλιακή, αλλά σίγουρα πάντως δεσπόζουσα θέση. Στη γραμμή αυτή, επί συνόλου 36 πλοίων, που ήταν δρομολογημένα τα 22, ήταν ιδιοκτησίας της HFD.

Το γεγονός της αγοράς οιοδήποτε πλοίου βρίσκονταν δρομολογημένο, ανεξαρτήτως της ηλικίας του και ανεξαρτήτως του προσφερομένου ή ζητουμένου τιμήματος, οδήγησε στην απόκτηση ενός στόλου, υπερηλίκων πλοίων, πλην ελαχίστων, με αποτέλεσμα την έλλειψη ανταγωνισμού και την υποβάθμιση του επιπέδου συντηρήσεως, εξοπλισμού και αξιοπλοΐας τους.

Είναι δε χαρακτηριστικό ότι, μετά το επελθέν ναυάγιο, την αφύπνιση των αρμοδίων εποπτικών αρχών, και την ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης, μετά από

⁶⁹ βλ. πολλαπλές καταχωρήσεις εις ημερήσιο τύπον «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» 8.11.2000, σελ. 7, Επερωτήσεις εις την Βουλή Βουλευτών Μιλτιάδη Έβερτ, Γ. Παπαθανασίου Ν.Δ. και ερώτηση, τον Ιούλιο 2000, 22 Βουλευτών του ΠΑΣΟΚ, καταγγελλόντων μονοπωλιακές καταστάσεις στον χώρο της ακτοπλοΐας, από εταιρείες που δεν σέβονται την Νομοθεσία, με μοναδικό σκοπό να κερδοσκοπήσουν, κ.ά..

ελέγχους που πραγματοποιήθηκαν, βρέθηκαν ουσιώδεις βλάβες, και προβλήματα στα πλοία της «H.F.D.», τα οποία αναιρούσαν την αξιοπλοία των πλοίων αυτών, ενώ παράλληλα αποκάλυπταν το ψευδές περιεχόμενο των πιστοποιητικών ασφαλείας και αξιοπλοίας τους, και γι' αυτό απαγορευόταν σταδιακά ο απόπλους τους⁷⁰.

Επισημαίνεται ιδιαίτερα, ότι ο ίδιος ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, απομάκρυνε όλους τους Διευθυντές και Υπευθύνους της Επιθεώρησης Εμπορικών πλοίων (ΔΕΕΠ/ΥΕΝ), σε αναγνώριση και παραδοχή, ότι ασκούσαν πλημμελή και τυπικό έλεγχο, στα πλοία της «H.F.D.» και όχι ουσιαστικό και πραγματικό.

⁷⁰ Βλ. «ΑΘΗΝΑΪΚΗ» 8.11.2000, σελ. 1, 20, 28 και 29, «ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ» 8.11.2000, σελ. 1, 26 και 27, «ΕΞΟΥΣΙΑ», σελ. 15 «ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ» 9.10.2000, «ΝΕΑ» 9.11.2000 σελ. 17, «ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ» 9.11.2000 σελ. 27) - συγκεκριμένα, για επιθέματα στην «γάστρα», δύο επιθέματα στο δεξιό προωραίο πέδילו ανήψωσης, έλλειψη βυθομέτρων, δεν λειτουργούσαν ικανοποιητικά οι φρακτές {dampers}, επιθέματα στο πρυμναίο μέρος και στο μπρακέτο του πεδίλου ανύψωσης, τριχοειδείς ρωγματώσεις στα πέδिला ανύψωσης, μικρό τριχοειδές κρακ στο πηδάλιο, μόνιμα ελάσματα {σόκορα} στο κέντρο της γάστρας και πλώρα αριστερά, επιθέματα στα foils και μικρό τριχοειδές ρωγμώδες κρακ στο πρημναίο Foil, επιθέματα σε όλο το μήκος του μεσαίου foil, επιθέματα στο προωραίο και πρυμναίο foil, ενισχυτικά επιθέματα στο μεσαίο foil, κ.ά.).

4.2. Η ΑΝΑΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΒΥΘΙΣΗ ΤΟΥ Φ/Γ ΠΛΟΙΟΥ «ΔΥΣΤΟΣ»⁷¹

4.2.1. Στοιχεία του πλοίου

είδος :	Φ/Γ πλοίο μεταφοράς χύδην τσιμέντου
όνομα :	ΔΥΣΤΟΣ
Νηολόγιο :	Πειραιάς 8204
Δ.Δ.Σ.:	SYXR
Kox :	4045
Kκχ:	2205
Έτος ναυπήγησης:	1972 – SA JULIAN CONSTRUCTORA GIJONESA (ΙΣΠΑΝΙΑ)
Έτος μετασκευής σε τσιμεντοφόρο :	1985
Υλικό κατασκευής :	χάλυβας

4.2.2. Σύντομο ιστορικό⁷².

Το Φ/Γ πλοίο “ΔΥΣΤΟΣ”, προερχόμενο από την Ιταλία (La Spezia) κατέπλευσε στον Βόλο, την 24.12.1996 (παραμονή Χριστουγέννων) προκειμένου να πραγματοποιήσει την προγραμματισθείσα φόρτωση χύδην τσιμέντου. Το πλοίο είχε πλήρωμα 18 ανδρών.

Στο σημείο αυτό μάλιστα, πρέπει να σημειωθεί ότι όπως αποδείχθηκε εκ των υστέρων, κατά την διάρκεια του πλου, από La Spezia μέχρι τον Βόλο, το πλοίο, λόγω εγγενούς αδυναμίας, κακής καταστάσεως και ελαττωματικής λειτουργίας των ηλεκτρομηχανών του, ακινητοποιήθηκε δύο φορές επί αρκετές ώρες, και υπέστη γενική συσκότιση (Black Out).

Το πλοίο λοιπόν, αφού ολοκλήρωσε τη φόρτωση, απέπλευσε για τον προορισμό του την 26.12.1996 – μετά από δύο μέρες από τον κατάπλου του πλοίου στον Βόλο – και ώρα 14.00’ μ.μ. περίπου. Το μετεωρολογικό δελτίο, κατά τον χρόνο του απόπλου, έδινε ένταση ανέμων 9 Beauforts (Βορειοανατολική).

⁷¹ «ΔΥΣΤΟΣ» στην αρχαία ελληνική σημαίνει αυτός που κατακλύζεται ή βουτάει στα νερά.
Μοιραίο όνομα.

⁷² Σύμφωνα με την υπ’ αριθμόν 83/1998 έκθεση του ΑΣΝΑ και τις αποφάσεις του Εφετείου Πειραιώς (πολιτικό τμήμα)

Μετά από δύο ώρες από τον απόπλου του από τον Βόλο, το πλοίο αναγκάστηκε να διακόψει τον πλου του, λόγω ακριβώς των δυσμενών καιρικών συνθηκών και να καταφύγει (“επόδισεν”) στις νότιες ακτές της νήσου Σκιάθου (θέση “Κοχύλι”). Εκεί παρέμεινε, έως την 28.12.1996 (ημέρα Σάββατο) και τελικά στις 16.00’ μ.μ. έκανε προσπάθεια απόπλου. Την 19.00’ μ.μ. ώρα της ίδιας ημέρας, το πλοίο έδωσε σήμα ότι βρίσκεται σε απόσταση, περίπου, 6 ναυτικών μιλίων, από την νήσο Σκάντζουρα, με καιρό εντάσεως 6 «Beauforts» Βόρειο, και με πλου προς Πειραιά. Μετά από την ώρα εκείνη, χάνονται τα ίχνη του πλοίου, έως ότου περισυλλέγεται, στις 05.15’ της 29.12.1996 (Κυριακή), ένας εκ των μελών του πληρώματος και ο μοναδικός καθώς αποδείχθηκε αργότερα, διασωθείς ναυαγός, ο Δόκιμος Πλοίαρχος του πλοίου.

Ο συγκεκριμένος αυτός διασωθείς ναυαγός, δήλωσε⁷³ ότι, το φορτηγό “ΔΥΣΤΟΣ”, ανατράπηκε στις 20.30’ μ.μ. της 28.12.1996, στην θαλάσσια περιοχή ανοικτά των ακτών της Ανατολικής Ευβοίας.

Περίπου την 08.00 π.μ. ώρα, της 29.12.1996, το ναυαγήσαν πλοίο, εντοπίστηκε πλησίον της νήσου Πρασούδα, κοντά στην Κύμη. Βρέθηκε ανεστραμμένο και με περισσότερο βυθισμένη την δεξιά πλευρά του.

Μετά την αποκάλυψη του ναυαγίου, έγιναν προσπάθειες από διάφορες πλευρές, για την διάσωση των επιβαινόντων και του πλοίου. Αποφασίσθηκε μάλιστα η ρυμούλκηση του πλοίου, πλησίον των ακτών της Ευβοίας και νοτίως του λυμένος Κύμης, και σε βάθος 35 μ.

Κατά την διάρκεια όμως, των εργασιών εντοπισμού και ανευρέσεως των θυμάτων και μελών του πληρώματος, παρατηρήθηκε ότι μεταβάλλεται η διαμήκης διαγωγή του πλοίου, με αποτέλεσμα να βυθίζεται η πρύμνη του και να ανυψώνεται η πλώρα του. Στη συνέχεια, αναγκάστηκαν τα σωστικά συνεργεία, την 1.1.1997, να επαναφέρουν το πλοίο στην προηγούμενη κατάσταση, δια της παροχής αέρος στο μηχανοστάσιο, με αποτέλεσμα το ναύαγιο να ανυψωθεί κατά 2 μέτρα και να επανέλθει, περίπου, στο σημείο που βρίσκονταν κατά την ημέρα της ρυμούλκησης του, στα αβαθή. Όλες τελικά όμως οι προσπάθειες απέβησαν άκαρπες.

Συνεπεία της ανατροπής του πλοίου επήλθε ο θάνατος 17 ατόμων από το πλήρωμα του πλοίου και άλλων 3 επιβαινόντων, και συγκεκριμένα της συζύγου και θυγατέρας του Α΄ Μηχανικού και της συζύγου του Β΄ Μηχανικού.

⁷³ στην κατάθεση του ενώπιον των ανακριτικών αρχών



φωτογραφία του ανεστραμμένου πλοίου Δύστος και χάρτης της πορείας που ακολούθησε μέχρι την στιγμή αυτή

4.2.3. Παρατηρήσεις – σχόλια

Καταρχήν, ερωτηματικά, που θα μείνουν μάλλον πια αναπάντητα, δημιουργεί το γεγονός ότι, το πλοίο δεν εξέπεμψε κανένα απολύτως σήμα κινδύνου (SOS) μέσω του ασυρμάτου του, παρότι, ο ασύρματος λειτουργούσε και με ηλεκτροσυσσωρευτές, και όχι μόνον με την ηλεκτρογεννήτρια, αν πάρουμε ως δεδομένο την περίπτωση που

το πλοίο βρισκόταν σε κίνδυνο, λόγω της κακοκαιρίας και είχε υποστεί black out, όπως είχε συμβεί ήδη δύο φορές κατά την πορεία του από La Spezia προς Βόλο, .

Παρόλ' αυτά, μετά την ανατροπή του πλοίου καθώς φαίνεται, εξέπεμψε σήμα μόνο ο αυτόματος "ραδιοφάρος προσδιορισμού στίγματος ανάγκης", (EPIRB: emergency position indicating radio beacon), αλλά το στίγμα του αυτό, ήταν λανθασμένο.

Δεν μπορεί, ωστόσο να νοηθεί, σύμφωνα με το συνδυασμό των στοιχείων που προέκυψαν από την έρευνα του ναυαγίου, ότι οι καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν στην περιοχή την κρίσιμη εκείνη μέρα, ήταν αυτές που προκάλεσαν το ατύχημα, ή τουλάχιστον δεν ήταν μόνο αυτές που προκάλεσαν το τραγικό συμβάν.

Συγκεκριμένα, όπως έχουν δεχτεί τόσο τα Ελληνικά όσο και τα ξένα δικαστήρια με τις διάφορες αποφάσεις τους και όπως αναφέρθηκε και στο κεφάλαιο 2.4. της εργασίας, το γεγονός της θαλασσοταραχής, με ένταση ανέμων 8 ή ακόμα και 9 beaufort, δεν είναι γεγονός απρόβλεπτο, οι δε τυχόν μάλιστα, συνέπειές του, μπορούν να αποφευχθούν ή έστω φυσικά να περιορισθούν με την επίδειξη επιμέλειας και ευσυνειδησίας εκ μέρους του μέσου συνετού πλοιάρχου και πλοιοκτήτη, με την λήψη μέτρων, που επιβάλλουν οι κανόνες της ναυτικής εμπειρίας και τέχνης⁷⁴.

Ως εκ τούτου, η ανατροπή του πλοίου, πιθανολογείται ότι έλαβε χώρα μέσα σε ελάχιστα δευτερόλεπτα⁷⁵ και έτσι δεν δόθηκε στα μέλη του πληρώματος και στους επιβαίνοντες η δυνατότητα να προβούν σε οποιαδήποτε ενέργεια που θα οδηγούσε στη διάσωση τους, όπως για παράδειγμα στο να κάνουν χρήση των σωσιβίων ή των πνευστών σχεδίων ή ακόμα να επιχειρήσουν να εκπέμψουν το σήμα κινδύνου (SOS).

Επιπλέον, πρέπει να επισημανθεί, ότι όπως προέκυψε από τις έρευνες, το μοιραίο αυτό πλοίο ήταν υπερφορτωμένο. Συγκεκριμένα, κατά την αναχώρηση του, δηλώθηκαν 49,5 τόνοι από καύσιμα, ενώ μετά την ανατροπή και την απάντληση των πετρελαιοειδών, ανεβρέθηκαν, σύμφωνα με τους πραγματογνώμονες και τη σχετική ποινική δικογραφία που σχηματίστηκε αργότερα, περίπου 140 τόνοι. Η εφοπλίστρια μάλιστα εταιρεία, γνώριζε τόσο το γεγονός ότι το πλοίο ήταν υπερφορτωμένο, και ότι το ύψος των έξαλλων του πλοίου της είχε μειωθεί, όσο και τις επικρατούσες δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

⁷⁴ Βλ. σχετικά απόφαση 646/1995 Εφ. Πειραιώς, ναυτικό τμήμα.

⁷⁵ Έκθεση πραγματογνωμοσύνης Δ. Πετρόγγωνα, Α. Κακαράντζα και Κ. Βούτου, σελ. 79

Η γενική εικόνα που επικράτησε, σύμφωνα και με την συνοπτική έκθεση των πραγματογνωμόνων⁷⁶, ήταν ότι το πλοίο δεν ήταν αξιόπλοο. Τα πιστοποιητικά που διέθετε δεν ανταποκρίνονταν στην πραγματική κατάσταση αξιοπλοΐας του, αλλά αντιθέτως, αυτά ήταν ψευδή και πλασματικά



φωτογραφία του ανεστραμμένου πλοίου ΔΥΣΤΟΣ.

Το πλοίο, από πλευράς ασφαλείας και αξιοπλοΐας, βρισκόταν, στην χειρίστη δυνατή θέση. Πέρα μάλιστα από τα δημοσιεύματα, του ημερησίου και περιοδικού Ελληνικού τύπου, τα οποία το αποκαλούσαν “σάπιο” και “ανασφαλές”, τους αυτούς χαρακτηρισμούς του απέδιδαν και οι πρώην πλοίαρχοι και μέλη του πληρώματός του, ενώ αντικειμενικά ευρήματα και πολλά άλλα στοιχεία, το αποδεικνύουν αυτό.

Ωστόσο, δέον να σημειωθεί ότι δεν υπάρχει κάποια κατηγορηματική προϋπόθεση έτσι ώστε ένα πλοίο να αναγνωρίζεται ότι πληρεί τις εγγυήσεις της αξιοπλοΐας. Σε γενικές γραμμές πάντως ως αξιόπλοο, θεωρείται ένα πλοίο, όταν είναι κατάλληλο κατά το σχεδιασμό, την κατασκευή ή την μετασκευή που τυχόν έχει υποστεί, και τον εξοπλισμό του, ώστε να αντιμετωπίζει οιοσδήποτε κινδύνους της ναυσιπλοΐας.

⁷⁶ κ. Βούτος, Στεφανάκος, Πετρόγγονας, Κακαράντζας.

Ερωτηματικά επίσης, από την άλλη, προκαλεί και το γεγονός ότι δεν βρέθηκαν ποτέ τα ημερολόγια του πλοίου, και των 25 ετών ναυσιπλοΐας του, όπως άλλωστε δεν ανεβρέθηκαν και τα οχτώ ρολόγια του πλοίου, τα ναυτικά φυλλάδια του πληρώματος, η αλληλογραφία του πλοιάρχου κ.α.

Τα ημερολόγια, σαφώς και θα παρείχαν διευκρινήσεις για πολλά ζητήματα που αφορούσαν το πλοίο, όπως για παράδειγμα, θα αποδεικνύονταν τα διάφορα προβλήματα που παρουσίαζε στο παρελθόν το πλοίο, τα μπαλώματα και τα επιθέματα που τοποθετούνταν καθώς επίσης θα προέκυπταν και ακριβή στοιχεία για την πορεία που ακολούθησε το πλοίο, την ταχύτητά του, τις μετρήσεις που γίνονταν στα διπύθμενα κ.α..

Μετά την ληφθείσα τέλος άδεια απόπλου και κατά το ναυάγιο, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, ευρέθησαν να επιβαίνουν επί του πλοίου, κατόπιν εγκρίσεως και εντολής της εφοπλίστριας εταιρείας, πέραν των 17 μελών του πληρώματος, και τρία επιπλέον άτομα, χωρίς να έχει ληφθεί προηγουμένως η απαιτούμενη από τον νόμο, σχετική άδεια από τις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές.

4.2.4. Αιτίες – ευθύνες

Το πλοίο ανατράπηκε. Αυτό είναι σίγουρα δεδομένο.

Ωστόσο, για να επέλθει η ανατροπή ενός πλοίου, πρέπει οπωσδήποτε η απόσταση μεταξύ του κέντρου βάρους και του μετακέντρου, να λάβει αρνητική τιμή. Αυτό σημαίνει ότι οι ασκούμενες ροπές ανατροπής, υπερیشύουν των ροπών επαναφοράς. Εν προκειμένω δηλαδή στο Δύστος, κατά την στιγμή ενάρξεως της ανατροπής του δημιουργήθηκαν συνθήκες, κατά τις οποίες, οι ροπές ανατροπής υπερیشυσαν των ροπών επαναφοράς, και για να επέλθει αυτή η ακαριαία μεταβολή των συνθηκών, πιθανολογείται ότι θα πρέπει να μετακινήθηκε εντός του πλοίου βάρος φορτίου.

Σύμφωνα πάντως με τα όσα δέχτηκε το δευτεροβάθμιο ποινικό δικαστήριο, βάσει και της διενεργηθείσας πραγματογνωμοσύνης, το πιθανότερο σενάριο της ανατροπής είναι ότι, αυτή επήλθε από την εισροή υδάτων, μέσω ενός ρήγματος που

δημιουργήθηκε εν πλώ, στον κενό χώρο των ελεύθερων επιφανειών⁷⁷ στα αμπάρια του πλοίου. Ακολούθως οι ισχυροί διατοιχισμοί και οι μετακινήσεις της θαλάσσιας μάζας από πλευρά σε πλευρά, λόγω μάλιστα και του ισχυρού κυματισμού που επικρατούσε, ανέτρεψαν πλήρως τα δεδομένα ευστάθειας του πλοίου, προκάλεσαν εσωτερικές καταρρεύσεις και μετατόπιση του φορτίου και τέλος είχαν ως αποτέλεσμα την βίαιη ανατροπή του πλοίου.

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, ευθύνες αποδόθηκαν, α) στον διευθύνοντα σύμβουλο της πλοιοκτήτριας εταιρείας, για την κακή συντήρηση του πλοίου και την γενική πλημμελή κατάσταση που παρουσίαζε αυτό, β) στους υπευθύνους του Ελληνικού Νηογνώμονα αλλά και στους επιθεωρητές που είχαν αναλάβει την επίβλεψη του μοιραίου πλοίου, καθώς δεν διενεργούνταν οι απαιτούμενες επιθεωρήσεις στην έκταση που θα έπρεπε σύμφωνα με την ηλικία του, την μετασκευή του καθώς και την φύση του φορτίου, δεν διατυπώνονταν δε ουσιαστικές παρατηρήσεις για επισκευές και άρση βλαβών και φθορών που εκ των υστέρων αποδείχθηκαν ότι υπήρχαν στο πλοίο, και επομένως εκδίδονταν αναληθή πιστοποιητικά, που φυσικά δεν ανταποκρίνονταν στην πραγματικότητα.

Ευθύνη τέλος βαραίνει και ως ένα βαθμό και το άτυχο πλοίαρχο του πλοίου «Δύστος», ο οποίος δεν εκτίμησε σωστά της καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν, λαμβανομένου μάλιστα υπόψη ότι γνώριζε την γενική κατάσταση του πλοίου και την περιοχή του πλου.

4.2.5. Ο ρόλος της πλοιοκτήτριας εταιρείας ως προς επέλευση του ναυαγίου.

Αυτό που πρέπει βέβαια να ληφθεί σοβαρά υπ' όψιν, είναι το γεγονός ότι, στην προκειμένη περίπτωση φορτωτής, μεταφορέας, και παραλήπτης, αντιπροσώπευαν τα «**ίδια συμφέροντα**». Η εταιρεία δηλαδή «ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ», είχε το ρόλο του φορτωτή και παραλήπτη, στον όμιλο της οποίας όμως, άνηκε και η πλοιοκτήτρια του πλοίου «ΔΥΣΤΟΣ», η «ΔΥΣΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ». Απαλλαγμένη έτσι η πλοιοκτήτρια εταιρεία από την ανάγκη εκναύλωσης του πλοίου της σε τρίτους, που θα

⁷⁷ Οι ελεύθερες επιφάνειες δημιουργήθηκαν κάτω από τους χώρους αποθήκευσης του φορτίου, μετά από τις εργασίες μετασκευής που είχε υποστεί το πλοίο πλοίου, από ανοιχτό σε κλειστό τσιμεντοφόρο. Ειδικότερα, όταν έγινε η μετασκευή του πλοίου κατασκευάστηκε ένα νέο αμπάρι πάνω στο παλιό, ενώ μεταξύ των πάτων των δύο αμπαριών δημιουργήθηκε ένας κενός χώρος

συνεπάγονταν φυσικά την διατήρηση του πλοίου σε καλή κατάσταση καθώς θα καλούνταν να λειτουργεί μέσα σε συνθήκες ανταγωνισμού, ουδόλως ενδιαφέρθηκε για την καλή κατάσταση του και ιδιαίτερα μάλιστα σε ότι αφορούσε την ασφαλή λειτουργία και συντήρησή του, αλλά αντιθέτως χρησιμοποιούσε απλά αυτό ως βοηθητικό μεταφορικό μέσο του προϊόντος της.⁷⁸

Το πλοίο λοιπόν, γενικά παρουσίαζε φθορές και ρωγμές, υπήρχαν επιθέματα στο κατάστρωμα και κακή στεγανότητα των καπακιών καθώς επίσης προϋπήρχε ρήγμα στην αριστερή πλευρά του πλοίου⁷⁹, που αποδείχτηκε σύμφωνα με τις αποφάσεις των δικαστηρίων μοιραίο, ενώ επιπλέον παρατηρήθηκε και μειωμένη αντοχή των ελασμάτων⁸⁰.

Με σκοπό εξάλλου, την μείωση του κόστους λειτουργίας του πλοίου, η πλοιοκτήτρια εταιρεία, το 1988 διακόπτει την κλάση του πλοίου «ΔΥΣΤΟΣ» με τον Αγγλικό Νηογνώμονα, τον «Lloyd's Register of shipping» και το εντάσσει στην κλάση του «Ελληνικού Νηογνώμονα Α.Ε.»⁸¹, του οποίου η κλάση θεωρείται γενικά πιο φθηνή και ο οποίος με την σειρά του, κατατάσσει το συγκεκριμένο πλοίο στην ανώτατη κλάση του, χωρίς καμία παρατήρηση. Σημειωτέων δε, ότι το ένα υπάρχον εκ κατασκευής εσωκοίλωμα που παρουσίαζε το πλοίο και μνημόνευε συνεχώς ο Αγγλικός Νηογνώμονας, που παρακολουθούσε στο παρελθόν το πλοίο, δεν γίνεται να λέγαμε αντιληπτό από τον αντίστοιχο Ελληνικό Νηογνώμονα, ή τουλάχιστον δεν γίνεται καμία μνεία για αυτό. Εξάλλου όλα αυτά αποδεικνύουν ως ένα σημείο το λόγο γιατί ο Ελληνικός Νηογνώμονας περιλαμβάνεται στην κατηγορία «1^η προτεραιότητας», στην λίστα αξιολόγησης των νηογνωμόνων.

Η τάση για συνεχή μείωση του κόστους του πλοίου ΔΥΣΤΟΣ, είχε ως αποτέλεσμα ακριβώς το επίπεδο συντήρησης του, να είναι εξαιρετικά χαμηλό. Χαρακτηριστικό μάλιστα είναι ότι, ο παλαιότερος Διευθύνων σύμβουλος της πλοιοκτήτριας εταιρείας, αναφέρει σε κατάθεσή του στις ανακριτικές αρχές, ότι η συντήρηση των πλοίων γινόταν από το πλήρωμα συνήθως, σύμφωνα με την πολιτική της πλοιοκτήτριας εταιρείας, διότι η συντήρηση από συνεργεία θεωρούνταν από την εταιρεία ιδιαίτερα δαπανηρή.

⁷⁸ Σύμφωνα με την Έκθεση 83/98 ΑΣΝΑ σελ 30.

⁷⁹ Έκθεση πραγματογνώμονα κ. Στεφανάκου σελ. 1009

⁸⁰ Έκθεση 83/98 ΑΣΝΑ σελ. 37,38.

