

ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ



ΤΜΗΜΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ

ΜΠΣ: ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΦΥΣΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΝΩΝ

ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ

Μ.Δ.Ε.
ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ
ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΒΑΡΕΛΑΣ Α.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ

ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
A. Παράγοντες επικινδυνότητας στις θαλάσσιες μεταφορές με επιβατηγά πλοία	3
A.1. Κύματα.....	5
A.2. Μεγάλα κύματα ανοικτής θαλάσσης	15
B. Οι μηχανισμοί ασφαλείας των θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών και η τρωτότητά τους.....	23
B.1. Το σύστημα ελέγχου της ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων.....	25
B.2. Η ευθύνη του ρυθμιστικού μηχανισμού για την βελτίωση της ασφάλειας των θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών	67
Γ. Ναυτικό ατύχημα.....	123
Γ.1. Η έννοια του ναυτικού ατυχήματος.....	125
Γ.2. Κυριότερα ναυτικά ατυχήματα επιβατηγών πλοίων στον διεθνή θαλάσσιο χώρο.....	129
Γ.3. Κυριότερα ναυτικά ατυχήματα επιβατηγών πλοίων στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο	153
Δ. Συμπεράσματα.....	171
Βιβλιογραφία	193

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

1. Ο Κώδικας ISM	1
2. Υπεύθυνη δήλωση για την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων με Ε/Γ-Ο/Γ πλοία .	23
3. Το ζήτημα της απόσυρσης πλοίων μονού τοιχώματος	25
4. Ε/Γ-Ο/Γ που έχουν δρομολογηθεί στο Αιγαίο (2008)	27
5. Τσουνάμι.....	29
6. Οι πέτρινοι φάροι της Ελλάδας.....	35
7. Θαλάσσια σύνορα	39
8. Δικαιώματα και υποχρεώσεις επιβατών Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων	41
9. Ενδεικτικά στατιστικά στοιχεία από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Ναυτιλίας.....	43
10. Πειρατεία	45
11. Κίνηση επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών στην Αδριατική (1/2004 έως 9/2007)	49
12. Η χαρτογράφηση στην ναυσιπλοΐα-ιστορική εξέλιξη	51
13. Σύγχρονες τεχνολογίες για την ασφάλεια στις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές	57
14. Απώλειες επιβατηγών πλοίων στον ελληνικό χώρο από το δεύτερο μισό του 20 ^{ου} αιώνα έως σήμερα.....	61
15. Η ασφάλεια στις λιμενικές εγκαταστάσεις	123
16. Λιμενικά έργα που έχουν προγραμματιστεί για την ασφαλή και εύρυθμη λειτουργία των κυριότερων λιμένων της χώρας.....	131
17. Η διεθνής οργάνωση των θαλασσίων επιβατικών μεταφορών.....	139
18. Εμπλεκόμενοι οργανισμοί/κράτη/φορείς στο σύστημα θαλασσίων επιβατικών μεταφορών.....	141
19. Πίνακες-διαγράμματα επεξεργασίας στοιχείων Παραρτήματος 14 Β΄ ΜΕΡΟΥΣ και Κεφ. Γ3 Α΄ ΜΕΡΟΥΣ	143
20. Χάρτης i) επικινδύνων θαλάσσιων περιοχών ως προς την συχνότητα απωλεσθέντων επιβατηγών πλοίων ii) κατανομής απωλεσθέντων επιβατηγών πλοίων ως προς την κατηγορία τους και iii) χωρικής κατανομής απωλεσθέντων επιβατηγών πλοίων σε αγκυροβόλιο (οι χάρτες αναφέρονται στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο για την περίοδο 1950-2007).	165

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Μας χωρίζουν σχεδόν ένας αιώνας από την βύθιση του μυθικού πλοίου «*TITANIKOY*» και μόλις λίγες δεκαετίες από τα ναυάγια των *F/V*¹ «*HERALD OF FREE ENTERPRISE*», «*SCANDINAVIAN STAR*» και «*ESTONIA*» όμως οι καταστροφές που προκάλεσαν εξακολουθούν να συγκινούν τις σύγχρονες γενιές και να θέτουν ερωτήματα που δεν έχουν ακόμη βρει τη λύση τους.

Η μεταπολεμική Ελλάδα συγκλονίστηκε κι αυτή από τα πολύνεκρα ναυάγια των επιβατηγών πλοίων «*ΧΕΙΜΑΡΑ*», «*ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ*», «*ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ*» και τελευταία του «*ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ*». Προσφάτως στα ναυάγια επιβατηγών πλοίων προστέθηκε κι άλλο ένα, εκείνο του επιβατηγού «*SEA DIAMOND*» που κατέδειξε με τρόπο πλέον πειστικό ότι οι συνέπειες από την βύθιση ενός πλοίου, ακόμη κι αν αυτό είναι επιβατηγό, δεν περιορίζονται μόνο σε ανθρώπινα θύματα αλλά καταλαμβάνουν ένα ευρύ πεδίο άλλων ζητημάτων, προεξέχοντος εκείνου του περιβάλλοντος.

Η κοινή γνώμη είναι σήμερα λιγότερο από ποτέ ενημερωμένη για τις σύγχρονες θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές και τους κινδύνους που τις απειλούν εξαιτίας της τεχνολογικής εξέλιξης στον τομέα αυτό αλλά και του περιορισμού της μεταφοράς επιβατών μέσω θαλάσσης προς όφελος του αεροπορικού τομέα.

Αν και η τεχνολογική εξέλιξη στις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές πέτυχε να μειώσει αισθητά τους κινδύνους εν τούτοις παρατηρείται σήμερα μια αναμφισβήτητη εξέλιξη στα κοινωνικά αποδεκτά επίπεδα κινδύνου: το όριο του ανεκτού κινδύνου στην θαλάσσια μεταφορά προσώπων και πραγμάτων ανεβαίνει συνεχώς λόγω των επιδιώξεων και των συμφερόντων του επιχειρηματικού τομέα που εμπλέκεται με τις θαλάσσιες μεταφορές.

Η μελέτη σκοπό έχει να εξετάσει τους κινδύνους που αντιμετωπίζει η θαλάσσια μεταφορά με επιβατηγά πλοία και να υποτυπώσει το πλέγμα των παραμέτρων που τους διαμορφώνουν κάτω από το σύγχρονο αίτημα για αποτελεσματική θαλάσσια ασφάλεια.

Η ασφάλεια των θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών δεν είναι και δεν πρέπει να αποτελεί υπόθεση των λίγων ή μόνο των εμπλεκόμενων φορέων, είναι και πρέπει να είναι, πρωτίστως, ζήτημα κοινωνικό και πολιτικό.

¹ Ferry - Vessels

Υπό το πρίσμα αυτό, τα παραπάνω εξετάζονται για πρώτη φορά μέσα από επίσημα κείμενα (διεθνείς συμφωνίες, εφαρμοστέο δίκαιο, εκθέσεις ατυχηματικών αναφορών, έγγραφα, αρχειακό υλικό κλπ.) και εκτενή βιβλιογραφική αναφορά.

Η εργασία αφιερώνει σημαντικό μέρος της στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο και κυρίως στην ελληνική ακτοπλοΐα με ιδιαίτερη περίπτωση μελέτης την πλέον πολυσυζητημένη υπόθεση ναυαγίου επιβατηγού πλοίου στα ελληνικά ναυτικά χρονικά, του *E/G-O/G*² «*ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ*».

Το υλικό συλλέγεται και παρουσιάζεται για πρώτη φορά αλλά οι προεκτάσεις αυτής της καταστροφής θα εξακολουθούν να υφίστανται.

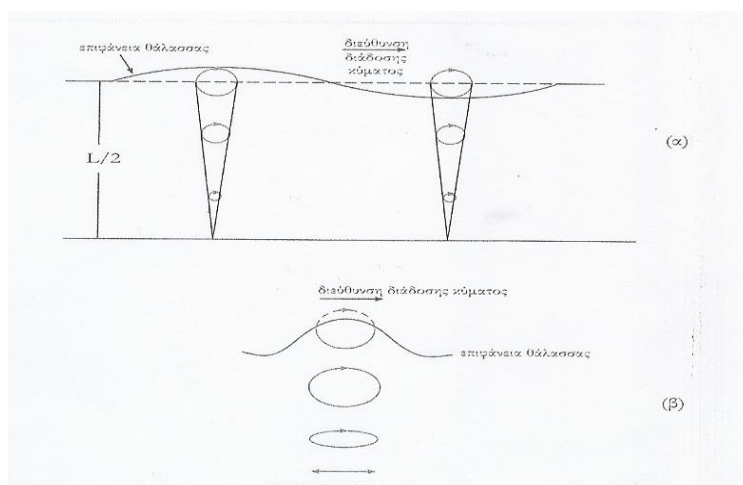
² Επιβατηγό-Οχηματαγωγό πλοίο

**Α. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ**

A.1.ΚΥΜΑΤΑ

Όταν ένας άνεμος αρχίζει να φυσάει πάνω σε ήρεμα νερά προκαλούνται ρυτιδώσεις στην επιφάνειά τους λόγω τριβής. Καθώς ο άνεμος συνεχίζει να κτυπά πάνω στην επικλινή επιφάνεια οι ρυτιδώσεις μετατρέπονται σε μικρά κύματα. Κάτω από την συσσωρευτική πίεση του ανέμου τα κύματα αυτά όσο προχωρούν μεγαλώνουν. Το πόσο μεγάλα θα γίνουν εξαρτάται από την δύναμη του ανέμου και την έκταση της ελεύθερης ανοικτής θάλασσας που έχουν μπροστά τους. Σ' έναν όρμο όπου το πλάτος του είναι μερικές εκατοντάδες μέτρα ή σε μια μικρή λίμνη ποτέ δεν σχηματίζονται πραγματικά μεγάλα κύματα, οσοδήποτε ισχυρός και αν είναι ο άνεμος. Αλλά στην ανοικτή θάλασσα όπου υπάρχουν ελεύθερες εκτάσεις εκατοντάδων χιλιομέτρων, ένας ισχυρός άνεμος θα σχηματίσει σιγά-σιγά κύματα ύψους τριών και παραπάνω μέτρων και μια θύελλα ή ένας τυφώνας, θα δημιουργήσει κύματα ακόμη και 25, 30 ή 35 μέτρων.

Τα συνήθη κύματα (αν εξαιρέσουμε την ζώνη θραύσης τους στην ακτογραμμή) δεν σχετίζονται με μετακίνηση μάζας αλλά με μετακίνηση ενέργειας η οποία μάλιστα μεταφέρεται από σωματίδιο σε σωματίδιο. Η τροχιακή κίνηση των σωματιδίων του νερού κατά την διέλευση ενός κύματος δεν θα πρέπει να συγχέεται με την διάδοση της κυματομορφής του ίδιου κύματος. Μια κυματομορφή μπορεί να διαδοθεί από την μια άκρη του ωκεανού στην άλλη όμως το νερό παραμένει στην ίδια θέση γιατί τα σωματίδια του εκτελούν κυκλικές ταλαντώσεις κατά την διέλευση του κύματος(εικ.1).



Εικόνα 1. Απεικόνιση της τροχιακής κίνησης των σωματιδίων νερού κατά τη διέλευση κύματος σε βαθύ νερό (α) και σε ρηχό νερό (β)

Πηγή: Bascom M., *Waves and Beaches*, 1980 Rev ed. Anchor/Doubleday, σελ. 12

Ωστόσο όσο αυξάνει το βάθος, τόσο η ακτίνα των κυκλικών τροχιών των σωματιδίων του νερού ελαττώνεται. Σε βάθος μεγαλύτερο από το μισό του μήκους του κύματος η τροχιακή κίνηση των σωματιδίων γίνεται αμελητέα. Ο πυθμένας δεν ασκεί πλέον καμία επίδραση πάνω στο κύμα αλλά και το αντίστροφο. Στα ρηχά νερά η αλληλεπίδραση νερού και πυθμένα επιβραδύνει την διάδοση του κύματος. Στην περίπτωση αυτή οι τροχιές των σωματιδίων νερού δεν είναι κυκλικές αλλά ελλειπτικές. Οι τροχιές γίνονται πιο συμπιεσμένες διότι αυξάνει η επίδραση του πυθμένα που εμποδίζει την κίνηση των μορίων νερού σε διεύθυνση κατακόρυφη, μέχρις ότου η κίνηση των σωματιδίων καταστεί απλά παλινδρομική οπότε και προκαλείται η μετακίνηση των ιζημάτων του³.

Κύματα συνήθη μπορούν και αναπαριστώνται σε μια δεξαμενή δοκιμών. Οι διαστάσεις τους μπορούν να ελεγχθούν και να μετρηθούν με ακρίβεια καθώς διασχίζουν την δεξαμενή σε μια κανονική αλληλουχία. Στα κύματα αυτά μπορεί να μετρηθεί το ύψος (η κατακόρυφη απόσταση ανάμεσα σε μια κοιλάδα και στην επόμενη κορυφή), η περίοδος (ο χρόνος που απαιτείται για να διέλθουν δύο διαδοχικές κορυφές από ένα σημείο) και το μήκος τους (απόσταση ανάμεσα στις διαδοχικές κορυφές τους). Είναι προφανές πως το μήκος και η περίοδος σχετίζονται· όσο πιο μακρύ είναι ένα κύμα τόσο πιο γρήγορα κινείται. Ο καθένας που το ρολόι του έχει μετρητή δευτερολέπτων μπορεί να μετρήσει κατά προσέγγιση το μήκος ενός κύματος (σε πόδια) ανεβάζοντας στο τετράγωνο την περίοδο και πολλαπλασιάζοντας το αποτέλεσμα επί 5. π.χ. ένα κανονικό κύμα με περίοδο 10" έχει μήκος περίπου 500 ποδών (10x10x5)⁴.

Η διάδοση των κυμάτων προς τα αβαθή συνεπάγεται μείωση του μήκους τους, ελάττωση της ταχύτητας διάδοσης τους και ταυτόχρονη αύξηση του ύψους τους (καθώς η ενέργεια τους περιορίζεται από το βάθος). Μόνο η περίοδος τους παραμένει σταθερή. Η διέλευση των κυμάτων προς τα αβαθή συνοδεύεται και με μεταβολή της διεύθυνσης διαδόσεως τους προς τις περιοχές όπου το βάθος μειώνεται ακόμη περισσότερο⁵.

Ανάμεσα σε ακτές με ακρωτήρια και κόλπους, αναμένει κανείς, τα κύματα να συγκλίνουν προς τα ακρωτήρια, διότι εκεί συναντούν τα πρώτα ρηχά νερά. Δεν είναι

³ Βλ. Bascom M., *Waves and Beaches*, 1980 Rev ed. Anchor/Doubleday, σελ. 12 επ..

⁴ Βλ. Kampion D., *The Book of Waves*, 1989 Santa Barbara CA: Arpel Graphics, σελ. 21-27.

⁵ Αυτός είναι ο λόγος που όλα τα κύματα ανεξαρτήτως της διεύθυνσεως διαδόσεως τους στην ανοικτή θάλασσα πλησιάζουν την ακτή σε διεύθυνση σχεδόν κάθετη με αυτήν (βλ. Stow K., *Exploring Ocean Science*, 1996 2th ed John Wiley & Sons, σελ. 199-218.

τυχαίο, όπως θα δούμε αργότερα, ότι τα περισσότερα ναυάγια προκαλούνται πλησίον ακρωτηρίων ή άκρων νησίδων. Η επίδραση κυμάτων μεγάλου μήκους (τσουνάμι και παλίρροιες) φθάνει ως τον πυθμένα γι' αυτό και η μορφολογία του επιδρά καθοριστικά στην διεύθυνση διάδοσης των κυμάτων αυτών.

Όταν το κύμα πέφτει σε εμπόδια όπως είναι οι ύφαλοι, μέρος της κυματικής του ενέργειας θα ανακλαστεί και από την επαλληλία προσπιπτόντων και ανακλώμενων κυμάτων είναι δυνατό να προκύψουν κύματα πολύ μεγάλου ύψους (γιγάντια κύματα). Οι απώλειες σκαφών που έχουν αναφερθεί από κύματα που προκλήθηκαν με τον τρόπο αυτό είναι πολλές. Οι μηχανικοί λιμενικών έργων έχοντας κατανοήσει τα αποτελέσματα της κυματικής επαλληλίας χρησιμοποιούν πλέον για τις κατασκευές έργων λιμενικής υποδομής υλικά που απορροφούν την κυματική ενέργεια.

Ο κυματισμός που προκύπτει από την συμβολή προσπίπτοντος και ανακλώμενου κύματος, με ίδιο μήκος αλλά αντίθετη διεύθυνση διάδοσης, έχει κυματομορφή που δεν διαδίδεται στον χώρο (στάσιμα κύματα). Τα υδάτινα σωματίδια αυτών των κυμάτων δεν διαγράφουν κυκλικές τροχιές αλλά εκτελούν κατακόρυφες και οριζόντιες ταλαντώσεις. Γενικά οι ιδιότητες αυτών των κυμάτων εξαρτώνται από τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της γεωφυσικής λεκάνης στη οποία διεγείρονται. Τα στάσιμα κύματα γίνονται ιδιαίτερα επικίνδυνα σε συνθήκες συντονισμού, όταν δηλαδή η περίοδος του φαινομένου που τα προκαλεί (π.χ. άνεμος), χαρακτηρίζεται από την ίδια περίπου ιδιοπερίοδο ταλαντώσεως με αυτή των υδάτων της γεωφυσικής λεκάνης⁶.

Όταν τα κύματα διέρχονται από κάποια δίοδο (διάυλος, είσοδος λιμένα) τότε μέρος της διερχόμενης κυματικής τους ενέργειας εξαπλώνεται από τη θέση διέλευσης σαν νέο κύμα (δευτερογενές). Επειδή όμως η ενέργεια του πρωτογενούς κύματος, κατανέμεται σε μεγαλύτερη έκταση στην εσωτερική λεκάνη τα κύματα αυτά (κύματα προερχόμενα από περίθλαση) έχουν μικρότερο ύψος από τα αντίστοιχα αρχικά.

Η αγκυροβολία ενός σκάφους πίσω από έναν κυματοθραύστη, το προστατεύει από τα προσπίπτοντα κύματα, όχι όμως κι από τα κύματα περίθλασης που μπορούν να του προκαλέσουν σοβαρές ζημιές⁷.

⁶ Pinet P.R., *Oceanography, An introduction to the planet Oceanus*, 2000 2nd ed. West Publishing Company, σελ. 227.

⁷ Bowditch N., *American Practical Navigation*, 1996 Washington DC: US Navy Hydrographic Office σελ. 53.