⁸¹ Σύμφωνα με την υπ' αριθμόν 83/98 έκθεση ΑΣΝΑ, σελ. 36-37

Σύμφωνα λοιπόν με τις αποφάσεις τόσο των πολιτικών δικαστηρίων, όσο και του ποινικού δικαστηρίου, αλλά και σύμφωνα με την πορισματική έκθεση του ΑΣΝΑ, η ανατροπή και η βύθιση του Φ/Γ πλοίου ΔΥΣΤΟΣ, οφείλεται καταρχήν σε παραλείψεις των υπευθύνων της πλοιοκτήτριας εταιρείας, οι οποίοι μη ενδιαφερόμενοι για την γενική κατάσταση του πλοίου, παρά μόνο προφανώς για τη δυνατότητα μεταφοράς της μέγιστης ποσότητας φορτίων τσιμέντου, δεν έλαβαν τα κατάλληλα μέτρα διατηρήσεως επαρκούς ευστάθειας του πλοίου και καλής συντηρήσεως του, ώστε αυτό να διατηρείται ουσιαστικά αξιόπλοο, αρκούμενοι, μόνο, στην τυπική επιβεβαίωση της αξιοπλοΐας του, μέσω των σχετικών πιστοποιητικών του Ελληνικού Νηογνώμονα.

Ειδικότερα, σύμφωνα με τα όσα έκανε δεκτά το Τριμελές Εφετείο Πλημμελημάτων Πειραιά⁸², οι ελλειψείς, οι πλημμελείς ή και οι τελείως ανύπαρκτες, επιθεωρήσεις του πλοίου ΔΥΣΤΟΣ⁸³, καθώς επίσης και οι πιστοποιήσεις της αξιοπλοΐας αυτού, που βασίζονταν σε τέτοιες επιθεωρήσεις, αποτελούσαν συνήθη και συστηματική πρακτική, η οποία τηρούνταν επί σειρά ετών στις σχέσεις μεταξύ της πλοιοκτήτριας εταιρείας και του Ελληνικού Νηογνώμονα, για λόγους αμοιβαίων συμφερόντων και εξυπηρετήσεων, καθόσον με αυτή την τακτική η πρώτη εξασφάλιζε βέβαιη, σύντομη και οικονομικότερη πιστοποίηση της αξιοπλοΐας του πλοίου της, ο δε δεύτερος εξασφάλιζε ένταξη και διατήρηση περισσότερων πλοίων εκμετάλλευσης της πρώτης στην κλάση του. Ο Ελληνικός Νηογνώμονας, δεν έκανε επιθεωρήσεις, στην έκταση που θα έπρεπε, σύμφωνα με την ηλικία, την κατάσταση του πλοίου, μετά την μετασκευή που πραγματοποιήθηκε, καθώς και τη φύση του φορτίου και δεν υπεδείκνυε, ως όφειλε κατά τις επιθεωρήσεις (τακτικές και έκτακτες) τις απαιτούμενες σε έκταση και είδος επισκευές. Ο Ελληνικός Νηογνώμονας μάλιστα, είχε αποδεχθεί κατά καιρούς αποτελέσματα παχυμετρήσεων των ελασμάτων, τα οποία δεν ανταποκρίνονταν στην πραγματικότητα και φυσικά ενέκρινε το εγχειρίδιο Ευστάθειας του πλοίου «ΔΥΣΤΟΣ» χωρίς ουσιαστικό έλεγχο.

⁸² Αποφάσεις 387, 1096, 1097, 1161 και 1161^α/2003

⁸³ Τον Φεβρουάριο του 1996, έγιναν εκτεταμένες επισκευές και αντικαταστάσεις ελασμάτων, χωρίς αυτές να ελεγχθούν, να επιθεωρηθούν και να καταχωρηθούν στα αρχεία του Ελληνικού Νηογνώμονα, όπως θα έπρεπε προκειμένου να κριθεί η αξιοπλοΐα του πλοίου, σύμφωνα με την κατάθεση του ελασματοουργού Γ.Μ. ενώπιον του Τριμελούς Εφετείου Πλημμελημάτων Πειραιώς, το συνεργείο του οποίου πραγματοποίησε τις σχετικές εργασίες.

4.2.6. Δύο ναυάγια (ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ / ΔΥΣΤΟΣ) – Τραγικές ομοιότητες.

Όσον αφορά στα δύο αυτά πολύνεκρα ναυάγια, αυτό του ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ και αυτό του ΔΥΣΤΟΣ, που συγκλόνισαν την ελληνική αλλά και διεθνή κοινή γνώμη, κρίνεται αναγκαίο να επισημανθούν ορισμένες τραγικές ομοιότητες – ειρωνείες, που η καθοριστική ή μη σημασία τους επαφίεται στην κρίση του καθενός.

Εν προκειμένω, απλώς παρατίθενται τα εξής:

- Και τα δύο πλοία, καλύπτονταν από τον ίδιο ασφαλιστικό οργανισμό, εν προκειμένω τον «WEST OF ENGLAND» .

- Από την πρώτη κιόλας ημέρα, μετέβησαν στην περιοχή του ναυαγίου του πλοίου «ΔΥΣΤΟΣ», στην Κύμη και παρευρέθησαν επίσης και στην Πάρο, για την περίπτωση του «ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ» ως εκπρόσωποι του «WEST OF ENGLAND», οι ίδιοι τεχνικοί σύμβουλοι των ασφαλιστών, η εταιρεία «OVERSEAS MARITIME».

- Στην διερεύνηση των δύο ναυαγίων, ορίστηκαν από τους ίδιους ασφαλιστές, τα ίδια ακριβώς συνεργεία δυτών για να διερευνήσουν το συμβάν, οι «POSEIDON DIVERS». Είναι οι ίδιοι δύτες, της εταιρείας «POSIDON DIVING» που ανέλαβαν τις εργασίες στο «ΔΥΣΤΟΣ», στο οποίο, όπως είναι γνωστό, όταν βρισκόταν στο ίδιο βάθος, όπως και το «EXPRESS SAMINA», 35 μέτρα κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας, σημειώθηκε έκρηξη, με αποτέλεσμα να αλλάξουν τα στοιχεία του πλοίου, και να χαθούν χρήσιμα αποδεικτικά μέσα.

- Και τα δύο πλοία ήταν υπερήλικα, 34 και 24 ετών, αντίστοιχα και σε λίγους μήνες μετά το εκάστοτε ναυάγιο, οι εταιρείες τους προτίθονταν να τα αποσύρουν από την ναυσιπλοΐα.

- Και τα δύο πλοία παρακολουθούνταν από τον Ελληνικό Νηογνώμονα. Εις βάρος μάλιστα των υπευθύνων του Ελληνικού Νηογνώμονα για την βύθιση του πλοίου «ΔΥΣΤΟΣ» καταδικάστηκαν οι υπεύθυνοι από τα ποινικά δικαστήρια για την πράξη της έκδοσης ψευδούς βεβαιώσεως, με σκοπό το όφελος. Επίσης κατά του ίδιου Ελληνικού Νηογνώμονα, εκκρεμούν και άλλες κατηγορίες, όπως π.χ. δια την περίπτωση του ναυαγίου «IRON ANTONIS», που στοίχισε την ζωή σε 24 ναυτικούς.

4.3. Η ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΤΟΥ Φ/Γ «ΠΕΛ ΜΑΡΙΝΕΡ» ΜΕ ΤΟ Φ/Γ «ΠΕΛ ΡΕΙΝΤΖΕΡ»

4.3.1. Στοιχεία του πλοίου

είδος :	Φορτηγό
όνομα :	«ΠΕΛ ΜΑΡΙΝΕΡ»
νηολόγιο:	Πειραιάς 9900
κ.ο.χ. :	3982
κ.κ.χ. :	2171
Δ.Δ.Σ. :	SW 7937
Έτος κατασκευής :	1979 – Αγγλία
Υλικό κατασκευής :	χάλυβας

4.3.2. Σύντομο ιστορικό⁸⁴

Το Φ/Γ πλοίο «ΠΕΛ ΜΑΡΙΝΕΡ», απέπλευσε από τον λιμένα του Ηρακλείου Κρήτης την 25.7.99, της 23:00 μ.μ., με προορισμό το λιμάνι Γκέμλικ της Τουρκίας. Ακολούθησε πορεία μέσω των Κυκλάδων και πέρασε ανατολικά της νήσου Χίου.

Της 20:40 ώρα της επομένης ημέρας, εμφανίστηκε πυκνή ομίχλη η οποία περιόρισε σε σημαντικό βαθμό την ορατότητα, περίπου στα 80 μέτρα και ανάγκασε το πλοίο να ελαττώσει την ταχύτητά του από 12,5 κόμβους σε 8 κόμβους και τέθηκε έτσι σε λειτουργία για μεγαλύτερη ασφάλεια και το τιμόνι στο χειροκίνητο.

Περίπου στις 21:30 ώρα, εντοπίστηκε στο ένα από τα δύο λειτουργούντα κανονικά ραντάρ του πλοίου και περίπου στα 9 ναυτικά μίλια απόσταση, «στόχος», ένα άλλο πλοίο. Ο πλοίαρχος ζήτησε να γυρίσει το πλοίο πορεία στρίβοντας δεξιά ενώ ταυτόχρονα κάλεσε πολλές φορές στο VHF, τόσο στην Αγγλική γλώσσα όσο και στην Ελληνική, το αντιπλέον πλοίο, χωρίς να λάβει όμως καμία απάντηση.

Σε απόσταση 7/10 ν.μ., λόγω νεκρού τομέα του Ραντάρ, ο στόχος χάθηκε από την οθόνη.

⁸⁴ Σύμφωνα με την υπ' αριθμόν 169/1999 έκθεση του ΑΣΝΑ και την υπ' αριθμόν 511/2003 απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς (ναυτικό τμήμα)

Την 26.7.1999 και περί ώρα 22:00 (νοτιοδυτικά ανοιχτά της νήσου Τένεδος⁸⁵), το αντιπλέον πλοίο «ΠΕΛ ΡΕΙΝΤΖΕΡ» προσέκρουσε τελικά με την πλώρη, στην αριστερή πλευρά του πλοίου «ΠΕΛ ΜΑΡΙΝΕΡ» το οποίο στη συνέχεια βυθίστηκε⁸⁶.

Αποτέλεσμα του ναυαγίου αυτού ήταν να πεθάνει από πνιγμό (1) ένα μέλος του πληρώματος, ο λιπαντής του πλοίου.

4.3.3. Παρατηρήσεις – ευθύνες.

Τραγική ειρωνεία αποτελεί φυσικά το γεγονός ότι και τα δύο πλοία είναι ιδιοκτησίας της ίδιας εταιρείας, της «Sarlis Maritime sa», και εκτελούσαν συχνά δρομολόγια στη γραμμή Πειραιά – Μαύρη Θάλασσα. Παραμένουν ωστόσο άγνωστοι οι λόγοι του πως βρέθηκαν τα δύο πλοία της εταιρείας, στην ίδια θαλάσσια περιοχή, με ίδια αντίθετη πορεία, την ίδια ώρα.

Το δικαστήριο του Πειραιά⁸⁷ έκρινε ότι πραγματικά συνυπαίτιοι αποκλειστικά της πρόκλησης του ναυαγίου και του πνιγμού του λιπαντή του πλοίου, είναι οι πλοίαρχοι των συγκρουσθέντων πλοίων που επέδειξαν αμελή συμπεριφορά παραλείποντας πράξεις και ενέργειες που επιβάλλονται από τις διατάξεις του Διεθνούς Κανονισμού περί αποφυγής Συγκρούσεως στη Θάλασσα - 1972 (Δ.Κ.Α.Σ.⁸⁸).

Συγκεκριμένα ο πλοίαρχος του «ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ» παραβίασε τον κανόνα 36 του Διεθνούς Κανονισμού που προβλέπει την εκπομπή φωτεινών ή ηχητικών σημάτων από το πλοίο προκειμένου να προσελκύσει την προσοχή του άλλου πλοίου ή να κατευθύνει τη φωτεινή δέσμη του προβολέα του προς τη διεύθυνση του κινδύνου του.

⁸⁵ Ο θάλαμος επιχειρήσεων του YEN, μόλις έλαβε το σήμα κινδύνου του ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ, ειδοποίησε όλα τα παραπλέοντα σκάφη αλλά και την Τουρκική ακτοφυλακή, αφού άλλωστε το ναύαγιο έλαβε χώρα εντός των τούρκικων χωρικών υδάτων, καθώς και το κέντρο διάσωσης της Άγκυρας και της Κωνσταντινούπολης. Ωστόσο οι Τούρκοι δεν φρόντισαν να στείλουν κανένα στο σημείο προκειμένου να βοηθήσει τους ναυαγούς.

⁸⁶ Ως προς τις αναφερθείσες ώρες κατά τις οποίες διαδραματίστηκαν τα γεγονότα, παρατηρήθηκαν κάποιες αποκλίσεις, ανάμεσα στην έκθεση του ΑΣΝΑ, την απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς και τις καταθέσεις των μαρτύρων.

⁸⁷ Απόφαση 511/2003 Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιά

⁸⁸ Κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν.Δ. 93/74 και τέθηκε σε ισχύ με το Π.Δ. 94/77 (ΦΕΚ 30 Α/77) από 15.7.77

Ο πλοίαρχος του «ΠΕΛΡΕΪΝΤΖΕΡ» λόγω ακριβώς της πυκνής ομίχλης θα έπρεπε εγκαίρως να καλέσει στην γέφυρα τουλάχιστον δύο έμπειρους ναυτικούς για να επιτηρούν την περιοχή και το ραντάρ, γεγονός που στην συγκεκριμένη περίπτωση δεν έπραξε.

Και οι δύο πλοίαρχοι παραβίασαν τους κανόνες 6, 7, 8 και 19 που επιβάλλουν την μείωση της ταχύτητας του πλοίου σε ασφαλή όρια μέχρι και ακινητοποίηση του, συνεκτιμωμένων των επικρατούσων καιρικών συνθηκών ορατότητας και της πυκνότητας της κυκλοφορίας, ώστε να είναι δυνατή η λήψη των δεόντων και αποτελεσματικών μέτρων προς αποφυγή της συγκρούσεως. Πρέπει σαφώς να προβαίνουν οι εκάστοτε πλοίαρχοι σε ανάλογες συνθήκες, σε χειρισμούς σαφείς και ολοφάνερους σύμφωνα με τους κανόνες της καλής ναυτικής τέχνης και να εκπέμπουν υποχρεωτικά τα ηχητικά σήματα ομίχλης.

Παρομοίως το ΑΣΝΑ επέρριψε την ευθύνη για το συγκεκριμένο ναυτικό ατύχημα και στους δύο πλοίαρχους, καθιστώντας ωστόσο, ως τον βασικότερο υπαίτιο της πρόσκρουσης των δύο πλοίων, τον πλοίαρχο του ΠΕΛΡΕΪΝΤΖΕΡ.

Πόσο ήταν το κόστος της ανθρώπινης ζωής στην προκειμένη περίπτωση? Το ελληνικό δικαστήριο επεδίκασε στην κόρη του θανόντος ναυτικού το ποσό των 88.000 € ως αποζημίωση για την ψυχική οδύνη που υπέστη από τον θάνατο του πατέρα της.

4.4. ΒΥΘΙΣΗ ΤΟΥ Φ/Γ «ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ»

4.4.1. Στοιχεία του πλοίου

είδος :	Φ/Γ – M/S
όνομα:	«ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ»
λιμνή και αρ. Νηολογίου:	Πειραιάς 9897
Δ.Δ.Σ. :	SV – 7228
Κ.ο.χ.:	492,42
Κ.κ.χ. :	317,18
Τόπος ναυπήγησης :	Γερμανία
Έτος ναυπήγησης :	1972
Υλικό κατασκευής :	χάλυβας
Νηογνώμονας :	Ε.Ε.Π. - Γερμανικός

4.4.2. Σύντομο ιστορικό ⁸⁹.

Την 17.9.1993 και περί ώρα 14.00, το πλοίο «ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ» κατέπλευσε στον λιμένα «NEMPROUT LIMAN» της Τουρκίας, προκειμένου να φορτώσει 1.000 τόνους πετροχημικών, που θα μετέφερε στον λιμένα RIJEKA της Κροατίας. Αμέσως μετά τον κατάπλου του πλοίου στον ανωτέρω λιμένα, και περίπου στις 18.00 μ.μ. ώρα τοπική, άρχισε η φόρτωση.

Φορτώθηκαν λοιπόν συνολικά 1.000 τόνοι φορτίου όπως προβλέπονταν ακριβώς από το ναυλοσύμφωνο.

Συγκεκριμένα, εντός των κυτών φορτώθηκαν 916 τόνοι φορτίου, ενώ το υπόλοιπο φορτίο των 84 τόνων, τοποθετήθηκε πάνω στο κατάστρωμα (πλησίον του στομίου του Νο2 κύτους), σχηματίζοντας δύο σειρές συνολικού ύψους 2 μέτρων έκαστη. Σημειώνεται βέβαια, ότι, σύμφωνα με σχετική εντολή της Επιθεώρησης Εμπορικών πλοίων του ΥΕΝ, που είχε καταχωρηθεί στο Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης του πλοίου, στο εν λόγω πλοίο επιτρέπονταν η μεταφορά μόλις 80 τόνων φορτίου στο κατάστρωμα και μέχρι ύψους ενός μέτρου από αυτό.

⁸⁹ Σύμφωνα με την υπ' αριθμόν 5/1994 έκθεση του ΑΣΝΑ και την υπ' αριθμόν 348/1996 απόφαση του Εφετείου Πειραιώς.

Κατά τη διάρκεια της φορτώσεως, το πλοίο εμφάνισε κλίση προς τα αριστερά και κατόπιν εντολής του πλοίαρχου του, τοποθετήθηκε έρμα στις δύο δεξαμενές διπυθμένων της δεξιάς πρυμναίας πλευράς, προς αποκατάσταση της κλίσης. Παρά ταύτα όμως δεν επήλθε η αποκατάσταση της ευσταθείας του πλοίου και δόθηκε εκ νέου εντολή από τον πλοίαρχο να τοποθετηθεί και άλλο έρμα στα διπύθμενα. Πλην όμως, αυτό κατέστη αδύνατο καθώς υπήρχαν ρήγματα στα διπύθμενα και τις δεξαμενές έρματος όπως επίσης και οπές στα τοιχώματα αυτών και ως εκ τούτου υπήρχε άμεσος και σπουδαίος κίνδυνος βυθίσεως του πλοίου.

Η φόρτωση ωστόσο, περατώθηκε περίπου στις 16.30 μ.μ. ώρα της 19.9.1993 και αμέσως άρχισαν οι προετοιμασίες αποπλεύσεως.

Πράγματι περίπου την 17.30 τοπική ώρα, το πλοίο απέπλευσε από τον λιμένα φόρτωσης, αλλά αμέσως μετά την έξοδο του από τον λιμένα εμφάνισε σοβαρά προβλήματα ευσταθείας με κλίσεις πότε προς τη δεξιά και πότε προς την αριστερά πλευρά του.

Μετά πολύ χρόνο δε, εμφάνισε μία μόνιμη και επικίνδυνη κλίση προς τα αριστερά, η οποία συνεχώς και αυξάνονταν.

Στη συνέχεια, ο πλοίαρχος, ενεργώντας ίσως επιτόλαια, έστριψε όπως αποδείχθηκε, το πηδάλιο του πλοίου όλο δεξιά, προκειμένου να μην απομακρυνθεί, αυτό από την ξηρά και ζήτησε μέσω του VHF τη συνδρομή ρυμουλκού πλοίου.

Επειδή όμως η κλίση προς τα αριστερά είχε αυξηθεί σημαντικά και επικινδύνως, λόγω της συνεχιζόμενης πορείας του πλοίου και της ισχυρής εντάσεως των ανέμων, καθώς μάλιστα στην περιοχή επικρατούσε σχετικά έντονη θαλασσοταραχή και έπνεαν άνεμοι Β-ΒΑ διευθύνσεως εντάσεως 7 μποφόρ, εξέπεμψε σήμα κινδύνου προς τον παράκτιο λιμενικό σταθμό της Λήμνου. Ενόψει αυτής της επικίνδυνης κατάστασης και του επικείμενου και άμεσου κινδύνου βύθισης, τα μέλη του πληρώματος άρχισαν να ρίπτονται στην θάλασσα για να σωθούν. Τελικώς το πλοίο ανατράπηκε και βυθίστηκε. Οι έξι (6) ναυαγοί, μέλη του πληρώματος του ανωτέρω πλοίου, περισυνελέγησαν από τα πλοία τα οποία προσέτρεξαν για βοήθεια, αλλά δυστυχώς διαπιστώθηκε ότι **δύο μέλη του πληρώματος, ο Α΄ Μηχανικός του πλοίου και ένας από τους ναύτες, ήταν νεκροί.**

4.4.3. Παρατηρήσεις – σχόλια.

Σύμφωνα με τις αποφάσεις⁹⁰ του Πρωτοδικείου και Εφετείου Πειραιώς, ο θάνατος των δύο ναυτικών, οφείλεται σε παράβαση ισχυόντων νόμων, εγκεκριμένων διαταγμάτων και κανονισμών, περί των όρων ασφαλείας, «των εν τοις πλοίοις εργαζομένων και του υπ'αυτών προστηθέντος πλοίαρχου, υποπλοίαρχου και εις εκτέλεση της εργασίας του, υπό συνθήκες, όλως εξαιρετικές, ανθυγιεινές, απροβλέπτους, ανωμάλους και μη κανονικές, εν σχέσει αιτίου και αποτελέσματος.»

Συγκεκριμένα, ο πλοίαρχος, εξαιτίας αδιαφορίας και ελλείψεως της επιβαλλόμενης από τις περιστάσεις προσοχής και επιμέλειας, δεν έλαβε σοβαρά υπόψη την εμφανισθείσα κλίση του πλοίου πριν τον απόπλου του και φυσικά δεν εκτίμησε ορθά, μετά τον απόπλου, την συμπεριφορά ευστάθειας του πλοίου λόγω και της τρικυμίας που επικρατούσε.

Ειδικότερα, σύμφωνα προφανώς και με τις οδηγίες της πλοιοκτήτριας ή της διαχειρίστριας εταιρείας, δεν μερίμνησε για την σωστή και ασφαλή φόρτωση και στοιβασία του φορτίου. Στη συνέχεια, ενώ όφειλε να διακόψει τον πλου και να επιστρέψει στον λιμένα της Τουρκίας, ή διαφορετικά να καταφύγει σε κάποιο άλλο απάνεμο και ασφαλές καταφύγιο, δεν το έκανε και συνέχισε την πορεία του.

Εντολή εγκαταλείψεως του πλοίου, ενημερώσεως και κατευθύνσεως των μελών του πληρώματος, εντολή καθαιρέσεως των σωστικών λέμβων ή των πνευστών σχεδίων, ουδέποτε δόθηκαν από τον πλοίαρχο. Παρά το γεγονός ότι, είχε την ευθύνη φόρτωσης, ερματισμού και ασφαλούς διακυβέρνησης του πλοίου, δεν μερίμνησε για την ασφαλή εγκατάλειψη του και διάσωση του πληρώματος με αποτέλεσμα ακριβώς να επέλθει ο θάνατος των δύο ναυτικών.

Με την αγωγή τους, η χήρα του Α' Μηχανικού, και τα δύο τέκνα της, ζητούσαν από την κυρία του πλοίου εταιρεία, λόγω απώλειας των εισοδημάτων τους και αποζημίωση λόγω ψυχικής οδύνης για το θάνατο του συζύγου της πρώτης και πατρός των υπολοίπων.

Πόσο ήταν το κόστος της ανθρώπινης ζωής στην συγκεκριμένη περίπτωση; Η υπ'αρ. 192/95 οριστική απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς (Διαδικασία Εργατικών Διαφορών), και στη συνέχεια η υπ'αρ. 1312/95 απόφαση του Εφετείου Πειραιώς, επεδίκασε στην μεν σύζυγο είκοσι δύο εκατομμύρια δραχμές

⁹⁰ Υπ' αριθμόν 192/95 του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς και 1312/95 του Εφετείου Πειραιώς.

(22.000.000δρχ. ή € 64.563,47), στην ανήλικη κόρη δέκα εκατομμύρια εξακόσιες ογδόντα χιλιάδες δραχμές (10.680.000 δρχ. ή € 31.342,62) και στον υιό επτά εκατομμύρια οκτακόσιες χιλιάδες δραχμές (7.800.000 δρχ. ή €22.890,68).

4.5. Η ΠΥΡΚΑΪΑ ΤΟΥ Ρ/Κ ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

4.5.1. Στοιχεία του πλοίου

είδος :	P/K
όνομα:	«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ»
λιμήν και αρ. νηολογίου:	Πειραιάς 2548
Δ.Δ.Σ. :	SV 5157
Κ.ο.χ. :	217,75
Κ.κ.χ. :	59,07
Έτος ναυπηγήσεως:	1958 – Γαλλία
Υλικό κατασκευής :	χάλυβας
νηογνώμονας :	ANEY

4.5.2. Σύντομο ιστορικό⁹¹

Την 21.11.1998, και περί τις πρωινές ώρες, το Δ/Ξ πλοίο “KRITI GOLD” (“ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΝΤ”), κατέπλευσε στο αγκυροβόλιο των θαλασσιών εγκαταστάσεων της εταιρείας “Ελληνικά Πετρέλαια ΑΕ” του λιμένα της Θεσσαλονίκης, έμπορτον, με φορτίο 23.269 μετρικών τόνων βενζίνης Super. Προορισμός του φορτίου ήταν, να εκφορτωθεί στις εγκαταστάσεις καθαρών προϊόντων του βιομηχανικού συγκροτήματος και διυλιστηρίου της εταιρείας “ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΑΕ”.

Η εκφόρτωση άρχισε,⁹² περίπου την 15.54΄ ώρα της 21.11.1998, και συνεχίστηκε μέχρι την 03.36΄ πρωινή, της 23.11.1998, (ή και πολύ αργότερα, χωρίς προς το παρόν να είναι απόλυτα διευκρινισμένο αυτό το στοιχείο) οπότε, λόγω των

⁹¹ Σύμφωνα με την υπ’ αριθμόν 11.816/2001 απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης και την υπ’ αριθμόν 189/99 έκθεση του ΑΣΝΑ.

⁹² Η εκφόρτωση πραγματοποιούνταν, μέσω ελαστικού ευκάμπτου αγωγού (flexible line hose) του Διυλιστηρίου, ο οποίος συνδέεται με το Δ/Ξ πλοίο.

πνεόντων ανέμων, εντάσεως άνω των 5 βαθμών της κλίμακας Beaufort, διεκόπη, προκειμένου να συνεχισθεί (η εκφόρτωση) αργότερα.

Σημειώνεται ότι η εκφόρτωση γινότανε υπό την επίβλεψη, ευθύνη και εποπτεία του Πλοίαρχου του πλοίου, του Υποπλοίαρχου αυτού, παρισταμένου και παρευρισκομένου επί του πλοίου και ενός εκπροσώπου του Δυλιστηρίου.

Περίπου λοιπόν, την 05.00' π.μ ώρα, της 23.11.1998, καθώς ήδη η ένταση των ανέμων είχε ανέλθει στους 7-8 βαθμούς της κλίμακας Beaufort⁹³, και ενώ στην αριστερή προωρία πλευρά του πλοίου, βρισκόταν προσδεδεμένο ήδη ένα ρυμουλκό πλοίο, το "ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ", ο πλοίαρχος του Δ/Ξ πλοίου, κάλεσε και άλλο Ρ/Κ πλοίο. Στην κλίση του αυτή διετέθη το υπό Ελληνική Σημαία και αριθμόν νηολογίου Πειραιώς, 2548 Ρυμουλκό "ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ", το οποίο προσήλθε, και κατ' εντολή και υπόδειξη του προαναφερθέντος πλοίαρχου, πρόσδεσε στην πρυμναία δεξιά πλευρά του Δ/Ξ πλοίου, και πλησίον των "Manifolds"⁹⁴.

Το Δ/Ξ πλοίο, είχε συμφωνηθεί και είχε υποχρέωση να προσδέσει (πρυμνοδετήσει), με τα συρματόσχοινά του, σε πέντε σταθερά ναύδετα του αγκυροβολίου της εταιρείας "ΕΛΛ.ΠΕ". Αντί των πέντε (5) συρματόσχοινων, χρησιμοποίησε τους δύο διπλούς κάβους και 3 (τρία) μόνο συρματόσχοινα, τα οποία, όμως, ήταν ελαττωμένης αντοχής και ελαχίστου διαμετρήματος, και παρουσίαζαν φθορές και καμπύλες (ήσαν πεπιεσμένα και διαμετρήματος 32mm, αντί του προβλεπομένου 32-40 mm) και συνεπώς, ήταν ακατάλληλα, απρόσφορα και ανασφαλής.

Περίπου την 06.40 - 07.00 π.μ. ώρα, οι δύο κάβοι προσδέσεως του Δ/Ξ πλοίου, από το Νο 5 ναύδετο, αποκόπηκαν και έτσι από την δεξιά πλευρά, συγκρατούνταν μόνο από το Ρ/Κ "ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ", το οποίον το "βογάριζε"⁹⁵ (έπνεαν άνεμοι Β, ΒΑ, από την αριστερή πλευρά του πλοίου της πρώτης των εναγομένων). Περίπου την 07.30' π.μ. ώρα ή και ακόμη νωρίτερα⁹⁶, τόσο από τον Πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος του Δ/Ξ πλοίου, όσον και από τον επιβαίνοντα

⁹³ βλ. εγγραφή εις ημερολόγιο Ρ/Κ "ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ" από ώρα 04.00' π.μ. έως 07.00 π.μ. της 23.11.1998

⁹⁴ Manifolds valves: Επιστόμια του συστήματος σωληνώσεων φορτίου του πλοίου, τα οποία είναι αμέσως παρακείμενα των περιανυχενίων συνδέσεως των σωληνώσεων φορτίου, μετά των αγωγών εκφορτώσεως-εξαγωγής στις εγκαταστάσεις ξηράς.

⁹⁵ "βογάρω": "ακουμπώ και σπρώχνω"

⁹⁶ Σύμφωνα με την κατάθεση του ηλεκτρολόγου κ. Γ.Δ., υπήρχε διαρροή από την 03.30' π.μ. ώρα, όπως το είπε ο Α'.Μηχανικός, και διεπίστωσε και ο ίδιος.

σε αυτό εκπρόσωπο της εταιρείας “ΕΛΛ.ΠΕ”, έγινε αντιληπτή η ύπαρξη μεγάλης κηλίδας βενζίνης, από το φορτίο του πλοίου, η οποία ανέδιδε εντονότατη οσμή. Οι ανωτέρω, αν και υπεύθυνοι για την τήρηση των μέτρων ασφαλείας, δεν έλαβαν κανένα μέτρο, σύμφωνα με τα επιβαλλόμενα στη ναυτική τέχνη, την ειδική εμπειρία αυτών, και τους Διεθνείς και Τοπικούς Κανονισμούς ασφαλείας, προς αποφυγή εκδηλώσεως πυρκαγιάς.

Παρά τις διαμαρτυρίες του Κυβερνήτη του Ρ/Κ “ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ”, ο οποίος ακούσθηκε, μέσω του ασυρμάτου, από τους κυβερνήτες και τα μέλη πληρωμάτων άλλων ρυμουλκών, να αναφέρει προς τον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς του Δ/Ξ πλοίου, ότι: “δεν μπορούμε να αναπνεύσουμε από τις αναθυμιάσεις της βενζίνης”, “είμαστε έτοιμοι να λιποθυμήσουμε”, “εμείς εδώ είμαστε όλοι ζαλισμένοι από τις αναθυμιάσεις της βενζίνης”, ενώ ζητούσε επίμονα άδεια να απαλλαγεί και απομακρυνθεί από το Δ/Ξ πλοίο. Οι υπεύθυνοι ωστόσο του διωλιστηρίου και ο πλοίαρχος του πλοίου, δεν έκαναν καμία σχετικά ενέργεια και δεν απομάκρυναν το Δ/Ξ πλοίο από το επικίνδυνο και ανασφαλές πλέον αγκυροβόλιό του, με αποτέλεσμα περίπου την 09.00-09.10' π.μ. ώρα, να εκδηλωθεί πυρκαγιά στην πρυμναία δεξιά πλευρά του πλοίου, η οποία έλαβε αμέσως τεράστιες διαστάσεις και μετεδόθη στο παρακείμενο Ρ/Κ “ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ”.



Ως συνέπεια της πυρκαϊάς, που εκδηλώθηκε ήταν να καεί η δεξιά πρυμναία πλευρά του Δ/Ξ πλοίου, έως την υπερκατασκευή του, και ταυτοχρόνως, να καεί το ρυμουλκό “ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ”, **με αποτέλεσμα να απανθρακωθούν πλήρως ο κυβερνήτης και τα επιβαίνοντα τρία μέλη του πληρώματος αυτού.**

4.5.3. Παρατηρήσεις – σχόλια

Ο πλοίαρχος του πλοίου, στο οποίο πρόκειται να φορτωθούν ή εκφορτωθούν επικίνδυνα είδη (πετρελαιοειδή), είναι υποχρεωμένος, εκτός των άλλων: α) σε περίπτωση άμεσης ανάγκης, να μετακινήσει αυτό το ταχύτερο σε ασφαλές σημείο, εντός ή εκτός λιμένος, παρέχοντας παράλληλα οδηγίες και κατευθύνσεις στους υφιστάμενους του, β) να διατηρεί σε καλή κατάσταση λειτουργικότητας, όλα τα μέσα επικοινωνίας του πλοίου, γ) να έχει εξασφαλίσει ότι τα μέσα που χρησιμοποιούνται για το δέσιμο του πλοίου είναι ανάλογης αντοχής, τύπου και αριθμού για το μέγεθος του πλοίου και τις τοπικές συνθήκες, δ) να έχει εξασφαλίσει ότι σε περίπτωση κινδύνου, η απομάκρυνση του πλοίου θα συντελεσθεί στο συντομότερο δυνατό χρόνο, ε) να έχει εξασφαλίσει ότι τα μηχανήματα που χρειάζονται για την ασφάλεια του πλοίου, είναι διατηρημένα σε καλή κατάσταση και στ) να μεριμνά για τη συνεχή επιτήρηση των οιονδήποτε ειδικών καταστάσεων στο πλοίο.

Υποχρέωση του ιδιοκτήτη της εγκατάστασης φορτοεκφόρτωσης, είναι να εξασφαλίσει τα επαρκή και κατάλληλα μέσα, για την ασφαλή πρόσδεση των πλοίων και φόρτωση ή εκφόρτωση φορτίων.

Ο προσδιορισμός του αριθμού των ρυμουλκών και η απαιτούμενη ιπποδύναμη κάθε χρησιμοποιούμενου ρυμουλκού για ρυμούλκηση πλοίου, ανήκει στην αρμοδιότητα του πλοίαρχου του πλοίου, ο οποίος οφείλει να λάβει υπόψη τις ανάγκες ασφαλούς ρυμούλκησης και ιδιαίτερες τις ελκτικές ικανότητες του πλοίου, την κατάσταση της φόρτωσής του, τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες και τις εν γένει καιρικές συνθήκες του λιμένος. Η χρησιμοποίηση ρυμουλκών πλοίων είναι υποχρεωτική για όλα τα πλοία κατά την είσοδο και έξοδο από λιμάνι, την πρόσδεσή τους και την αγκυροβολία τους. Όπου προβλέπεται η πρόσληψη ρυμουλκού επιφυλακής, το ρυμουλκό λιμένος, που θα εκτελέσει την επιφυλακή, θα πρέπει να έχει

ισχύ ανάλογη με την χωρητικότητα του προς φύλαξη πλοίου, κατά την εκτίμηση και με ευθύνη του πλοιάρχου.

Η γνώση λοιπόν των υπευθύνων, ότι επιδεινώνεται ο καιρός, έπρεπε να τους βάλλει σε σκέψη ότι το πλοίο θα μετακινηθεί, ότι φυσικά υπάρχει κίνδυνος θραύσεως των κάβων και των μέσων προσδέσεώς του, και επομένως, επί του αγωγού εκφορτώσεως θα ασκούσαν πιέσεις, οι οποίες θα επέφεραν την υπέρταση του και τον κίνδυνο διαρροής και προκλήσεως ρυπάνσεως. Έπρεπε, λοιπόν, αμέσως να αρχίσει η διαδικασία καθαρισμού του αγωγού (emergency rigging)⁹⁷.

Η παράλειψη των ανωτέρω, να αποσυνδέσουν τον αγωγό εκφορτώσεως, και να προβούν στην έναρξη της διαδικασίας καθαρισμού του αγωγού (rigging), έγινε, όπως προέκυψε, εκ προθέσεως, με σκοπό τον περιορισμό των εξόδων, την αποφυγή απώλειας χρόνου, και εν αναμονή συνεχίσεως της εκφορτώσεως μετά την βελτίωση των καιρικών συνθηκών. Η ανωτέρω όμως, και εκ προθέσεως, παράλειψη, είχε και ένα άλλο αποτέλεσμα: Η διάταση του αγωγού που επέφερε και διατομή αυτού, προκαλεί και θραύση των εσωτερικών ελασμάτων ενισχύσεως του αγωγού εκφορτώσεως, και τοιουτοτρόπως ο υπάρχων στατικός ηλεκτρισμός, παύει να είναι γειωμένος, ως εκ της συνδέσεώς του με την ξηρά, και επιστρέφει στο πλοίο. Έτσι προκαλείται σπινθήρας και ανάφλεξη.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω επομένως, παρατηρήθηκε παράβαση ισχυόντων Νόμων, διαταγμάτων και κανονισμών, «περί των όρων ασφαλείας των εν τοις πλοίοις εργαζομένων», και των διατάξεων της Διεθνούς Συμβάσεως “Περί Ασφαλείας της

⁹⁷ Η διαδικασία αυτή είναι σύντομος και διαρκεί περίπου 25 λεπτά. Έως του χρόνου εκδηλώσεως της πυρκαϊάς, υπήρχε πλήρης χρονική άνεση πραγματοποιήσεώς της. Ο καθαρισμός του αγωγού, με την διαδικασία rigging, γίνεται σε δύο φάσεις. Κατά την πρώτη εισάγεται εντός του αγωγού από την νησίδα και μέσω του ενός σκέλους εκφορτώσεως του αγωγού, μία “μπάλα”, από καουτσούκ, της διαμέτρου και των διαστάσεων του αγωγού. Η “μπάλα” αυτή κατευθύνεται και φθάνει έως του σημείου σύνδεσης με τον ελαστικό σωλήνα, που συνδέει τον αγωγό με το πλοίο. Στη συνέχεια επιστρέφει από το άλλο σκέλος του αγωγού εκφόρτωσης. Τοιουτοτρόπως τα υπολείμματα του φορτίου, με την πίεση της “μπάλας” αποστέλλονται στον κυρίως αγωγό, που ευρίσκεται μεταξύ της νησίδας και της εγκαταστάσεως του Διύλιστηρίου. Στο σημείο αυτό τερματίζεται η πρώτη φάση. Στη συνέχεια ακολουθεί η δεύτερα φάση, η οποία αποσκοπεί στον καθαρισμό υπολειμμάτων, τα οποία προέρχονται από τον ελαστικό σωλήνα, που συνδέεται με το πλοίο. Για να γίνει αυτή η διαδικασία, πρέπει η μάνικα σύνδεσης με το πλοίο, να ποντισθεί στην θάλασσα. Στην συγκεκριμένη περίπτωση, η μάνικα, με ευθύνη των ανωτέρω, παρέμεινε επί του πλοίου και δεν ποντίστηκε στην θάλασσα. Επομένως, οιαδήποτε μετακίνηση του πλοίου, προκαλούσε διάταση αυτής, με αποτέλεσμα την θραύση της και την διαρροή βενζίνης, αφού ήταν συνεχώς υπερπληρωμένη.

ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα”, του Λονδίνου, του έτους 1974, της Διεθνούς Συμβάσεως Marpol 1973/1978⁹⁸, των γενικών και ειδικών κανονισμών φορτοεκφορτώσεως πετρελαιοειδών του Λιμένος Θεσσαλονίκης, του “Οδηγού Ασφαλείας Πετρελαιοφόρων”⁹⁹ όπως υιοθετήθηκε από το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο,¹⁰⁰ το «Διεθνές φόρουμ εταιρειών πετρελαίου», και την «Διεθνή Ένωση Λιμένων»¹⁰¹ τους οποίους όφειλε να τηρήσει, σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνό του και τον κανονισμό λιμένος.

⁹⁸ ΚΝοΒ 1982 σελ. 906 Ν 1269/21.7.82 “Για την κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης “περί προλήψεως της ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία” του 1973, που αναφέρεται σε αυτήν την σύμβαση”.

⁹⁹ “International Safety Guide for Tankers & Terminals (ISGOTT)”

¹⁰⁰ “International Chamber of Shipping”, βλ. άρθρ. 5 παράγρ. 2 αποφ. ΥΕΝ 3331.1/07/95 (ΦΕΚ Β 153/7.3.1995)

¹⁰¹ “Oil Companies International Marine Forum” και “International of Ports and Harbors”, βλ. άρθρο 5 παράγρ. 2 αποφ. ΥΕΝ .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5.1. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ.

Τα τραγικά αυτά ναυτικά ατυχήματα, που διερευνήθηκαν ανωτέρω, δίνουν σαφώς μια γενικότερη εικόνα όσον αφορά τις αιτίες των ναυτικών ατυχημάτων. Παρατηρείται δηλαδή ότι, άμεση αιτία πρόκλησής τους ήταν ένας από τους παράγοντες που εξετάστηκαν στο κεφάλαιο 2 της παρούσας εργασίας, ή καλύτερα συνδυασμός αυτών. Πάνω από όλα όμως υποδεικνύεται ότι, ο ανθρώπινος παράγοντας, είναι φυσικά καταλυτικής σημασίας κατά την πρόκληση αλλά πολύ περισσότερο κατά την πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων.

Ειδικότερα, στις περιπτώσεις αυτές του προηγούμενου κεφαλαίου, το ατύχημα, που οδήγησε στο να χαθούν πολύτιμες ζωές, οφειλόταν σε έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους παράγοντες: χαμηλή ικανότητα – αντίδραση του πληρώματος, έλλειψη επικοινωνίας, έλλειψη κανονικής συντήρησης του πλοίου, έλλειψη εφαρμογής των διαδικασιών ασφάλειας ή άλλων ρουτινών, ανεπαρκής εκπαίδευση και εξάσκηση, μη-ικανοποιητική κρίση της επικινδυνότητας της κατάστασης κτλ.. Αυτό το γενικό συμπέρασμα σημαίνει ακόμη πως πολλά από τα σοβαρά ατυχήματα που συμβαίνουν, θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί εάν κάποια από τα παραπάνω προβλήματα δεν υπήρχαν και αν γενικότερα τηρούνταν οι Διεθνείς Συμβάσεις και οι Διεθνείς Κανονισμοί ασφαλείας.

Από τις περιπτώσεις όμως που αναλύθηκαν ανωτέρω, διαπιστώνεται επίσης ότι, το εκάστοτε ναυτικό ατύχημα έχει τελικά και βαθύτερες ρίζες. Τα βαθύτερα στην πραγματικότητα, αίτια καθώς φαίνεται μελετώντας προσεκτικότερα τα ατυχήματα, είναι οικονομικής φύσεως και συνδέονται με την επιδίωξη του κέρδους και τον αμείλικτο νόμο του ανταγωνισμού. Ο ανθρώπινος παράγοντας, εν προκειμένω παίρνει μια άλλη μορφή, μια άλλη διάσταση. Δεν λογίζεται πλέον ως λάθος χειρισμός του πλοιάρχου ή ακόμα του αξιωματικού γέφυρας, αλλά γενικότερα ως ανθρώπινη νοοτροπία και συμπεριφορά. Και εκεί, στον ανθρώπινο παράγοντα ως ευρύτερη έννοια, βρίσκεται πιστεύω προσωπικά και η ουσία της πρόκλησης του ναυτικού ατυχήματος.

Τα ατυχήματα στις μαζικές μεταφορές γενικότερα, οφείλονται στο συνδυασμό του ανθρώπινου παράγοντα, με αυτό του επικρατούν κοινωνικό-οικονομικού συστήματος της εκάστοτε αγοράς.

Πιο αναλυτικά, όσον αφορά τα ναυτικά ατυχήματα ερχόμαστε ουσιαστικά αντιμέτωποι με της δύο όψεις του ίδιου νομίσματος. Παρατηρούμε δηλαδή ότι, από τη μία μεριά, συναντάμε περιπτώσεις όπως αυτές των πλοίων «Εξπρές Σαμίνα» και «Δύστος», δύο δηλαδή πλοίων που λειτουργούσαν μέσα στα πλαίσια της έλλειψης του ανταγωνισμού. Διότι, όπως προαναφέρθηκε, η μεν πλοιοκτήτρια του πλοίου «Εξπρές Σαμίνα» είχε αποκτήσει μονοπωλιακή δύναμη στο Αιγαίο, η δε πλοιοκτήτρια του πλοίου «Δύστος», τύγχανε παράλληλα και διαχειρίστρια και ναυλώτρια αυτού, ήταν δηλαδή ένα και το αυτό πρόσωπο. Η έλλειψη λοιπόν αυτή του ανταγωνισμού και στις δύο περιπτώσεις, είχε ως συνέπεια να παραβλέπονται και να παραμελούνται βασικοί και καθοριστικοί κανόνες ασφαλούς λειτουργίας και διαχείρισης του πλοίου. Όλα αυτά όπως μάλιστα διαπιστώθηκε εκ των υστέρων, έπαιξαν πρωταγωνιστικό ρόλο στην πρόκληση των δύο αυτών ναυτικών ατυχημάτων άλλα πολύ περισσότερο, στην επέλευση των θλιβερών συνεπειών αυτών, στην απώλεια δηλαδή τόσων ανθρώπινων ζωών.

Δεν είναι άλλωστε, καθόλου τυχαίο το γεγονός ότι το μεν «Δύστος», κρίθηκε από τα ελληνικά δικαστήρια, ως αναξιόπλοο, το δε «Εξπρές Σαμίνα» κρίθηκε ως οριακά αξιόπλοο πλοίο. Το συμπέρασμα εν προκειμένω λοιπόν είναι, ότι, η έλλειψη ανταγωνισμού, έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας των δύο πλοίων και καθώς φαίνεται και στην πρόκληση των δύο ατυχημάτων.

Από την άλλη πλευρά του νομίσματος, συναντάμε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων, όπως αυτή της έκρηξης του ρυμουλκού πλοίου «Άγιος Γεώργιος» ή της βύθισης του Φ/Γ πλοίου «Αιγαίον Σταρ», δύο πλοίων δηλαδή, που λειτουργούσαν σε αντίθεση με το «Δύστος» και το «Εξπρές Σαμίνα», μέσα στα πλαίσια του έντονου ανταγωνισμού. Παρόλ' αυτά όμως, προκειμένου, να μην διακοπεί η λειτουργία των ως άνω πλοίων, να μην υπάρξει οιαδήποτε καθυστέρηση και έτσι η εκάστοτε εταιρεία να επιτύχει τον οικονομικό της στόχο, παραβλέπονταν και πάλι κάποιοι κανονισμοί και διαδικασίες ασφαλούς διαχείρισης του πλοίου.

Όλα αυτά σημαίνουν ότι, αυτοί που έχουν τον έλεγχο σήμερα, έχουν βασικό τους κίνητρο την ανταγωνιστικότητα, την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα, η δε ανθρώπινη ζωή και η ποιότητα της, δεν είναι ότι ενδιαφέρουν σε μικρότερο βαθμό, αλλά απλά ως ένα σημείο παραβλέπονται. Στη πράξη αυτό σημαίνει ότι οι ελέγχοντες τα μέσα μεταφοράς θα κάνουν χίλιους συνδυασμούς για να μειώσουν τα έξοδα τους, όπως ακριβώς για παράδειγμα οι πλοιοκτήτες, θα προσπαθούν να ελαχιστοποιήσουν τις δαπάνες σε προσωπικό ή επισκευές, έστω και αν αυτό μπορεί να έχει συνέπειες στην

ασφάλεια των πληρωμάτων η των επιβατών¹⁰², χωρίς βέβαια αυτό να σημαίνει για να είμαι φυσικά απόλυτα δίκαιη, ότι το επιδιώκουν.

Συνοπτικά, η λογική και η δυναμική του σημερινού συστήματος κινείται με βάση την μορφή και την δομή της αγοράς, ενώ η αποδοτικότητα του κρίνεται με βάση τα κριτήρια της μεγιστοποίησης των εσόδων και της ελαχιστοποίησης των εξόδων, με αλλά λόγια τη μεγιστοποίηση του κέρδους. Από τη στιγμή που εισήχθη (με την ενεργό υποστήριξη του κράτους περίπου δυο εκατονταετίες πριν) το σύστημα αυτό, άρχισε ένας συνεχής κοινωνικός αγώνας όπου από τη μια μεριά τα οικονομικά συμφέροντα, με την συμπαράσταση των πολιτικών παραγόντων, επεδίωκαν την ελαχιστοποίηση των κοινωνικών ελέγχων πάνω στις αγορές, δηλαδή την αγοραιοποίηση της οικονομίας, ενώ αντίστροφα η υπόλοιπη κοινωνία προσπαθούσε να αυτο-αμυνθεί πιέζοντας της πολιτικούς παράγοντες στην επιβολή τέτοιων ελέγχων.

Σχετική όλων των ανωτέρω είναι και η από 18 Σεπτεμβρίου 2000, συνοπτική αιτιολόγηση του σχεδίου γνωμοδότησης της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Προστασίας των Καταναλωτών, προς την Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού, επί της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους. Χαρακτηριστικά, μεταξύ άλλων αναφέρεται ότι: «το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Erika στις 12 Δεκεμβρίου 1999, ήταν μια προβλέψιμη καταστροφή. Πράγματι, το εν λόγω πετρελαιοφόρο διέθετε όλα τα χαρακτηριστικά ενός σκάφους υψηλού κινδύνου: ναυπηγηθέν το 1975 (ηλικίας δηλαδή 24 ετών), με μόνο κύτος, είχε αλλάξει επτά φορές ονομασία, είχε «ελεγχθεί» από τέσσερις διαφορετικού νηογνώμονες από το 1993, ήταν νηολογημένο στη Μάλτα, ενώ παλαιότερα είχε πλεύσει υπό ιαπωνική και λιβεριανή σημαία. Από το 1992, 60 από τα 77 πετρελαιοφόρα που «απωλέστησαν στη θάλασσα» ήταν ηλικίας άνω των 20 ετών. Τα αίτια, σύμφωνα με τις αναλύσεις της Επιτροπής είναι δύο ειδών: τα ναυάγια οφείλονται σε ανθρώπινα σφάλματα και στην γενικώς, κακή κατάσταση της δομής των σκαφών, ιδίως των παλαιότερων. Τα βαθύτερα όμως αίτια είναι οικονομικής φύσεως και συνδέονται με την επιδίωξη του κέρδους και τον αμείλικτο νόμο του ανταγωνισμού σε

¹⁰² «Εγκληματικές ελίτ και «κανονικά» εγκλήματα» - Τάκης Φωτόπουλος – πηγή: www.inclusivedemocracy.org/fotopoulos/

μια απορυθμισμένη αγορά». Η Επιτροπή επισημαίνει ότι λιγοστεύουν συνεχώς τα πετρελαιοφόρα μεμονωμένης ιδιοκτησίας ενώ αυξάνονται οι εικονικές εταιρείες που κατέχουν ένα σκάφος εκάστη· ενώ η γενίκευση του φαινομένου των σημαίων ευκαιρίας έχει ως αποτέλεσμα την πρόσληψη πληρωμάτων με ελάχιστη κατάρτιση, υποαμειβομένων και ευρισκομένων σε κατάσταση μεγάλης αβεβαιότητας.