Καθώς μια ακολουθία κυμάτων προχωρά προς την ακτή συναντά ρηχότερα νερά και η διάδοση της επιβραδύνεται. Οι αποστάσεις μεταξύ των κυμάτων όταν πλησιάζουν την ακτή μικραίνουν ενώ αυξάνεται το ύψος τους. Τελικά θραύονται όταν η κορυφή τους προηγηθεί της βάσης τους. Στα βαθιά νερά το κύμα θραύεται όταν ο λόγος ύψους προς μήκος είναι περίπου 1:7. Όμως στα ρηχά νερά αυτό μπορεί να συμβεί και με λόγο 1:2,5. Τα χαρακτηριστικά κύματα των ακτών της Χαβάης δημιουργούνται επειδή η κλίση του πυθμένα είναι σχετικά μεγάλη και αυτό προκαλεί απότομη επιβράδυνση στο κύμα έτσι ώστε η κορυφή του, λόγω αδράνειας, να συνεχίζει την προς τα εμπρός κίνησή της. Το κύμα στη συνέχεια στρέφεται ελικοειδώς, λόγω βαρύτητας και βυθίζεται προς τα κάτω (θραυόμενα κύματα κατάδυσης). Όταν η κλίση του βυθού είναι πολύ έντονη, τα κύματα θραύονται στην ακτή προκαλώντας μια περιοδική ανύψωση της στάθμης της θάλασσας (θραυόμενα κύματα φουσκοθαλασσιάς). Αντίθετα όταν ο πυθμένας παρουσιάζει μικρή κλίση, το ύψος των κυμάτων αυξάνεται βαθμιαία μέχρι να καμφούν λόγω αστάθειας. Τότε η κορυφή τους εκχύνεται αργά προς τα εμπρός, ως αφρός (θαλάσσια κύματα έκχυσης).

Η θραύση των μεγάλων κυμάτων ακτής συνοδεύεται με μεταφορά νερού γι' αυτό και τα κύματα αυτά είναι αρκετά επικίνδυνα και σχετίζονται με μεγάλες καταστροφές σε σκάφη και λιμενικές υποδομές⁸.

Η θραύση των κυμάτων ακτογραμμής προκαλεί ελικοειδή μετατόπιση του νερού παράλληλα και κατά μήκος μιας ζώνης στην οποία μεταφέρονται σημαντικές ποσότητες άμμου. Ωστόσο μερικές φορές τα ρεύματα, που είναι παράλληλα με την ακτογραμμή, μπορούν να συγκλίνουν και τότε επιστρέφουν στην θάλασσα ως κυματογενές ρεύμα επιστροφής μεγάλης ταχύτητας και μικρού πλάτους. Τέτοιου είδους ρεύματα είναι πολύ επικίνδυνα και υπήρξαν αιτία να παρασύρουν πολλά σκάφη μακριά απ' την ακτή. Τα ρεύματα αυτά εντοπίζονται από τον αφρό που κάνουν στην επιφάνεια της θάλασσας (προκαλείται από επιπλέοντα σωματίδια που μεταφέρονται προς την θάλασσα).

Όταν τα κύματα συναντούν ένα ρεύμα και έχουν την ίδια φορά με αυτό παρατηρείται αύξηση της ταχύτητας τους και μείωση του ύψους τους. Αντίθετα αν

⁸ Ένα σκάφος που θα βρεθεί σε περιοχή θαλασσοταραχής με μεγάλα κύματα ακτής ή ανοικτής θάλασσας για να αποφύγει τα ισχυρά πλευρικά κτυπήματα θα πρέπει να πλέει με την πλώρη προς αυτά. Βλ. Bigelow, H.B. and Edmondson, *Wind Waves at Sea, Breakers and Surf*, 1947, Reprinted 1953, Washington DC: US Navy Hydrographic Office, σελ. 117.

κύματα και ρεύμα έχουν αντίθετη φορά τότε μειώνεται η ταχύτητα των κυμάτων και γίνονται υψηλότερα προσλαμβάνοντας επιπλέον ενέργεια από το ρεύμα⁹.

Τα κύματα στην θάλασσα σπάνια έχουν – αν ποτέ έχουν–καθαρή μορφή. Το κύριο χαρακτηριστικό των κυμάτων που συναντάει ένα πλοίο στο πέλαγος είναι η έλλειψη κανονικότητας τους. Είναι μια απείρως πολύπλοκη σύνθεση από διαφορετικά κυματικά συστήματα, άλλα μεγάλα, άλλα μικρά που τα σπρώχνουν διάφοροι άνεμοι από διαφορετικά σημεία, με διαφορετικές ταχύτητες και τα συστήματα αυτά συγχωνεύονται, ανακατώνονται, αλληλοσυγκρούονται, άλλα σβήνουν, άλλα επιζούν καταπίνοντας άλλα και προχωρούν ωθούμενα με τον άνεμο για να συγκρουστούν με νέα αεικίνητα κύματα πέρα από τον ορίζοντα.

Πραγματικά τα κύματα στην θάλασσα φαίνονται τόσο χαοτικά ώστε, μέχρι πρόσφατα οι ερευνητές πίστευαν ότι δεν θα μπορούσαν ποτέ να τα αναλύσουν. Δύο νέα δεδομένα έχουν μεταβάλει την εικόνα. Το πρώτο είναι μια νέα μαθηματική προσέγγιση του ίδιου του προβλήματος, το δεύτερο, η εισαγωγή των H/Y που μπορούν να κάνουν αναρίθμητους υπολογισμούς σε βραχύτατο χρονικό διάστημα. Την νέα προσέγγιση πραγματοποίησε πρώτος ο Norbert Wiener, ένας διεθνούς φήμης μαθηματικός του Τεχνολογικού Ινστιτούτου της Μασαχουσέτης (M.I.T.). *«Πως θα μπορούσε κανείς να εφαρμόσει μια μαθηματική τάξη στην μελέτη της μάζας των αεικίνητων ρυτιδώσεων και των κυμάτων;»* έγραψε. *«Ποια περιγραφική γλώσσα θα μπορούσα να χρησιμοποιήσω για να απεικονίσω αυτά τα πρόδηλα δεδομένα χωρίς να εμπλακώ στην αζεδιάλυτη περιπλοκή μιας πλήρους περιγραφής της υδάτινης επιφάνειας;»*. Το πρόβλημα των κυμάτων για τον Wiener ήταν σαφώς πρόβλημα μέσων όρων και στατιστικής. Σιγά-σιγά διατύπωσε το μαθηματικό εργαλείο του, την «φασματοσκοπική ανάλυση», ένα μέσο ανάλυσης των πολύπλοκων κυματισμών σ' έναν μεγάλο αριθμό αμέτρητων συστατικών στοιχείων. Την ιδέα του πήραν δύο ωκεανογράφοι του Πανεπιστημίου της Νέας Υόρκης, ο Willard Pierson και ο Gerhard Neumann που σκέφθηκαν ότι οποιαδήποτε δεδομένη ανώμαλη επιφάνεια της θάλασσας μπορούσε να διαχωριστεί σε ορισμένα συστατικά μέρη – συστήματα κυμάτων – διαφορετικού μήκους και ύψους¹⁰.

Αν εγκαταλείψουμε την προσπάθεια να μετρήσουμε κάθε κύμα και την επίδρασή του πάνω σε ένα άλλο και προβούμε σε ανάλυση μέσω H/Y, θα βρούμε

⁹ Bascom W., ο.π. σελ. 23 επ.

¹⁰ Peterson I., "Rough math: Focusing on rogue waves at sea", *Science News*, 150 (No 21), 1996, σελ. 325.

πολλά διαφορετικά είδη απλών κυμάτων σε μια δεδομένη θαλάσσια περιοχή. Μπορούμε επίσης να υποθέσουμε ότι η θάλασσα αποτελείται μόνο από καθαρά κύματα αυτών των ειδών. Έτσι λαμβάνοντας τα στοιχεία ενός δείγματος θεωρούμε ότι αντιπροσωπεύουν ολόκληρη την θάλασσα στην περιοχή αυτή για όσο διάστημα ο άνεμος παραμένει σταθερός αλλά αν η δειγματοληψία είναι ισχνή το φάσμα που θα προκύψει θα είναι ανακριβές. Από τις παρατηρήσεις που έκαναν οι Pierson και Neumann στην ανοικτή θάλασσα έφθασαν να παίρνουν ακόμα και 6000 τιμές για ένα μικρό κομμάτι θάλασσας και οι τιμές αυτές αποτέλεσαν την βάση για 8.000.000 περίπου αριθμητικές πράξεις σε H/Y. Το επανέλαβαν πολλές φορές κάτω από ποικίλλες συνθήκες ανέμου και θάλασσας και έτσι μπόρεσαν να παρουσιάσουν μερικά διαφορετικά φάσματα που το καθένα περιγράφει ένα διαφορετικό σύστημα συνθηκών. Η ακριβής επιφάνεια της θάλασσας δεν θα μπορούσε να περιγραφεί ποτέ από ένα φάσμα, η γενική φύση της όμως μπορούσε. Τούτο έχει την έννοια ότι ένας άνθρωπος που κάθεται σε ένα γραφείο και συμβουλευεται τύπους και πίνακες και εκτελεί μαθηματικούς υπολογισμούς θα μπορούσε να προσδιορίσει την κατάσταση της θάλασσας – μέρα ή νύκτα – σε οποιαδήποτε άκρη του κόσμου γνωρίζοντας μόνο τον τοπικό άνεμο και τις καιρικές συνθήκες που πρόκειται να επικρατήσουν για μερικές ώρες στην περιοχή. Κι ακόμα περισσότερο έχοντας αξιόπιστες μετεωρολογικές προβλέψεις θα μπορούσε να προσδιορίσει με ακρίβεια το ύψος του κύματος¹¹.

Τα πρακτικά αποτελέσματα από την χρήση αυτών των μαθηματικών εργαλείων στάθηκαν εντυπωσιακά. Τα επιβατηγά πλοία της γραμμής H.P.A.-Αγγλίας μείωσαν τον μέσο χρόνο διάπλου του Β. Ατλαντικού κατά μία ημέρα ακολουθώντας την "πορεία του συντομότερου χρόνου" δηλαδή διαλέγοντας τον καλύτερο συνδυασμό ανάμεσα σε καθυστερήσεις λόγω τρικυμίας και σε καθυστερήσεις λόγω αυξήσεως της διανυόμενης απόστασης. Η Αμερικάνικη Στρατιωτική Υπηρεσία Θαλασσίων Μεταφορών έχει υπολογίσει ότι χάρη στην χάραξη του πλού με τη βοήθεια φασμάτων επιτυγχάνεται οικονομία ενός εκατομμυρίου δολαρίων τον χρόνο¹².

Ένα σύγχρονο επιβατηγό πλοίο όταν ταξιδεύει έχει έξοδα μέχρι 1000 δολάρια την ημέρα. Το πετρέλαιο που καταναλώνεται μέσα σε λίγα λεπτά θα μπορούσε να

¹¹ Peterson I., ο.π. σελ. 331.

¹² Maxtone-Graham J., *The Only way to cross*, 1972 New York Collier/Macmillan, σελ. 41.

θερμάνει ένα σπίτι με δώδεκα δωμάτια επί έναν ολόκληρο χρόνο¹³. Με τέτοιες δυσμενείς προϋποθέσεις το πλοίο θα πρέπει να εκτελεί εγκαίρως το προκαθορισμένο δρομολόγιο του και μάλιστα με ασφάλεια. Οι τρικυμισμένες θάλασσες καθυστερούν την πορεία ενός σύγχρονου πλοίου. Το πλοίο όχι μόνο πρέπει να αντιπαλέψει με την αυξημένη αντίσταση του ανέμου και του νερού αλλά πρέπει και να αντιμετωπίσει το κατά πολύ μεγαλύτερο πρόβλημα που δημιουργείται από το «σκαμπανέβασμα» του και την «διατοίχισή» του. Ένα ιστιοφόρο ανθίσταται στην διατοίχιση χάρη στα πανιά του και επειδή δεν μπορεί να πλεύσει αντίθετα στον άνεμο σπάνια χρειάζεται να διασχίσει κατευθείαν τα κύματα. Στο παρελθόν έπλεε συνήθως με τον καιρό (ή τον είχε στο πλάι του) και το πρόβλημα που δημιουργούσαν τα κύματα καθώς κυλούσαν από την πρύμνη ή από το πλευρό του ήταν ασήμαντο. Σήμερα ένα πλοίο μπορεί να πλεύσει προς όποια κατεύθυνση θέλει, ακόμη και να ριχθεί κατευθείαν πάνω στον άνεμο και τα κύματα. Ένα σύγχρονο πλοίο πρέπει να τηρεί το πρόγραμμά του σε όλες τις εποχές και συνθήκες της θάλασσας. Αλλά ενώ τα αεροπλάνα μπορούν να πετάξουν πάνω από μία κακοκαιρία και τα υποβρύχια να περάσουν κάτω από μια τρικυμία, τα σύγχρονα πλοία θα πρέπει να αντιμετωπίσουν τον καιρό όπως έρχεται. Ακόμα και ένα καλοσχεδιασμένο πλοίο μπορεί να μην τα καταφέρει. Όταν κινείται ολοταχώς σε φουρτουνιασμένη θάλασσα από το πλάι, ενδέχεται να αναπτύξει τέτοια διατοίχιση ώστε να αναγκαστεί να στρέψει αντίθετα στον άνεμο για να ανακουφισθεί από την βίαιη ταλάντωση. Τότε όμως μπορεί να αρχίσει να σκαμπανεβάζει, να δονείται και να παίρνει νερά. Αντικειμενικός σκοπός πολλών ερευνών ήταν και είναι η βελτίωση της συμπεριφοράς του πλοίου στην φουρτουνιασμένη θάλασσα. Το πλοίο έχει να αντιμετωπίσει έξι διαφορετικές κινήσεις: την διατοίχιση (την κλίση από την μία πλευρά στην άλλη), την πρόνευση ή σκαμπανέβασμα (οι κινήσεις της πλώρης-πρύμνης προς τα πάνω και κάτω), το παροιάκισμα ή παρατιμονιά (εκτροπή που δημιουργεί μία μαιανδρική πορεία), την ταλάντωση (ανύψωση ή βύθιση του σκάφους) και την έκπτωση (την κίνηση του πλοίου προς την μία ή την άλλη πλευρά). Απ' όλες αυτές η διατοίχιση και πρόνευση παρουσιάζουν τα μεγαλύτερα προβλήματα¹⁴. Κάθε πλοίο έχει την δική του περίοδο διατοιχίσεως (ο χρόνος που χρειάζεται για να ταλαντευτεί ελεύθερα από τα αριστερά προς τα δεξιά και να

¹³ Ακόμα πιο δαπανηρή είναι η διακίνηση των φορτίων στα λιμάνια. Αν ένα πλοίο φθάσει με καθυστέρηση μίας ημέρας η εταιρεία του ίσως αναγκαστεί να δαπανήσει χιλιάδες παραπάνω δολάρια σε υπερωρίες στους λιμενεργάτες για να μπορέσει να ανταποκριθεί στην προγραμματισμένη ημέρα αναχωρήσεως.

¹⁴ Bowditch N., ο.π. σελ. 97 - 102.

ξαναγυρίσει στην θέση του), ένα μέτρο του δικού του εσωτερικού ρυθμού. Η διατοίχιση επηρεάζεται από το σχήμα, το πλάτος και την κατανομή του σκάφους. Ένα πλοίο μπορεί να διατοιχίζεται ελάχιστα ή πάρα πολύ μέχρι που να βουτάει στο νερό η κουπαστή του αλλά ο χρόνος που απαιτεί η διατοίχιση είναι πάντα ο ίδιος. Από την άποψη αυτήν η κίνηση του πλοίου μοιάζει με εκκρεμές· όσο πιο μεγάλη είναι η αιώρησή του τόσο πιο γρήγορη είναι η κίνησή του. Η διατοίχιση γίνεται πρόβλημα όταν οι περίοδοι των κυμάτων συμπίπτουν με την φυσική περίοδο των διατοιχίσεων ενός πλοίου. Στα κανονικά κύματα μία μικρή αλλαγή της πορείας ή της ταχύτητας του πλοίου συνήθως τερματίζει την σύγχρονη διατοίχισή του. Όσο όμως η θάλασσα αργιεύει και γίνεται περισσότερο ακανόνιστη το πλοίο αρχίζει να ανταποκρίνεται στα συνιστώντα κύματα με συχνότητες που ταιριάζουν με τον δικό του εσωτερικό ρυθμό. Σ' αυτές τις περιπτώσεις τα συγκεκριμένα αυτά κυματικά συστήματα κτυπούν συνεχώς το πλευρό του πλοίου την στιγμή ακριβώς που αρχίζει η διατοίχισή του και κάτω από αυτήν την συνεχή ώθηση η κίνηση του πλοίου μεγαλώνει γρήγορα σε επικίνδυνο βαθμό. Η ίδια αρχή εφαρμόζεται όταν δίνουμε φόρα σ' ένα παιδί που κάνει κούνια με ένα μικρό σπρώξιμο. Κάθε φορά που σπρώχνουμε, η κούνια αρχίζει να κινείται προς τα κάτω και μεγαλώνει το τόξο της αιώρησης. Όταν το κάνει αυτό η θάλασσα σ' ένα πλοίο χρειάζεται περισσότερο δραστική αλλαγή πορείας ή αλλαγή της ταχύτητας για να σπάσει αυτή η κίνηση.

Σήμερα τα περισσότερα σύγχρονα επιβατηγά πλοία είναι εξοπλισμένα με διάφορα αντιδιατοχιστικά μέσα. Τα πιο αποτελεσματικά είναι τα γυροσκοπικά πτερύγια ευστάθειας που φέρουν όλα σχεδόν τα μεγάλα υπερωκεάνια και τα πλοία νέας τεχνολογίας. Λειτουργούν πάνω στην ίδια αρχή με τα πτερύγια εγκάρσιας ισορροπίας των αεροπλάνων. Στο μέσο περίπου του πλοίου και από τις δύο πλευρές του προεκτείνεται ένα πτερύγιο αρκετά κάτω από την ίσαλο γραμμή. Τα πτερύγια είναι στρεπτά και λειτουργούν προς αντίθετες κατευθύνσεις.

Όταν αρχίζει η διατοίχιση, ευαίσθητα ηλεκτρονικά γυροσκόπια αντιδρούν τόσο στο βαθμό όσο και στην ταχύτητα των κινήσεων και δίνουν επανορθωτικές κλίσεις στα πτερύγια. Αν η διατοίχιση είναι προς τα δεξιά η πρόσθια ακμή του πτερυγίου αυτής της πλευράς στρέφεται προς τα πάνω. Η πίεση του νερού καθώς το προσπερνάει, ωθεί το πτερύγιο προς τα άνω και η τάση του πλοίου να διατοιχισθεί ανακόπτεται. Ταυτόχρονα το πτερύγιο στην αριστερή πλευρά στρέφεται προς τα κάτω και το νερό που έρχεται ασκεί καθοδική πίεση. Η συνδυασμένη ενέργεια των δύο δυνάμεων επαναφέρει το πλοίο στην αρχική του θέση. Δυστυχώς τα πτερύγια

ευστάθειας καταλαμβάνουν πολύ μεγάλο χώρο ώστε να είναι πρακτικά για τα φορτηγά πλοία. Τα περισσότερα φορτηγά έχουν προσαρμοσμένα ακίνητα πτερύγια, τα παρατροπίδια. Αυτά κάνουν λίγο-πολύ την ίδια δουλειά με τα πτερύγια ευστάθειας των επιβατηγών πλοίων αλλά δεν είναι τόσο αποτελεσματικά. Γι' αυτό στα σκάφη αυτά χρησιμοποιούνται και οι αντιδιατοίχιστικές δεξαμενές, συνήθως δύο, μία για κάθε πλευρά του πλοίου, που συγκοινωνούν με ένα στενό αγωγό και είναι μισογεμάτες με νερό. Μία διατοίχιση του πλοίου προς τα αριστερά, στέλνει νερό μέσω του αγωγού από την δεξιά στην αριστερή δεξαμενή με αργό σχετικά ρυθμό.

Ωστόσο μέχρι να συγκεντρωθεί το επιπλέον νερό στην αριστερή δεξαμενή το σκάφος έχει αρχίσει να γέρνει αντίστροφα αλλά το βάρος του νερού τις αριστερής δεξαμενής επιβραδύνει την κίνηση.

Το σκαμπανέβασμα (ανωφερική-κατωφερική κίνηση) όταν το πλοίο καβαλάει τα κύματα είναι πολύ πιο σοβαρό πρόβλημα από την διατοίχιση και αποτελεί την ουσία του προβλήματος για την ασφάλεια του πλοίου¹⁵. Το ζήτημα δεν είναι σήμερα να αυξηθεί η ισχύς – να ωθείται το πλοίο ολοένα και ισχυρότερα προς τα εμπρός καθώς τα κύματα προσπαθούν να το σπρώξουν πίσω – αλλά να σχεδιασθούν σκάφη που θα σκαμπανεβάζουν λιγότερο όταν διασχίζουν έναν κυματισμό με την πλώρη. Οι Pearson W. και Manley St. Denis έδειξαν ότι όπως ακριβώς συμβαίνει στην περίπτωση της διατοίχισης, ένα πλοίο σε φουρτουνιασμένη θάλασσα σκαμπανεβάζει κυρίως με τα συνιστώντα εκείνα κύματα που είναι συγχρονισμένα με τον εσωτερικό του ρυθμό σκαμπανεβάσματος. Υπάρχει όμως μια διαφορά· κύματα βραχύτερα από το πλοίο δεν θα το κάνουν να σκαμπανεβάζει έστω και αν είναι συγχρονισμένα με την φυσική περίοδο σκαμπανεβάσματος του. Έτσι οι σχεδιαστές αγνοούν όλα τα κύματα του φάσματος που είναι βραχύτερα από το σκάφος που σχεδιάζουν και υπολογίζουν μόνο όσα είναι ίσα ή μεγαλύτερα.

Αν μπορεί να σχεδιαστεί ένα σκάφος που θα συμπεριφέρεται καλά στα κύματα που προκαλούν σκαμπανέβασμα τότε μπορούμε να είμαστε βέβαιοι ότι θα συμπεριφερθεί ικανοποιητικά και στην ποικιλόμορφα ταραγμένη θάλασσα που είναι το αποτέλεσμα του συνδυασμού όλων των κυμάτων.

Χιλιάδες χρόνια ο μοναδικός τρόπος για να δοκιμασθεί το σχέδιο ενός πλοίου ήταν το δοκιμαστικό ταξίδι στην θάλασσα. Σήμερα τα πρακτικά αποτελέσματα από την χρήση των μαθηματικών μοντέλων με τους H/Y έχουν αλλάξει τον τρόπο

¹⁵ Bowditch N., ο.π. σελ. 148.

έρευνας. Ήταν μια από της μεγαλύτερες προόδους που έγιναν ποτέ για την έρευνα των κυμάτων και για την κατασκευή ασφαλών θαλασσίων μέσων μεταφοράς.

A.2. ΜΕΓΑΛΑ ΚΥΜΑΤΑ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Οι ναυτικοί διηγούνται ιστορίες για τερατώδη κύματα που ξεπερνούν τα 30 μέτρα. Συμβαίνουν πολύ συχνά και έχουν καταγραφεί κύματα στην ανοικτή θάλασσα που έφθασαν και τα 36 μέτρα. Ονομάστηκαν γιγάντια (superwaves ή freak waves) και το ενδιαφέρον τους βρίσκεται στον τρόπο με τον οποίο σχηματίζονται¹⁶.

Όταν τα κύματα κινούνται με διαφορετική ταχύτητα και το ένα “πιάνει” τα άλλα πλησιάζοντάς τα από διαφορετική γωνία η ενέργεια τους προστίθεται και αρχίζουν να μεγαλώνουν¹⁷. Οι θύελλες είναι κυρίως εκείνες που προξενούν την ξαφνική αύξηση των κυμάτων, όμως έως πρόσφατα οι επιστήμονες ήταν πεπεισμένοι ότι τα κύματα αυτά δεν μπορούσαν να ξεπεράσουν τα 25 μέτρα¹⁸. Με την εκτέλεση πειραμάτων διαπιστώθηκε ότι η κίνηση των κυμάτων όταν οι συνιστώσες δεν μεταβάλλονται παραμένει σταθερή. Όταν όμως ο άνεμος κάνει τα κύματα να κινούνται με αστάθεια, τα διαφορετικά κύματα με τις διαφορετικές ταχύτητες προσπερνούν το ένα το άλλο. Όταν ένας αριθμός μεγάλων κυμάτων συναντάται σε κάποιο συγκεκριμένο σημείο, μπορούν να παραχθούν κολοσσιαία κύματα με ύψος πάνω από 30 μέτρα. Ο βράχος της Κορνουάλης, ίσως είναι το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα περιοχής δημιουργίας τέτοιων κυμάτων. Ο βράχος ύψους 45 μέτρων φέρει στην κορυφή του περίβλεπτο φάρο και τα κύματα των καταιγίδων που προκαλούνται στην περιοχή συχνά φθάνουν έως την βάση του φάρου¹⁹.

Οι πλατφόρμες άντλησης πετρελαίου έχουν κινδυνεύσει συχνά από τέτοια κύματα. Τον Φεβρουάριο του 1982 μια καταιγίδα κτύπησε την πλατφόρμα άντλησης πετρελαίου "OCEAN RANGER" έξω από τις ακτές του Καναδά (New Foundland) και την βύθισε παρασέρνοντας μαζί της στον βυθό το προσωπικό της (84 άτομα).

Μετά την απόδειξη της ύπαρξης των πολύ μεγάλων κυμάτων ανοικτής θαλάσσης διεξήχθησαν πολλές έρευνες για να εξηγηθούν τα αίτια τους. Προέκυψε ότι σχηματίζονται όταν ο άνεμος πιάζει έντονα ένα ήδη ισχυρό ρεύμα στον ωκεανό, εκεί που το βάθος του ωκεανού αλλάζει δραματικά και όταν οι καταιγίδες που βρίσκονται κοντά η μία στην άλλη οδηγούν τα κύματα σε επικάλυψη²⁰. Στην αρχή θεωρούνταν

¹⁶ Robinson J., “Superwaves of Southeast Africa”, *Sea Frontier*, 22(2), 1976.

¹⁷ Thurman H.V and Trujillo A.P., *Essentials of Oceanography*, 1999, 6th ed. Prentice Hall, σελ. 244.

¹⁸ Βλ. Junger S., *The Perfect Storm*, 1997 New York: Harper, 17 επ.

¹⁹ Whitmarsh R.P., “Great Sea Waves” 1934, *Proceedings of the United States Naval Institute*, 60 (No8).

²⁰ Βλ. Junger S., ο.π. 89.

πολύ σπάνια αλλά σήμερα οι επιστήμονες τα καταγράφουν με μεγάλη συχνότητα. Εμφανίζονται σχεδόν σε κάθε ισχυρή θύελλα.

Όταν τα πλοία χάνουν την ικανότητα ελιγμού τους και τα απλά κύματα μπορούν να φανούν πολύ επικίνδυνα. Ένα κύμα ύψους 30 μέτρων η ακόμη μεγαλύτερο μπορεί να συνθλίψει σε κομμάτια ένα πλοίο διότι η πίεση που προκαλείται μπορεί να ανέλθει και σε 100 τόννους ανά τετραγωνικό μέτρο²¹.

Έτσι Οκτώβριο του 2000 ένα τεράστιο κύμα προκαλεί ζημιά στην πλώρη του πλοίου "*LEVOLI SUN*" και το πλοίο βυθίζεται. Τα μέλη του πληρώματος του πλοίου διασώζονται.

Επίσης τον Δεκέμβριο του 1999 το πλοίο "*ERIKA*" θα βρεθεί στην μέση μιας τρομερής θύελλας έξω από τις ακτές της Βρετάνης. Η γάστρα του σκάφους θα σπάσει έπειτα από το κτύπημα ενός μεγάλου κύματος. Το περιστατικό κινητοποίησε την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και την ΕΕ για την λήψη αυστηρότερων μέτρων στην κατασκευή των πλοίων.

Σήμερα οι ναυτιλιακοί οργανισμοί ερευνούν εκ νέου για τα πλοία που συνετρίβησαν τις τελευταίες δύο δεκαετίες κάτω από απροσδιόριστες συνθήκες. Τα συμπεράσματα τους είναι πράγματι ανησυχητικά. Τα τελευταία 20 χρόνια 200 μεγάλα πλοία και τρεις πλατφόρμες άντλησης πετρελαίου βυθίστηκαν λόγω των γιγάντιων κυμάτων.

Για την επιστημονική κοινότητα που διεξάγει έρευνες για την προάσπιση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας είναι σημαντικό να αναλυθεί σε βάθος ο τρόπος δημιουργίας των γιγάντιων κυμάτων ώστε να μπορούν να προβλεφθούν εγκαίρως. Προς την κατεύθυνση αυτή ερευνητές της ΕΕ, που εργάζονται στα πλαίσια του σχεδίου "*Maximum Wave*", επεξεργάζονται τα παγκόσμια δεδομένα σχετικά με τα γιγάντια κύματα. Στα πλαίσια αυτής της έρευνας δοκιμάζονται radar καινούργιου τύπου τα οποία έχουν την δυνατότητα να προσδιορίσουν το ύψος ενός κύματος από μεγάλη απόσταση. Για την μέτρηση της κατάστασης της θάλασσας και του ύψους των κυμάτων χρησιμοποιείται ένας αισθητήρας στο ραντάρ που αφαιρεί τον θόρυβο. Έτσι εμφανίζεται μια εικόνα με τα όρη και τις κοιλάδες των κυμάτων (με σκούρα χρώματα εμφανίζονται στο ραντάρ τα όρη και με ανοικτά οι κοιλάδες). Τα κύματα των ωκεανών που παρουσιάζουν μεγάλα όρη χρησιμοποιούνται ως βάση σύγκρισης για να μετρούνται μεμονωμένα ύψη και άλλων κυμάτων και να προσδιορίζονται τα

²¹ Steward C., "*Wave Theory and Fact's In Heavy Weather Sailing*", 1968 edited by Coles K.A., New York de Craaf, σελ. 119 επ.

ειδικότερα χαρακτηριστικά τους²². Με την χρήση τέτοιων ραντάρ τα πλοία θα μπορούν στο μέλλον να προειδοποιηθούν για ενδεχόμενη συνάντησή τους με γιγάντια κύματα λίγα λεπτά νωρίτερα. Τα νέα συστήματα βρίσκονται ακόμα στο στάδιο των δοκιμών αλλά τα μέχρι τώρα αποτελέσματα είναι ενθαρρυντικά. Τα συστήματα εντοπισμού των κυμάτων αναμένεται να βοηθήσουν τους ερευνητές να ερμηνεύσουν την χαοτική δημιουργία των κυμάτων στην φύση.

Τα γιγάντια κύματα δεν εντοπίζονται μόνο από ξηρά και θάλασσα. Σήμερα καταγράφονται μέσω δορυφόρων σχεδόν όλα τα ύψη των κυμάτων. Το 2002 μέσα σε τρεις μόλις εβδομάδες οι δορυφόροι ERS I και II είχαν καταγράψει δεκατρία γιγάντια κύματα στην ανοικτή θάλασσα. Τα δέκα από αυτά είχαν ύψος 28 m ενώ τα τρία έφθασαν μέχρι τα 34 m²³. Κανείς δεν είχε φαντασθεί ότι τέτοιου είδους κύματα εμφανίζονται τόσο συχνά.

Σήμερα κυκλοφορούν περίπου 39000 εμπορικά πλοία στους ωκεανούς της γης και από αυτά κάθε χρόνο περίπου 200 βυθίζονται²⁴. Με αυτά τα δεδομένα οι ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετωπίζουν ένα ακόμη πρόβλημα. Οι ασφαλιστικές εταιρείες γνωρίζοντας τον κίνδυνο από τα θαλάσσια κύματα απαιτούν πλέον αυστηρότερα μέτρα ασφαλείας για τα πλοία. Θα πρέπει τα πλοία που ασφαλίζουν να είναι ικανά να διασχίζουν με ασφάλεια τους ταραγμένους ωκεανούς. Τα σύγχρονα ηλεκτρονικά μηχανήματα με τα οποία είναι εξοπλισμένα τα πλοία έχουν αποδειχθεί ιδιαίτερα ευπαθή σε μια ενδεχόμενη συνάντησή τους με μεγάλες ποσότητες αλμυρού νερού που συμβαίνει συνήθως όταν οι μηχανές σταματήσουν και το πλοίο κινείται αβοήθητο μέσα στην καταιγίδα²⁵.

Με αυτές τις πληροφορίες κάθε κανόνας που ισχύει για την κατασκευή των πλοίων πρέπει να αναθεωρηθεί. Ο ηλεκτρονικός εξοπλισμός πρέπει να προστατευθεί από τυχόν διαρροές νερού που ενδέχεται να προκληθούν από το κτύπημα ενός πολύ μεγάλου κύματος πάνω στην γέφυρα. Για τον λόγο αυτό θα πρέπει να τοποθετείται στην οροφή της γέφυρας²⁶.

Αυτή η νεοαποκτηθείσα γνώση για τον κίνδυνο των γιγάντιων κυμάτων αναμένεται να αλλάξει ριζικά τον τρόπο κατασκευής των νέων πλοίων. Στα ναυπηγεία Στόφλεσμπουργκ της Γερμανίας εφαρμόζονται νέα πρότυπα στην

²² Stewart R.H., *Methods of Satellite Oceanography*, 1985, Berkeley: University of California Press, σελ. 117 επ.

²³ *ABS Records 2003* σελ. 509.

²⁴ *ABS Records 2006* σελ. 302.

²⁵ Βλ. Boscom W., "Ocean Waves", *Scientific American*, Aug. 1959, σελ. 89-97.

²⁶ *ABS ο.π.* σελ. 337.

κατασκευή των Ferry Vessels (F/V). Στις συγκολλήσεις εφαρμόζονται νέες τεχνικές και τα δοκάρια δοκιμάζονται για την αντοχή τους. Η πλήρη επίσης ενισχύεται για να μπορεί να αντέξει κτυπήματα τεράστιων όγκων νερού. Ως σήμερα τα πλαϊνά τοιχώματα ενός πλοίου ήταν υπερβολικά λεπτά. Ένα μόνο κύμα μπορούσε να διαπεράσει την γάστρα. Τώρα, μερικές προσθήκες λίγων χιλιοστών από ατσάλι κάνουν την γάστρα να αντέχει ακόμα και στα γιγάντια κύματα²⁷.

Στο Τμήμα Σχεδιασμού Πλοίων, Τεχνολογίας και Πληροφοριών του Τεχνικού Πανεπιστημίου του Αμβούργου οι επιστήμονες βρήκαν ότι κάποιοι τύποι πλοίων είναι πολύ ευάλωτοι σε ιδιαίτερα φαινόμενα, όπως ο παραμετρικός κυματισμός ή η απώλεια στήριξης σε κοιλάδα κύματος. Υπάρχουν τύποι πλοίων όπου οι περιορισμοί αντοχής τους δεν φαίνεται να ανταποκρίνονται στα νέα επίπεδα ασφάλειας και πρέπει να αναθεωρηθούν και υπάρχουν κάποιοι άλλοι τύποι πλοίων χωρίς ιδιαίτερο πρόβλημα. Στις προσομοιώσεις στον Η/Υ τα μισά από τα πλοία που δοκιμάστηκαν σε μεγάλα κύματα ανατράπηκαν²⁸. Μόνο οι κατασκευές με ψηλότερη πλήρη αποδείχθηκαν πιο σταθερές.

Οι ερευνητές εξηγούν τα συμπεράσματά τους: *"Στην κατάσταση που η κοιλάδα ενός κύματος βρεθεί στο μέσο του πλοίου, αυτό χάνει το μεγαλύτερο μέρος της σταθερότητάς του επειδή τα άκρα του πλοίου δεν είναι εξίσου βυθισμένα. Γι' αυτό αναγκάζομαστε να μεγιστοποιήσουμε την σταθερότητα του πλοίου βυθίζοντας το σκάφος στο σημείο της πλήρης που δεν βρίσκεται στο κατώτατο επίπεδο του κύματος. Αν θέλουμε περισσότερη σταθερότητα πρέπει να αναγκάσουμε το σκάφος να βυθισθεί περισσότερο στην κορυφή του κύματος."*²⁹

Στο Ινστιτούτο Υδραυλικής της Δανίας αυτές οι καινούριες γνώσεις χρησιμοποιούνται στις δοκιμές μοντέλων πλοίων σε κλίμακα 1:100. Ως σήμερα στις δοκιμές που γίνονταν για την αντοχή της πλήρης των πλοίων, χρησιμοποιούσαν τα "κανονικά" κύματα, τα οποία όμως δεν προσομοιάζαν με τα αληθινά. Με την νέα γνώση μπορεί να αναπαρασταθεί το χάος των αληθινών κυμάτων με τα κύματα που παράγονται στις δεξαμενές και αντιστοιχούν σε αληθινές συνθήκες θύελλας που φθάνουν τα 13 μέτρα.

Οι ερευνητές μπορούν ακόμη να αναπαραστήσουν στο εργαστήριο και τον σχηματισμό ενός πολύ μεγάλου κύματος: όταν τα κύματα έρχονται από δύο

²⁷ ABS ο.π. σελ. 332.