«...Όλα αυτά συντελούν στη συσκότιση της αλυσίδας των ευθυνών. Οι πολυάριθμες ρυθμίσεις δεν εφαρμόζονται σωστά και δεν παρέχουν δυνατότητες ούτε αποτελεσματικής πρόληψης ούτε και επιβολής πραγματικών και αποτρεπτικών κυρώσεων σε βάρος των ρυπαινόντων. Οι νηογνώμονες συχνά επιδεικνύουν χαλαρότητα και δεν είναι ανεξάρτητοι από τις χώρες των σημαίων που φέρουν τα σκάφη. Τέλος, δεν υφίσταται διαφανής παρακολούθηση των σκαφών ούτε υπάρχει υποχρέωση ελέγχου...».

5.2. ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 ως και το 1998, που υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία, σύμφωνα με το Ινστιτούτο Αντασφαλιστών του Λονδίνου (IUMI) έχουν χάσει τη ζωή τους στη θάλασσα περίπου 6.553 άνθρωποι σε ναυτικά ατυχήματα που σημειώθηκαν σε πλοία χωρητικότητας μεγαλύτερης των 500 τόνων gross κατά μονάδα. Οι σημαντικότερες μάλιστα απώλειες σημειώθηκαν το 1994 όπου έχασαν τη ζωή τους στη θάλασσα 1.418 άνθρωποι, ενώ ιδιαίτερα υψηλά βρίσκονται οι απώλειες και το 1996 όπου έχασαν τη ζωή τους στη θάλασσα 1.190 άνθρωποι. Από τα ατυχήματα των πλοίων με Ελληνική σημαία, κατά το χρονικό διάστημα από το 1990 έως και το 2002, ύστερα από την έρευνα που διενεργήθηκε, έχασαν την ζωή τους συνολικά 221 άνθρωποι.

Ανεξάρτητα από τα αποτελέσματα των ερευνών των αναλυτών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, αλλά και των νηογνώμωνων, η πραγματικότητα είναι ότι πρέπει να επενδυθούν κεφάλαια στον τομέα της ασφάλειας. Κατά την άποψη πολλών «τα ποσά που απαιτούνται δεν έχουν καμία σημασία γιατί η ανθρώπινη ζωή είναι πολύτιμη και ανεκτίμητη».

Ωστόσο, όσον αφορά το ύψος των αποζημιώσεων σε περίπτωση απώλειας ζωής, παρατηρείται ότι τα ελληνικά δικαστήρια είναι αρκετά φειδωλά στις αποζημιώσεις που επιδικάζουν στις οικογένειες των θυμάτων από τα ναυτικά

ατυχήματα, συγκριτικά με τα δικαστήρια των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πολύ περισσότερο τα Αμερικάνικα δικαστήρια.

Εν προκειμένω, πρέπει να επισημανθεί ότι, σύμφωνα με την ελληνική έννομη τάξη, το Δικαστήριο κατά τον προσδιορισμό του ύψους της χρηματικής ικανοποίησης, η οποία πρέπει να επιδικασθεί στην οικογένεια του θανόντος προσώπου, λόγω ψυχικής οδύνης, λόγω δηλαδή της λύπης, στενοχώριας και του ψυχικού πόνου που υπέστησαν τα αποτελούντα την οικογένεια πρόσωπα, εξαιτίας του θανάτου ενός από τα μέλη της (καθένα από τα οποία μπορεί αυτοτελώς και ανεξάρτητα από τα λοιπά να επιδιώξει την καταβολή του ποσού της χρηματικής ικανοποίησης, που θεωρεί ότι είναι πρόσφορο για να αντισταθμίσει την ψυχική οδύνη που έχει υποστεί αυτό από τη θανάτωση κάποιου άλλου μέλους της οικογένειας), πρέπει να λαμβάνει υπόψη: τη βαρύτητα του πταίσματος των υπαιτίων, τη κοινωνική και οικονομική κατάσταση των μερών και κυρίως της ναυτιλιακής επιχείρησης, το είδος της βλάβης, την ένταση της λύπης, την απογοήτευση, τον πόνο, το μέγεθος και τη διάρκεια της ζημίας, την απώλεια χαράς, της προσωπικές συνθήκες και την κοινωνική θέση και την ηλικία του ζημιωθέντος.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι, παρέχεται με άλλα λόγια δυνητική ευχέρεια στο δικαστήριο, όπως κατά την εκτίμηση των υπ' όψιν αυτού τεθέντων πραγματικών περιστατικών (βαθμού πταίσματος, είδους προσβολής, περιουσιακής και κοινωνικής καταστάσεως των μερών κ.λ.π.) και βάσει των κανόνων της κοινής πείρας και της λογικής, επιδικάσει ή όχι χρηματική ικανοποίηση. Το ζήτημα επομένως που κρίνει ο Δικαστής είναι με άλλα λόγια, αν πράγματι επήλθε στα μέλη της οικογένειας του θύματος ψυχική οδύνη, ή όχι και στη συνέχεια καθορίζει αναλόγως το ποσό αυτό, το οποίο θεωρεί εύλογο.

Φυσικά, όταν με μία πράξη ή παράλειψη προσβάλλεται περιουσιακό έννομο αγαθό, η βλάβη είναι σαφής και η χρηματική αποτίμησή της είναι περισσότερο ευχερής. Όταν όμως η βλάβη αφορά μη περιουσιακά αγαθά, όπως η ζωή, η υγεία, η ελευθερία κλπ, που απορρέουν από τη σωματική, ψυχική ή την κοινωνική ατομικότητα του προσώπου και συνιστούν εκφάνσεις της προσωπικότητάς του, η αποτίμησή τους είναι δυσχερής.

Ο κύριος λόγος των προβαλλομένων ενδεχομένως δυσχερειών είναι ότι η αποζημίωση παρέχεται κατ' αρχήν σε χρήμα, ενώ οι ηθικές ή συναισθηματικές αξίες δεν είναι αποτιμητέες σε χρήμα, ή σε κάθε περίπτωση, δεν έχουν ακριβή χρηματική αξία. Επομένως τουλάχιστον η έκταση της αποζημίωσης αυτής δεν θα μπορούσε εκ των πραγμάτων να προσδιορισθεί. Και τούτο διότι, στην περίπτωση αποκατάστασης

της ηθικής βλάβης ή ψυχικής οδύνης, σε αντίθεση με αυτήν της υλικής ζημίας, κατά την οποία η βασική προϋπόθεση επίτευξης του επιδιωκόμενου σκοπού, που είναι κατά κύριο λόγο η επαναφορά των πραγμάτων στην προηγούμενη κατάσταση ή σε κάποια παρεμφερή, επιτυγχάνεται ευχερώς με το χρήμα, κάτι τέτοιο δεν είναι ευχερές ενόψει του ότι πρόκειται για ζημία που συντελείται εξ ορισμού στον εσωτερικό κόσμο του ανθρώπου, στην ύπαρξη και τα όρια της οποίας επιδρούν κυμαινόμενοι και σταθμητοί παράγοντες¹⁰³.

Σύμφωνα με όσα γίνονται δεκτά από τη νομολογία, όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, προκειμένου να επιδικαστεί χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης, απαιτείται η ύπαρξη «πραγματικής» ψυχικής οδύνης, δηλ. να κριθεί κατ' ελεύθερη εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών, βάσει των διδαγμάτων της κοινής πείρας και λογικής, αν τα μέλη της οικογένειας του θανόντος υπέστησαν ή όχι ψυχική οδύνη από το θάνατό του δικού τους ανθρώπου. Σε καταφατική περίπτωση θα συναρτηθούν τα κατά τη νομολογία προσδιοριστικά στοιχεία (κριτήρια) σε συνδυασμό με τα πραγματικά περιστατικά, που στη δεδομένη περίπτωση συντρέχουν, π.χ. οι συνθήκες κάτω από τις οποίες έλαβε χώρα ο θάνατος, ο βαθμός του πταίσματος του υπόχρεου και η τυχόν συνυπαιτιότητα του θύματος, η ηλικία του τελευταίου και των μελών της οικογενείας του που δοκιμάζουν οδύνη, η όλη προσωπικότητά τους, ο μεταξύ τους σύνδεσμος, η συγκατοίκηση ή μη αυτών, η οποία ναι μεν δεν αποκλείει την αναζήτησή της ικανοποίησης, πλην όμως λαμβάνεται υπόψη κατά τον προσδιορισμό του ύψους της, η κοινωνικοοικονομική κατάσταση των μερών, ο τρόπος ζωής τους κ.λπ.¹⁰⁴.

Η κρίση ωστόσο αυτή του δικαστηρίου, εμφανίζεται να μην είναι άμοιρη της δημοσιοποίησης του εκάστοτε συμβάντος και της συγκινησιακής προφανώς αντιμετώπισης από πλευράς δικάζοντα, την οποία αναπόφευκτα έχει προκαλέσει για παράδειγμα η μαζική απώλεια ανθρωπίνων ζωών, όπως στην περίπτωση του «Εξπρές Σαμίνα», καθώς και η πολλαπλή προβολή του γεγονότος στα μέσα μαζικής ενημέρωσης, στον τύπο κλπ, με σώρευση ποικίλων και σίγουρα πολλές φορές αντιφατικών πληροφοριών. Βέβαια, η επιμέτρηση της χρηματικής ικανοποίησης δεν έχει σχέση με τον αντίκτυπο του συμβάντος στην κοινή γνώμη και φυσικά στον αποτελούμενο μέρος αυτής, δικαστή. Προϋποθέτει νηφάλια αναγωγή στην ψυχική

¹⁰³ Βλ. σχόλια δικηγόρων Κωνσταντίνου Καταβάτη και Βασίλη Σαζώνη επί των αποφάσεων που εκδόθηκαν για το ναυάγιο του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ. – Ναυτική Δικαιοσύνη 2002, σελ. 214 – 219.

¹⁰⁴ Βλ. Ολ. ΑΠ 762/1992

σφαίρα του πάσχοντος υποκειμένου, για τη δοκιμασία που υπέστη ή σε περίπτωση θανάτου για την απώλεια του προσφιλούς, συγγενικού του προσώπου, σε συνάρτηση πάντοτε με τα πραγματικά περιστατικά που αυτός βίωσε, καθώς και τα υπόλοιπα κριτήρια προσδιορισμού που αφορούν την περίπτωσή του.

Η στάθμιση οφείλει, κατά το νόμο πάντοτε, να περιοριστεί, στο επίπεδο του ατομικού συμβάντος και όχι να επεκταθεί στην «επωνυμία» του όλου γεγονότος ή στις όποιες αντανακλαστικά εξ αυτού αντιδράσεις προκαλούνται και στις επιρροές που δημιουργούνται, αφού συνιστούν, σε σχέση με το εξεταζόμενο θέμα, διαφορετικής υφής και αντικειμένου παραμέτρους.

5.3. Η ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ GOSS ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟΥΣ ΘΑΝΑΤΟΥΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΛΟΓΩ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Αναμφισβήτητα, οι ναυτικοί αποτελούν την πιο επιρρεπή κατηγορία ανθρώπων, στα ναυτικά ατυχήματα. Όσον αφορά συγκεκριμένα τους θανάτους των ναυτικών από ατυχήματα, ενδιαφέρουσα είναι η μελέτη που πραγματοποίησε ο Goss¹⁰⁵. Η μελέτη αυτή χρησιμοποιεί την περίπτωση της Αγγλίας ως αρχέτυπο, προκειμένου να δημιουργηθεί κάποιος σύνδεσμος ανάμεσα στα ετήσια ναυτικά ατυχήματα και στο σύνολο των ναυτικών που χάνουν την ζωή τους, και έτσι να καταλήξει στον υπολογισμό των ετήσιων θανάτων των ναυτικών σε όλο τον κόσμο.

Απαραίτητη βέβαια προϋπόθεση είναι να δημιουργηθεί μια λίστα δεδομένων που να βασίζεται σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερο χρονικό διάστημα προκειμένου τα συμπεράσματά για τον μέσο όρο των θανάτων να είναι όσο το δυνατόν πιο αξιόπιστα.

Ο όρος «θάνατος ναυτικού λόγω ατυχήματος», περιγράφει τον αριθμό των ναυτικών που πέθαναν στα πλοία και διακρίνεται σε δύο κατηγορίες: α) τους θανάτους που είναι αποτέλεσμα ατυχημάτων των πλοίων, όπως ναυάγιο, προσάραξη, σύγκρουση, ανατροπή, πυρκαγιά, και εκρήξεις και β) τους θανάτους που είναι αποτέλεσμα προσωπικού ατυχήματος αυτών πάνω στα πλοία, όπως για παράδειγμα, πτώση από το κατάστρωμα, κακός χειρισμός μηχανήματος, αυτοκτονία, έγκλημα κλπ. Λόγω έλλειψης επαρκών στοιχείων, δεν περιλαμβάνονται στη μελέτη, οι θάνατοι που προκλήθηκαν στη

¹⁰⁵ “Seamen’s accidental deaths and injuries worldwide – a methodology and some estimates” – Journal of navigation 44, σελ. 271 - 275

στεριά, αλλά ούτε οι θάνατοι από ασθένειες ή επιδημίες οι οποίοι ωστόσο υπό προϋποθέσεις μπορούν να χαρακτηριστούν ναυτεργατικά ατυχήματα.

Σύμφωνα λοιπόν με την φόρμουλα του Goss:

$$Wd = Lwg * Ukd/Lukg$$

Όπου: Wd $\hat{=}$ το σύνολο των θανάτων λόγω ναυτικού ατυχήματος

Lwg $\hat{=}$ τα ατυχήματα των πλοίων σε gross tones

Ukd $\hat{=}$ οι θάνατοι των ναυτικών σε αγγλικά πλοία.

Lukg $\hat{=}$ τα ατυχήματα των αγγλικών πλοίων σε gross tones

Η περίπτωση της Αγγλίας

Η παγκόσμια περίπτωση

έτος	απώλεια πλοίων σε g.t.	Κατηγορία Α'	%	Κατηγορία Β'	%	Συνολικό αριθμός θανάτων	απώλεια πλοίων σε g.t.	Θάνατοι σύμφωνα τον Goss
1962	13.900	34	0.21	125	0.79	159	481.098	5503
1963	21.887	8	0.07	104	0.93	112	496.805	2.542
1964	33.689	28	0.23	93	0.77	121	558.200	2.005
1965	24.846	17	0.16	90	0.84	107	739.047	3.183
1966	30.594	68	0.42	95	0.58	163	822.538	4.382
1967	9.358	45	0.31	98	0.69	143	832.803	12.726
1968	10.870	9	0.11	70	0.89	79	760.447	5.527
1969	13.298	13	0.14	77	0.86	90	824.978	5.583
1970	49.188	32	0.25	94	0.75	126	612.619	1.569
1971	44.101	14	0.16	71	0.84	85	1.030.560	1.986
1972	25.784	75	0.54	65	0.46	140	949.336	5.155
1973	35.947	19	0.22	67	0.78	86	919.854	2.201
1974	4.514	13	0.16	69	0.84	82	869.658	15.798
1975	92.485	32	0.31	71	0.69	103	995.261	1.108
1976	3.091	13	0.19	55	0.81	68	1.156.109	25.434
1977	7.465	3	0.05	55	0.95	58	1.073.127	8.338
1978	19.379	8	0.09	82	0.91	90	1.710.813	7.945
1979	6.417	16	0.27	44	0.73	60	2.210.259	20.666
1980	94.812	45	0.54	39	0.46	84	1.804.027	1.598
1981	5.854	12	0.25	36	0.75	48	1.238.250	10.153
1982	1.811	18	0.35	34	0.65	52	1.631.930	46.868
1983	6.835	1	0.05	19	0.95	20	1.472.611	4.309
1984	1.429	3	0.17	15	0.83	18	2.353.941	29.651

Εφαρμόζοντας τον ανωτέρω τύπο για παράδειγμα την χρονολογία 1962, διαπιστώνουμε ότι οι θάνατοι των ναυτικών σε παγκόσμιο επίπεδο ανέρχονται σε 5.503. Ο ετήσιος μέσος όρος των ναυτικών που χάνουν την ζωή τους από ατυχήματα, υπολογίζεται ότι ανέρχεται σε 9.648. Βάσει των αποτελεσμάτων επίσης, γίνεται αντιληπτό μαθηματικά, ότι οι θάνατοι της κατηγορίας Α' (θάνατοι από ναυτικό ατύχημα), συνιστούν το 24% των συνολικών θανάτων των ναυτικών και συνεπώς το υπόλοιπο 76% των θανάτων δεν έχουν καμία σχέση με τα ατυχήματα των πλοίων, αλλά αποτελούν προσωπικά ατυχήματα των ναυτικών. Δηλαδή 2.315 ναυτικοί χάνουν την ζωή τους κατά μέσο όρο το χρόνο από ναυτικά ατυχήματα.

Δυστυχώς όμως δεν καταγράφουν όλες οι χώρες, όπως ακριβώς η Αγγλία, τους ετήσιους θανάτους των ναυτικών, στα πλοία που φέρουν την σημαία τους. Έτσι και η Ελλάδα, τηρεί μεν λίστα των ατόμων – ναυτικών και μη – που έχασαν την ζωή τους λόγω ναυτικού ατυχήματος των πλοίων, δεν τηρεί όμως πλήρη λίστα των θανάτων των ναυτικών λόγω ατυχήματος πάνω στα πλοία. Τα τελευταία χρόνια γίνεται μια τέτοια προσπάθεια από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας, τα δεδομένα ωστόσο που καταγράφονται δεν είναι πλήρη και ακριβή. Και αυτό διότι, πολλές φορές ερευνούν και επιλύουν τα ατυχήματα αυτά οι ξένες αρχές και δεν φτάνουν στην στατιστική υπηρεσία επίσημα στοιχεία των ερευνών τους. Ούτε όμως και οι ελληνικές αρχές που διερευνούν τα ζητήματα αυτά, δηλαδή οι λιμενικές δηλαδή αρχές, παρέχουν στην στατιστική υπηρεσία πλήρη ετήσια στοιχεία, μη διακρίνοντας πολλές φορές και τα ατυχήματα από τις ασθένειες.

5.4. Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ.

Τα ναυτικά ατυχήματα των πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία, σε κάθε περίπτωση πλήττουν το γόητρο της σημαίας. Δεν είναι τυχαίο μάλιστα, το γεγονός ότι κάθε φορά που συμβαίνει κάποιο ναυτικό ατύχημα, το πρώτο στοιχείο που επισημάνεται από τα μέσα μαζικής επικοινωνίας είναι η σημαία που φέρει το πλοίο που υπέστη το ατύχημα.

Ειδικότερα, η ελληνική εμπορική ναυτιλία, όπως έχει ήδη αναφερθεί, είναι η μεγαλύτερη δύναμη στον κόσμο (ελληνόκτητη ναυτιλία + ελληνικών συμφερόντων). Διαδραμάτισε και συνεχίζει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο τόσο στην οικονομική

και πολιτιστική ανάπτυξη της χώρας, αλλά ακόμη και στη διεθνή προβολή του Ελληνικού ονόματος .

Είναι γεγονός ότι η χώρα μας δεν έχει να επιδείξει σημαντική διεθνή δραστηριότητα, εκτός από την εμπορική της Ναυτιλία που μεταφέρει την Ελληνική σημαία και στις πέντε Ηπείρους της Υδρογείου. Επί σειρά ετών υπάρχει εποικοδομητική συνεργασία των τριών παραγόντων της Ναυτιλίας μας, δηλαδή εφοπλιστών, ναυτικών και κράτους. Σε σχέση με άλλους κλάδους της οικονομίας, που υπάρχουν μεγάλες εντάσεις μεταξύ εργοδοτών και εργαζομένων, στη ναυτιλία υπάρχει σχετική εργασιακή ειρήνη μεταξύ εφοπλιστών και ναυτικών.

Με το να διατηρεί και η ελληνική σημαία, μια από τις πρώτες θέσεις στην παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία, δίνεται η δυνατότητα στο ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο να επηρεάζει το διεθνές καθεστώς που διέπει τις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές (νομικό πλαίσιο, Συμβάσεις, προδιαγραφές, προστασία της ακτοπλοΐας - cabotage, κ.λπ.). Χάρη στη θέση που κατέχει διεθνώς η ελληνική σημαία, η Ελλάδα εκλέγεται μόνιμο μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization, IMO) στην «πρώτη κατηγορία», δηλαδή στην κατηγορία των μεγάλων ναυτιλιακών δυνάμεων. Ο IMO αποτελεί το σημαντικότερο διεθνή οργανισμό για τον καθορισμό των όρων λειτουργίας της διεθνούς ναυτιλίας και την επίβλεψη της τήρησής τους, έχοντας ως μέλη του περισσότερες από 130 χώρες.

Με βάση τους κανόνες ασφαλείας και τις προδιαγραφές που θεσπίζει ο IMO, οι κρατικές υπηρεσίες και οι εξουσιοδοτημένοι από τις κυβερνήσεις νηογνώμονες καθώς και η Διεθνής Ομοσπονδία Μεταφορών (ITF) επιθεωρούν περιοδικά τα εμπορικά πλοία, αλλά και ελέγχουν εκείνα που βρίσκονται στο στάδιο της ναυπήγησης. Αλλά και πέρα από τον IMO, οι Έλληνες εφοπλιστές (και το ελληνικό κράτος που εκπροσωπεί τα συμφέροντά τους), διατηρούν σημαντική θέση, χάρη στη χωρητικότητα της υπό ελληνική σημαία ναυτιλίας, σε διεθνείς Οργανισμούς όπως η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών του ΟΟΣΑ, η Επιτροπή Μεταφορών, η Επιτροπή Εφοπλιστών των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (CAACE), άλλοι διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί (π.χ. BIMCO) κ.λπ.

Για να μπορεί λοιπόν η Ελλάδα και ο ελληνικός εφοπλισμός να επηρεάζει τις παραμέτρους της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής, διατηρώντας μια ηγεμονική θέση στους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς, αλλά και για να μπορεί να συνεχίσει να

προσφέρει τα σημαντικά της οφέλη στην εθνική οικονομία, πρέπει η χωρητικότητα της υπό ελληνική σημαία ναυτιλίας να συνεχίσει να βρίσκεται σε υπεροχή.

Τα ως τώρα βέβαια ναυτικά ατυχήματα των πλοίων με ελληνική σημαία, με εξαίρεση ίσως αυτό του «Εξπρές Σαμίνα», δεν ήταν τέτοιας έκτασης και συνεπειών που να απειλούν σημαντικά την θέση της σημαίας στο διεθνές στερέωμα. Αυτό όμως δεν πρέπει να μας καθησυχάζει διότι ατυχήματα μπορούν να συμβούν ανά πάσα στιγμή και υπάρχει επομένως κίνδυνος να χάσει η ελληνική σημαία την δύναμη της, να χάσει το κύρος της και να συρρικνωθεί άρα η χωρητικότητάς της και δεν θα έχει την δύναμη πια να προσελκύει τα πλοία. Η ελληνική σημαία άλλωστε, θεωρείται και μία από τις ακριβές σημαίες. Θα μειωθούν κατ' επέκταση σε μεγάλο βαθμό τα οικονομικά οφέλη για την χώρα μας. Ενώ τέλος, το ενδεχόμενο η ελληνική σημαία να συμπεριληφθεί στις λεγόμενες αναξιόπιστες σημαίες, σύμφωνα με το μνημόνιο του Παρισιού, συνεπάγεται περισσότερους ελέγχους, κρατήσεις, κυρώσεις και πρόστιμα για την χώρα μας.

5.4. Ο ΕΠΙΜΕΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Το σίγουρο είναι γενικά ότι, τα ατυχήματα προκαλούν ζημιές που ερμηνεύονται σε κόστος. «Το κόστος αυτό καταρχήν, εν μέρει το πληρώνει η επιχείρηση που υπέστη το ατύχημα και ονομάζεται ιδιωτικό κόστος. Σε αυτή την κατηγορία υπάγονται όλες οι δαπάνες με τις οποίες επιβαρύνεται η επιχείρηση, λόγω του ατυχήματος και καταγράφονται λογιστικά, καθώς και όλες οι ευθύνες της επιχείρησης που ασφαλίζονται και άρα το κόστος των ατυχημάτων διαχέεται σε όλες τις επιχειρήσεις του κλάδου και βέβαια μόνο σε αυτές. Στο ιδιωτικό κόστος επίσης, υπάγεται και το κόστος που είναι αφανές, δηλαδή δεν έχει λογιστικοποιηθεί και βλέπεται μόνο την επιχείρηση, όπως για παράδειγμα, τη φήμη της συγκεκριμένης επιχείρησης...»¹⁰⁶.

Ένα άλλο κόστος που αναφέρεται λόγω ενός τέτοιου ατυχήματος επιβαρύνει την κοινωνία, και όχι την εταιρεία και γι' αυτό τον λόγο και ονομάζεται κοινωνικό κόστος, με πιο σημαντικό βέβαια αυτό της απώλειας της ανθρώπινης ζωής. Τέτοιες

¹⁰⁶ Βλ. «ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ» Γουλιέλμος, Κ. Γκιζιάκης, εκδόσεις Σταμούλη – Αθήνα 1997, σελ. 150 επ..

δαπάνες μπορούν να αναδυθούν και να μετρηθούν, όπως προαναφέρθηκε, όταν παίρνουν την μορφή αποζημιώσεων προς τρίτους.

Υπάρχουν όμως και δαπάνες κοινωνικές που είναι αφανείς, αποτελούν διαφυγόντα κέρδη προς άλλους κλάδους παραγωγής, όπως π.χ. η ζημία στον τουρισμό ή την αλιεία κλπ..