²⁸ Από τα πλοία αυτά κανένα δεν είχε ηλικία πάνω από πέντε έτη. (ABS οπ σελ. 304)

²⁹ ABS ο.π. σελ. 308.

κατευθύνσεις και συναντιούνται στο μέσο της δεξαμενής τότε τα κύματα των 13 μέτρων μεταλλάσσονται σε τεράστια κύματα ύψους 22 μέτρων.

Στο κέντρο ερευνών Taylor Model Basin του Αμερικάνικου Ναυτικού και στο εργαστήριο Davidson του Stevens Institute of Technology των ΗΠΑ οι συσκευές δημιουργίας κυμάτων που λειτουργούν με πεπιεσμένο αέρα και ελέγχονται από ηλεκτρονικούς υπολογιστές μπορούν να μιμηθούν την ταραγμένη θάλασσα, από την ελαφριά λαίλαπα ως την καταιγίδα. Συστήματα ευαίσθητων ηλεκτρονικών αισθητήρων, μετρητών και καταγραφών παρακολουθούν κάθε αντίδραση των μικροσκοπικών σκαφών καθώς ταλαντεύονται και διατοιχίζονται στα ταραγμένα νερά³⁰.

Συγκρίνοντας την συμπεριφορά σκαφών διαφορετικής σχεδίασης που κινούνται με διαφορετικές ταχύτητες και κατευθύνσεις σε κανονικά κύματα διαφόρων μηκών, οι μηχανικοί μπορούν να προβλέψουν τις πιθανότητες δονήσεων από κτυπήματα των κυμάτων στην πλώρη τους για διαφορετικές καιρικές συνθήκες³¹. Επί πλέον οι καινούργιες τεχνικές προσφέρουν τα μέσα για την επαλήθευση θεωριών των οποίων οι απαντήσεις δίνονται μέσω Η/Υ χωρίς να χρειασθεί να κατασκευασθούν μοντέλα πλοίων. Με δύο λόγια τα κέντρα δοκιμών προτύπων πλοίων γίνονται τόσο πολύπλοκα ώστε απειλούνται να αυτοκαταλυθούν. Η ανάλυση της χαώδους πολυπλοκότητας των ανεμογενών κυμάτων επιτυγχάνεται κυρίως με την μέθοδο της φασματικής ανάλυσης. Η μέθοδος αυτή που βασίζεται στην καταγραφή του ύψους του κύματος σε συνάρτηση με τον χρόνο, δίνει την κατανομή της κυματικής ενέργειας από τις επί μέρους κυματικές συνιστώσες, είτε με βάση την περίοδο (συχνότητα) είτε με βάση το μήκος κύματος. Όσο ισχυρότερος είναι ο άνεμος τόσο μεγαλύτερη είναι και η ποσότητα ενέργειας που συσσωρεύεται καθώς το κύμα αποκτά όλο και μεγαλύτερη περίοδο.

Η παροχή ενέργειας από τον άνεμο μπορεί να είναι συνεχής όχι όμως και η αύξηση του μεγέθους των κυμάτων. Η συνεχής παροχή ενέργειας από τον άνεμο προκαλεί την αύξηση της κυρτότητας των κυμάτων με αποτέλεσμα οι κορυφές τους να γίνονται οξείες και οι κοιλίες τους καμπυλόγραμμες. Όταν η κυρτότητα (ύψος) τους ξεπεράσει το 1/7 του μήκους τους, στην ανοικτή θάλασσα τα κύματα καθίστανται ασταθή και θραύονται.

³⁰ Βλ. Kinsman B., *Wind Waves Their Generation and Propagation on the Ocean Surface*, 1965 Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, σελ. 273.

³¹ Smith F.G.W "The Simple Wave", *Sea Frontiers*, 16 (No5) 1970.

Την χαώδη πολυπλοκότητα των κυμάτων επιτείνει η επαλληλία τους, που εκφράζει την μετατόπιση της επιφάνειας της θάλασσας από τη θέση ισορροπίας της, μια οποιαδήποτε χρονική στιγμή, ως άθροισμα των μετατοπίσεων των επί μέρους κυμάτων. Όταν κύματα διαφόρων ομάδων συναντιούνται κορυφή με κοιλία, τότε οι επιμέρους μετατοπίσεις τους αλληλοαναιρούνται (καταστροφική επαλληλία) και η στάθμη της θάλασσας παρουσιάζει μικρή ή καμμία μετατόπιση. Όταν τα διάφορα κύματα συναντιούνται κορυφή με κορυφή ή κοιλιά με κοιλιά τότε, η θαλάσσια στάθμη παρουσιάζει μέγιστη μετατόπιση, ίση με το άθροισμα των επί μέρους μετατοπίσεων (δημιουργική επαλληλία). Με αλληλοδιαδοχή τέτοιων κυματικών ακολουθιών δημιουργούνται εναλλασσόμενες περιοχές υψηλών και χαμηλών κυμάτων. Τα κύματα που δημιουργούν οι άνεμοι σε μια περιοχή εξακολουθούν να συσσωρεύονται μέχρι να αποκτήσουν την ίδια ταχύτητα με αυτούς (θάλασσα πλήρως ανεπτυγμένη). Όμως όταν απομακρυνθούν αρκετά από την περιοχή γέννησης τους π.χ. το κέντρο μιας θύελλας διαχωρίζονται βαθμιαία, ανάλογα με το μήκος τους (διασπορά). Τα κύματα που προέρχονται από μακρινές θύελλες (όπου παρατηρείται σημαντική διασπορά) είναι γνωστά ως αποθαλασσία ή βουβός κυματισμός (λόγω της απουσίας ανέμου και του χαρακτηριστικού ήχου που συνοδεύει την θραύση τους) ή κύματα κύλισης.

Οποιαδήποτε ερευνα για την συμπεριφορά του πλοίου στην τρικυμία πρέπει προφανώς να λαμβάνει υπόψη της τα πολύ μεγάλα κύματα. Οι ναυτικοί παλεύουν με τα κύματα αυτά εδώ και χιλιάδες χρόνια αλλά μόλις τα τελευταία 30 χρόνια οι ωκεανογράφοι έμαθαν πραγματικά γι' αυτά κάτι παραπάνω από τις πικρά αποκτημένες εμπειρικές γνώσεις των ναυτικών για τις ζημιές που μπορούν να προξενήσουν και για τα πραγματικά τους μεγέθη. Αλλά δεν έχουν καταφέρει έως τώρα να προβλέψουν με ακρίβεια το ποτέ θα εμφανισθούν τέτοιου είδους κύματα για να καταστρέψουν πλοία όπως έκαναν και στο παρελθόν.

Οι συνέπειες της διατάραξης της ομαλής ναυσιπλοΐας με τις απώλειες πλοίων από μεγάλα κύματα καθώς και η ανάγκη για μεγαλύτερη ασφάλεια αποτυπώνονται πλέον κατά τρόπο σαφή και στις αποφάσεις των διεθνών οργανισμών (π.χ. IMO και E.E). Στην σελ. 145 της Γενικής Έκθεσης της Δραστηριότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης του έτους 2005 στο Κεφ. Διαχείριση του Κινδύνου, αναφέρεται: *«Κατόπιν των προηγούμενων πρωτοβουλιών που ελήφθησαν ως αντίδραση σε σοβαρές θαλάσσιες καταστροφές (οι δέσμες των μέτρων "Erika I" και "Erika II", καθώς και τα μέτρα που ορίστηκαν μετά το ατύχημα του "Prestige")*, η Επιτροπή εξέδωσε στις 23

Νοεμβρίου την τρίτη δέσμη νομοθετικών μέτρων για τη θαλάσσια ασφάλεια, που καταρτίστηκε στο πλαίσιο μιας προδραστικής προσέγγισης. Στόχος της είναι να συμπληρωθεί, να βελτιωθεί και παράλληλα να απλουστευθεί ο υφιστάμενος νομοθετικός μηχανισμός». Με τον τρόπο αυτό λαμβάνονται υπόψη οι ανησυχίες που εκφράστηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και τους υπουργούς μεταφορών μετά το ατύχημα του "Prestige" και καταλήγει: «Σκοπός των επτά (7) προτάσεων της δέσμης στο σύνολό τους, είναι να μεταρρυθμιστούν σε βάθος οι πρακτικές που ακολουθούνται στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και να μειωθεί ο κίνδυνος θαλάσσιων ατυχημάτων».

Παραθέτουμε στο σημείο αυτό μερικά από τα σημαντικότερα πλοία των τελευταίων ετών τα ατυχήματα των οποίων έχουν αποδοθεί σε πολύ μεγάλα κύματα:

M/S NORSE VARIANT 1971, M/V TESTAROSSA 1973, M/S ANITA 1973, F/V GAUL 1979, M/V SILVIA OSSA 1976, M/V CHANDRAGUPTA 1978, M/S MÜNCHEN 1978, F/V FAIRWIND 1980, M/V DIVAV 1980, M/V DERBYSHIRE 1990, M/V GOLDEN PINE 1981, M/V MARINA DI EQUA 1981, M/V ANTIPAROS 1981, OCEAN RANGER 1982, M/V RHODAIN SAILOR 1982, M/V ALBORADA 1984, M/V TITO CAMPANELLA 1984, M/V ARTIC CAREER 1985, F/V ANDREA GAIL 1991, M/V MEZADA 1991, M/V CHRISTINAKI 1994, M/V FLARE 1998, M/S ERIKA 1999, M/V LEVOLI SUN 2000, F/V ARCTIC ROSE 2001. M/V IKAN TANDA 2001, M/V PRESTIGE 2002.

**Β. ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ
ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Η ΤΡΩΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥΣ**

B.1. ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τα πρότυπα και οι κανόνες που έχουν καθιερωθεί για την ασφάλεια των θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών ρυθμίζονται από ένα σύστημα νομοθετικά ολοκληρωμένο και αποδεκτό από τα κράτη και τους ναυτιλιακούς φορείς. Το σύστημα αυτό προέκυψε κυρίως μέσα από διαδικασίες αυτορρύθμισης και διαλόγου μεταξύ των ενδιαφερομένων πλευρών αλλά και από την συντονισμένη προσπάθεια ενοποίησης πρακτικών που είναι αποδεκτές σε διεθνές επίπεδο με όλη τη βραδύτητα των διεργασιών που αυτό συνεπάγεται³². Τα παραπάνω δεν σημαίνουν ότι το σύστημα δεν εμφανίζει δεκτικότητα στις κοινωνικοοικονομικές εξελίξεις και τις νέες αξιολογήσεις που αυτές επιβάλλουν.

Το σύγχρονο αίτημα για αποτελεσματικότερη θαλάσσια ασφάλεια στις επιβατικές μεταφορές έχει επιδράσει καθοριστικά στους ήδη υπάρχοντες παραδοσιακούς ελεγκτικούς μηχανισμούς και θεσμούς της εμπορικής ναυτιλίας και ειδικότερα στα κράτη και τους νηογνώμονες.

Ο νηογνώμονας είναι γέννημα των αναγκών της θαλάσσιας μεταφοράς, πιο συγκεκριμένα δύο αντιφατικών αναγκών, της ταχύτητας και της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών. Προϋπόθεση και των δύο είναι η γνώση και μάλιστα όχι οποιαδήποτε γνώση αλλά η γνώση που είναι άξια εμπιστοσύνης.

Αρχικά, η ασφάλεια είχε ιδιωτικό χαρακτήρα· προστάτευε τους συναλλασσόμενους και αντανάκλαστικά μόνο το γενικότερο συμφέρον.

Η ιδέα που έγινε θεσμός έχει συμπληρώσει δύομισι αιώνες ιστορίας. Η σκέψη του Eduard Lloyd να εκδώσει εφημερίδα με πλήρη ενημερότητα ως προς τα ναυτιλιακά νέα, οδήγησε, γύρω στο 1760, στη δημιουργία από ασφαλιστικούς κύκλους του πρώτου νηογνώμονα, γνωστού ως «Lloyd's Register». Η προσθήκη στην επωνυμία του όρου «of shipping» έγινε αργότερα, το 1834, όταν οι παράλληλες και ανεξάρτητες προσπάθειες ταξινόμησης των πλοίων από εφοπλιστές και ασφαλιστές συνενώθηκαν κάτω από τον ίδιο οργανισμό³³.

³² Βλ. ΣΧΙΝΑ Ι.: *Πηγαί του ομοιόμορφου δικαίου της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων*, Αθήνα 1977, σελ.16επ.

³³ Βλ. ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟ Κ., *Ελληνικόν Ναυτικόν Δίκαιον* Α' Αθήνα 1948 σελ 207-208.

Ο Lloyd's Register παραμένει και σήμερα πρώτος νηογνώμονας σε παγκόσμια χωρητικότητα, έχοντας κατατάξει 114,2 εκ., κ.ο.χ. ή το 22,1% του διεθνούς στόλου στα μητρώα του στο τέλος του 1997, IACS *Information Note on the Classification System*, 2007, σελ. 27.

Με τη σειρά τους οι βέλγοι ασφαλιστές A. Delehay, Louis Van den Broek και Auguste Morel ιδρύουν το 1828 στην Αμβέρσα το «Γραφείο πληροφοριών για τη θαλάσσια ασφάλιση», γνωστότερο με τη δεύτερη ονομασία του ως «Bureau Veritas»³⁴. Με πρωτοβουλία του J. Divine Jones και άλλων ασφαλιστών, ιδρύεται το 1862 η «Αμερικάνικη Ένωση Πλοιάρχων» που μετατράπηκε αργότερα στο «American Bureau of Shipping»³⁵. Παράλληλα, βλέπουν το φως μια σειρά άλλων νηογνώμωνων³⁶: ο ιταλικός³⁷ το 1861, ο νορβηγικός³⁸ το 1864, ο γερμανικός³⁹ το

³⁴ Σύμφωνα με την ιδρυτική του ανακοίνωση, σκοπός του Γραφείου ήταν η ενημέρωση των ασφαλιστών για τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των πλοίων που ναυλοχούσαν στο Βασίλειο (τότε Βελγίου και Ολλανδίας) καθώς και για του όρους ναυτασφάλισης σε διάφορες αγορές του κόσμου. Η δραστηριότητα του γραφείου αναμενόταν να ωφελήσει όχι μόνο τους ασφαλιστές, αλλά και τους εφοπλιστές που διέθεταν πλοία σε καλή κατάσταση, τους εμπόρους και το κοινωνικό σύνολο μέσω της μείωσης των επικίνδυνων πλοίων. Οι ιδρυτές υπόσχονται αντικειμενική κρίση στην πληροφόρηση, συμβολικά δε ενσωματώνουν στην επωνυμία τη λατινική λέξη «αλήθεια». Από το 1829, ο νηογνώμονας αρχίζει να λειτουργεί με δωρεά του βασιλιά της Ολλανδίας Γουλιέλμου Ι και με την επωνυμία «Bureau Veritas». Το 1830 μεταφέρει την έδρα του στο Παρίσι, όπου βρίσκεται μέχρι σήμερα. Το 1868 μετατρέπεται σε ανώνυμη εταιρία, η πρώτη, σύμφωνα με μερικούς συγγραφείς, που συστήθηκε στη Γαλλία μετά την υιοθέτηση του νόμου της 24/7/68 για τις εμπορικές εταιρίες. Βλ. GANDOLFO Th.: *Bureau Veritas, procedures de classification et de controle, Aspects techniques et juridiques, Memoire* (DESS Transports, Aix, 1982) σελ. 7 επ., αδημ.

³⁵ Η Αμερικάνικη Ένωση Πλοιάρχων είχε σαν κύριο σκοπό της την προαγωγή της ναυτικής ικανότητας και αποτελεσματικότητας των αξιωματικών. Είχε μάλιστα θεσπίσει και αντίστοιχα Πιστοποιητικά Ικανότητας (Commission of Competency). Η κατάταξη των πλοίων ήταν επίσης ένας από τους σκοπούς της Ένωσης, αν και όχι ο πρωταρχικός. Ήδη τον Μάρτιο 1867, δημοσιεύεται ο πρώτος «Κατάλογος των Ταξινομημένων Αμερικανικών και Αλλοδαπών Πλοίων» (Record of American and Foreign Shipping). Ωστόσο, το βάρος της δραστηριότητας μεταφέρεται προοδευτικά από το πλήρωμα του πλοίου στο ίδιο το πλοίο και τους όρους εκμετάλλευσής του και η Ένωση μετατρέπεται οριστικά σε νηογνώμονα το 1898, πράγμα που υποδηλώνει και η αλλαγή της επωνυμίας σε «American Bureau of Shipping». Συνακόλουθα, διακόπτεται, το 1900, η έκδοση των Πιστοποιητικών Ικανότητας, έχοντας συμπληρώσει τον αριθμό των 6807. Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. «*The History of American Bureau of Shipping*», εκδ. ABS, 4^η έκδ., 1995.

³⁶ Μεταξύ των μικρότερων «εθνικών» νηογνώμωνων, αξίζει να σημειωθεί η ίδρυση στην Ελλάδα το 1870 του «Γραφείου Ελληνικού Νηογνώμονος» (Veritas Hellenique) από τη «Ναυτική Τράπεζα Αρχάγγελος». Το γραφείο αυτό λειτούργησε για μερικά χρόνια και κατόπιν διαλύθηκε. Ο σημερινός Ελληνικός Νηογνώμονας (Hellenic Register of Shipping) μέχρι τα τέλη του 2007 είχε κατατάξει 2.500 (ιδιωτικά και κυβερνητικά) πλοία, συνήθως μικρού μεγέθους, συνολικής χωρητικότητας 9,8 εκ. κ.ο.χ., HR *Ετήσια Έκδοση Απολογισμού*, 2007, σελ. 15.

³⁷ RINA - Ο ιταλικός νηογνώμονας δημιουργήθηκε στο κυριότερο ναυτιλιακό κέντρο της Ιταλίας, τη Γένοβα, με πρωτοβουλία της Ένωσης Ασφαλιστών για τη Ναυτιλία («Comitato delle Compagnie di Assicurazioni Maritime»), για να ανταποκριθεί αφενός σε ένα αίτημα εθνικού γοήτρου, αφετέρου δε στις ανάγκες της ιταλικής ναυτιλίας που άρχισε να ανθίζει μετά το πέρας των ναπολεόντειων πολέμων. Ωστόσο η πρώτη περίοδος της λειτουργίας του σημαδεύεται από εσωτερικές διαμάχες. Επικρίνεται ότι εξυπηρετεί κατ' εξοχήν τα γενοβέζικα συμφέροντα και για το λόγο αυτό, μετατρέπεται το 1870 σε κρατικό οργανισμό με την επωνυμία «Registro Italiano». Κατόπιν, η διαμάχη μεταξύ ιδιωτικού και κρατικού εφοπλισμού οδηγεί στη συνύπαρξη δύο «εθνικών νηογνώμωνων», του Registro Italiano και του Registro Nazionale οι οποίοι τελικά συγχωνεύονται το 1910 για να δημιουργήσουν τον κρατικό οργανισμό Registro Italiano Navale (RINA). Βλ. ZAMPIERI A.: *Il Registro Italiano Navale: ruolo, struttura et prospettive*. Tesi di Laurea, Università di Genova, 1991-92, αδημ. Στο τέλος του 2007, ο RINA είχε κατατάξει στα μητρώα του 18,8 εκ. κ.ο.χ.

³⁸ Det Norske Veritas.

³⁹ Germanischer Lloyd.

1867 και στο τέλος του αιώνα ο ιαπωνικός⁴⁰. Η επιτυχία της ιδέας συνδέθηκε με το κύρος των οργανισμών που την υλοποίησαν⁴¹.

Πράγματι, η ύπαρξη και διατήρηση της κλάσης (κατηγορίας) αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την ασφάλιση του πλοίου, πολλές φορές και του φορτίου⁴². Συχνά αναφέρεται ρητά στα ναυλοσύμφωνα, αποτελεί όρο δανειοδότησης του πλοιοκτήτη, ενώ αρκετοί φορτωτές απαιτούν την επιβεβαίωση της κλάσης του πλοίου για να του εμπιστευθούν την μεταφορά του φορτίου τους. Η αναγνώριση αυτή οδήγησε πολλά κράτη να μετατρέψουν τους νηογνώμονες σε παράγοντες ασφάλειας, όταν η ασφάλεια αντιμετωπίστηκε πλέον ως ζήτημα κοινωνικό και πολιτικό.

Οι «νηογνώμονες» ως εταιρίες κατάταξης των πλοίων «πωλούν» εμπιστοσύνη. Πιο συγκεκριμένα, είναι οργανισμοί οι οποίοι επιθεωρούν τα πλοία σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές που οι ίδιοι έχουν καθορίσει και τα κατατάσσουν σε κατηγορίες και κλάσεις ανάλογα με τις ιδιότητες και τα προσόντα τους. Η κλάση εκφράζει το βαθμό ασφάλειας του πλοίου καθώς και την εμπιστοσύνη για την οποία είναι άξιο, όσον αφορά τη μηχανική και κατασκευαστική καταλληλότητά του⁴³. Οι οργανισμοί αυτοί είναι ιδιωτικοί ή σπανιότερα κρατικοί, παίρνουν δε συνήθως τη νομική μορφή μη κερδοσκοπικών οργανισμών ή ανωνύμων εταιριών.

Συνήθως ο νηογνώμονας παρακολουθεί το πλοίο από την κατασκευή του, βάσει σύμβασης που συνάπτει με το ναυπηγείο ή τον πλοιοκτήτη. Επιθεωρεί τα σχέδια ναυπήγησης, τα υλικά κατασκευής, την εκτελούμενη κατασκευαστική εργασία, τον εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις - ηλεκτρικές, μηχανικές, ασφάλειας, φορτοεκφόρτωσης - και επιβλέπει τους δοκιμαστικούς πλόες.

Απονέμοντας την κλάση, ο νηογνώμονας θεωρεί ότι το πλοίο συγκεντρώνει τους τεχνικούς όρους που ο ίδιος έχει θεσπίσει και εφαρμόζει σύμφωνα με τους κανονισμούς του. Οι τεχνικοί αυτοί κανονισμοί (συνήθως λεπτομερείς και πολύτομοι) εκπονούνται από εξειδικευμένο προσωπικό (κυρίως ναυπηγούς και μηχανολόγους) και εγκρίνονται από αρμόδιες για κάθε αντικείμενο επιτροπές (committees),

⁴⁰ Nippon Kaiji Kyokai (έτος ίδρυσης; 1899).

⁴¹ Το Bureau Veritas είχε ήδη κατατάζει το 1830, κατά την μεταφορά του στο Παρίσι, 10.000 πλοία. REMOND-GOULLOUD M.: *Droit maritime*, 2^η εκδ. Pedone, Paris 1993, σελ. 334 επ.

⁴² VIALARD A.: *Droit maritime*, PUF 1997, παρ. 126.

⁴³ Γενικά για τον ρόλο των νηογνώμωνων, βλ. ΚΙΑΝΤΟΥ-ΠΑΜΠΟΥΚΗ Α.: *Ναυτικό Δίκαιο*, 3^η εκδ. 1993, σελ. 61, ΔΕΛΟΥΚΑ Ν.: *Ναυτικόν Δίκαιον*, 1979, σελ. 48, ΚΑΡΑΒΑ Κ.: *Ελληνικόν Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, τ. Α, 1956, σελ. 38, ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΥ Κ.: *Ελληνικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, 1948, σελ. 88, ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗ Ε.: *Ναυτικόν Δίκαιον και Εμπορική Ναυτιλία*, 1909, σελ. 776-777.

αποτελούν δε προϊόν συνδυασμού εφαρμοσμένης επιστημονικής γνώσης, έρευνας και μακρόχρονης εμπειρίας⁴⁴.

Σημασία έχει όμως όχι μόνο η απονομή⁴⁵ αλλά και η διατήρηση της κλάσης. Γι' αυτό το σκοπό ο νηογνώμονας πραγματοποιεί τακτικές επιθεωρήσεις με διαφορετική συχνότητα και περιεχόμενο⁴⁶. Διακρίνονται συνήθως σε:

- α) ετήσια επιθεώρηση σκάφους, μηχανών και εξαρτισμού⁴⁷,
- β) επιθεώρηση υφάλων⁴⁸,
- γ) ενδιάμεση επιθεώρηση με ενδελεχή έλεγχο σκάφους, μηχανών και εξαρτισμού⁴⁹,
- δ) ειδική επιθεώρηση ανά πενταετία με λεπτομερή έλεγχο σκάφους, μηχανών και εξαρτισμού⁵⁰,
- ε) επιθεώρηση λεβήτων⁵¹ (ανά διετία) και τέλος
- στ) επιθεώρηση έλικας και αξονικού συστήματος⁵².

Σε αυτές προστίθενται και οι έκτακτες επιθεωρήσεις σε περίπτωση ατυχήματος⁵³, μετασκευής, πώλησης ή εντοπισμού ελαττώματος από τον πλοιοκτήτη που επηρεάζει την κλάση και απαιτεί επιδιόρθωση. Η διατήρηση της κλάσης δεν είναι μόνο ζήτημα χρονικά κατεσπαρμένων τεχνικών ελέγχων. Στηρίζεται σε μία διαρκή σχέση συνεργασίας και πληροφόρησης μεταξύ των οργανισμών κατάταξης και των

⁴⁴ Κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί να έχει πρόσβαση στους κανονισμούς αυτούς. Οι ενδεχόμενες τροποποιήσεις που προτείνονται με βάση τα πορίσματα της έρευνας και της εμπειρίας από την πρακτική εφαρμογή τους συγκεντρώνονται και υιοθετούνται συνήθως δύο φορές το χρόνο, Ιανουάριο και Ιούλιο.

⁴⁵ Είναι δυνατόν ένας νηογνώμονας να μην έχει παρακολουθήσει τη ναυπήγηση ενός πλοίου αλλά να του ζητηθεί εκ των υστέρων η απονομή κλάσης. Συνήθως ο νηογνώμονας προβαίνει σε τέτοιες περιπτώσεις, σε νέες επιθεωρήσεις και αναλύσεις των σχεδίων κατασκευής του πλοίου.

⁴⁶ Βλ. IACS: *Information Note on the Classification System*, 1990.

⁴⁷ Annual Survey (προβλέπεται για όλες τις επιθεωρήσεις ένα περιθώριο παράτασης ή επίσπευσης, γνωστό ως window. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, είναι τρεις μήνες).

⁴⁸ Bottom Survey: (Διενεργείται κάθε 5 έτη με την υποχρέωση να πραγματοποιείται ενδιάμεσα, κάθε 2,5 χρόνια επιθεώρηση των υφάλων είτε σε δεξαμενή είτε υποβρυχίως. Στις προαναφερθείσες προθεσμίες πρέπει να υπολογίζεται ένα περιθώριο παράτασης ή επίσπευσης του ελέγχου συνήθως έξι μηνών).

⁴⁹ Intermediate Survey: (Λαμβάνει χώρα στη δεύτερη ή τρίτη ετήσια επιθεώρηση, με περιθώριο παράτασης ή επίσπευσης του ελέγχου συνήθως έξι μηνών).

⁵⁰ Special Survey (με window +/- έξι μηνών).

⁵¹ Boiler Survey (με window +/- έξι μηνών).

⁵² Propeller Shaft Survey: (Η συχνότητα της επιθεώρησης αυτής εξαρτάται από την αρχική κατασκευή και τις διαθέσιμες πληροφορίες για τη κατάσταση και τις ενδεχόμενες φθορές του άξονα, έτσι ώστε να επιτρέπονται ασφαλή συμπεράσματα χωρίς να απαιτείται εξαγωγή του εν λόγω συστήματος).

⁵³ Για τον ορισμό του ναυτικού ατυχήματος στο ελληνικό δίκαιο, βλ. αρθρ. 1 ΝΔ 712 της 5-7/11/1970 «Περί διοικητικού ελέγχου του ναυτικού ατυχήματος», ΦΕΚ Α' 237, ΚΝοΒ 18, 1329. Βλ. σχετικά ΤΣΑΛΑΓΑΝΙΔΗΣ Ι.: Ο διοικητικός έλεγχος του ναυτικού ατυχήματος, 3^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου: Το ναυτικό ατύχημα ως νομικό πρόβλημα, 27-30 Μαΐου 1998.

πελατών τους, με τις ειδικότερες υποχρεώσεις που απορρέουν από τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών.

Η ανεύρεση τεχνικών ελαττωμάτων ή ελλείψεων κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων οδηγεί σε παρατηρήσεις που σημειώνονται στα πιστοποιητικά του πλοίου και προσδιορίζουν ταυτόχρονα την προθεσμία αποκατάστασής τους, μπορεί δε να προκαλέσει, ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, την αναστολή της κλάσης του πλοίου ή ακόμα και τη διαγραφή του. Ο νηογνώμονας δημοσιεύει κάθε χρόνο⁵⁴ μητρώο με συνοπτικά στοιχεία σχετικά με την ταυτότητα⁵⁵ των πλοίων που έχει κατατάξει⁵⁶ καθώς και την κλάση αυτών⁵⁷.

Η φύση των υπηρεσιών των νηογνομόνων κατά τα τελευταία έτη προσλαμβάνει διάσταση δημόσιου χαρακτήρα, που μπορεί να γίνει κατανοητή μόνο σε συνδυασμό με την ιστορική πορεία των οργανισμών αυτών.

Η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, κατά κοινή ομολογία, δεν μπορεί παρά να είναι υπόθεση του κράτους ή της διεθνούς κοινότητας των κρατών. Η παρατήρηση αυτή δεν παραγνωρίζει την σημασία της συνεργασίας και πολλές φορές της πρωτοβουλίας της κοινότητας των πλοιοκτητών/διαχειριστών. Υποδηλώνει απλώς ότι, αν δεν υπάρχει συγκεκριμένο νομοθετικό πλαίσιο, κοινωνικής και πολιτικής παρέμβασης και κυρίως συνεπής εφαρμογή των αποδεκτών κανόνων δικαίου, ο εφοπλιστής δεν έχει οικονομικό συμφέρον να βελτιώσει τους όρους ασφάλειας του πλοίου του.

Αυτό μπορεί να σημαίνει ότι η ποιότητα δεν αμείβεται στην αγορά σε περίοδο αυξημένης ζήτησης, διότι όλα τα διαθέσιμα πλοία ναυλώνονται, συμπεριλαμβανόμενων και των λιγότερο κατάλληλων. Σε περίοδο δε ύφεσης, προτιμάται το λιγότερο κατάλληλο πλοίο γιατί προσφέρει χαμηλότερο ναύλο. Η αυτόβουλη συμμόρφωση του επιμελούς εφοπλιστή στις επιταγές της ασφάλειας αυξάνει το κόστος και συνεπώς μειώνει την ανταγωνιστικότητά του. Από την άλλη μεριά, ο λιγότερο επιμελής ανταγωνιστής δεν υφίσταται, σε οικονομικό επίπεδο, τις αρνητικές συνέπειες της επικίνδυνης δραστηριότητάς του αφού αυτές βαρύνουν, ως εξωτερικό κόστος, το κοινωνικό σύνολο. Το γενικό και το ατομικό συμφέρον δεν

⁵⁴ Με παράλληλη ενημέρωση συνήθως ανά τρίμηνο.

⁵⁵ Όνομα, πλοιοκτησία, διαστάσεις και τεχνικά χαρακτηριστικά γάστρας, μηχανών και εξαρτισμού.

⁵⁶ Κατ' εξαίρεση το μητρώο του Lloyd's Register περιλαμβάνει πληροφορίες και για τα πλοία που έχουν καταταχθεί από άλλους νηογνώμονες.

⁵⁷ Με επιπλέον πληροφορίες μόνο για την Ειδική Επιθεώρηση.

ταυτίζονται πάντα και συνεπώς καθίσταται αναγκαία η κρατική παρέμβαση για τον καθορισμό αποδεκτών κανόνων ασφαλείας.

Η συνειδητοποίηση της ανάγκης να προσδιορισθούν νομοθετικά τα ελάχιστα αποδεκτά όρια θαλάσσιας ασφάλειας δεν είναι πρόσφατη. Ήδη στις δεκαετίες 60 και 70, είχε διαμορφωθεί ένα προληπτικό πλέγμα, με πληθώρα διατάξεων δημόσιου χαρακτήρα που αποσκοπούσαν να καλύψουν διάφορες πηγές κινδύνου για την ασφάλεια των θαλάσσιων επιβατηγών μεταφορών. Κοινή τους προέλευση, οι διεθνείς οργανισμοί, με πρωτοστάτες τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ)⁵⁸ και τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ)⁵⁹. Κοινό αντικείμενο ρύθμισης, το πλοίο από την σκοπιά της τεχνικής του λειτουργίας. Κοινό και ίσως αναπόφευκτο μειονέκτημα, η αποσπασματική προσέγγιση του προβλήματος. Κάθε διεθνής σύμβαση αντιμετώπιζε, με πληθώρα λεπτομερειακών διατάξεων, ένα τμήμα του πλοίου ή μίας κατηγορίας πλοίων (κατασκευή, μηχανολογική εξάρτηση, ικανότητα και εργασία πληρωμάτων), στεγανοποιώντας με τον τρόπο αυτό μία πλευρά του πολυέδρου, έως ότου θεωρηθεί ότι άλλες πλευρές είναι περισσότερο ζημιογόνες.

Παραθέτουμε για την πληρότητα της μελέτης τους κυριότερους νομοθετικούς άξονες του αρχικού αυτού πλέγματος:

- η Διεθνής Σύμβαση του 1966 για τις Γραμμές Φόρτωσης⁶⁰,
- η Διεθνής Σύμβαση του 1973 για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (γνωστή ως MARPOL) και το Πρωτόκολλο 1978⁶¹,

⁵⁸ Περισσότερο γνωστό με την αγγλική ονομασία «IMO».

⁵⁹ Περισσότερο γνωστή με την αγγλική ονομασία «ILO».

⁶⁰ Κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον Α.Ν. 391 «Περί κυρώσεως της Διεθνούς Συμβάσεως περί γραμμών φορτώσεως, 1966» (ΦΕΚ Α' 125/4-6-68) και τέθηκε σε ισχύ με το Β.Δ. 443/68 (ΦΕΚ Α' 130/11-7-68). Κυρώθηκαν επίσης οι τροποποιήσεις του 1971 με το Β.Δ. 76/73 (ΦΕΚ Α' 24/26-1-73) και του 1983 με το Π.Δ. 25/85 (ΦΕΚ Α' 9/24-1-85). Η χώρα μας κύρωσε επίσης το Πρωτόκολλο 1988 με τον Ν. 1373/94 (ΦΕΚ Α' 72/11-5-94), το οποίο όμως δεν έχει τεθεί διεθνώς σε ισχύ.

⁶¹ Κυρώθηκαν από την Ελλάδα με το Νόμο 1269/1982 (ΦΕΚ Α' 89/21-7-82). Βλ. επίσης:

α) το Π.Δ. 479/84 (ΦΕΚ Α' 169/1-11-84) όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από το Π.Δ. 167/86 (ΦΕΚ Α' 63/15-5-86) σχετικά με τους «όρους και λεπτομέρειες συμμόρφωσης στις απαιτήσεις του Παραρτήματος Ι της Δ.Σ. MARPOL 73/78 πλοίων που δεν υπάγονται στις διατάξεις αυτού»,

β) το Π.Δ. 404/86 που περιέχει «διατάξεις αναφορών περιστατικών ρύπανσης με επιβλαβείς ουσίες» (ΦΕΚ Α' 182/26-11-86),

γ) το Π.Δ. 417/86 για την «αποδοχή τροποποιήσεων διατάξεων του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με την Δ.Σ. 1973 πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία» (ΦΕΚ Α' 195/5-12-86),

δ) το Π.Δ. 254/89 για την «αποδοχή τροποποιήσεων του έτους 1987 στο Παράρτημα του Πρωτοκόλλου 1978 της Δ.Σ. 1973- πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία» (ΦΕΚ Α' 120/11-5-89),

ε) το Π.Δ. 103/92 για την «αποδοχή τροποποιήσεων των Προσαρτημάτων ΙΙ και ΙΙΙ του Παραρτήματος ΙΙ της Δ.Σ. 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία» (ΦΕΚ Α' 47/31-3-92),

στ) το Π.Δ. 288/92 για την «αποδοχή τροποποιήσεων του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη Δ.Σ. MARPOL 73/78- Παράρτημα Ι» (ΦΕΚ Α' 147/2-9-92),

- η Διεθνής Σύμβαση του 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (γνωστή ως SOLAS)⁶² και το Πρωτόκολλο 1978⁶³,
- η Διεθνής Σύμβαση του 1978 για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW)⁶⁴, και τέλος
- η Διεθνής Σύμβαση της ΔΟΕ αρ. 147/76 για τους ελάχιστους όρους ασφάλειας των εμπορικών πλοίων⁶⁵.

ζ) το Π.Δ. 46/92 για την «αποδοχή τροποποιήσεων του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με την Δ.Σ. 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία- Παράρτημα Ι» (ΦΕΚ Α' 17/17-2-93),

η) το Π.Δ. 361/96 για την «αποδοχή τροποποιήσεων του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 σχετικού με την Δ.Σ. 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία» (ΦΕΚ Α' 233/20-9-96).