Αναλυτικότερα, το κόστος ενός ναυτικού ατυχήματος και δη θανατηφόρου επιμερίζεται ως εξής:

- Το κόστος που βαρύνει το πλοιοκτήτη και είναι μεταξύ άλλων:
 - η απώλεια του πλοίου, κανονική ή τεκμαρτή¹⁰⁷,
 - τα υψηλότερα ασφάλιστρα του σκάφους και της μηχανής, που είθισται να επιβάλλονται από τις ασφαλιστικές μετά από κάποιο ατύχημα,
 - η απώλεια του φορτίου,
 - η αποζημίωση για μόλυνση του περιβάλλοντος,
 - η αρνητική διαφήμιση, δηλαδή ο κοινωνικός αντίκτυπος και η απώλεια εμπιστοσύνης ως προς το πρόσωπο του πλοιοκτήτη,
 - τα διοικητικά πρόστιμα,
 - η ενδεχόμενη ποινική ευθύνη,
 - η αποζημίωση για τον τραυματισμό ή την απώλεια ανθρώπινης ζωής.

▪ Οι ασφαλιστές από την άλλη, επιβαρύνονται με το κόστος αυτό των αποζημιώσεων που καλούνται να πληρώσουν, ανάλογα με την συμφωνία που έχουν κάνει με τον πλοιοκτήτη και γενικά την ναυτιλιακή επιχείρηση. Δηλαδή το κόστος πληρωμής προς τον πλοιοκτήτη της ασφαλιστικής αξίας του πλοίου σε περίπτωση ολικής ή τεκμαρτής ή απώλειας του πλοίου, εκτός εάν έχει αποδειχθεί η άμεση υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη, και επίσης της χρηματοδότησης του κόστους επισκευής του ασφαλισμένου πλοίου.

¹⁰⁷ Τεκμαρτή απώλεια του πλοίου είναι η περίπτωση που το κόστος επισκευής των ζημιών του πλοίου από το ατύχημα, υπερβαίνει την εμπορική του αξία, οπότε και εγκαταλείπεται στους ασφαλιστές προκειμένου να εισπραχθεί ολόκληρο το ποσό της ασφαλιστικής κάλυψης του πλοίου.

- Τα διάφορα P&I clubs, που σε ορισμένες περιπτώσεις ευθύνης του πλοιοκτήτη είναι αυτά που καλούνται να πληρώσουν το ποσό της αποζημίωσης προς τα θιγόμενα πρόσωπα.

- Το κόστος επίσης, που επιβαρύνει τις τράπεζες ή τα διάφορα χρηματοδοτικά ιδρύματα σε περιπτώσεις ολικής ή τεκμαρτής απώλειας της πλοίου αναφέρονται σε:

- Χρηματικές απώλειες όταν το υποθηκευμένο πλοίο έχει απολεσθεί και ο πλοιοκτήτης έχει κατηγορηθεί για αμέλεια οπότε δεν δικαιούται αποζημίωση.
- Χρηματικές απώλειες σε περίπτωση πτώχευσης του πλοιοκτήτη.
- Άμεσα χρηματικά πρόστιμα, όταν η τράπεζα έχει την άμεση ευθύνη λειτουργίας του πλοίου. Επιπλέον, σε περιπτώσεις leasing ενός πλοίου όπου η τράπεζα είναι ουσιαστικά ο ιδιοκτήτης του πλοίου υπάρχει δυνατότητα να θεωρηθεί υπεύθυνη για οποιοδήποτε πρόστιμο προκύψει.

- Το κόστος το οποίο υφίστανται παράλληλα και οι νηογνώμονες αναφέρεται σε:

- Δυσφήμιση και απώλεια εσόδων όταν για ένα ναυτικό ατύχημα ευθύνεται ο μη διεξοδικός έλεγχος.
- Αποζημιώσεις απαιτήσεων τρίτων σε περίπτωση όπου έχει επιδειχθεί αμέλεια ή ηθελημένη αποτυχία να εφαρμόσει τις απαιτήσεις που υπαγορεύει η κλάση και έχει οδηγήσει σε ναυτικό ατύχημα.

- Ενώ το κράτος τέλος, επιβαρύνεται με το κόστος αυτό που έχει να κάνει με:

- τα έξοδα των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης σε περιπτώσεις ατυχήματος.
- την παροχή καταλύματος σε ναυτικούς που έχουν εγκαταλειφθεί από πλοιοκτήτες.
- τα έξοδα για την αποκατάσταση των θαλασσών και των ακτών που προσβλήθηκαν από ρύπανση.

Πρέπει τέλος να αναφερθεί για ακόμα μία φορά ότι, τα ατυχήματα έχουν αντίκτυπο και στη σημαία που φέρει το πλοίο και δη εν προκειμένω στην ελληνική σημαία που μεταφράζεται πάνω από όλα σε δυσφήμιση της σημαίας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

6.1. ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Έπειτα από την ανωτέρω ανάλυση για τα ναυτικά ατυχήματα, θα πρέπει στο σημείο αυτό να αναφερθούν κάποιες λύσεις – προληπτικά μέτρα, που όπως προκύπτει, πρέπει να παρθούν, ούτως ώστε να προληφθούν τα ναυτικά ατυχήματα των πλοίων, ή τουλάχιστον οι δυσμενείς τους συνέπειες. Σίγουρα βέβαια, το ζήτημα των μέτρων που πρέπει να ληφθούν και των αλλαγών που πρέπει να γίνουν στο χώρο της ναυτιλίας, είναι τεράστιο και επιδέχεται πολλές συζητήσεις, γι' αυτό και στο σημείο αυτό θα αναφερθούν επιγραμματικά τα σημαντικότερα σημεία που πρέπει να προσεχθούν, όχι μόνο από τους εκάστοτε υπευθύνους διαμόρφωσης πολιτικών θαλάσσιας αφάλειας, αλλά από όλους όσους μετέχουν με τον ένα ή τον άλλο τρόπο στην ναυτιλία.

Ωστόσο, είναι ως ένα σημείο λογικό ότι, όσα νέα μέτρα και να ληφθούν για την ασφάλεια των πλοίων, οι πολλαπλοί κίνδυνοι της ναυσιπλοΐας καθιστούν ανθρωπίνως αδύνατη θα έλεγε κανείς, την ανυπαρξία ατυχημάτων. Παρά ταύτα ο στόχος αυτός κατά κάποιο τρόπο επιτυγχάνεται όταν τα ατυχήματα ελαχιστοποιούνται και όταν σίγουρα δεν θρηνούνται ανθρώπινες ζωές.

Γι' αυτό, σε γενικές γραμμές πρέπει όλοι οι εμπλεκόμενοι στη ναυτιλία να έχουν ως γνώμονα των όποιων αποφάσεων και ενεργειών τους την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, και ειδικότερα να μεριμνούν για:

A) την επαγγελματική ικανότητα, την εκπαίδευση, αλλά και την συμπεριφορά των ναυτικών επί των πλοίων,

B) την κατασκευαστική και λειτουργική κατάσταση των πλοίων και του εξοπλισμού τους,

Γ) την ασφαλή και κατάλληλη συντήρηση των πλοίων,

Δ) την αποτελεσματικότητα των διενεργούμενων ελέγχων ασφαλείας.

Ε) την επάρκεια των υπάρχοντων συστημάτων ασφαλούς ναυσιπλοΐας και έρευνας και διάσωσης αυτών που κινδυνεύουν στη θάλασσα¹⁰⁸,

¹⁰⁸ Βλ. Απόψεις του Αντιναύαρχου Λ.Σ. Ορφανού, επίτιμου αρχηγού του Λ.Σ. στο περιοδικό «Εφοπλιστής», Δεκέμβριος 2000.

ΣΤ) τον υγιή ανταγωνισμό, ο οποίος φυσικά, δεν θα πρέπει να αίρεται από νοθεύσεις και περιορισμούς ούτε να οδηγεί σε υποβάθμιση της ασφάλειας των μεταφορών,

Ζ) αλλά και την διαχειριστική ποιότητα των ναυτιλιακών εταιρειών και την επάνδρωσή τους με ικανά και αξιόλογα στελέχη.

Συμπεραίνουμε δηλαδή ότι καθοριστικής σημασίας είναι ο παράγοντας της «κουλτούρας - νοοτροπίας» ασφαλείας, που πρέπει να καλλιεργήσει ο καθ' ένας που εμπλέκεται σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό στην ναυτιλία γενικότερα.

Το Ελληνικό πλοίο δεν μπορεί να είναι ανταγωνιστικό αν δεν είναι πρώτιστα ποιοτικό. Η επικράτηση λοιπόν της νοοτροπίας ασφαλείας ως ενεργητικής συμπεριφοράς της πλοιοκτησίας και της εφοπλιστικής κοινότητας αποτελεί πρωταρχικό στόχο.

Η σχέση πάντως μεταξύ των δύο στοιχείων, του άψυχου (πλοίο) και του έμψυχου (ναυτικός), είναι αμφίδρομη. Δε νοείται βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού χωρίς να υπάρχει ένας μεγάλος και ανταγωνιστικός Ελληνικός στόλος. Αντίστοιχα, δεν μπορεί να υπάρξει ανταγωνιστικός ελληνικός στόλος χωρίς τη διαφύλαξη της ναυτικής τεχνογνωσίας που διαθέτει ο ποιοτικός Έλληνας ναυτικός. Όλοι σήμερα πρέπει συνειδητοποιήσουν ότι τόσο τα πλοία όσο και ο προηγμένος τεχνολογικός εξοπλισμός δεν έχουν κανένα νόημα και ουσιαστική αξία εάν δεν υπάρχουν ικανοί και κατάλληλα εκπαιδευμένοι ναυτικοί για το χειρισμό τους.

Αυτό που γίνεται όμως ιδιαίτερα αντιληπτό από πολλά από τα θαλάσσια ατυχήματα είναι, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, ότι, στη ναυτιλία, κανένας δεν μπορεί να ευθύνεται μεμονωμένα. Ο καθένας που εμπλέκεται στην ναυτιλία είτε αυτοί είναι τα πληρώματα, οι πλοιοκτήτες, οι charterers, οι νηογνώμονες, αποτελούν μέρος μιας αλυσίδας κινδύνου. Ο κατωτέρω μάλιστα πίνακας, παρουσιάζει συνοπτικά την πορεία προς ένα ναυτικό ατύχημα και τις δυνατές παρεμβάσεις σε κάθε φάση, με σκοπό είτε να αποφευχθεί το συγκεκριμένο ατύχημα, είτε να αποτραπούν τα τυχόν δυσάρεστα αποτελέσματά του. Ενώ παράλληλα, διαφαίνεται η ανάγκη ενός αποτελεσματικού risk management, από όλους τους εμπλεκόμενους στην ναυτιλιακή αλυσίδα.

Πίνακας 6.1Α

ΒΑΘΥΤΕΡΑ ΑΙΤΙΑ	1 ^η ΦΑΣΗ ΒΑΣΙΚΗ ΑΙΤΙΑ	2 ^η ΦΑΣΗ ΑΜΕΣΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ	4 ^η ΦΑΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑ	5 ^η ΦΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ	6 ^η ΦΑΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ
Οικονομικά – μεγιστοποίηση κέρδους Έλλειψη κουλτούρας θαλάσσιας ασφάλειας	Πχ. Ανεπαρκείς ικανότητες, τεχνογνωσία εκπαίδευση, κακό management, ελλιπής συντήρηση, κα.	πχ. Λανθασμένη ενέργεια, αποτυχία εξοπλισμού	Πχ. Σύγκρουση, Προσάραξη, Προσάραξη, Πυρκαγιά, κ.α.	Πχ. Άνθρωποι σε κίνδυνο, διαρροή πετρελαίου	Πχ. Απώλεια ανθρώπινης ζωής, Οικολογική καταστροφή κ.α.
ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΡΙΣΚΟΥ – ΠΡΟΒΛΕΨΗ					
Παιδεία, αγωγή, κουλτούρα	Μείωση της συχνότητας των βασικών αιτιών	Μείωση των άμεσων παραγόντων – αφορμών	Επέμβαση για την παρεμπόδιση των ατυχημάτων, όταν επέρχεται κάποιο συμβάν	Μείωση των αποτελεσμάτων όταν συμβεί ατύχημα	Αποφυγή των επιπτώσεων
	Πχ. Εφαρμογή του ISM, εκπαίδευση, καλύτερη συντήρηση, ενδελεχείς επιθεωρήσεις	Πχ. Πρόγραμμα επιθεώρησης, περιορισμός των ωρών εργασίας, τεστ για αλκοόλ, διπλές μηχανές. Αποτελεσματικό management	Πχ. Έκτακτη επισκευή, συνδρομή ρυμουλκού, σωστός συντονισμός	Πχ. Διπύθμενα, double hull	Πχ. Άμεση επέμβαση, σωστός συντονισμός

Η αποτυχία να προσδιοριστούν, να ρυθμιστούν και να μειωθούν οι κίνδυνοι σε οποιοδήποτε μέρος της αλυσίδας θα έχει αναπόφευκτα τις συνέπειες αλλού. Ο καθένας από τον ναυτικό σε ένα σκάφος, τον διευθυντή στην αίθουσα συνεδριάσεων μιας ναυτιλιακής εταιρίας, ή τους επιθεωρητές των Νηογνομόνων, μοιράζονται μια ευθύνη να παίζουν το ρόλο τους αποτελεσματικά.

Τέλος, όπως πολλοί και κατά την προσωπικοί μου άποψη ορθώς, υποστηρίζουν, παρατηρείται ένας υπερβολικός θα λέγαμε αριθμός κανονισμών, ένα πολύχρωμο μωσαϊκό κανονισμών, που οδηγούν πολλές φορές ακόμα και σε αντιφάσεις μεταξύ τους και άλλοτε σε κενά στους κανονισμούς. Τέτοιες καταστάσεις έχουν ευρύτατα επικριθεί από τη ναυτιλιακή κοινότητα γιατί συμβάλλουν στη μείωση της

ανταγωνιστικότητα λόγω υπερβολικής νομοθεσίας, αλλά και στην έλλειψη ενός εμπεριστατωμένου πλαισίου ασφάλειας, λόγω των πιθανών κενών που μπορεί να εντοπιστούν σε τέτοιες ρυθμίσεις.

Κατόπιν τούτου, υποστηρίζεται ότι, οι υπάρχοντες κανονισμοί ασφάλειας είναι κάτι παραπάνω από επαρκείς, αλλά ότι βασικά η έλλειψη αστυνόμευσης και απαραίτητης συμμόρφωσης σ' αυτούς, είναι ο κύριος συντελεστής που προκαλεί τα ναυτικά ατυχήματα. Αυτό δημιουργεί ένα περιβάλλον που ευνοεί εκείνους που δεν συμμορφώνονται με τους κανονισμούς ασφάλειας και είναι σε βάρος εκείνων που είναι συνεπείς. Υποστηρίζεται επομένως, πως η προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στην εφαρμογή της υπάρχουσας νομοθεσίας και όχι να συζητείται η ανάπτυξη νέας και να καταλήξουμε επίσης σε τρόπους πλήρους εφαρμογής των ισχυόντων Κανονισμών.

ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ

Στο σημείο αυτό και προκειμένου να κλείσει με τον καλύτερο δυνατόν τρόπο η παρούσα εργασία, θεωρώ ότι πρέπει να γίνει μια ιδιαίτερη αναφορά στη σημασία προάσπισης της ανθρώπινης αξίας, όπως διατυπώθηκε με την αγόρευση του δικηγόρου της πολιτικής αγωγής, στην δίκη για την απόδοση ευθυνών του ναυτικού ατυχήματος του Ρ/Κ πλοίου «ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ».

Παρατίθεται παρακάτω αποσπασματικά κάποια χαρακτηριστικά σημεία της εν λόγω αγόρευσης.

«Μπροστά στον ανήθικο θάνατο, δεν ζητούμε ανταλλάγματα. Μένουμε βουβοί και σιωπηλοί, στην θλίψη και την οδύνη μας, και ευχόμεθα να μην ξαναζήσουμε καινούργια ναυάγια. Γι' αυτό δεν πρέπει να υπάρξει ανοχή. Να μην βολευόμεθα, με εφησυχασμούς, που αναιρούν την ανθρώπινη ύπαρξη και αξία. Δεν υπάρχει τραγικότερη επιλογή από το να ζητάς την νίκη, επάνω σ' αυτόν, που έζησε την φρικιαστική εμπειρία ενός θανάτου.

Με το Σύνταγμα της Ελλάδος του 1985, για να αναφέρουμε μερικά από τα κυριότερα κείμενα, διεκηρύχθη: Ότι η αναγνώριση της αξιοπρέπειας, των ίσων και αναπαλλοτριωτών δικαιωμάτων, αποτελεί το θεμέλιο της ελευθερίας και της δικαιοσύνης στον κόσμο. Ότι, η παραγνώριση και η περιφρόνηση αυτών των δικαιωμάτων, οδηγεί στη βαρβαρότητα και ότι, οι άνθρωποι πρέπει να είναι απαλλαγμένοι από τον τρόμο και την αθλιότητα. Ότι, τα ανθρώπινα δικαιώματα, πρέπει να προστατεύονται από ένα καθεστώς δικαίου. Ότι, κάθε χώρα πρέπει να εξασφαλίζει αποτελεσματική εφαρμογή αυτών των αρχών, για κάθε άτομο χωριστά. Ότι, κάθε άνθρωπος δικαιούται, χωρίς καμία απολύτως διάκριση, ως προς τη φυλή, το χρώμα, το φύλο, την κοινωνική καταγωγή, την ηλικία, ή οποιαδήποτε άλλη κατάσταση, να απολαμβάνει ίσων δικαιωμάτων και προστασίας. Ότι, καμία διάκριση δεν γίνεται αποδεκτή. Ότι, κάθε άτομο έχει δικαίωμα στη ζωή και την προσωπική του ασφάλεια. Ότι, καμία μεταχείριση, σκληρή, απάνθρωπη ή ταπεινωτική, δεν επιτρέπεται. Ότι, κάθε ένας δικαιούται, με πλήρη ισότητα, να προστατεύεται από Δικαστήριο, ανεξάρτητο και αμερόληπτο. Ότι, η οικογένεια είναι το φυσικό και βασικό στοιχείο της κοινωνίας και έχει το δικαίωμα της προστασίας της. Ότι, κάθε άτομο έχει δικαίωμα κοινωνικής προστασίας και ότι, κάθε κράτος έχει χρέος να του εξασφαλίσει την ικανοποίηση των κοινωνικών, οικονομικών και πολιτιστικών του δικαιωμάτων, που είναι απαραίτητα για την αξιοπρέπεια και την ελεύθερη ανάπτυξη της προσωπικότητάς του. Ότι ο κάθε ένας

έχει το δικαίωμα σε βιοτικό επίπεδο, ικανό να εξασφαλίσει στον ίδιο και την οικογένειά του, υγεία και ευημερία και ότι έχει δικαίωμα να προστατεύεται για την αρρώστια, την αναπηρία, την χηρεία και την γεροντική ηλικία....

Ποιο είναι το χρέος μας, οι υποθήκες της ιστορίας μας και τι υπαγορεύει η συνείδησή μας;

Να είμεθα γρηγορούντες. Να μη δεχόμεθα να φυμώσουν την φωνή και τη συνείδησή μας. Καθεύδουσες συνειδήσεις, δεν αρμόζουν σε υπερήφανους και πολιτισμένους ανθρώπους. Να αντισταθούμε στην παρακμιακή αντίληψη, ότι τα πάντα είναι «μηδέν», που εκφράζεται από το «τίποτα». Η ανθρώπινη ζωή έχει ανεπίστρεπτη αξία. Η με τις πράξεις μας, αυτοαναίρεσή της, η υποδεικνυόμενη «σύνεση», που εκφράζεται ως υποταγή, οδηγούν τελικά σε κατάλυση όλων των αξιών. Πραγματική αρχοντιά και λεβεντιά, είναι μόνον η αγάπη για τον άνθρωπο. Αυτή είναι η θέση μας και η αυτή είναι η πορεία μας»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΠΟΥ ΣΥΝΕΒΗΣΑΝ ΑΠΟ ΤΟ 1990 ΕΩΣ ΤΟ 2003 ΚΑΙ ΕΙΧΑΝ ΩΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΝ ΑΠΩΛΕΙΑ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ¹⁰⁹

- **Φ/Γ ΦΙΛΙΠΠΙΟΣ Κ.Π**

(Νηολόγιο Χαλκίδας 33) - SY 2058 (-1979)

25.2.02 - ΒΑ Σκύρου

- εισροή υδάτων λόγω καιρού - κλίση – βύθιση -απώλεια 2 ατόμων

- πόρισμα ΑΣΝΑ 87/02 - αμέλεια πλοιάρχου και Α΄ Μηχανικού

- **Ρ/Κ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ**

(νηολόγιο Θεσσαλονίκης 145)- SV 5120 (-1960)

6/11/2002 - αγκυροβόλιο Θεσσαλονίκης

- ανατροπή - βύθιση κατά τη ρυμούλκηση - πνιγμός 1 μέλους του πληρώματος

- **Φ/Γ ΗΣΤ ΓΟΥΙΝΤ**

(νηολογίου Πειραιά 8881)- SZ4X (-1981)

3/8/01 - 4 ν.μ. ΒΔ Αλγερίας

- σύγκρουση με το ΦΓ HETHANE POLAR - θάνατος 1 μέλους του πληρώματος

- πόρισμα ΑΣΝΑ 22/02 - αμέλεια Ανθ/ρχου του HETHANE POLAR.

- **Φ/Γ ΑΓΙΑΝΤΩΝΗΣ**

(νηολόγιο Λαυρίου 37) – SW 2840)

9/8/01 - Λιμάνι Βόλου

- πυρκαγιά σε καμπίνα πληρώματος - θάνατος της ναυτικού

- πόρισμα ΑΣΝΑ 154/01 - ανεξ ακρίβωτα αίτια

- **Ε/Γ-Ο/Γ ΕΞΗΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ**

(νηολογίου Πειραιά 8193) – SVAF (-1966)

26/9/2000 - πρόσκρουση της βραχονησίδες Πόρτες

- βύθιση – θάνατος 81 άνθρωποι

- έκθεση ΑΣΝΑ 67/2003 – ευθύνη πλοιάρχου, υποπλοιάρχου, εταιρίας, αξιωμα. γεφύρας

- **Ε/Γ-ΤΡ ΖΕΥΣ ΙΙΙ**

(Νηολογίου Πειραιά 8834) – SV 2497 (-1947)

30/9/2000 - προσάραξη Φρουρός Νάξου - ρήγμα

- εισροή υδάτων - βύθιση - θάνατος 1 επιβάτη

- πόρισμα ΑΣΝΑ 57/01 - αμέλεια κυβερνήτη

¹⁰⁹ Καταγράφεται, πρώτα το όνομα του πλοίου και στη συνέχεια, το νηολόγιο, το διακριτικό σήμα του πλοίου, η ημερομηνία ναυπήγησης, η ημερομηνία του ατυχήματος, η περιοχή του ατυχήματος, το είδος του ατυχήματος, ο αριθμός των ανθρώπων που έχασαν την ζωή τους και τέλος η έκθεση – πόρισμα που συντάξε το ΑΣΝΑ

- **Φ/Γ ΥΤΟΝΓΚ Ι**

(Νηολογίου Πειραιά 10640) – SYET (-1973)

14/10/2000 - θρακικό πέλαγος

- μετατόπιση φορτίου - επικίνδυνη κλίση – εγκατάλειψη - θάνατος 1 ναυτικού
- πόρισμα ΑΣΝΑ 51/01 - αμέλεια πλοιάρχου, Γερμανικού Νηογνώμονα, πλοιοκτήτριας εταιρείας.

- **Δ/Ξ ΣΛΟΠΣ**

(Νηολογίου Πειραιά 10178) – SX 3426 (-1974)

15/6/2000 - Κυνοσούρα Σαλαμίνας

- έκρηξη - πυρκαγιά - θάνατος 1 μέλους του πληρώματος
- πόρισμα ΑΣΝΑ 109/01 - ανεξακρίβωτα αίτια

- **Φ/Γ ΠΕΛ ΜΑΡΙΝΕΡ και ΠΕΛ ΡΕΙΝΤΖΕΡ**

(νηολογίου Πειραιά 9900) – 1979

- **26/7/1999** - σύγκρουση - θάνατος 1 ναυτικού

- πόρισμα ΑΣΝΑ 169/99 – αμέλεια των πλοιάρχων και των δυο πλοίων

- **Α/Κ ΛΥΜΠΕΡΙΟΣ Α**

(Νηολογίου Μυτιλήνης 345) –SW 7762 (-1991)

24/1/99 - θαλάσσια περιοχή Κέας – Κύθνου – Γυάρου

- και εισροή υδάτων - βύθιση - ατύχημα (7 άτομα)
- πόρισμα ΑΣΝΑ 53/00 - ανεξακρίβωτα αίτια

- **Ε/Γ-Ο/Γ ΣΟΥΠΕΡ ΦΑΣΤ III**

(Νηολογίου Πάτρας 51) – SWHZ (-1977)

1/11/99 - θαλάσσια περιοχή 12 ν.μ. Δ. Πάτρας

- πυρκαγιά στο γκαράζ - θάνατος 14 λαθρομεταναστών
- πόρισμα ΑΣΝΑ 104/00 - ανεξακρίβωτα αίτια.

- **Ρ/Κ ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ**

(Νηολογίου Πειραιά 2542) – 1958

23/11/1998 - έκρηξη – θάνατος 2 ναυτικών

- πυρκαγιά – θάνατος 3 ναυτικών - πόρισμα ΑΣΝΑ 189/99

- **Φ/Γ-Δ/Ξ ΕΥΓΕΝΙΑ**

(Νηολογίου Πειραιά 1312) – SV 3789 (-1944)

15/3/1997 - ναυπηγείο Κελαϊδη, Πέραμα

- έκρηξη αερίων βαφής, πυρκαγιά - θάνατος 2 εργατών και τραυματισμός 5
- πόρισμα ΑΣΝΑ 165/1997 - αμέλεια υπευθύνων συνεργείου, πλοιάρχου, πλοιοκτήτη και ναυπηγού.