⁶² 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). Η χώρα μας ενσωμάτωσε επίσης στην εσωτερική έννομη τάξη τις ακόλουθες τροποποιήσεις της SOLAS: α) τροποποιήσεις 1981 (MSC. 1[XLV]) με τον Νόμο 541/84 (ΦΕΚ Α' 198/4-12-84), β) τροποποιήσεις 1983 (MSC.6 [48]) με το Π.Δ. 126/87 (ΦΕΚ Α' 70/25-5-87), γ) τροποποιήσεις 1987 που αναφέρονται στο Διεθνή Κώδικα για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά χύμα -IBC- (MSC.10 [54]) με το Π.Δ. 419/93 (ΦΕΚ Α' 178/6-10-93), δ) τροποποιήσεις 1988 που αφορούν τα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία (MSC.11 [55]) με το Π.Δ. 441/89 (ΦΕΚ Α' 191/29-8-89), στ) τροποποιήσεις 1988 που αναφέρονται στην εναπομένουσα ευστάθεια των Ε/Γ πλοίων μετά από βλάβη (MSC.12 [56]) με το Π.Δ. 131/90 (ΦΕΚ Α' 52/6-4-90), ζ) τροποποιήσεις 1988 που αφορούν τις ραδιοεπικοινωνίες, τα πιστοποιητικά και άλλα θέματα (GMDSS) με το Π.Δ. 474/91 (ΦΕΚ Α' 175/26-11-91), η) τροποποιήσεις 1989 που αναφέρονται στα φορτηγά και επιβατηγά πλοία (MSC.13 [57]) με το Π.Δ. 418/93 (ΦΕΚ Α' 177/6-10-93), θ) τροποποιήσεις 1989, 1990 (δεν έχουν ακόμη τεθεί διεθνώς σε ισχύ) και 1992 που αναφέρονται στο Διεθνή Κώδικα για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά χύμα -IBC- με το Π.Δ. 323/94 (ΦΕΚ Α' 173/24-10-94) και την Υ.Α. 1218.34/16-11-95 (ΦΕΚ 1029 Β' /14-12-1995) αντίστοιχα, ι) τροποποιήσεις 1990 (δεν έχουν ακόμη τεθεί διεθνώς σε ισχύ) και 1992 που αφορούν την κατασκευή και εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια χύμα (IGC) με την Υ.Α. 1218.36/96/30-4-96, ια) τροποποιήσεις 1990 που αναφέρονται στην υποδιαίρεση και ευστάθεια μετά από βλάβη Φ/Γ πλοίων (MSC.19 [58]) με το Π.Δ. 418/93 (ΦΕΚ Α' 177/6-10-93), ιβ) τροποποιήσεις 1991 που αναφέρονται στα Κεφάλαια II-2, III, V, VI, VII αυτής (Αποφ. MSC 22[59]) με το Π.Δ. 323/94 (ΦΕΚ Α' 173/24-10-94), ιγ) τροποποιήσεις 1992 που αφορούν μέτρα πυρασφάλειας για υπάρχοντα επιβατηγά πλοία, (Απόφ. MSC.24 [60]), την ευστάθεια των Ε/Γ πλοίων σε περίπτωση βλάβης (Απόφ. MSC.26 [60]) και την πυροπροστασία, τα σωστικά μέσα και τις ραδιοεπικοινωνίες (Απόφ. MSC.27 [61]) με το Π.Δ. 1363/95 (ΦΕΚ Α' 84/12-5-95), ιδ) τροποποιήσεις 1994 ως προς το Παράρτημα Ι (κεφ. V) και 2 (κεφ. II-2, V) με το Π.Δ. 192/96 (ΦΕΚ Α' 157/11-7-96).

⁶³ Κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον Νόμο 1159/81 (ΦΕΚ Α' 143/3-6-81). Οι τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου ως προς το μηχανισμό του πηδαλίου και τα συστήματα GMDSS ενσωματώθηκαν με τα Π.Δ. 541/84 (ΦΕΚ Α' 198/4-12-84) και 474/91 (ΦΕΚ Α' 175/26-11-91) αντίστοιχα. Το Πρωτόκολλο του 1988 έχει ήδη κυρωθεί από την Ελλάδα με τον Νόμο 2208/94 (ΦΕΚ Α' 71/11-5-94) δεν έχει όμως ακόμα τεθεί διεθνώς σε ισχύ.

⁶⁴ Οι διατάξεις της Σύμβασης αυτής εισήχθησαν στην ελληνική έννομη τάξη μέσω της κοινοτικής Οδηγίας 94/58/ΕΚ σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, ΕΕΕΚ L 319/28 της 12/12/94.

⁶⁵ Κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον Νόμο 948/1979 (ΦΕΚ Α' 167/25-7-79). Η χώρα μας έχει επιπλέον κυρώσει τις παρακάτω διεθνείς Συμβάσεις ΙΛΟ: α) 7/1920 «περί ελαχίστου ορίου ηλικίας εισδοχής παιδών εν τη ναυτική υπηρεσία» με τον νόμο 4211/1929 (ΦΕΚ Α' 246/25-7-29), β) 8/1920 «περί αποζημιώσεως λόγω ανεργίας εις περίπτωσιν απωλείας πλοίου εκ ναυαγίου» με τον Νόμο 4004/1929 (ΦΕΚ Α' 77/28-2-29), γ) 9/1920 «περί ευρέσεως εργασίας εις ναυτικούς» με τον Νόμο 4369/1929 (ΦΕΚ Α' 291/17-8-29), δ) 15/1921 «περί καθορισμού ελαχίστου ορίου ηλικίας προς πρόσληψιν νέων υπό την ιδιότητα θερμαστού ή ανθρακέως» με τον Νόμο 4505/1930 (ΦΕΚ Α' 102/7-4-30), ε) 16/1921 «περί υποχρεωτικής ιατρικής εξετάσεως παιδών και εφήβων εργαζομένων επί των πλοίων» με τον

Σε γενικές γραμμές, το έργο του ΔΝΟ σημείωσε υψηλά ποσοστά αποδοχής και κύρωσης από τα κράτη μέλη. Αντίθετα, τα ποσοστά ουσιαστικής συμμόρφωσης στις επιταγές ασφάλειας υπήρξαν χαμηλότερα. Σειρά πρόσφατων ατυχημάτων με τραγικές απώλειες ανθρώπινων ζωών έθεσαν σε αμφισβήτηση τόσο την πολιτική βούληση όσο και την ικανότητα των εθνικών αρχών να ελέγξουν στην πράξη την τήρηση των διεθνών κανόνων. Με αφορμή τα οδυνηρά ατυχήματα των «*HERALD OF FREE ENTERPRISE*»⁶⁶, «*SCANDINAVIAN STAR*» και «*ESTONIA*», έγινε λόγος για «μέτρα που εξελίσσονται μόνο στο χαρτί».

Η αντίδραση οδήγησε σε νέους κανονισμούς σε διεθνές και κοινοτικό επίπεδο, υπό την πίεση δύο τάσεων. Αφενός μεν την πίεση της κοινής γνώμης, αφετέρου δε την έξαρση πρακτικών αθέμιτου ανταγωνισμού στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά.

Η κοινή γνώμη είναι σήμερα λιγότερο ενημερωμένη από ποτέ για τις ιδιομορφίες των θαλάσσιων επιβατηγών μεταφορών, αφού ο περιορισμός επιβατών που ταξιδεύουν με πλοία, προς όφελος του αεροπορικού τομέα, δυσχέρανε την επαφή του κοινού με το πλοίο. Εξάλου τα πολύνεκρα ναυάγια επαύξησαν την επιφύλαξη του κοινού προς το μέσο αυτό. Τα σύγχρονα πλοία, πολύ μεγάλα σε μέγεθος και περιορισμένα σε αριθμό, εμφανίζονται ολοένα και πιο σπάνια στους

Νόμο 4674/1930 (ΦΕΚ Α' 156/12-5-30), στ) 23/1926 «περί παλλινოსτήσεως των ναυτικών» με τον Νόμο 1130/1981 (ΦΕΚ Α' 38/13-2-81), ζ) 27/1929 «περί αναγραφής του βάρους επί των μεταφορεμένων δια πλοίου μεγάλων δεμάτων» με τον Α.Ν. 30/31.10.1935 (ΦΕΚ 509/31-10-35), η) 55/1936 «περί υποχρεώσεων του εφοπλιστού εν περιπτώσει ασθeneίας, ατυχήματος ή θανάτου των ναυτικών» με τον Νόμο 366/1963 (ΦΕΚ Α' 88/11-6-63), θ) 58/1936 «περί κατωτάτου ορίου ηλικίας εισδοχής παιδών εις το ναυτικόν επάγγελμα» με τον Νόμο 4318/1963 (ΦΕΚ Α' 88/11-6-63), ι) 68/1946 «περί τροφοδοσίας των πληρωμάτων» με τον Νόμο 1163/1981 (ΦΕΚ Α' 154/18-6-81), ια) 69/1946 «περί πτυχίων των μαγείρων των πλοίων» με τον Νόμο 4317/1963 (ΦΕΚ Α' 87/11-6-63), ιβ) 71/1946 «περί συντάξεων των ναυτικών» με τον Νόμο 1639/1986 (ΦΕΚ Α' 109/18-7-86), ιγ) 73/1946 «περί ιατρικής εξετάσεως ναυτικών» με τον Νόμο 1131/1981 (ΦΕΚ Α' 39/13-2-81), ιδ) 87/1948 «περί συνδικαλιστικής ελευθερίας και προστασίας του συνδικαλιστικού δικαιώματος» με τον Νόμο 4204/1961 (ΦΕΚ Α' 174/19-9-61), ιε) 92/1949 «περί ενδικοτήσεως των πληρωμάτων των πλοίων» με τον Νόμο 1637/1986 (ΦΕΚ Α' 107/18-7-86), ιστ) 98/1949 «περί εφαρμογής των αρχών του δικαιώματος οργάνωσης και συλλογικής διαπραγματεύσεως» με το Ν.Δ. 4205/1961 (ΦΕΚ Α' 174/19-9-61), ιζ) 105/1957 «περί κατάργησης της αναγκαστικής εργασίας» με τον Νόμο 4221/1961 (ΦΕΚ Α' 173/16-6-61), ιη) 108/1958 «περί εγγράφων ταυτότητος των ναυτικών» με τον Νόμο 4316/1963 (ΦΕΚ Α' 87/11-6-63), ιθ) 111/1958 «περί διακρίσεων στην απασχόληση και το επάγγελμα» με τον Νόμο 1424/1984 (ΦΕΚ Α' 29/14-3-84), κ) 126/1966 «περί ενδικοτήσεως στα αλιευτικά πλοία» με τον Νόμο 1879/1990 (ΦΕΚ α' 38/21-3-90), κα) 133/1970 «περί ενδικοτήσεως των πληρωμάτων των πλοίων» με τον Νόμο 1594/1986 (ΦΕΚ Α' 65/19-5-86), κβ) 134/1970 «περί προλήψεως των εργατικών ατυχημάτων των ναυτικών» με τον Νόμο 486/1976 (ΦΕΚ Α' 321/3-12-76), κγ) 138/1973 «περί του κατωτάτου ορίου ηλικίας εισόδου εις την απασχόληση» με τον Νόμο 1182/1981 (ΦΕΚ Α' 193/24-7-81), κδ) 144/1976 «περί τριμερούς διαβούλευσης» με τον Νόμο 1176/1981 (ΦΕΚ Α' 184/13-7-81), κε) 154/1981 «περί συλλογικής διαπραγματεύσεως» με τον Νόμο 2403/1996 (ΦΕΚ Α' 99/4-6-96).

⁶⁶ Στην τραγωδία του «*HERALD OF FREE ENTERPRISE*» που βυθίστηκε στις βελγικές ακτές το 1987, έχασαν τη ζωή τους 193 άτομα.

λιμένες καλύπτοντας μάλιστα οργανωτικές ανάγκες της συνδυασμένης μεταφοράς, (που αναπτύσσεται κυρίως εκτός αστικών κέντρων),. Σήμερα ο συνολικός αριθμός των πλοίων (άνω των 500 κ.ο.χ.) σε παγκόσμιο επίπεδο δεν ξεπερνά τα 39.000⁶⁷.

Το σύγχρονο επιβατηγό πλοίο θεωρείται ασφαλές και φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς. Παρ' όλα αυτά ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών εξακολουθεί να αντιμετωπίζεται με επιφύλαξη από το ευρύ κοινό, εξαιτίας των πολύνεκρων ναυαγίων και των εκτεταμένων ρυπάνσεων που έχουν συμβεί κατά το παρελθόν. Στην διαμόρφωση αυτού του κλίματος έχει συμβάλλει αδιαμφισβήτητα η ευρεία προβολή των ατυχημάτων των πλοίων από τα ΜΜΕ.

Οι δυσμενείς συνέπειες που υφίστανται οι τοπικές κοινωνίες όταν συμβαίνει ένα ναυτικό ατύχημα ιδίως όταν αφορά ρύπανση αποτελεί επίσης μια άλλη δυσμενή παράμετρο εξίσου σημαντική.

Πρακτικές στις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές που συνεχίζουν να θέτουν σε κίνδυνο τα αγαθά της ζωής και της περιουσίας αποτελούν χαρακτηριστικό παράδειγμα του λεγόμενου «αθέμιτου» και συνεπώς μη αποδεκτού ανταγωνισμού. Βέβαια, ο βαθμός της ευαισθητοποίησης των εμπλεκομένων ως προς τους κινδύνους που γεννά η θαλάσσια μεταφορά διαφέρει ανάλογα με τις γεωγραφικές συντεταγμένες. Οι δυτικές κοινωνίες ευνοούν περισσότερο μία μακροπρόθεσμη προσέγγιση της οικονομικής αποτελεσματικότητας με όρους ευημερίας, όπου μπορούν να ληφθούν υπόψη κοινωνικές, οικολογικές και πολιτισμικές προτεραιότητες. Υπάρχουν βέβαια και άλλοι λόγοι που εξηγούν τη θέση αυτή. Υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας σημαίνουν πιο ειδικευμένα πληρώματα, αναπτυγμένα από τεχνολογική άποψη μέσα ελέγχου, πιο εξελιγμένα μέσα μεταφοράς και συνεπώς περισσότερες πιθανότητες για τους ακριβούς δυτικούς στόλους να ανακτήσουν τμήμα της χαμένης τους ανταγωνιστικότητας, αφού τα υποβαθμισμένα και συνεπώς φθηνότερα πλοία θα υποχρεωθούν να εγκαταλείψουν τελικά τα «προστατευόμενα νερά»⁶⁸.

Παράλληλα όμως με την υποκειμενική αυτή διάσταση, παρατηρείται μία αναμφισβήτητη εξέλιξη στα κοινωνικά αποδεκτά επίπεδα κινδύνου. Το όριο του ανεκτού κινδύνου στη θαλάσσια μεταφορά προσώπων (και πραγμάτων) ανεβαίνει. Η ανεξέλεγκτη επιδίωξη κέρδους αυξάνει τεχνητά τους συνδεόμενους με την

⁶⁷ *Lloyd's Register of Shipping Records* 2007 σελ. 235-236.

⁶⁸ Πρβλ. Ψήφισμα του Συμβουλίου ΕΕ της 24/3/97 για μία νέα στρατηγική ανάπτυξης της ανταγωνιστικότητας της Κοινοτικής ναυτιλίας, ΕΕΕΚ C 109/8-4-97, σελ. 1 επ.

θαλασσοπλοΐα κινδύνους, τους οποίους η τεχνολογική εξέλιξη επέτυχε να μειώσει αισθητά.

Η μακροπρόθεσμη αντιμετώπιση της οργάνωσης των θαλάσσιων επιβατηγών μεταφορών δεν συνάδει πάντα με την προσέγγιση μερίδας επιχειρηματιών που συνδέουν βραχυπρόθεσμα το κέρδος με τη δραστική μείωση των δαπανών. Παραδείγματα από την πράξη δίνουν τον παλμό της παθολογίας της εμπορικής δραστηριότητας: εξοικονόμηση καυσίμων εις βάρος του μεταφερόμενου επιβάτη/φορτίου, ψευδή πιστοποιητικά για μείωση λιμενικών τελών, υπερβολική επιτάχυνση της επιβίβασης/αποβίβασης με στόχο την ταχύτερη άφιξη/αναχώρηση του πλοίου προς/από τους λιμένες⁶⁹, πλημμελής συντήρηση, γήρανση του στόλου, και κυρίως ελλιπή ή ανειδίκευτα πολυεθνικά πληρώματα με συχνή αδυναμία επικοινωνίας.

Πράγματι, οι στατιστικές αποδεικνύουν ότι πάνω από 80% των ατυχημάτων οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος⁷⁰.

Η τελευταία αυτή διαπίστωση δημιούργησε εύλογα ερωτηματικά για την αποτελεσματικότητα του υφισταμένου θεσμικού πλαισίου, αφού η κυριότερη πηγή κινδύνου (ο ανθρώπινος παράγοντας), δεν αντιμετωπιζόταν από τους διεθνείς κανόνες που παραμένουν στατικά εστιασμένοι στην τεχνική λειτουργία του πλοίου. Για πρώτη φορά λοιπόν φορά έρχεται στο προσκήνιο του σχετικού με την ασφάλεια προβληματισμού, η διαχείριση του πλοίου και της ναυτιλιακής εταιρίας, μέχρι πρόσφατα θέμα καθαρά ιδιωτικής φύσης. Ο διεθνής αυτός προσανατολισμός εξηγείται ιστορικά. Η ευφορία της αυτορρύθμισης που συνέχισε να διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές, ακόμα και μετά το ναυάγιο του *TITANIKOY* κατά το μεγαλύτερο μέρος του 20^{ου} αιώνα περιόρισε αναγκαστικά το έργο των διεθνών οργανισμών σε ανώδυνα θέματα τεχνικού ενδιαφέροντος, αποκλείοντας τους συνάμα από επεμβάσεις με έμμεσες ή άμεσες κοινωνικές, πολιτικές και οικονομικές συνέπειες⁷¹. Η παράδοση αυτή ανατρέπεται σταδιακά κάτω από το βάρος της σύγχρονης πίεσης για ποιότητα και ασφάλεια.

⁶⁹ Βλ. «Η τραγωδία του *HERALD OF FREE ENTERPRISE*».

⁷⁰ Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής: Για μία κοινή πολιτική θαλάσσιας ασφάλειας, COM (93) 66 τελικό κείμενο της 24 Φεβρουαρίου 1993, σελ. 11.

⁷¹ Πρώτη μεγάλη εξαίρεση στον κανόνα αυτό απέτέλεσε η υιοθέτηση από την UNCTAD της ΔΣ 1974 σχετικά με τον «Κώδικα Συμπεριφοράς των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων». Ο κώδικας αυτός που εξασφάλιζε την συμμετοχή των εταιρειών των υπό ανάπτυξη χωρών στις εν λόγω συνδιασκέψεις και μάλιστα με συγκεκριμένες ποσοστώς φορτίου, θεωρήθηκε από τα δυτικά παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη ως σημαντική απόκλιση από τον ελεύθερο ανταγωνισμό.

Άμεση υπήρξε η νομοθετική αντίδραση. Στις 24 Μαΐου 1994, υιοθετήθηκε από το ΔΝΟ ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης - Δ.Κ.Α.Δ. (γνωστός ως Κώδικας ISM)⁷², ο οποίος εντάσσεται ως ένατο Κεφάλαιο στην ήδη εφαρμοζόμενη και νομικά υποχρεωτική Σύμβαση SOLAS⁷³. Από την 1 Ιουλίου 1998, η ποιότητα της διαχείρισης της πλειονότητας των πλοίων και εταιριών υπόκειται σε δημόσιο έλεγχο. Με τον Κώδικα αυτό, ο διεθνής νομοθέτης πρωτοτύπησε σε τρία επίπεδα. Πέρασε πρώτα από τα στατικά ζητήματα τεχνικής λειτουργίας του πλοίου στο ουσιαστικό πρόβλημα της διαχείρισης. Επεκτάθηκε κατόπιν από το μέσο μεταφοράς στο κέντρο αποφάσεων, δηλ. στην ναυτιλιακή εταιρεία που βρίσκεται στη ξηρά. Απέφυγε τέλος το λαβύρινθο λεπτομερειακής ρύθμισης, επιλέγοντας ένα γενικό πλαίσιο κατευθυντήριων επιταγών διατυπωμένων σε 16 μόνο άρθρα. Αν και διατρέχει τον κίνδυνο της ασάφειας ή της υπέρμετρης γενικότητας, που ενδεχομένως να ευνοήσει αντιφατικές ερμηνευτικές προσεγγίσεις, διαθέτει από την άλλη μεριά το πλεονέκτημα της προσαρμοστικότητας, αφού κάθε εταιρεία μπορεί να επιλέξει τη μέθοδο που της αρμόζει για τη συμμόρφωσή της στο Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης, αρκεί να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του Κώδικα.

Πιο συγκεκριμένα, ο πλοιοκτήτης, διαχειριστής, ναυλωτής ή όποιος έχει αναλάβει την ευθύνη της λειτουργίας πλοίων, οφείλει να εγκαταστήσει και εφαρμόσει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης που θα πρέπει να εφαρμόζεται σε όλα τα επίπεδα οργάνωσης, στην ξηρά και στο πλοίο. Ένα τέτοιο σύστημα θα πρέπει κυρίως να περιλαμβάνει:

α) την εισαγωγή διαδικασιών και οδηγιών για την εξασφάλιση της ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με την διεθνή νομοθεσία και τους κανόνες του κράτους της σημαίας,

⁷² Η χώρα μας ενσωμάτωσε στην νομοθεσία της τον Δ.Κ.Α.Δ με το Π.Δ. 74/96 «Κύρωση κεφαλαίων IX, X και IX της Δ.Σ. για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974, όπως αυτά υιοθετήθηκαν την 24 Μαΐου 1994 με την απόφαση 1/94 της Διάσκεψης των Συμβαλλομένων στην Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974 κρατών» (ΦΕΚ Α' 58/29-3-96). Βλ. παρ. II.

⁷³ Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης είχε κατ' αρχήν υιοθετηθεί ως Απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του IMO με την αρχική MSC 741 (18) 1993. Λόγω της ιδιαίτερης του σημασίας, θεωρήθηκε όμως αναγκαίο να ενταχθεί σε υποχρεωτικό κείμενο Διεθνούς Συμβάσεως. Τέθηκε τελικά διεθνώς σε ισχύ σύμφωνα με το άρθρο 8 της SOLAS, την 1^η Ιανουαρίου 1998. Βλ. HUYBRECHTS M.: The International Safety Management Code and its application to RO-RO and Passenger Vessels: From Human Failure to Achievement, εισήγηση στο 3^ο Διεθνές Ναυτικό Συνέδριο «Το ναυτικό ατύχημα ως νομικό πρόβλημα», 25-27 Μαΐου 1998.

β) το διορισμό Εξουσιοδοτημένου Προσώπου που θα λειτουργεί ως σύνδεσμος μεταξύ πλοίου και εταιρείας καθώς και τη γενικότερη βελτίωση της επικοινωνίας μεταξύ των δύο αυτών πόλων και

γ) την καθιέρωση διαδικασιών για την αναφορά ατυχημάτων, την αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών, τους εσωτερικούς λογιστικούς ελέγχους και τις επιθεωρήσεις διαχείρισης.

Ανάλογη νομοπαρασκευαστική εντατικοποίηση για τα θέματα ασφαλείας παρατηρείται και στο κοινοτικό επίπεδο. Η παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν έχει στόχο να υποκαταστήσει το έργο του ΔΝΟ ούτε να τροποποιήσει μονομερώς τους διεθνούς κανόνες, αλλά αντίθετα να τους καταστήσει ουσιαστικά δεσμευτικούς για τα κράτη μέλη, μερικές φορές μάλιστα νωρίτερα από τη διεθνώς προβλεπόμενη έναρξη ισχύος τους. Έτσι, ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης άρχισε να δεσμεύει τα κράτη μέλη για την κατηγορία των επιβατηγών/οχηματαγωγών από την 1^η Ιουλίου 1996⁷⁴, δύο χρόνια δηλαδή πριν από τη διεθνή έναρξη ισχύος του Κώδικα⁷⁵. Δημιουργείται παράλληλα διαδικαστικό πλαίσιο για την πιστοποίηση, τον έλεγχο και την επιβολή κυρώσεων σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά την εφαρμογή της ΔΣ SOLAS στα επιβατηγά πλοία⁷⁶. Επιπλέον εκκρεμεί πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την υιοθέτηση συστήματος «χορήγησης άδειας» στα επιβατηγά, ανεξαρτήτως σημαίας, που θα παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς στα κράτη μέλη με σκοπό τον έλεγχο τήρησης των κανόνων ασφαλείας⁷⁷. Το 1995 αναθεωρείται επίσης η Διεθνής Σύμβαση STCW, η οποία με τη σειρά της εντάσσεται, μέσω Οδηγίας, στο κοινοτικό δίκαιο⁷⁸. Μέσα σε αυτό το διαρκώς αναπτυσσόμενο νομοθετικό πλαίσιο, επιβεβαιώνεται ο χαρακτήρας των νηογνωμόνων ως αναδόχων δημόσιας υπηρεσίας.

⁷⁴ Κανονισμός 3051/95 της 8 Δεκεμβρίου 1995 για τη διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων Roll-on/Roll-off, EEEK L 320/30-12-95, σελ. 14, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό 179/98 της 23/198, EEEK L 19/24-1-98, σελ. 35.

⁷⁵ Η εφαρμογή του Κώδικα είναι υποχρεωτική από την 1 Ιουλίου 1998 για τα επιβατηγά περιλαμβανομένων και επιβατηγών ταχυπλόων σκαφών, τα πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια, τα χημικά δεξαμενόπλοια, τα υγραεριοφόρα πλοία (gas carriers), τα πλοία μεταφοράς χύμα φορτίου (bulk carriers), και τα φορτηγά ταχύπλοα σκάφη πάνω από 500κ.ο.χ. Για όλα τα υπόλοιπα φορτηγά πλοία καθώς και για τις κινητές μονάδες γεώτρησης ανοικτής θαλάσσης πάνω από 500 κ.ο.χ. η εφαρμογή του Κώδικα είναι υποχρεωτική από την 1 Ιουλίου 2002 (Κανονισμός, άρθρο 2).

⁷⁶ Οδηγία του Συμβουλίου 98/18/EK της 17 Μαρτίου 1998 «σχετικά με τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία», EEEK L 144/15/5/98, σελ. 1 επ. Πρβλ. Οδηγία 98/41 της 18 Ιουνίου σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας, EEEK L 188/2/7/98, σελ.35 επ.

⁷⁷ Πρόταση σε EEEK C 34 της 19 Φεβρουαρίου 1998.

⁷⁸ Οδηγία του Συμβουλίου 98/35 της 25 Μαΐου 1998 που τροποποιεί την Οδηγία 94/58/EK σχετικά με τα ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευσης των ναυτικών, EEEK L 172/17-6-98, σελ.1 επ.

Οι Διεθνείς Συμβάσεις SOLAS, MARPOL καθώς και η Σύμβαση του 1966 για τις γραμμές φόρτωσης στηρίζουν την ομαλή λειτουργία τους στη συνεργασία τριών πρωταγωνιστών: του κράτους της σημαίας ως φορέα ελέγχου, του νηογνώμονα ως δυνητικού και κατ' εξουσιοδότηση φορέα ελέγχου και του πλοιοκτήτη/εφοπλιστή ως υποκειμένου στον έλεγχο.

Τα ίδια τα κείμενα των τριών Διεθνών Συμβάσεων που προαναφέρθηκαν παρέχουν τη δυνατότητα στο κράτος της σημαίας να εξουσιοδοτεί Αναγνωρισμένους Οργανισμούς για την επιθεώρηση των πλοίων και την έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών που να βεβαιώνουν τη συμμόρφωση με τις διατάξεις τους ⁷⁹. Τα κράτη έκαναν ευρεία χρήση της ευχέρειας αυτής για την εφαρμογή όχι μόνο των Συμβάσεων αλλά και της εσωτερικής τους νομοθεσίας. Με τον τρόπο αυτό επιβεβαιώθηκε έμπρακτα το διεθνές κύρος και η εμπιστοσύνη της οποίας έχαιραν και σε μεγάλο μέρος χαίρουν ακόμα οι οργανισμοί αυτοί. Εξηγείται όμως παράλληλα και από λόγους σκοπιμότητας, αφού η χρήση της τεχνογνωσίας και εμπειρίας των νηογνώμωνων απήλαξε τις κρατικές αρχές από τη δαπανηρή εφαρμογή των διεθνών κανόνων. Οι πλέον γνωστοί νηογνώμονες φέρονται έτσι να έχουν εξουσιοδοτηθεί από τριψήφιο αριθμό κρατών. Βέβαια, η έκταση της εξουσιοδότησης τους μπορεί να διαφέρει σημαντικά. Είναι δυνατόν να περιορίζεται στην έκδοση ενός μόνο πιστοποιητικού⁸⁰ ή να καλύπτει κάθε μορφής επιθεώρηση που προβλέπεται από την ισχύουσα στο εξουσιοδοτούν κράτος νομοθεσία.

Η Ελλάδα ακολούθησε την πεπατημένη οδό με μια σειρά αποσπασματικών ρυθμίσεων προκειμένου να ανταποκριθεί στις εξελισσόμενες διεθνείς υποχρεώσεις της. Ο νόμος 4473/65 «περί ελέγχου της Ναυσιπλοΐας, Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων και άλλων τινών διατάξεων»⁸¹ κατ' ουσίαν αποτελούσε την πρώτη εκτενή νομοθετική ρύθμιση κατ' εξουσιοδότησιν για παραχώρηση δημόσιας υπηρεσίας σε ελληνικούς ή ξένους νηογνώμονες. Η εξουσιοδότηση αφορούσε την «*ενέργειαν κατά τον παρόντα Νόμον ή τας υπό της Ελλάδος κυρουμένας διεθνείς Συμβάσεις τας*

⁷⁹ Βλ. άρθρο 29 Δ.Σ. 1966. Επίσης σύμφωνα με τον Κανονισμό 6 (Μέρος Β) ΔΣ SOLAS: «*Η επιθεώρηση και η εξέταση των πλοίων, εις ότι αφορά την εφαρμογήν των παρόντων κανονισμών και η χορήγησης απαλλαγών θα ενεργώνται παρά των Οργάνων του Κράτους, εν ώ το πλοίο είναι νηολογημένον, προβλεπομένου ότι η Κυβέρνησις εκάστης Χώρας δύναται να εμπιστευθή την επιθεώρησιν και την εξέτασιν είτε εις εντεταλμένους προς τούτο Επιθεωρητάς είτε εις Οργανισμούς ανεγνωρισμένους παρ' αυτής*». Αντίστοιχα, βλ. Κανονισμό 11 (Παρ.ΙΙ) ΔΣ MARPOL.

⁸⁰ Π.χ. της γραμμής φορτώσεως, όπως συμβαίνει στις Η.Π.Α, όπου οι λοιπές επιθεωρήσεις και εκδόσεις πιστοποιητικών παραμένουν στην αρμοδιότητα της Coast Guard.

⁸¹ ΦΕΚ Α' 102, ΚΝοΒ 13, ΣΕΛ 400 επ. Το πρώτο νομοθέτημα στη χώρα μας που ρύθμιζε ειδικά θέματα ασφάλειας ήταν το Ν.Δ. της 4 Σεπτεμβρίου 1925 «περί Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων».

αναφερομένας εις την ασφάλειαν των πλοίων και τους εις εκτέλεσιν αυτών εκδιδόμενους Κανονισμούς, επιθεωρήσεων και την έκδοσιν των αντιστοίχων πιστοποιητικών...» καθώς και την «ενέργειαν καταμετρήσεως χωρητικότητας Ελληνικών πλοίων».

Ακολούθησε η νομοθετική εξουσιοδότηση του άρθρου 39 ΚΑΝΔ το οποίο ορίζει: «*Η γενική ή από τινών απόψεων επιθεωρήσεις των πλοίων, η χάραξις των γραμμών φορτώσεως*⁸², *η έκδοσις των οικείων πιστοποιητικών ως και η παρακολούθησις εργασιών ναυπηγήσεων, μετασκευών δύναται να ανατεθούν δια Π.Δ εις εγνωσμένου κύρους νηογνώμονας και τεχνικάς εταιρείας*».

Η παραχώρηση γίνεται με ετερογενή διοικητική σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας⁸³. Οι όροι ανάθεσης και εκτέλεσης⁸⁴ ρυθμίζονταν από το Π.Δ. 482/1980⁸⁵, το οποίο πρόσφατα αντικαταστάθηκε από το πληρέστερης ρύθμισης, Π.Δ 32/1997⁸⁶ με σκοπό την εναρμόνιση της εσωτερικής νομοθεσίας στο κοινοτικό κεκτημένο. Το Π.Δ. 32/1997 και το συναφές κείμενο πρότυπης συμφωνίας μεταξύ Υ.Ε.Ν. και Αναγνωρισμένων Οργανισμών προβλέπουν τη δυνατότητα ευρείας ανάθεσης αρμοδιοτήτων, με δύο βαθμούς εξουσιοδότησης: πλήρη και περιορισμένη.

Αρκεί να μετρήσει κανείς τον αριθμό των πιστοποιητικών που εκδίδονται δυνάμει των διατάξεων περί ασφάλειας για να αντιληφθεί την έκταση που

⁸² Ειδικά για τις γραμμές φορτώσεως, το άρθρο 5 του κυρωτικού Α.Ν. 391 προέβλεπε ότι «*Δια Β. Διαταγμάτων επιτρέπεται όπως... (β) εξουσιοδοτούνται διεθνούς κύρους ελληνικοί ή ξένοι νηογνώμονες ή όργανα δια την ενέργειαν αρχικών και περιοδικών επιθεωρήσεων και εξετάσεων δια την έκδοσιν, ανανέωσιν και οπισθογράφησιν των οικείων πιστοποιητικών υπό τους οριζόμενους όρους και λεπτομερείας της εξουσιοδότησεως*».

⁸³ Χαρακτηρίζεται ως ετερογενής η σύμβαση που καταρτίζεται μεταξύ ενός ΝΠΔΔ και ενός ιδιώτη, βλ. ΦΛΟΓΑΙΤΗ Σπ., *Η διοικητική σύμβαση*, 1991, σελ. 89 επ.

⁸⁴ Το Β.Δ. 542/68 «περί εφαρμογής του Ν.4473/65» (ΦΕΚ Α' 181) εξουσιοδοτούσε οκτώ νηογνώμονες ειδικά για τις επιθεωρήσεις και την έκδοση των πιστοποιητικών που προβλέπονταν από την Δ.Σ. «περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση και περί άλλων τινών διατάξεων αφορώσων εις την μεταφοράν μεταναστών» (κυρωτικό Ν.Δ. 4258/62).

⁸⁵ Π.Δ. 482/80 της 5/3-6-80 «Περί εξουσιοδότησεως διεθνώς αναγνωρισμένων Νηογνομόνων, Τεχνικών Εταιριών και λοιπών Οργανισμών, δια τας Επιθεωρήσεις των ελληνικών πλοίων και έκδοσιν των, υπό των οικείων ισχυουσών Διεθνών Συμβάσεων προβλεπομένων πιστοποιητικών, την παρακολούθησιν των ναυπηγήσεων - μετασκευών των πλοίων κλπ» (ΦΕΚ Α' 133) όπως τροποποιήθηκε από τα ΠΔ 1021/81 (ΦΕΚ Α' 253), 253/84 (ΦΕΚ Α' 98), 406/83 (ΦΕΚ Α' 152), 112/95 (ΦΕΚ Α' 133), 233/95 (ΦΕΚ Α' 201). Το Π.Δ. 482/80, το οποίο εκδόθηκε με βάση τη νομοθετική εξουσιοδότηση των άρθρων 6 του Νόμου 4473/65 κα 39 ΚΑΝΔ, κατήργησε σειρά προηγούμενων Β.Δ. που περιελάμβαναν μεμονωμένες αναθέσεις αρμοδιοτήτων, π.χ. Β.Δ. 28/1968, Β.Δ. 442/68, Β.Δ. 442/68, Β.Δ. 488/68, Β.Δ. 747/71, Β.Δ. 585/77, Β.Δ. 824/79.

⁸⁶ «Κοινοί κανόνες και πρότυπα για τους Οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών σύμφωνα με την Οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου της 22 Νοεμβρίου 1994» (ΦΕΚ Α' 35/14-3-97). Αποκλειστική βάση εξουσιοδότησης του Π.Δ. 32/97 είναι το άρθρο 39 ΚΑΝΔ.

καταλαμβάνει η δημόσια υπηρεσία σε σχέση με την ιδιωτικού χαρακτήρα δραστηριότητα του νηογνώμονα.