- **Ε/Γ-Ο/Γ ΑΙΓΑΙΟΝ**

(Νηολογίου Πειραιά 6057) (-1958)

19/2/96 - νότιο μόλος Δραπετσώνας και νησίδα Ατάλαντη Σαρωνικού

- πυρκαγιά - εισροή υδάτων - ανατροπή και βύθιση - αγνοούμενος 1 ναυτικός
- πόρισμα ΑΣΝΑ 82/96 - αμέλεια πλοιοκτήτη, τεχνικών ασφαλείας και Α' μηχανικού.

- **Δ/Ξ ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

(Νηολογίου Πειραιά 9773) – SW 7202 (-1972)

28/5/1996 - λιμάνι Lauera Γαλλίας

- έκρηξη- πυρκαγιά - θανάσιμος τραυματισμός 1 ατόμου και βαρύς τραυματισμός 3
- πόρισμα ΑΣΝΑ 182/96 - τυχαίο γεγονός

- **Ε/Γ-Ο/Γ ΠΗΓΑΣΟΣ**

(Νηολογίου Πειραιά 10415) – S4DV (-1977)

26/10/1996 - νησίδα Πάτροκλος, Σαρωνικός

- βλάβη πηδαλίου - πρόσκρουση - θάνατος 1 ατόμου - και τραυματισμός 73
- πόρισμα ΑΣΝΑ 8/97 - αμέλεια πλοιάρχου, Υπάρχου, Α΄ μηχανικού και Ηλεκτρολόγου.

- **Φ/Γ ΔΥΣΤΟΣ**

(νηολόγιο Πειραιά 8204)

28/12/1996 – θάνατος 20 ατόμων

- ανατροπή – βύθιση – πόρισμα ΑΣΝΑ 83/98

- **Φ/Γ ΠΕΛΧΑΝΤΕΡ**

(Νηολογίου Πειραιά 10010) – SV CZ (-1977)

13/3/1995 - 120 ν.μ. ΝΑ Σικελίας

- εισροή υδάτων λόγω καιρού - ανατροπή και βύθιση - θάνατος 6 Ελλήνων και 6 Αλλοδαπών
- πόρισμα ΑΣΝΑ 84/95 - αμέλεια πλοιάρχου.

- **Φ/Γ ΜΙΛΕΝΑΚΙ**

(Νηολογίου Πειραιά 9093) – SVBV 2497 (-1969)

1995 - 216 ν.μ. Δ.Luson, Φιλιπίνες

- πυρκαγιά - εγκατάλειψη - τεκμαρτή απώλεια -θάνατος 1 ναυτικού και τραυματισμός
- πόρισμα ΑΣΝΑ 87/96 - αμέλεια πλοιάρχου και Α΄ και Β΄ Μηχανικού.

- **Φ/Γ ΜΠΕΤΑ ΛΑΚ**

(Νηολογίου Πειραιώς 10164) – S4FO (-1976)

1/12/1995 - λιμένα Ριέκας, Κροατία

- βραχυκύκλωμα – πυρκαγιά -θάνατος 3 Ελλήνων και 2 Αλλοδαπών
- πόρισμα ΑΣΝΑ 66/96 - αμέλεια υποπλοιάρχου και Ανθ/ρχου

- **Φ/Γ ΧΙΟΣ Ι**

(Νηολογίου Πειραιά 5825) – SV 4202 (-1964)

9/11/1995 - Βρυσάκια Β. Ευβοϊκός

- πυρκαγιά - θάνατος 1 αλλοδαπού εργάτη
- πόρισμα ΑΣΝΑ 179/96 - αμέλεια πλοιάρχου, Α΄ μηχανικού, πλοιοκτήτριας εταιρείας.

- **Φ/Γ ΒΑΤΟΥΛΑ**

(Νηολογίου Βόλου 52) – SV 7223 (-1957)

8/4/1994 - θαλάσσια περιοχή Β. Χίου

- ανατροπή λόγω καιρού - βύθιση - θάνατος 6 μελών πληρώματος
- πόρισμα ΑΣΝΑ 98/97 - αμέλεια πλοιάρχου.

- **Φ/Γ ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ**

(Νηολογίου Πειραιά 9877) – SV 7228 (-1972)

19/9/1992 - θαλάσσια περιοχή κόλπου Aliaga Τουρκίας

- κλίση - ανατροπή - βύθιση - ολική απώλεια - πνιγμός 2 μελών πληρώματος
- πόρισμα ΑΣΝΑ 5/94 - αμέλεια πλοιάρχου.

- **Α/Ξ ΚΕΜΣΤΑΡ**

(Νηολογίου Πειραιά 9215) – SW 8287 (-1963)

18/9/1992 - Ράδα Περάματος

- έκρηξη αερίων - πυρκαγιά - θάνατος 2 εργατών
- πόρισμα ΑΣΝΑ 22/94 - αμέλεια πλοιάρχου, πλοιοκτητών και υποπλοιάρχου.

- **Φ/Γ ΜΕΛΕΤΕ**

(Νηολογίου Πειραιά 6523) – SLSK (-1975)

24/8/1991 - Αν. νήσου Reunion – Ινδοκίνα

- βύθιση - απώλεια 25 ατόμων.
- πόρισμα ΑΣΝΑ 53/92 και 69/03 - υπαιτιότητα πλοιάρχου και πλοιοκτητών.

- **ΑΓΕΝΑ**

(Νηολογίου Πειραιά 2291) – SV 4371 (-1976)

5/6/1990 - περιοχή Σουνίου

- Σύγκρουση - βύθιση
- πόρισμα ΑΣΝΑ 113/90 - αμέλεια πλοιάρχου και Ανθ/ρχου.

- **Φ/Γ ΠΑΣΙΤΘΕΑ**

(νηολογίου Χίου 334) – SYBI (-1971)

5/8/90 - Kashima Ιαπωνίας

- βυθίστηκε άτανδρο - 31 άτομα
- πόρισμα ΑΣΝΑ 31/91 - δεν αποδείχθηκε ευθύνη.

- **Α/Ξ ΚΡΙΤΙ ΣΕΑ**

(Νηολογίου Πειραιά 4793) – SYUG (-1974)

13/9/90 - Της Μόλος Δραπετσώνας

- έκρηξη - πυρκαγιά - θάνατος 1 - πόρισμα ΑΣΝΑ 101/91 - αμέλεια πλοιάρχου.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β'

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ

ΣΥΝΕΒΗΣΑΝ ΤΗΝ ΔΕΚΑΕΤΙΑ 1992 - 2002

(πλοία χωρητικότητας 500 κοχ. και άνω)

-1992-

Α/Α	ΤΥΠΟΣ	ΟΝΟΜΑ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ	Κ.Ο.Χ.	ΗΜΕΡ/ΝΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΙΔΟΣ-ΑΙΤΙΑ	ΠΟΡΙΣΜΑ ΑΣΝΑ
1	Φ/Γ	OCEAN WIND	ΠΕΙΡΑΙΑ 8493	23.646	24/1/1992	ΓΕΦΥΡΑ ΝΕΑΣ ΟΡΛΕΑΝΗΣ Η.Π.Α	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ - ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΟΥΔΕΙΣ ΕΥΘΥΝΕΤΑΙ
2	Φ/Γ	CAPTAIN VENIAMIS	ΠΕΙΡΑΙΑ 9769	15.472	26/1/1992	ΝΟΤΙΑ ΚΟΡΕΑ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ - ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ	ΑΝΩΤΕΡΑ ΒΙΑ
3	Φ/Γ	LEVANT SPIRIT	ΠΕΙΡΑΙΑ 9681	16.567	20/2/1992	ΑΛΓΕΡΙΑ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΕΛΑΦΡΑ ΑΜΕΛΕΙΑ Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
4	Ε/Γ-Ο/Γ	IONION	ΠΕΙΡΑΙΑ 3495	2.130	20/4/1992	θαλ.περ. ΥΔΡΑΣ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ - ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΑ ΑΙΤΙΑ
5	Φ/Γ	ΠΕΛΤΣΕΗΣΕΡ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9536	1.563	21/4/1992	θαλ.περ. ΑΚΡΩΤΗΡΙ ΠΛΑΚΑ ΛΗΜΝΟΥ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
6	Φ/Γ	INCHON GLORY	ΠΕΙΡΑΙΑ 9513	12.841	29/4/1992	ΝΟΤΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕ ΑΛΛΟ ΠΛΟΙΟ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΓΕΡΜΑΝΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ 75% & ΑΜΕΛΕΙΑ ΕΛΛΗΝΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ 25%
7	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙΓΑΙΟΝ	ΠΕΙΡΑΙΑ 6057	2.796	14/5/1992	ΛΙΜΑΝΙ ΣΥΡΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ	ΑΝΩΤΕΡΑ ΒΙΑ
8	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΣΤΑΡ ΟΥΑΝ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9535	1.968	24/5/1992	ΜΑΡΙΝΑ ΦΛΟΙΣΒΟΥ Ν ΝΗΣΟΥ	ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ	ΔΟΛΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΤΡΙΤΩΝ & ΑΜΕΛΕΙΑ ΦΥΛΑΚΑ
9	Δ/Ξ	ΕΛΙΞ	ΠΕΙΡΑΙΑ 7124	1.553	25/5/1992	ΤΗΛΟΥ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
10	Φ/Γ	ΠΑΛΛΑΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9308	14.413	19/6/1992	θαλ.περ. ΚΑΟΣΗ ANG ΤΑΪΒΑΝ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
11	Φ/Γ	ΤΑΝΤΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9689	16.997	01/7/1992	ΒΡΑΧΟΝΗΣΙΔΑ FRATELI ΤΥΝΗΣΙΑΣ	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ - ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
12	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΡΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 3795	3.977,88	14/7/1992	θαλ.περ. ΑΝΑΒΥΣΣΟΥ ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ - ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	ΑΜΕΛΕΙΑ Α' & Β' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
13	Φ/Γ	ΕΥΤΥΧΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 5825	1.586	21/7/1992	ΔΙΑΥΛΟΣ ΧΑΛΚΙΔΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
14	Φ/Γ	ΠΑΜΙΣΣΟΣ	ΑΝΔΡΟΥ 506	16.280	22/7/1992	ΦΙΛΑΝΔΙΚΕΣ ΑΚΤΕΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & Α/Ξ ΦΥΛΑΚΗΣ
15	Δ/Ξ	ΛΕΟΝΤΑΣ	ΑΝΔΡΟΥ 527	52.830	22/8/1992	ΣΤΕΝΑ ΒΟΣΠΟΡΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
16	Δ/Ξ	ΚΕΜΣΤΑΡ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9925	697	18/9/1992	ΡΑΔΑ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	ΕΚΡΗΣΗ ΑΕΡΙΩΝ- ΠΥΡΚΑΓΙΑ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ & ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
17	Ε/Γ-Ο/Γ	IONION	ΠΕΙΡΑΙΑ 3495	2.113	06/10/1992	ΝΗΣΙΔΑ ΓΡΑΜΒΟΥΣΑ ΧΑΝΙΩΝ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΟΜΙΧΛΗΣ - ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ - ΒΥΘΙΣΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
18	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 7720	2.900	21/10/1992	θαλ.περ. ΚΑΜΕΙΡΟΣ ΡΟΔΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
19	Φ/Γ	ΕΛΠΙΔΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 8992	1.554	10/11/1992	ΔΙΑΥΛΟΣ ΧΑΛΚΙΔΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
20	Φ/Γ	LEADER	ΠΕΙΡΑΙΑ 9215	19.590	11/11/1992	ΛΙΜΑΝΙ PUERTO CABELLO ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
21	Φ/Γ	ΠΥΡΓΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9264	1.560	13/11/1992	ΕΞΩ ΑΠΟ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ SAVONA ΙΤΑΛΙΑ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ

22	Φ/Γ	EXPRESS	ΠΕΙΡΑΙΑ 9340	12.234	23/11/1992	ΨΥΤΑΛΛΕΙΑ ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
23	Δ/Ξ	AEGEAN SEA	ΑΝΔΡΟΥ 533	57.802	03/12/1992	ΛΙΜΑΝΙ ΛΑ CORUNA ΙΣΠΑΝΙΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ - ΒΥΘΙΣΗ - ΡΥΠΑΝΣΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
24	Φ/Γ	ΤΡΙΑΙΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9680	992	11/12/1992	ΝΑ ΝΗΣΟΥ ΘΗΡΑΣ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
25	Δ/Ξ	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΙΧ	ΠΕΙΡΑΙΑ 8921	777	16/12/1992	ΝΑ ΝΗΣΟΥ ΔΙΑ ΚΡΗΤΗ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ

-1993-

Α/Α	ΤΥΠΟΣ	ΟΝΟΜΑ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ	Κ.Ο.Χ.	ΗΜΕΡ/ΝΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΙΔΟΣ-ΑΙΤΙΑ	ΠΟΡΙΣΜΑ ΑΣΝΑ
1	Φ/Γ	ROYAL STAR II	ΠΕΙΡΑΙΑ 6923	995	05/01/1993	ΔΙΑΥΛΟΣ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
2	Φ/Γ	KABA I	ΠΕΙΡΑΙΑ 9950	895	06/01/1993	ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ - ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
3	Φ/Γ	EUROSTAR	ΠΕΙΡΑΙΑ 9591	15.693	08/01/1993	θαλ.περ INGHON ΚΟΡΕΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΝΑΓΚΗΣ
4	Φ/Γ	ΑΚΡΙΤΑΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9723	13.890	20/02/1993	155 v.μ. Δ NAGASAKI ΙΑΠΩΝΙΑ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
5	Ε/Γ-Ο/Γ	GRECIA EXPRESS	ΠΕΙΡΑΙΑ 9237	4.112	25/02/1993	ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΩΝ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
6	Ε/Γ-Ο/Γ	KIMΩΛΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 7720	2.900	26/02/1993	ΛΙΜΑΝΙ ΣΙΦΝΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
7	Φ/Γ	ΑΣΤΡΑ	ΠΙΝΕ	992	06/03/1993	ΜΑΡΜΑΡΙ ΕΥΒΟΙΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
8	Φ/Γ	OLYMPIC CLOW	ΠΕΙΡΑΙΑ 9373	26.694	12/03/1993	ΠΟΤΑΜΟΣ ΜΙΣΙΣΙΠΗΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
9	Δ/Ξ	FERTILITY L	ΠΕΙΡΑΙΑ 9267	27.963	10/04/1993	ΔΙΩΡΥΓΑ ΠΑΝΑΜΑ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥ ΠΛΟΗΓΟΥ
10	Φ/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 4513	669	23/04/1993	ΛΙΜΑΝΙ ΚΥΛΛΗΝΗΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
11	Δ/Ξ	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ II	ΠΕΙΡΑΙΑ 4101	987	15/05/1993	ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ ΚΑΣΤΡΙΝΟΥ ΠΕΡΑΜΑ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ	ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΑ ΑΙΤΙΑ
12	Φ/Γ	JEWEL I	ΠΕΙΡΑΙΑ 9869	35.762	11/06/1993	θαλ.περ. ΤΑΪΒΑΝ ΠΟΤΑΜΟΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
13	Φ/Γ	ΣΚΙΑΘΟΣ REEFER	ΠΕΙΡΑΙΑ 9010	4.248	08/07/1993	ΓΙΑΝΓΚ ΤΣΕ ΓΙΑΝΚ ΚΙΝΑΣ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ - ΒΥΘΙΣΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
14	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΝΕΜΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9465	3.484	03/08/1993	ΛΙΜΑΝΙ ΜΥΚΟΝΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
15	Φ/Γ	ALPHA BRAVERY	ΠΕΙΡΑΙΑ 8866	14.286	21/08/1993	ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟ BOULOGNE ΓΑΛΛΙΑΣ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΝΩΤΕΡΑ ΒΙΑ
16	Φ/Γ	ΠΕΛΤΣΕΗΣΕΡ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9536	1.563	01/10/1993	ΑΚΡΩΤΗΡΙ ΠΑΛΙΟΥΡΙ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
17	Δ/Ξ	ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9660	699	27/11/1993	ΚΟΛΠΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
18	Δ/Ξ	ΚΟΡΙΝΘΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9727	1.579	30/11/1993	θαλ.περ 9 v.μ Ν ΚΩΣΤΑΝΤΖΑΣ	ΑΠΩΛΕΙΑ ΠΗΔΑΛΙΟΥ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
19	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΠΑΡΙ ΕΞΙΠΡΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9239	3.397	13/12/1993	ΛΙΜΑΝΙ ΜΥΚΟΝΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
20	Φ/Γ	CAPTAIN SARANTIS	ΠΕΙΡΑΙΑ 10078	26.301	18/12/1993	360 v.μ. ΝΔ ΒΕΡΜΟΥΔΩΝ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΑ ΑΙΤΙΑ
21	Δ/Ξ	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XIII	ΠΕΙΡΑΙΑ 8765	776	26/12/1993	ΕΚΒΟΛΕΣ ΠΟΤΑΜΟΥ ΜΟΡΝΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
22	Φ/Γ	ALPHA STAR	ΠΕΙΡΑΙΑ 9760	51.818	26/12/1993	θαλ.περ 90 v.μ. Ν ΤΟΥΛΟΝ ΓΑΛΛΙΑ	ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ - ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ	ΧΩΡΙΣ ΥΠΑΓΙΟΤΗΤΑ ΚΑΝΕΝΟΣ
23	Φ/Γ	SEA TIGER	ΠΕΙΡΑΙΑ 9546	13.631	29/12/1993	ΒΟΡΕΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
24	Φ/Γ	EMERALD	ΠΕΙΡΑΙΑ 9342	10.801	31/12/1993	θαλ.περ. ΠΟΛΥΝΗΣΙΑΣ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΑ ΑΙΤΙΑ

-1994-

Α/Α	ΤΥΠΟΣ	ΟΝΟΜΑ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ	Κ.Ο.Χ.	ΗΜΕΡ/ΝΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΙΔΟΣ-ΑΙΤΙΑ	ΠΟΡΙΣΜΑ ΛΣΝΑ
1	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΙΟΝΙΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 8775	2.873	04/01/1994	ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚ Η ΒΑΣΗ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ	ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΑ ΑΙΤΙΑ
2	Δ/Ξ	ΚΥΘΝΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 4098	16.937	08/01/1994	ΛΙΒΟΡΝΟ ΙΤΑΛΙΑ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
3	Δ/Ξ	ΔΙΟΝ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10052	22.097	10/01/1994	θαλ. Περ ΝΑ ΙΑΠΩΝΙΑΣ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
4	Φ/Γ	ΦΛΑΓΚ ΚΑΡΙΝ	ΠΕΙΡΑΙΑ 8132	36.491	21/01/1994	ΠΟΤΑΜΟΣ ΠΑΡΑΝΑ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
5	Φ/Γ	ΑΜΦΙΩΝ	ΠΕΙΡΑΙΑ 8008	11.173	27/01/1994	ΛΙΜΑΝΙ HUANGDU ΚΙΝΑ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΑΠΟ ΑΝΑΦΛΕΞΗ ΦΟΡΤΙΟΥ	ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΑ ΑΙΤΙΑ
6	Φ/Γ	ZIM MELBOURNE	ΠΕΙΡΑΙΑ 9274	15.455	02/02/1994	ΙΑΠΩΝΙΚΑ ΥΔΑΤΑ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΑ ΑΙΤΙΑ
7	Ε/Γ-Ο/Γ	GRECIA EXPRESS	ΠΕΙΡΑΙΑ 9237	4.111	05/03/1994	ΛΙΜΑΝΙ ΑΙΓΙΟΥ	ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ ΑΠΟ ΔΟΛΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΦΥΛΑΚΑ & ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
8	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΑΜΠΡΟΣ	ΡΟΔΟΥ 18	7.465	12/03/1994	ΛΙΜΑΝΙ ΡΟΔΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ	ΑΝΩΤΕΡΑ ΒΙΑ
9	Φ/Γ	ΩΚΕΑΝΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10074	38.891	18/03/1994	ΝΗΣΟΣ SATAWAL ΜΙΚΡΟΝΗΣΙΑ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
10	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10012	13.875	24/03/1994	ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ	ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΑ ΑΙΤΙΑ
11	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟ	ΠΕΙΡΑΙΑ 3762	539	10/04/1994	ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
12	Φ/Γ	ΑΓΙΑ ANNA	ΠΕΙΡΑΙΑ 10048	982	13/05/1994	ΛΙΜΑΝΙ ΝΕΑΣ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
13	Δ/Ξ	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 8435	31.951	01/06/1994	ΠΟΥΕΡΤΟ ΡΙΚΟ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
14	Φ/Γ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9847	11.133	02/06/1994	ΓΟΥΑΤΕΜΑΛΑ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
15	Φ/Γ	LEADER	ΠΕΙΡΑΙΑ 9215	19.589	24/06/1994	θαλ. Περ ΝΗΣΩΝ ΠΑΣΧΑ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
16	Ε/Γ-Ο/Γ	ΡΑΦΑΕΛΛΟ ΡΕΛΛΙΑΝΤ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9446	3.726	05/07/1994	ΠΑΤΡΑΪΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ - ΥΔΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΥΠΑΡΧΟΥ & ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
17	Φ/Γ	ΠΕΛΤΣΕΗΣΕΡ	ΠΕΙΡΑΙΑ 6367	9.184	16/07/1994	ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
18	Δ/Ξ	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ	ΠΕΙΡΑΙΑ 7847	2.468	05/08/1994	ΙΣΠΑΝΙΑ	ΕΚΡΗΞΗ- ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΣΤΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟ	ΑΜΕΛΕΙΑ Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
19	Φ/Γ	ΑΜΙΛΛΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 4914	13.661	30/08/1994	θαλ. Περ ΝΗΣΟΥ ΑΓ. ΕΛΕΝΗΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
20	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΩΛ	ΠΕΙΡΑΙΑ 4983	590	08/09/1994	ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΗ
21	Φ/Γ	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9167	3.062	26/09/1994	Α ΤΡΙΝΙΝΤΑΝΤ ΚΟΛΠΟΣ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
22	Φ/Γ	ΠΥΡΡΟΣ Β	ΠΕΙΡΑΙΑ 6218	12.527	05/11/1994	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & ΠΛΟΗΓΟΥ
23	Δ/Ξ	ΚΕΜΣΗ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9804	850	13/11/1994	ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
24	Δ/Ξ	ΚΟΡΙΝΘΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9727	1.579	30/11/1994	θαλ. Περ ΚΩΣΤΑΝΤΖΑΣ	ΑΠΩΛΕΙΑ ΠΗΔΑΛΙΟΥ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
25	Φ/Γ	ΠΕΛΤΣΕΗΣΕΡ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9536	2.816	03/12/1994	θαλ. Περ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟ ΜΑΛΕΑΣ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
26	Φ/Γ	ΚΑΠΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	ΧΙΟΥ 379	25.197	12/12/1994	ΔΑΡΔΑΝΕΛΙΑ	ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ - ΕΚΟΥΣΙΑ ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕ ΤΟ Δ/Ξ ΑΘΗΝΙΑΝ HARMONY/ ΚΥΠΡΟΥ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΑΘΗΝΙΑΝ HARMONY

27	Φ/Γ	FLAG WILLIAMS	ΠΕΙΡΑΙΑ 7978	19.622	25/12/1994	65 ν.μ. Β ΚΑΖΑΜΠΛΑΝΚ ΑΣ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
28	Φ/Γ	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	ΠΕΙΡΑΙΑ 5876	13.015	27/12/1994	θαλ. Περ ΝΗΣΩΝ ΚΑΪΜΑΝ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ

-1995-

Α/Α	ΤΥΠΟΣ	ΟΝΟΜΑ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ	Κ.Ο.Χ.	ΗΜΕΡ/ΝΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΙΔΟΣ-ΑΙΤΙΑ	ΠΟΡΙΣΜΑ ΑΣΝΑ
1	Φ/Γ	ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 8475	22.322	03/01/1995	ΔΙΑΥΛΟΣ ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
2	Φ/Γ	ΑΙΟΛΙΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9781	1.799	11/02/1995	ΝΟΤΙΟΣ ΕΥΒΟΪΚΟΣ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
3	Φ/Γ	ΓΑΛΗΝΗ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10082	9.399	03/03/1995	58 ν.μ. Α ΣΑΡΔΗΝΙΑΣ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
4	Φ/Γ	ΠΕΛΧΑΝΤΕΡ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10010	4.345	13/03/1995	120 ν.μ ΝΑ ΣΙΚΕΛΙΑΣ	ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ ΛΟΓΩ ΚΑΪΡΟΥ - ΑΝΑΤΡΟΠΗ - ΒΥΘΙΣΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
5	Φ/Γ	ΝΕΑ ΔΟΞΑ	ΧΙΟΥ 371	17.882	26/03/1995	μεγάλες λίμνες ΚΑΝΑΔΑ	ΘΡΑΥΣΗ ΕΜΒΟΛΟΥ - ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
6	Φ/Γ	ΜΑΣΤΡΟΠΕΤ ΡΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10250	1.506	28/03/1995	ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
7	Φ/Γ	ΜΙΛΕΝΑΚΙ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9093	15.345	03/04/1995	216 ν.μ Δ LUSON ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ - ΕΓΚΑΤΑΛΕΪΨΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Α' & Β' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
8	Φ/Γ-Ο/Γ	ΜΑΡΚ ΣΠΥΡΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9977	5.585	15/05/1995	ΙΤΑΛΙΑ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΗΣ
9	Δ/Ξ	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΙΧ	ΠΕΙΡΑΙΑ 8921	776	01/06/1995	θαλ. Περ ΝΗΣΙΔΕΣ ΠΑΞΙΜΑΔΙ ΜΗΛΟΥ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
10	Φ/Γ	ΔΟΥΥ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10151	22.751	09/06/1995	ΚΟΛΠΟΣ ST.VICENDE ΧΙΛΗ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΚΑΪΡΟΥ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
11	Φ/Γ	ΑΛΕΞΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10278	34.439	01/07/1995	ΚΟΛΠΟΣ ΜΕΞΙΚΟΥ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕ Δ/Ξ ENIF - ΥΔΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	ΒΑΡΕΙΑ ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ENIF
12	Φ/Γ	ΣΚΥΡΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10149	15.072	01/07/1995	ΔΑΓΟΣ ΝΙΓΗΡΙΑΣ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
13	Δ/Ξ	ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ	ΠΕΙΡΑΙΑ 3902	42.567	22/07/1995	ΔΙΩΡΥΓΑ ΣΟΥΕΖ	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ-ΒΛΑΒΗ ΠΗΔΑΛΙΟΥ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
14	Φ/Γ	ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 7899	12.158	22/07/1995	ΔΙΩΡΥΓΑ ΣΟΥΕΖ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
15	Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΕΟΦΙΛΟΣ	ΜΥΤΙΑΛΗΝΗΣ 35	19.212	31/07/1995	ΛΙΜΑΝΙ ΧΙΟΥ	ΠΡΟΣΚΡ. ΣΤΗ ΠΡΟΒΛΗΤΑ-ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
16	Φ/Γ	ΧΙΟΣ Ι	ΠΕΙΡΑΙΑ 5825	1.586	28/08/1995	ΟΡΜΟΣ ΛΑΡΥΜΝΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
17	Δ/Ξ	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	ΠΕΙΡΑΙΑ 2869	981	10/09/1995	ΚΟΛΠΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
18	Φ/Γ	ΚΛΕΩΝ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9801	62.440	23/09/1995	Ν. ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΚΑΙ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
19	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΟΦΙΑ Π	ΠΕΙΡΑΙΑ 8780	620	24/09/1995	ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
20	Φ/Γ	ΧΙΟΣ Ι	ΠΕΙΡΑΙΑ 5825	1.568	28/09/1995	θαλ. Περ ΒΡΥΣΑΚΙΑ Β.ΕΥΒΟΙΑ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ - ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
21	Ε/Γ-Ο/Γ	ΔΗΜΗΤΡΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 4451	5.476	30/09/1995	ΥΦΑΛΟΣ ΝΑΞΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & ΑΝΘΥΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
22	Φ/Γ	ΕΛΠΙΔΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 8992	1.554	06/10/1995	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙ Σ ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
23	Φ/Γ	ΗΡΑΚΛΗΣ ΓΚΛΟΥΥ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10239	3.920	12/10/1995	φ=40 22' 9" Β χ=13 40' 1" Α	ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
24	Φ/Γ	ΧΙΟΣ Ι	ΠΕΙΡΑΙΑ 5825	1.586	09/11/1995	ΟΡΜΟΣ ΒΡΥΣΑΚΙΑ ΕΥΒΟΪΚΟΥ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ & ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ

25	Φ/Γ	ΜΠΕΤΑ ΛΑΚ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10164	15.785	01/12/1995	ΛΙΜΑΝΙ ΡΙΕΚΑΣ ΚΡΟΑΤΙΑΣ	ΒΡΑΧΥΚΥΚΛ. ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣ- ΠΥΡΚΑΓΙΑ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & ΑΝΘΥΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
26	Φ/Γ	ΑΡΜΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10187	9.641	24/12/1995	ΛΙΜΑΝΙ HONG KONG	ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ ΓΕΦΥΡΑΣ ΑΠΟ ΠΥΡΚΑΓΙΑ	ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΑ ΑΙΤΙΑ
27	Φ/Γ	ΟΛΙΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9968	17.879	25/12/1995	ΛΙΜΝΕΣ ΚΑΝΑΔΑ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΟΙΠΤΗΡΟΣ
28	Ε/Γ	ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΥΚΟΝΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 6405	4.548	30/12/1995	ΚΟΛΠΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ- ΒΥΘΙΣΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ ΚΥΒΕΡΝΗΤΗ ΚΑΙ ΦΥΛΑΚΩΝ ΠΛΟΙΟΥ

-1996-

Α/Α	ΤΥΠΟΣ	ΟΝΟΜΑ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ	Κ.Ο.Χ.	ΗΜΕΡ/ΝΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΙΔΟΣ-ΑΙΤΙΑ	ΠΟΡΙΣΜΑ ΑΣΝΑ
1	Φ/Γ	ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9181	1.640	17/01/1996	ΑΚΤΕΣ ΟΝΔΟΥΡΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ- ΑΚΥΒΕΡΝΗΣΙΑ- ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
2	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙΓΑΙΟΝ	ΠΕΙΡΑΙΑ 6057	2.812	19/01/1996	Ν ΜΩΛΟΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΔΑ ΑΤΑΛΑΝΤΗ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ- ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ- ΑΝΑΤΡΟΠΗ- ΒΥΘΙΣΗ	ΓΙΑ ΤΗ ΠΥΡΚΑΓΙΑ- ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ, ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛ. ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΥ- Α ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ. ΓΙΑ ΤΗ ΒΥΘΙΣΗ ΑΝΕΞΑΚΡ. ΑΙΤΙΑ. ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΓΝΟΟΥΜΕΝΟ Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
3	Φ/Γ	ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	ΠΕΙΡΑΙΑ 7708	17.356	21/01/1996	ΛΙΜΑΝΙ ΑΛΤΑΜΙΔΑ ΜΕΞΙΚΟ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
4	Δ/Ξ	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	ΧΙΟΥ 350	43.552	27/02/1996	ΔΙΑΥΛΟΣ ΜΑΡΑΚΑΙΜΠΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
5	Φ/Γ	ΑΝΑΓΕΛ WISDOM	ΠΕΙΡΑΙΑ 5740	13.331	16/03/1996	ΠΟΤΑΜΟΣ RIO PARANA ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕ Φ/Γ STANDAR ENDEAVOUR- ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ- ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤ.	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ STANDAR ENDEAVOUR
6	Φ/Γ	ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 7896	10.396	29/03/1996	ΛΙΜΑΝΙ LIBREVILLE COMBON	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ- ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
7	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΙΠΡΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9543	7.283	19/04/1996	ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΡΟΥ	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ ΣΕ ΥΦΑΛΟ-ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤ.	ΣΕ ΑΜΕΛΕΙΑ
8	Δ/Ξ	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9773	827,3	28/05/1996	ΛΙΜΑΝΙ LAVERA ΓΑΛΛΙΑΣ	ΕΚΡΗΞΗ- ΠΥΡΚΑΓΙΑ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
9	Φ/Γ	ΠΕΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9900	3.982	28/05/1996	ΔΙΑΥΛΟΣ ΚΥΘΗΡΩΝ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
10	Δ/Ξ	ΟΛΥΜΠΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 8718	841	06/06/1996	ΚΟΛΠΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΣΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ CITY OF ΜΥΚΟΝΟΣ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
11	Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΕΟΦΑΝΗΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 4901	644,5	10/06/1996	ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟ ΡΙΟΥ	ΕΜΠΡΗΣΜΟΣ- ΠΥΡΚΑΓΙΑ	ΔΟΛΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΑΓΝΩΣΤΟΥ ΔΡΑΣΤΗ
12	Φ/Γ	ΜΙΝΙ ΛΟΤ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9179	1.584	16/06/1996	ΚΟΛΠΟΣ ΜΕΞΙΚΟΥ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣ.	ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΑ ΑΙΤΙΑ
13	Φ/Γ	ΚΛΕΩΝ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9801	62.440	19/06/1996	ΣΤΕΝΑ ΔΑΝΙΑΣ	ΒΛΑΒΗ ΠΗΔΑΛΙΟΥ- ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
14	Φ/Γ	ΠΕΛ ΜΠΟΞΕΡ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9739	2.663	21/06/1996	3,5 v.μ. Β ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
15	Ε/Γ-Κ/Ζ	ΜΙΝΟΑΝ ΠΡΙΝΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ 21	5.756	22/06/1996	ΛΙΜΑΝΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΠΡΟΣΧΩΣΕΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
16	Δ/Ξ	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 8527	1.380	23/06/1996	ΔΙΑΥΛΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
17	Φ/Γ	ΑΜΦΙΩΝ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9281	14.584	03/07/1996	ΙΝΔΙΕΣ ΛΙΜΑΝΙ ΒΗΑΝΝΑΓΑΡ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

18	Φ/Γ	POLIS	ΠΕΙΡΑΙΑ 5505	13.676	11/07/1996	122 v.μ. N-ΝΔ ΑΚΤΩΝ ΔΑΚΑΡ	ΒΛΑΒΗ ΣΤΡΟΦΑΛΟΥ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΗΣ
19	Φ/Γ	ΦΕΡΕΝΙΚΗ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10137	11.070	15/07/1996	ΘΑΛΑΣΣΑ ΙΑΠΩΝΙΑΣ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
20	Φ/Γ	ΝΕΑ ΔΟΞΑ	ΧΙΟΥ 371	17.882	19/07/1996	ΠΟΤΑΜΟΣ LAWRENS ΚΑΝΑΔΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
21	Φ/Γ	ΙΜΑΝ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10076	15.514	20/07/1996	25 v.μ. Δ ΤΑΪΒΑΝ	ΜΗΧΑΝ.ΒΛΑΒΗ- ΕΙΣΡ.ΥΔΑΤΩΝ- ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
22	Φ/Γ	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 8652	35.238	14/08/1996	ΠΛΗΣΙΟΝ Π. ΣΑΙΔ	ΜΗΧΑΝ. ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ Α & Β ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
23	Φ/Γ	ΙΩΑΝΝΑ Λ.	ΠΕΙΡΑΙΑ 9121	13.661	23/08/1996	ΠΟΤΑΜΟΣ RIO PARANA	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
24	ΟΒΟ	ΠΙΝΔΑΡ	ΠΕΙΡ.9935	32.607	19/09/1996	ΠΟΤΑΜΟΣ ΜΙΣΙΣΙΠΗΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΑΛΛΟΔ. ΠΛΟΗΓ.
25	Δ/Ξ	ΤΖΕΤ	ΠΕΙΡΑΙΑ 7798	1.110,3	23/09/1996	ΡΑΔΑ ΠΕΙΡΑΙΑ	ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΕΠ ΑΥΤΟΥ ΤΟΥ Φ/Γ MULTI STAR- ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ AFRICAN ADDAX
26	Ε/Γ-Ο/Γ	ΒΙΚΤΩΡΙΑ	ΠΑΤΡΑΣ 45	553,8	18/10/1996	ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΑΝΤΙΠΡΙΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΠΡΟΣΧΩΣΕΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
27	Φ/Γ	ΜΕΣΙΤΡΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9960	14.382	18/10/1996	ΠΟΤΑΜΟΣ ΟΡΙΝΟΚΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
28	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΗΓΑΣΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10415	4.835,7	26/10/1996	ΝΗΣΙΔΑ ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΒΛΑΒΗ ΠΗΔΑΛΙΟΥ- ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ- ΥΠΑΡΧΟΥ-ΑΝΘ/ΡΧΟΥ- Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ- ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΥ
29	Δ/Ξ	ΕΘΝΙΚ	ΠΕΙΡΑΙΑ 7821	132.520	02/11/1996	ΛΙΜΑΝΙ ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ ΟΛΛΑΝΔΙΑ	ΕΚΡΗΣΗ-ΡΗΓΜΑ	ΠΑΡΑΛΗΨΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ- ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ
30	Φ/Γ	ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	ΠΕΙΡΑΙΑ 9477	1.088	07/11/1996	θαλ.περ. ΛΙΜΑΝΙ ΠΟΡΤΟ ΕΜΠΕΔΟΚΑΗ ΙΤΑΛΙΑ	ΜΕΤΑΤΟΠΙΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ-ΚΛΙΣΗ- ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
31	Φ/Γ	ΑΡΑΧΩΒΙΤΙΚ Α	ΠΕΙΡΑΙΑ 10170	2.131	09/11/1996	90 v.μ. Α ΜΑΛΤΑΣ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
32	Φ/Γ	ANANGEL WISDOM	ΠΕΙΡΑΙΑ 5740	13.661	06/12/1996	ΠΟΤΑΜΟΣ DE LA PLATA ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΟΠΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ
33	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ 7	14.425	15/12/1996	ΛΙΜΑΝΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΠΡΟΣΑΡ. ΛΟΓΩ ΠΡΟΣΧΩΣΕΩΝ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
34	Φ/Γ	ΠΛΑΤΩΝ	ΠΕΙΡ 9559	10.973	18/12/1996	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝ.	ΜΗΧΑΝ.ΒΛΑΒΗ ΑΝΑΤΡΟΠΗ ΛΟΓΩ	ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΑ ΑΙΤΙΑ ΠΑΡΑΛΗΨΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ- ΕΤΑΙΡΙΑΣ- ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ
35	Φ/Γ	ΔΥΣΤΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 8204	4.045	28/12/1996	θαλ.περ. ΑΝΟΙΧΤΑ ΚΥΜΗΣ	ΚΑΙΡΟΥ- ΕΙΣΡ.ΥΔΑΤ.- ΒΥΘΙΣΗ	ΠΑΡΑΛΗΨΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ- ΕΤΑΙΡΙΑΣ- ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ

-1997-

Α/Α	ΤΥΠΟΣ	ΟΝΟΜΑ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ	Κ.Ο.Χ.	ΗΜΕΡ/ΝΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΙΔΟΣ-ΑΙΤΙΑ	ΠΟΡΙΣΜΑ ΑΣΝΑ
1	Φ/Γ	ΝΙΣΥΡΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10348	1.112	14/01/1997	ΟΡΜΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ	ΕΛΛΕΙΨΗ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
2	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΥΡΟΣ ΕΞΙΠΡΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 3332	1.069	04/02/1997	θαλ.περ. ΜΕΤΑΞΥ ΡΟΔΟΥ- ΜΕΓΙΣΤΗΣ	ΒΡΑΧΥΚΥΚΛΩΜΑ -ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ & Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
3	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΟΥΠΕΡ ΝΑΪΑΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10376	6.750	04/02/1997	ΛΙΜΑΝΙ ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
4	Φ/Γ	ΕΥΡΙΠΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10320	1.131	21/02/1997	ΕΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΡΟΔΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΕΛΑΦΡΑ ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
5	Δ/Ξ	ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9988	50.563	28/02/1997	ΔΙΑΥΛΟΣ MARACAIBO ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΤΟΠΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

6	Φ/Γ	TRIBELS	ΠΕΙΡΑΙΑ 10096	11.980	04/03/1997	ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ ΔΙΑΥΛΟΣ MARACAIBO BENEZOYΕΛΛΑ	ΛΑΘΟΣ ΠΟΡΕΙΑ- ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΠΡΟΣΑΡ. ΛΟΓΩ ΜΕΙΩΣΗΣ ΒΑΘΟΥΣ ΔΙΑΥΛ.	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
7	Δ/Ξ	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΟΝΣΟΡ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10193	52.196	10/03/1997	1 v.μ. ΑΠΟ ΝΗΣΙΔΑ ΠΡΑΣΟΥΔΙ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΕΜΠΛΟΚΗ ΚΑΒΟΥ ΣΤΙΣ ΕΛΙΚΕΣ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΝΑΥΚΑΗΡΟΥ
8	Ε/Γ-Ο/Γ	NANTH	ΠΕΙΡΑΙΑ 4464	996	19/03/1997	ΟΡΜΟΣ ΘΟΡΙΚΟΥ ΛΑΥΡΙΟΥ	ΜΗΧΑΝ.ΒΛΑΒΗ - ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
9	Δ/Ξ	ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9429	12.079	30/03/1997	ΠΟΤΑΜΟΣ PARANA ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
10	Φ/Γ	ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	ΧΙΟΥ 387	37.694	30/04/1997	ΔΙΑΥΛ. ΚΕΜΠΕΚ ΚΑΝΑΔΑ	ΒΛΑΒΗ ΠΗΔΑΛ- ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
11	Φ/Γ	JEANNIE	ΠΕΙΡΑΙΑ 9407	15.627	10/05/1997	ΝΑΥΠ. ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΑ ΠΕΡΑΜΑ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΕΡΓΟΔΗΓ- ΕΡΓΟΛΑΒ-ΤΕΧΝ. ΑΣΦΑΛ.
12	Δ/Ξ	ΙΟΝΙΟΝ	ΠΕΙΡΑΙΑ 7027	1.140	19/05/1997	ΛΙΜΑΝΙ TRINCOMALE SRI LANKA	ΕΚΡΗΞΗ-ΠΥΡΚ- ΜΗΧΑΝ. ΒΛΑΒΗ	ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΑΓΝΩΣΤΟΥ
13	Φ/Γ	ΑΘΗΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9978	34.636	29/05/1997	20 v.μ. ΑΠΟ ΡΟΔΟ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
14	Φ/Γ	ΠΕΛΑΜΠΕΡ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10321	11.138	05/06/1997	50 v.μ. ΑΠΟ ΡΟΔΟ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
15	Φ/Γ	ΠΕΛΑΜΠΕΡ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10321	11.138	16/06/1997	ΛΙΜΑΝΙ ΜΥΚΟΝΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
16	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10144	4.140	16/06/1997	22 v.μ. ΝΔ ΚΕΦ/ΝΙΑΣ	ΘΡΑΥΞΗ ΣΩΛΗΝΑ ΚΑΥΣΙΜΟΥ- ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣ.	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
17	Φ/Γ	ΑΡΜΑΤΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10386	50.244	26/06/1997	ΛΙΜΑΝΙ ΤΡΙΠΟΛΗ ΛΙΒΥΗ	ΕΠΙΚΑΘΙΣΗ ΣΤΟ ΒΥΘΟ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΤΟΠΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ
18	Φ/Γ	ΑΚΤΗ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9710	17.196	08/07/1997	180 v.μ. ΝΔ ΚΡΗΤΗΣ	ΕΚΡΗΞΗ- ΠΥΡΚΑΓΙΑ- ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
19	Φ/Γ	ΚΟΜΕΤ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9540	16.841	17/07/1997	ΠΟΤΑΜΟΣ ΕΛΒΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
20	Δ/Ξ	ΙΡΙΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10350	15.063	21/07/1997	ΕΞΩ ΑΠΟ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ HONG KONG	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
21	Δ/Ξ	ΦΟΥΛΜΑΡ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10018	25.368	26/07/1997	ΛΙΜΑΝΙ ΣΟΥΒΑΛΑΣ ΛΙΓΙΝΑ	ΛΑΘΟΣ ΠΟΡΕΙΑ- ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ ΠΡΟΒΛΗΤΑ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
22	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ II	ΠΕΙΡΑΙΑ 3073	836	18/08/1997	ΛΙΜΑΝΙ ΜΟΥΔΡΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
23	Φ/Γ	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9997	1.102	19/08/1997	ΝΟΤΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΧΑΛΚΙΔΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
24	Φ/Γ	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9997	1.102	17/09/1997	ΛΙΜΑΝΙ Π. ΔΑΓΟΥΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
25	Δ/Ξ	ΒΟΛΤΑΖ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9743	2.220	06/10/1997	ΑΚΡΑ ΒΑΡΔΙΑ ΠΑΤΡΑΪΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ	ΛΑΘΟΣ ΠΟΡΕΙΑ- ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
26	Δ/Ξ	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9476	947	28/10/1997	ΔΥΤΙΚΗ ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΡΙΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
27	Ε/Γ-Ο/Γ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π.	ΠΕΙΡΑΙΑ 4749	728	13/11/1997			

-1998-

Α/Α	ΤΥΠΟΣ	ΟΝΟΜΑ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ	Κ.Ο.Χ.	ΗΜΕΡ/ΝΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΙΔΟΣ-ΑΙΤΙΑ	ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΣΝΑ
1	Φ/Γ	ΔΕΛΦΙΝΙ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9795	19,307	02/01/1998	ΘΑΛΑΣΣΑ ΜΑΓΧΗΣ	ΒΛΑΒΗ ΑΝΤΛΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
2	Φ/Γ	ΤΡΙΑΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10235	22,650	03/01/1998	ΠΟΤΑΜΟΣ ΜΙΣΙΣΙΠΗ ΑΜΕΡΙΚΗ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
3	Δ/Ξ	ΕΞΠΛΟΡΕΡ I	ΠΕΙΡΑΙΑ 10383	893	21/01/1998	ΠΕΡΑΜΑ	ΕΚΡΗΞΗ ΕΚΡΗΚΤΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ-	ΔΟΛΙΟΦΘΟΡΑ ΑΓΝΩΣΤΩΝ ΔΡΑΣΤΩΝ- ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

							ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ	
4	Φ/Γ	ΘΡΑΚΗ ΕΛΛΑΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10289	13,688	24/01/1998	40 ν.μ. ΑΠΟ ΜΑΝΤΖΑΝΙΛΛΟ ΜΕΙΚΟ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ (ΚΡΑΚ BLOCK)	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
5	Φ/Γ	ΜΑΡΙΚΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9712	994	04/02/1998	θαλ.περ. ΚΕΦΑΛΟΣ ΚΩ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
6	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9145	2,405	04/02/1998	ΝΗΣΙΔΑ ΠΡΟΣΟΥΔΑ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
7	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΥΡΟΣ ΕΞΙΠΡΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ 3332	1,069	04/02/1998	θαλ.περ. ΒΡΑΧΟΝΗΣΙΔΑ ΧΕΛΙΑ ΠΑΤΜΟΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ - ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤ.- ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & ΥΠΟΠ/ΡΧΟΥ
8	Ε/Γ-Ο/Γ	ΛΕΡΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9451	5,477	14/02/1998	ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΣΕ ΚΑΜΠΙΝΑ ΠΑΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	ΑΜΕΛΕΙΑ
9	Φ/Γ	ΛΥΔΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 876	985	17/02/1998	ΚΟΛΠΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
10	Δ/Ε	ΤΖΕΤ II	ΠΕΙΡΑΙΑ 7957	1,503	03/03/1998	θαλ περ.. ΒΟΥΡΚΑΡΙ ΜΕΓΑΡΩΝ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
11	Φ/Γ-Ο/Γ	ΜΥΚΟΝΟΣ II	ΠΕΙΡΑΙΑ 9327	515	16/03/1998	ΠΑΡΑΛΙΑ ΡΑΦΗΝΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
12	Φ/Γ	ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	ΠΕΙΡΑΙΑ 9477	1,088	21/03/1998	ΠΡΙΝΤΕΖΙ ΙΤΑΛΙΑΣ	ΚΥΛΙΝΔΡΩΝ- ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ- ΕΙΣΡΟΗ-ΥΔΑΤΩΝ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΥ
13	Δ/Ε	ΘΕΟΠΙΣΤΗ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10355	14,790	25/03/1998	SANTA PANAGIA ΣΙΚΕΛΙΑ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ- ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
14	Φ/Γ	ΜΙΧΑΛΗΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10443	1,757	30/03/1998	ΔΙΑΥΛΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
15	Δ/Ε	ΣΤΑΥΡΟΝΗΣΙ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10416	38,667	01/05/1998	50 ν.μ. ΑΠΟ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ	ΒΛΑΒΗ ΑΞΟΝΑ ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΑΠΟ ΑΝΑΦΛΕΞΗ ΦΟΡΤΙΟΥ	ΑΜΕΛΕΙΑ Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
16	Φ/Γ	ΜΑΡΙΑΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9065	15,966	09/06/1998	ΘΑΛΑΣΣΑ ΜΑΡΜΑΡΑ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ- ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ- ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
17	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΣΙΦΑΗ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ 28	30,010	05/07/1998	ΒΡΑΧ/ΔΑ ΠΕΡΙΣΤΕΡΕΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ- ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΓΑΛΛΟΥ ΠΛΟΗΓΟΥ & ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
18	Φ/Γ	ΚΑΛΛΙΣΤΗ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9209	15,627	23/07/1998	ΝΟΤΙΑ ΓΑΛΛΙΑ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟ- ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ- ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ
19	Φ/Γ	ΣΗ ΝΤΡΗΜ	ΠΕΙΡΑΙΑ 8451	23,289	03/08/1998	ΒΑ ΚΑΒΟ ΒΕΡΝΤΕ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ- ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΗΓΟΥ & ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
20	Ε/Γ-Ο/Γ	ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9275	4,828	12/08/1998	4 ν.μ. Β-ΒΑ ΣΥΡΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ- ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ
21	Δ/Ε	CRUDEGULF	ΠΕΙΡΑΙΑ 10497	81,135	25/08/1998	ΣΤΕΝΑ ΒΟΣΠΟΡΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ- ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΗΓΟΥ & ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
22	Φ/Γ	ΑΘΗΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9978	34,636	08/09/1998	ΔΙΩΡΥΓΑ ΣΟΥΕΖ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ- ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
23	Φ/Γ	ΚΕΡΚΙΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10423	936	01/10/1998	θαλ.περ. ΚΑΡΠΑΘΟΥ	ΒΛΑΒΗ ΑΝΤΛΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
24	Φ/Γ	ANGELIA P.	ΠΕΙΡΑΙΑ 10016	13,661	04/10/1998	170 ν.μ. ΑΠΟ ΣΑΝΤΟΣ ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
25	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΙΑΟΥΛΗΣ Ι	ΠΕΙΡΑΙΑ 9915	1,197	19/10/1998	θαλ.περ. ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΣΥΡΟΣ	ΛΑΘΟΣ ΠΟΡΕΙΑ- ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ- ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
26	Φ/Γ	ΑΝΑΓΚΕΛ ΜΑΙΤ	ΠΕΙΡΑΙΑ 7060	14,156	12/11/1998	ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ	ΘΡΑΥΞΗ ΣΩΛΗΝΑ ΚΑΥΣΙΜΟΥ- ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
27	Φ/Γ	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9248	35,911	22/11/1998	ΠΟΤΑΜΟΣ ΜΙΣΙΣΙΠΗ ΑΜΕΡΙΚΗ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ

28	Ε/Γ-Ο/Γ	ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9275	4,828	12/12/1998	ΛΙΜΑΝΙ ΚΥΛΛΗΝΗΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
----	---------	------------	--------------	-------	------------	-----------------	-----------	----------------

- 1999 -

Α/Α	ΤΥΠΟΣ	ΟΝΟΜΑ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ	Κ.Ο.Χ.	ΗΜΕΡ/ΝΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΙΔΟΣ-ΑΙΤΙΑ	ΠΟΡΙΣΜΑ ΑΣΑ
1	Φ/Γ	ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ ΕΛΛΑΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10303	22,069	15/01/1999	ΠΛΟΥΣ ΑΠΟ ΤΑΪΛΑΝΔΗ ΠΡΟΣ ΝΤΕΡΜΑΝ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ-ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ-ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
2	Φ/Γ	ΑΘΗΝΑ	ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ 221	688	17/01/1999	ΕΚΒΟΛΕΣ ΜΟΡΝΟΥ ΠΟΤΑΜΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
3	Φ/Γ	ΓΕΩΡΓΙΑ Μ.	ΠΕΙΡΑΙΑ 8666	1,039	22/01/1999	ΛΙΜΑΝΙ ΡΟΔΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
4	Δ/Ε	ΚΕΜΣΤΑΡ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9925	821	30/01/1999	ΒΡΑΧΟΝΗΣΙΔΑ ΟΡΤΑ FENER TENEΔΟΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
5	Φ/Γ	ΒΕΡΑ	ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ 162	4,989	10/02/1999	ΥΦΑΛΟΣ ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛ. - ΑΚΥΒΕΡΝΗΣΙΑ- ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ- ΗΜΙΒΥΘΙΣΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
6	Φ/Γ	ΧΑΝΤΖΙΝ ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10570	37,134	11/02/1999	ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ	ΒΛΑΒΗ ΑΝΤΛΙΑΣ ΕΛΑΙΟΥ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
7	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΑΠΦΩ	ΜΥΤΙΑΗΝΗΣ 18	6,500	26/02/1999	ΕΝ ΠΛΩ ΠΕΙΡΑΙΑ- ΜΥΤΙΑΗΝΗ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣ.	ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΑ ΑΙΤΙΑ
8	Δ/Ε	ΕΛΕΝΑ Χ.	ΠΕΙΡΑΙΑ 10316	993	16/03/1999	ΛΙΜΑΝΙ ΡΟΔΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
9	Δ/Ε	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ VIII	ΠΕΙΡΑΙΑ 8765	776	04/04/1999	ΔΙΑΥΛΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΒΛΑΒΗ ΠΗΔΑΛΙΟΥ- ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
10	Δ/Ε	ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10327	31,330	30/05/1999	ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΡΙΠΑΘΟΥ- ΡΟΔΟΥ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΡΙΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ & ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ
11	Δ/Ε	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 8668	17,277	01/06/1999	RAYONG ΤΑΪΛΑΝΔΗ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΑ ΑΙΤΙΑ
12	Ε/Γ-Κ/Ζ	ΕΤΖΙΑΝΙ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9011	11,563	10/07/1999	ΛΙΜΑΝΙ ΑΚΑΝΤΙΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
13	Φ/Γ	ΜΑΣΤΡΟΠΕΤ ΡΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10250	2,057	14/07/1999	ΥΦΑΛΟΣ ΒΟΥΒΗ ΑΝΔΡΟΥ	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ ΣΤΟΝ ΥΦΑΛΟ- ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
14	Δ/Ε	ΒΑΣΙΛΙΚΗ V	ΠΕΙΡΑΙΑΣ 8483	962	18/07/1999	ΝΗΣΙΔΑ ΕΒΡΑΙΟΣ ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΑΝΑΦΛΕΞΗ- ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
15	Φ/Γ	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α	ΠΕΙΡΑΙΑ 10305	38,131	21/07/1999	ΠΟΤΑΜΟΣ PARANA ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ- ΒΛΑΒΗ ΠΗΔΑΛΙΟΥ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
16	Φ/Γ	ΠΕΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9900	3,982	26/07/1999	5 v.μ. ΝΔ ΝΗΣΟΥ ΤΕΝΕΔΟΥ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕ ΤΟ Φ/Γ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΥΟ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ
17	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΔΙΟΝΥΣΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10247	1,024	13/08/1999	ΝΗΣΙΔΑ ΧΡΥΣΗ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ- ΒΛΑΒΗ ΣΤΗΝ ΕΛΙΚΑ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΗ
18	Δ/Ε	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9647	27,793	19/08/1999	70 v.μ. Β ΠΟΡΤ. ΣΑΙΔ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟ	ΑΜΕΛΕΙΑ Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
19	Φ/Γ	ΤΟΡΜ ΜΠΡΟΥΚΛΙΝ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10131	13,688	01/09/1999	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ	ΡΗΓΜΑ ΧΙΤΩΝΙΟΥ ΜΗΧ.	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
20	Φ/Γ	ΧΡΥΣΟΥΛΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10345	34,035	03/09/1999	ΠΟΤΑΜΟΣ PARANA ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
21	Ε/Γ-Ο/Γ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΞΗΡΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 8467	3,024	27/09/1999	ΛΙΜΑΝΙ ΛΑΥΡΙΟΥ	ΔΙΑΡΡΟΗ ΠΕΤΡ- ΠΥΡΚΑΓΙΑ	ΑΜΕΛΕΙΑ Α' & Γ' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
22	Φ/Γ	ΣΑΜΤΖΟΝ ΑΜΙΤΥ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10521	38,846	28/09/1999	ΠΟΤΑΜΟΣ ΜΙΣΙΣΙΠΗ ΑΜΕΡΙΚΗ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
23	Φ/Γ	ΣΤΑΜΟΣ	ΧΙΟΥ 345	35,835	30/09/1999	ΠΟΤΑΜΟΣ ΜΙΣΙΣΙΠΗ ΑΜΕΡΙΚΗ	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ ΣΤΟ ΒΥΘΟ-ΒΛΑΒΗ ΠΗΔΑΛΙΟΥ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
24	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΟΥΠΕΡ ΦΑΣΤ III	ΠΑΤΡΑΣ 51	29,067	01/11/1999	θαλ.περ.. 12 v.μ. Δ ΠΑΤΡΑΣ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΣΤΟ ΓΚΑΡΑΖ	ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΑ ΑΙΤΙΑ

25	Φ/Γ	ΤΖΟΑΝΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10489	1,193	10/11/1999	ΝΗΣΙΔΑ ΤΣΕΛΕΒΙΝΙΑ ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΒΛΑΒΗ ΠΗΔΑΛΙΟΥ- ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
----	-----	---------	------------------	-------	------------	-----------------------------------	---------------------------------	----------------

-2000-

Α/Α	ΤΥΠΟΣ	ΟΝΟΜΑ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ	Κ.Ο.Χ.	ΗΜΕΡ/ΝΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΙΔΟΣ-ΑΙΤΙΑ	ΠΟΡΙΣΜΑ ΑΣΝΑ
1	Φ/Γ	ΤΟΡΜ ΜΠΡΟΥΚΛΙΝ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10131	13,688	11/01/2000	ΝΑ ΝΗΣΩΝ ΒΕΡΜΟΥΔΩΝ	ΒΛΑΒΗ ΨΥΓΕΙΟΥ ΜΗΧΑΝΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟ ΕΛΑΤΤΩΜΑ ΜΗΧΑΝΗΣ
2	Φ/Γ	ΣΑΜΤΖΟΝ ΛΑΪΤ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10214	38,077	28/02/2000	MARTIN GARCIA CHANNEL ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
3	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΞΙΠΡΕΣ ΕΡΜΗΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9239	3,397	14/04/2000	ΛΙΜΑΝΙ ΓΑΥΡΙΟΥ ΑΝΔΡΟΣ	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ ΣΤΗΝ ΠΡΟΒΛΗΤΑ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
4	Φ/Γ	ΜΑΡΚΟΣ Ν	ΠΕΙΡΑΙΑ 9897	22,073	03/05/2000	ΝΕΑ ΓΟΥΙΝΕΑ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Ρ/Κ & ΝΑΥΠΗΓΟΥ
5	Φ/Γ	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ II	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚ ΗΣ 216	2,108	06/06/2000	ΛΙΜΑΝΙ ΜΥΚΟΝΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΔΥΣΜΕΝΩΝ ΚΑΙΡΙΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ	ΑΝΩΤΕΡΑ ΒΙΑ
6	Δ/Ε	ΣΛΟΠ I	ΠΕΙΡΑΙΑ 10178	10,815	15/06/2000	ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ	ΕΚΡΗΞΗ - ΠΥΡΚΑΓΙΑ- ΘΑΝΑΤΟΣ ΜΕΛΟΥΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΑ ΑΙΤΙΑ
7	Ε/Γ-Κ/Ζ	ΕΤΖΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10711	16,741	22/06/2000	ΛΙΜΑΝΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗ ΚΛΙΣΗ ΑΠΟ ΔΙΑΡΡΟΗ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣ.	ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΑ ΑΙΤΙΑ
8	Δ/Ε	ΦΙΑΝΤΡΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9911	704	25/06/2000	θαλ.περ. ΑΓ.ΘΕΟΔΩΡΩΝ	ΒΛΑΒΗ ΠΗΔΑΛΙΟΥ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
9	Δ/Ε	NEMEA	ΠΕΙΡΑΙΑ 9522	699.53	22/07/2000	ΔΙΑΥΛΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
10	Φ/Γ	ΑΝΕΜΩΝΗ	ΠΕΙΡΑΙΑ 7303	10,274	08/08/2000	θαλ.περ. ΓΑΛΛΙΚΗΣ ΓΟΥΙΝΕΑΣ	ΕΙΣΡ.ΥΔΑΤ.- ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ Β' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
11	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 8193	4,555	26/09/2000	ΒΡΑΧΟΝΗΣΙΔΕΣ ΠΟΡΤΕΣ ΠΑΡΟΥ	ΡΗΓΜΑ- ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤ. ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ ΣΕ ΒΡΑΧΙΑ	ΒΑΡΕΙΑ ΑΜΕΛΕΙΑ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ, ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & ΥΠΑΡΧΟΥ & Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ & Ρ/Τ
12	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΞΙΠΡΕΣ ΚΑΡΥΣΤΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 3884	3,016	14/10/2000	ΜΕΤΑΞΥ ΛΑΥΡΙΟΥ- ΜΑΚΡΟΝΗΣΟΥ	ΒΛΑΒΗ ΠΗΔΑΛΙΟΥ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
13	Φ/Γ	ΥΤΟΝΓΚ I	ΠΕΙΡΑΙΑ 10640	2,332	14/10/2000	ΘΡΑΚΙΚΟ ΠΕΛΑΓΟΣ	ΜΕΤΑΤΟΠ.ΦΟΡΤ.- ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗ ΚΑ ΕΓΚΑΤΑΛ.- ΘΑΝΑΤΟΣ ΝΑΥΤ.	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & ΓΕΡΜΑΝΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
14	Ε/Γ-Ο/Γ	Ν.ΚΑΖΑΝΤΖΑ ΚΗΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ 17	11,174	18/11/2000	ΕΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΕΠΙΚΑΘΙΣΗ ΣΤΟ ΒΥΘΟ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
15	Ε/Γ	ΣΙΤΥ ΟΦ ΥΔΡΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 5835	895	24/11/2000	ΚΟΛΠΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	ΒΥΘΙΣΗ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ	ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΑ ΑΙΤΙΑ
16	Φ/Γ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ ΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 8155	3,505	02/12/2000	ΑΓΕΤ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΒΡΑΧΥΚΥΚΛΩΜΑ - ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ- ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & Β' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
17	Φ/Γ	ΑΝΑΝΓΕΛ ΕΝΟΣΙΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10337	38,859	Δ/Υ	ΠΟΤΑΜΟΣ ΠΑΡΑΝΑ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ

-2001-

Α/Α	ΤΥΠΟΣ	ΟΝΟΜΑ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ	Κ.Ο.Χ.	ΗΜΕΡ/ΝΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΙΔΟΣ-ΑΙΤΙΑ	ΠΟΡΙΣΜΑ ΑΣΝΑ
1	Φ/Γ	ΣΤΑΜΟΣ	ΧΙΟΥ 345	35,835	02/01/2001	ΛΙΜΑΝΙ JAKARTA ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	Δ/Υ

2	Φ/Γ	ΔΩΡΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10325	19,968	10/01/2001	ΠΟΤΑΜΟΣ ΟΠΗΝΟΚΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΛΑ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
3	Φ/ΓΙΔΑ	ΧΙΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 59	849.67	14/01/2001	ΕΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
4	Φ/Γ	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 8652	35,238	14/01/2001	ΝΑ ΑΚΤΕΣ ΤΑΙΩΑΝ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ- ΑΚΥΒΕΡΝΗΣΙΑ- ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
5	Ε/Γ-Ο/Γ	ΡΟΔΟΣ	ΡΟΔΟΥ 27	7,978	23/01/2001	ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΛΥΜΝΟΥ	ΑΚΥΒΕΡΝΗΣΙΑ- ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
6	Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΑΣΟΣ V	ΠΕΙΡΑΙΑ 10093	831.72	13/03/2001	θαλ.περ. ΚΟΛΠΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΛΟΓΩ ΟΜΙΧΛΗΣ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
7	Ε/Γ	ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙ ΟΥ IV	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚ ΗΣ 156	981.07	13/03/2001	θαλ.περ. ΚΟΛΠΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΛΟΓΩ ΟΜΙΧΛΗΣ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
8	Φ/Γ	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚ ΗΣ 216	2,108	13/03/2001	ΕΙΣΟΔΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠ ΟΛΗΣ	ΕΠΙΚΑΘΙΣΗ ΣΤΟΝ ΒΥΘΟ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
9	Φ/ΓΙΔΑ	ΙΚΑΡΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 102	665	19/03/2001	ΟΡΜΟΣ ΦΥΚΙΟ ΝΗΣΟΥ ΛΕΒΙΘΑ	ΕΙΣΡ. ΥΔΑΤΩΝ- ΕΚΟΥΣΙΑ ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ- ΗΜΙΒΥΘΙΣΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΗ Ρ/Κ & ΝΑΥΠΗΓΟΥ
10	Φ/Γ	ΔΡΕΠΑΝΟ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10028	1,685.26	04/04/2001	ΓΥΑΛΙ ΝΙΣΥΡΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
11	Δ/Ξ	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΠ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10804	983	02/05/2001	ΣΤΕΝΟ ΜΕΓΑΡΩΝ	ΤΥΧΑΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ- ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
12	Φ/Γ	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10658	1,371	02/06/2001	ΛΙΜΑΝΙ ΒΟΛΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
13	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΡΕΤΟΥΣΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ 22	28,417	06/06/2001	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΑΠΟ ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΟ ΒΡΑΧΥΚΥΚΛΩΜΑ ΣΕ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΠΙΝΑΚΑ	ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΑ ΑΙΤΙΑ
14	Φ/Γ	ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	ΠΕΙΡΑΙΑ 7358	16,382	15/06/2001	ΚΟΛΠΟΣ ΣΜΥΡΝΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
15	Δ/Ξ	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	ΠΕΙΡΑΙΑ 2869	981	18/06/2001	θαλ.περ. ΑΚΡΩΤΗΡΙΟ ΖΟΒΟΛΟ ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ Α/Ξ ΦΥΛΑΚΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ
16	Φ/ΓΙΔΑ	ΠΑΡΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 66	821.62	21/06/2001	θαλ.περ.ΑΓ.ΝΙΚΟ ΛΑΟΥ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΑΠΟΚΟΠΗ ΑΠΟ ΡΥΜΟΥΛΚΙΟ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΗ Ρ/Κ ΣΤΑΡΑΕΤ
17	Φ/Γ	ΛΕΪΝΤΥ ΓΕΩΡΓΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10680	1,279	26/06/2001	8 ν.μ. ΒΔ ΝΗΣΙΔΑΣ ΠΡΑΣΟΥΔΙ ΕΥΒΟΙΑΣ	ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΗ ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΑ ΑΙΤΙΑ
18	Δ/Ξ	ΑΙΓΕΑΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9186	992.48	21/07/2001	ΠΛΗΣΙΟΝ ΦΑΛΚΟΝΕΡΑΣ	ΤΥΧΑΙΑ ΘΡΑΥΣΗ ΚΥΛΙΝΔΡΟΥ- ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
19	Φ/Γ	ΗΣΤ ΓΟΥΙΝΤ	ΠΕΙΡΑΙΑ 8143	17,356	03/08/2001	40 ν.μ ΒΔ ΑΛΓΕΡΙΑΣ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕ ΤΟ Υ/Φ ΜΕΤΗΑΝΕ POLAR	ΑΜΕΛΕΙΑ ΑΝΘΥΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΜΕΤΗΑΝΕ POLAR
20	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ 10	9,588	30/08/2001	30 ν.μ. Β ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΚ. ΛΟΓΩ ΚΑΚΗΣ ΠΟΙΟΤ. ΚΑΥΣ.	ΑΜΕΛΕΙΑ Α/Ξ ΦΥΛΑΚΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ
21	Φ/Γ	ΜΕΡΑΚΛΗΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 5464	31,111	16/09/2001	ΠΟΤΑΜΟΣ ΜΙΣΙΣΙΠΗΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
22	Φ/Γ	ΕΝΤΕΒΟΡ II	ΑΝΔΡΟΥ 570	50,126	23/09/2001	ΛΙΜΑΝΙ FUJAIKRAH H.A.E	ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣ	Δ/Υ
23	Φ/Γ	ΜΑΡΚΙΖ	ΠΕΙΡΑΙΑ 5375	31,111	01/11/2001	ΡΑΔΑ ΛΙΜΑΝΙ MUGA ΕΣΘΟΝΙΑ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ	Δ/Υ
24	Φ/Γ	ΕΥΒΟΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10843	1,467.5	25/11/2001	ΔΙΑΥΛΟΣ ΠΑΧΗΣ ΜΕΓΑΡΩΝ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

25	Ε/Γ-Ο/Γ	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	ΜΥΤΙΑΗΝΗΣ 36	5,088	25/11/2001	ΛΙΜΑΝΙ ΜΥΡΙΝΑΣ ΛΗΜΝΟΥ	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ ΣΤΗΝ ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
26	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΛΚΗΣΤΙΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 3045	627	04/12/2001	ΚΟΛΠΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ- ΒΥΘΙΣΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΗ
27	Ε/Γ-Ο/Γ	ΔΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ	ΜΥΤΙΑΗΝΗΣ 39	11,705	31/12/2001	ΛΙΜΑΝΙ ΜΥΤΙΑΗΝΗΣ	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ ΣΤΗΝ ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ	ΑΝΩΤΕΡΑ ΒΙΑ

-2002-

Α/Α	ΤΥΠΟΣ	ΟΝΟΜΑ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ	Κ.Ο.Χ.	ΗΜΕΡ/ΝΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΙΔΟΣ-ΑΙΤΙΑ	ΠΟΡΙΣΜΑ ΛΣΝΑ
1	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΙΑΟΥΛΗΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9915	1197.34	09/01/2002	θαλ.περ. ΥΦΑΛΟΣ ΜΠΕΛΙΖΑ Ν ΕΥΒΟΪΚΟΣ	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ- ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ- ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
2	Δ/Ξ	ΣΥΡΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10708	2.981,90	11/01/2002	θαλ.περ. Ν ΕΥΒΟΪΚΟΥ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
3	Φ/Γ	STANDARD VALOR	ΠΕΙΡΑΙΑ 10234	39.316	13/01/2002	ΠΟΤΑΜΟΣ ΠΑΡΑΝΑ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	Δ/Υ
4	Φ/Γ	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Κ ΙΙ	ΧΑΛΚΙΔΑΣ 33	961,30	25/02/2002	θαλ.περ 11 ν.μ.ΒΑ ΣΚΥΡΟΥ	ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ- ΚΛΙΣΗ- ΒΥΘΙΣΗ - ΛΙΠΩΔΕΙΑ ΠΡΟΣ.	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
5	Φ/Γ	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΪΟΝ	ΠΕΙΡΑΙΑ 9941	38.693	21/03/2002	256 ν.μ. Δ ΙΝΔΙΩΝ	ΘΡΑΥΣΗ ΓΡΑΝΑΖΙΟΥ ΛΞΟΝΑ ΜΗΧΑΝΗΣ	Δ/Υ
6	Δ/Ξ	ΑΤΤΙΚΗ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10874	994	22/03/2002	θαλ.περ. Β ΝΗΣΙΔΑΣ ΑΤΟΚΟΥ ΙΘΑΚΗ	ΘΡΑΥΣΗ ΚΥΛΙΝΔΡΟΥ ΜΗΧΑΝΗΣ	ΤΥΧΑΙΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
7	Φ/Γ	ΖΩΡΖΕΤ Κ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10241	20.276	05/04/2002	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥ ΛΙΠΑΝΤΗ
8	Φ/Γ	ΑΘΩΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10946	1.432	27/04/2002	ΠΑΡΑΛΙΑ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
9	Δ/Ξ	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ VI	ΠΕΙΡΑΙΑ 10673	1.516	29/04/2002	ΔΙΑΥΛΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
10	Δ/Ξ	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XIV	ΠΕΙΡΑΙΑ 9446	877	02/10/2002	ΔΙΑΥΛΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
11	Φ/Γ	ΑΘΩΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ 10946	1.432	11/11/2002	θαλ.περ. ΜΕΤΑΞΥ ΛΕΥΚΑΔΑΣ- ΠΑΞΩΝ	ΒΛΑΒΗ ΕΜΒΟΛΟΥ ΜΗΧΑΝΗΣ	ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ & ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ & Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
12	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝ ΕΑΝ ΣΚΑΪ	ΠΕΙΡΑΙΑ 4246	16.533	26/11/2002	ΚΟΛΠΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ ΛΟΓΩ ΠΑΛΛΙΟΤΗΤΑΣ- ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ	Δ/Υ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ΄

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΗΓΕΣ

-Βιβλιογραφία

- Ø Α.Μ Γουλιέλμος & Κ. Γκιζιάκης - «Έλεγχος ποιότητας στη ναυτιλιακή επιχείρηση και στο πλοίο» - εκδόσεις Α. Σταμούλη, Αθήνα 1997.
- Ø Α. Παμπούκη-Κιάντου - «Ναυτικό Δίκαιο» - εκδόσεις Σάκουλα, 1997
- Ø Γ. Βλάχος - «Διεθνής ναυτιλιακή οικονομική και πολιτική», εκδόσεις Σταμούλη, 2002.
- Ø Λία Ι. Αθανασίου - «Έργο και Ευθύνη των Νηογνομόνων».

- Αρθρογραφία - έντυπα

- Ø Θεολόγος Ν. Μιχαηλίδης - «Η εθνικότητα των πλοίων και το ζήτημα των σημαίων ευκολίας κατά το διεθνές δίκαιο» - Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου 1983, τόμος 11, σελ. 1.
- Ø Χ.Ν. Ψαραύτης, Γ. Πανηγάκος, Ν. Δεσύπρης, Ν. Βεντικός - «Παράγοντες που επηρεάζουν την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών» / www.naval.ntua.gr.
- Ø Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης - «Μία νέα εποχή για τους νηογνώμονες»/ www.naval.ntua.gr.
- Ø Π. Τσιρίδης - «Η ποινική αντιμετώπιση του ναυτικού ατυχήματος», Πειραϊκή Νομολογία 1998 (τόμος 20), σελ. 129
- Ø Χ.Ν. Ψαραύτης - «Κάτω τα όρια ηλικίας» - Ναυτικά Χρονικά, Μάιος 2003
- Ø Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης - «Θαλάσσια ασφάλεια: μερικά δύσκολα ερωτήματα.» / www.naval.ntua.gr.
- Ø Δ. Ορφανός αντιναύαρχος Λ.Σ. - «Τα πολλαπλά οφέλη της χώρας μας από την εμπορική ναυτιλία.» – www.apodimos.com
- Ø Εμμανουήλ Νικολαΐδης και Βενετία Κοντοέ - «Το κόστος των χρηστών από την λειτουργία Υποβαθμισμένων πλοίων» / www.portnet.gr
- Ø Ιωάννης Χ. Γέμελος (απόφοιτος Ε.Μ.Π. – τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών) - Διπλωματική εργασία: «Ο ανθρώπινος παράγοντας και η συμμετοχή του στην πρόκληση Ναυτικών Ατυχημάτων για επιβιβατηγά πλοία στον Ελλαδικό θαλάσσιο χώρο – Στατιστικά μοντέλα και προσέγγιση της πιθανότητας ανθρώπινου σφάλματος»/ www.naval.ntua.gr.

- Ø P. C. Szwed & R. G. Bea - “Development of safety management assessment system for the international safety management code”– www.shipstructure.org
- Ø Απόψεις του Αντιναύαρχου Λ.Σ. Ορφανού, επίτιμου αρχηγού του Λ.Σ. στο περιοδικό «Εφοπλιστής», Δεκέμβριος 2000.
- Ø Συνέντευξη του Νίκου Ζακχαίου στο περιοδικό «Εφοπλιστής», τον Δεκέμβριο το 2000.
- Ø «Ευθύνες των πλοιάρχων στα ναυτικά ατυχήματα» - www.pepen.gr
- Ø “Managing Human Error” – report from the Parliamentary office of science and technology – June 2001 (No 156). – www.parliament.uk/post/pn156.pdf

- Πληροφορίες από το Διαδύκτιο

- Ø www.nee.gr (Ναυτικό Επιμελητήριο)
- Ø www.pepen.gr (Πανελλήνια ένωση πλοιάρχων)
- Ø www.parismou.org (Paris Memorandum of understanding)
- Ø www.uscg.mil
- Ø www.efoplistis.gr

► Τα στοιχεία για τον συνολικό αριθμό των ναυτικών ατυχημάτων και για τους θανάτους ανθρώπων εξαιτίας αυτών, ελήφθησαν από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

► Πηγή πληροφοριών για τα συγκεκριμένα ναυτικά ατυχήματα που αναλύθηκαν στο κεφάλαιο 4 της παρούσας εργασίας (περίπτωση Εξπρές Σαμίνα, Δύστος, Άγιος Γεώργιος, Πελ Μαρινερ, Αιγαίον Σταρ κ.α.), αποτέλεσε το αρχείο της Δικηγορικής εταιρείας « Μικές Ν. Κουντούρης και Συνεργάτες», τους συνεργάτες της οποίας, ευχαριστώ πολύ.