Δεν θα έπρεπε ωστόσο να δημιουργηθεί η εντύπωση ότι τα σύνορα μεταξύ δημόσιας υπηρεσίας και εμπορικής δραστηριότητας είναι σαφή. Αντίθετα, η αλληλοεπικάλυψη των δύο λειτουργιών φαίνεται να είναι συχνή, εμφανίζεται δε σε δύο επίπεδα. Σε ένα πρώτο επίπεδο, αφορά τον έλεγχο ορισμένων τμημάτων του πλοίου, οι επιθεωρήσεις των οποίων είναι απαραίτητες τόσο για την έκδοση πιστοποιητικών δημόσιου χαρακτήρα όσο και για την απονομή κλάσης στο πλοίο. Σε ένα δεύτερο επίπεδο η αλληλοεπικάλυψη, εμφανίζεται στους εφαρμοζόμενους τεχνικούς κανόνες για τις εν λόγω επιθεωρήσεις. Πράγματι, οι διεθνείς Συμβάσεις⁸⁷ δεν περιλαμβάνουν λεπτομερείς τεχνικές διατάξεις για την κατασκευή και το μηχανολογικό εξοπλισμό του πλοίου αλλά αντίθετα παραπέμπουν, άμεσα ή έμμεσα, στους ήδη δοκιμασμένους και αξιόπιστους κανονισμούς των νηογνώμωνων οι οποίοι αποκτούν κατ' αυτόν τον τρόπο έναν οιονεί δημόσιο χαρακτήρα. Οι οργανισμοί αυτοί δεν συμμετέχουν συνεπώς μόνο στη διενέργεια του ελέγχου, αλλά συμβάλλουν στη διαμόρφωση του κανονιστικού καθεστώτος.

Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα των τροποποιήσεων της ΔΣ SOLAS του 1996, που τέθηκαν διεθνώς σε ισχύ από την 1 Ιουλίου 1998 και καθιστούν πλέον την ίδια την κλάση νομικά υποχρεωτική για όλα τα φορτηγά πλοία ως προϋπόθεση για την έκδοση των πιστοποιητικών ασφάλειας⁸⁸. Η υποχρέωση αυτή είχε άλλωστε επιβληθεί στα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ με την Οδηγία 94/57⁸⁹. Σε πρακτικό όμως επίπεδο, η αλληλεξάρτηση μεταξύ κλάσης και πιστοποιητικών ασφάλειας ήταν ήδη σύνηθες φαινόμενο. Η ανάκληση της κλάσης

⁸⁷ Π.χ., η ΔΣ για τη γραμμή φορτώσεως απαιτεί για την έκδοση του εν λόγω πιστοποιητικού να είναι το πλοίο αποδέκτης αντοχής, τεκμαίρεται δε ότι πλοίο διαθέτει τέτοια αντοχή, αν έχει κατασκευασθεί σύμφωνα με τους τεχνικούς κανόνες αναγνωρισμένου νηογνώμονα. Αντίστοιχα, η ΔΣ SOLAS απαιτεί την έκδοση για τα μεν φορτηγά, πιστοποιητικού ασφάλειας κατασκευής φορτηγού πλοίου για δε τα επιβατηγά πιστοποιητικού ασφαλείας επιβατηγού πλοίου.. Τα πιστοποιητικά αυτά πρέπει όμως να εκδίδονται και να παραμένουν εν ισχύ, εφόσον εξασφαλίζεται ότι η κατάσταση και οι διαστάσεις των υλικών κατασκευής, καθώς και οι λέβητες και τα λοιπά σκεύη πίεσης, οι κύριες και βοηθητικές μηχανές συμπεριλαμβανομένων του μηχανισμού κινήσεως πηδαλίου και των συστημάτων ελέγχου, οι ηλεκτρικές εγκαταστάσεις και τα λοιπά εφόδια είναι από κάθε άποψη ικανοποιητικά για την υπηρεσία για την οποία προορίζεται το πλοίο. Είναι προφανές ότι η συνολική αξιολόγηση για την κατασκευή, ευστάθεια και τον μηχανολογικό εξοπλισμό του πλοίου μπορεί να γίνει μόνο με βάση τους λεπτομερείς κανόνες των νηογνώμωνων. Βλ. SMITH J.R.G.: *IACS and IMO: The essential relationship*, 24 May 1996.

⁸⁸ Ο νέος Κανονισμός 11-1/3-1 προβλέπει ειδικότερα ότι όλα τα πλοία θα κατασκευάζονται και συντηρούνται σύμφωνα με τις απαιτήσεις αναγνωρισμένων από τις εθνικές αρχές νηογνώμωνων ή σύμφωνα με ισοδύναμα εθνικά πρότυπα. Με άλλα λόγια, το πιστοποιητικό κλάσης μετατρέπεται σταδιακά σε ένα δημόσιου χαρακτήρα πιστοποιητικό ασφάλειας.

⁸⁹ Άρθρο 14 (για τα πλοία με ελληνική σημαία, βλ. άρθρο 11) Π.Δ. 32/97.

και η συνακόλουθη διαγραφή του πλοίου από το μητρώο του νηογνώμονα συνεπάγεται και την ανάκληση των πιστοποιητικών ασφαλείας, διότι κατά κανόνα και οι δύο κατηγορίες εγγράφων εκδίδονται από τον ίδιο οργανισμό⁹⁰. Εξαίρεση αποτελούν μόνο οι περιπτώσεις των κρατών εκείνων⁹¹ που έχουν αναθέσει την έκδοση των δημόσιων πιστοποιητικών σε άλλους οργανισμούς και όχι στους νηογνώμονες.

Ωστόσο, μέχρι πρόσφατα, ο «δημόσιος» ρόλος των νηογνώμωνων περιοριζόταν σε τομείς της παραδοσιακής αρμοδιότητας τους, δηλαδή σε ζητήματα τεχνικής φύσης. Όντας δημιουργήματα του ιδιωτικού τομέα, ο νηογνώμονας ανέπτυξε την τεχνογνωσία και εμπειρία του στον τεχνικό έλεγχο του πλοίου, με σκοπό τη διαπίστωση της αξιοπλοΐας και καταλληλότητας του πλοίου για την ασφαλή μεταφορά του φορτίου. Αντίθετα, ζητήματα διαχείρισης (από άποψη ασφάλειας) και επάνδρωσης (πληρώματα) βρίσκονταν εξ ορισμού εκτός του πεδίου δραστηριότητας του. Η υπενθύμιση αυτή είναι σημαντική καθώς αποτρέπει την σύνδεση των νηογνώμωνων με τις αρνητικές επιπτώσεις των ναυτικών ατυχημάτων επειδή η πρόληψη τους ήταν εκτός των ορίων της αρμοδιότητας και ενδεχομένως, της ικανότητας των οργανισμών αυτών.

Οι συνθήκες βέβαια άλλαξαν με την υιοθέτηση του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (Δ.Κ.Α.Δ. - ISM Code)⁹². Όπως επισημάνθηκε ήδη, ο Κώδικας αυτός επιβάλλει στον πλοιοκτήτη, διαχειριστή, ναυλωτή και σε όποιον έχει αναλάβει την ευθύνη της λειτουργίας του πλοίου, να εγκαταστήσει και εφαρμόσει από την 1 Ιουλίου 1998 ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης στην εταιρεία του και τα πλοία που διαχειρίζεται⁹³. Η εκπλήρωση των υποχρεώσεων που θεσπίζει ο Κώδικας πιστοποιείται με Έγγραφο Συμμόρφωσης για κάθε εταιρεία και βάσει αυτού με πιστοποιητικά Ασφαλούς Διαχείρισης που εκδίδονται για κάθε πλοίο χωριστά.

⁹⁰ Στην έκδοση των πιστοποιητικών που προβλέπονται από το Δ.Κ.Α.Δ. μπορεί αντίθετα να εμπλέκονται περισσότεροι από ένας νηογνώμονες, αφού απαιτείται τόσο η επιθεώρηση της εταιρείας όσο και των πλοίων αυτής, που είναι δυνατόν να έχουν καταταχθεί από διαφορετικούς οργανισμούς.

⁹¹ Π.χ. Παναμάς.

⁹² Π.Δ. 74/96, ο.π.,

⁹³ Ζητήματα μπορούν κυρίως να προκύψουν σχετικά με την επίδραση του Κώδικα στην εφαρμογή και ερμηνεία των κανόνων Χαγής-Βίσμπυ (σχετικά με την έννοια της προσήκουσας επιμέλειας στην εξασφάλιση αξιοπλοίου πλοίου) καθώς και των κανόνων θαλάσσιας ασφάλισης βλ. την παρέμβαση του ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ Ν.: «Η επίδραση του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης στη Νομική έννοια της αξιοπλοΐας του πλοίου», εισήγηση στο 3^ο Διεθνές Ναυτικό Συνέδριο: «Το ναυτικό ατύχημα ως νομικό πρόβλημα», 25-27 Μαΐου 1998.

Σύμφωνα με τους Κανονισμούς αρ. 4 και 6 του Δ.Κ.Α.Δ.⁹⁴, η έκδοση των πιστοποιητικών αυτών καθώς και ο περιοδικός έλεγχος για τη διαπίστωση της ορθής λειτουργίας του συστήματος δύναται και πάλι να ανατεθεί σε Αναγνωρισμένους Οργανισμούς.

Η χώρα μας έκανε εκ νέου χρήση της ευχέρειας αυτής. Πιο συγκεκριμένα, η παρεχόμενη εξουσιοδότηση είναι πλήρης όσον αφορά την έκδοση των πιστοποιητικών Ασφαλούς Διαχείρισης των φορτηγών πλοίων⁹⁵. Αντίθετα, η έκδοση του Εγγράφου Συμμόρφωσης⁹⁶ της εταιρείας ανήκει στην αρμοδιότητα της Διεύθυνσης Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων (Δ.Ε.Ε.Π.), η οποία όμως συχνά βασίζεται στον έλεγχο που έχει διενεργήσει αναγνωρισμένος νηογνώμονας⁹⁷. Ειδικότερα για την κατηγορία των επιβατηγών/οχηματαγωγών πλοίων, όλες οι επιθεωρήσεις που επιβάλλονται από το Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης διενεργούνται αποκλειστικά από τη Δ.Ε.Ε.Π.

Για πρώτη φορά από τη δημιουργία τους, οι νηογνώμονες διεισδύουν με τον τρόπο αυτό σε ένα νέο τομέα δραστηριότητας και αποκτούν νέα, δημόσιου χαρακτήρα, καθήκοντα στα οποία όμως δεν διαθέτουν εμπειρία και εξειδικευμένο προσωπικό. Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά τα δέκα τελευταία έτη παρατηρήθηκε ένα ενδιαφέρον φαινόμενο· ελεγκτές και ελεγχόμενοι εκπαιδεύουν παράλληλα το προσωπικό τους για να ανταποκριθούν στις νέες υποχρεώσεις.

Ωστόσο η από μακρού χρόνου τρίπτυχη σχέση εμπιστοσύνης μεταξύ εθνικών αρχών, νηογνώμονα και ναυτιλιακής επιχείρησης σήμερα διέρχεται κρίση. Για το

⁹⁴ Κανονισμός, άρθρο 4 (1) και (3): «....Το έγγραφο Συμμόρφωσης θα εκδίδεται από την Αρχή, από οργανισμό αναγνωρισμένο από την Αρχή ή μετά από αίτηση της Αρχής από ένα άλλο συμβαλλόμενο Κράτος. Πιστοποιητικό, ονομαζόμενο Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης (Π.Α.Δ.) θα εκδίδεται για κάθε πλοίο από την Αρχή ή από αναγνωρισμένο από την Αρχή οργανισμό. Η Αρχή ή ο αναγνωρισμένος από αυτήν οργανισμός, πριν από την έκδοση του Π.Α.Δ. πρέπει να διαπιστώνει ότι η εταιρεία και η αφορώσα το πλοίο διαχείρισή της λειτουργεί σύμφωνα με το εγκεκριμένο Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης». Κανονισμός, άρθρο 6 (1) και (3): «Η αρχή, ή ένα άλλο Συμβαλλόμενο Κράτος έπειτα από αίτηση της Αρχής ή ένας οργανισμός αναγνωρισμένος από την Αρχή, θα διαπιστώνει περιοδικά τη σωστή λειτουργία του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης του πλοίου....Στις περιπτώσεις αλλαγής σημαίας ή εταιρείας, θα γίνονται ειδικές μεταβατικές ρυθμίσεις σύμφωνα με τις οδηγίες του οργανισμού».

⁹⁵ Τα πιστοποιητικά αυτά είναι πενταετούς ισχύος, υπόκεινται δε σε ετήσια θεώρηση (με δυνατότητα τρίμηνης παράτασης ή επιμήκυνσης της προθεσμίας).

⁹⁶ Τα πιστοποιητικά αυτά είναι επίσης πενταετούς ισχύος, υπόκεινται δε σε ενδιάμεση θεώρηση μεταξύ 2^{ου} και 3^{ου} έτους.

⁹⁷ Σύμφωνα με τις πληροφορίες του αρμοδίου τμήματος της ΔΕΕΠ (ΔΕΔΑΠΛΕ/1^ο), οι ελληνικές αρχές λαμβάνουν υπόψη τους, για την έκδοση του Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης, τον διενεργηθέντα έλεγχο από αναγνωρισμένο νηογνώμονα και τα εγχειρίδια ασφαλούς διαχείρισης που προσκομίζει η εταιρεία και παρακολουθούν στην πράξη την εφαρμογή του εν λόγω συστήματος διαχείρισης σε ένα πλοίο της εταιρείας το λιγότερο για ένα τρίμηνο. Όταν ο έλεγχος της εταιρείας διενεργείται από νηογνώμονα, τα αρχικά του αναγράφονται στο πάνω μέρος του πιστοποιητικού προς απόδειξη της παρεχόμενης από αυτόν υπηρεσίας.

λόγο αυτό, νέα μέτρα υιοθετούνται, τόσο με ιδιωτική πρωτοβουλία όσο και με νομοθετική παρέμβαση, που σκοπό έχουν να αποκαταστήσουν την ποιότητα του ελέγχου, για ασφαλείς θαλάσσιες μεταφορές.

Τρεις κυρίως λόγοι φαίνεται να εξηγούν το φαινόμενο της κρίσης εμπιστοσύνης. Ο πρώτος λόγος συνίσταται στον ακραιφνή ανταγωνισμό στον οποίο επιδίδονται σήμερα οι επιφορτισμένοι με τον έλεγχο της ασφάλειας οργανισμοί. Ελάχιστοι και με διεθνή φήμη στο ξεκίνημά τους, οι νηογνώμονες σήμερα έχουν πολλαπλασιαστεί, υπερβαίνοντας σε αριθμό τους 50. Η πληθώρα της προσφοράς τους έβλαψε την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και έφερε στο προσκήνιο μία νέα κατηγορία οργανισμών, τους λεγόμενους νηογνώμονες ευκολίας. Στο πλαίσιο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σημείωνε το 1993 ότι: *«ένας μεγάλος αριθμός των εταιρειών αυτών δεν είναι πλέον σε θέση να προσφέρουν ικανοποιητικές υπηρεσίες με βάση την εμπειρία, την αξιοπιστία και την επαγγελματική ικανότητά τους, ούτε παρουσιάζουν τα παραδοσιακά αυτά χαρακτηριστικά που θεωρούνται ότι πρέπει να συγκεντρώνουν για να ενεργούν στο όνομα των εθνικών αρχών»*⁹⁸. Η έξαρση του ανταγωνισμού αλλάζει πράγματι τις προτεραιότητες. Ο στόχος διατήρησης του μεγαλύτερου αριθμού πλοίων στους καταλόγους του νηογνώμονα προηγείται και ενδεχομένως νοθεύει τα κριτήρια της ασφάλειας. Η δυσπιστία οδηγεί με τη σειρά της σε ανεξάρτητες και παράλληλες επιθεωρήσεις του πλοίου από ναυλωτές, ασφαλιστές και εθνικές αρχές, με συνέπεια τη δυσανάλογη καθυστέρηση του απόπλου και την αύξηση του κόστους⁹⁹.

Εξάλλου, μία μερίδα εφοπλιστών και εταιρειών αντιμετώπιζαν και αντιμετωπίζουν την αγοραπωλησία του πλοίου ως μέσο κερδοσκοπίας. Επίσης μία μερίδα εταιρειών διαχείρισης πλοίων, στηρίζει την ανταγωνιστικότητά της στην ελαχιστοποίηση των δαπανών συντήρησης και λειτουργίας του πλοίου, ενώ μία μερίδα φορτωτών, συνεχίζει να ευνοεί το πλοίο που δεν πληροί τους όρους ασφάλειας αλλά προσφέρει χαμηλότερο ναύλο. Τέλος μια μερίδα ασφαλιστών δεν αξιολογεί σωστά τον ασφαλιζόμενο κίνδυνο. Πράγματι, η υπερπροσφορά των υπηρεσιών σε όλους του τομείς νοθεύει τους ανταγωνιστικούς όρους.

⁹⁸ Πρόταση για απόφαση Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό κοινών κανόνων και προτύπων για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων, COM (93) 218 τελικό της 19 Μαΐου 1993, σελ.3.

⁹⁹ Κριτικές από ασφαλιστικούς κύκλους υποστηρίζουν ότι παθολογικά συμπτώματα εμφανίστηκαν και στις επιθεωρήσεις των πλέον γνωστών οργανισμών. Κριτικές διατυπώθηκαν επιπλέον για την ελλιπή εκπροσώπηση σημαντικών συμφερόντων στη διεύθυνση των νηογνώμωνων, όπως π.χ. των ναυτικών, των ναυπηγών, των ασφαλιστών και των εθνικών αρχών, παρόλο μάλιστα τον αυξανόμενο δημόσιο ρόλο των οργανισμών αυτών βλ. GOSS R.: Safety in Sea Transport, *J. Tr. Eco & Pol.* 1994, no.1, σελ 99 επ.

Τα φαινόμενα αυτά αποκτούν ιδιαίτερη βαρύτητα λόγω της ύπαρξης και ενός τρίτου λόγου. Πρόκειται για τον νέο προσανατολισμό στη ναυτιλιακή πολιτική που ασκούν τα κοινοτικά όργανα και οι διεθνείς οργανισμοί. Πράγματι, η νομοθετική παραγωγή κανόνων ασφάλειας, τείνει πλέον να παραχωρήσει τη θέση της σε μέτρα για την αυστηρότερη και συνεπέστερη εφαρμογή των ισχυουσών διατάξεων. Είναι αλήθεια ότι παρά την ευρεία αποδοχή των διεθνών κανόνων, παρατηρείται μια δημιουργία γεωγραφικών ζωνών ανάλογα με το βαθμό συμμόρφωσης. Οι ειδικοί μιλούν εξάλλου για διαφορετικές νοοτροπίες συμμόρφωσης, από την προσπάθεια αποφυγής σε αυτή του ελάχιστου κόπου και κόστους έως αυτήν που θα αποκαλούσαμε «κουλτούρα ασφάλειας»¹⁰⁰.

Η εντατικοποίηση του ελέγχου φαίνεται να είναι ο επόμενος στόχος της κοινοτικής πολιτικής στον τομέα της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών, όπως ρητά διατυπώθηκε στο πρόσφατο έγγραφο της Επιτροπής «*Ευρώπη και Ποιοτική Ναυτιλία*»¹⁰¹. Η βελτίωση της ασφάλειας ανάγεται σε προϋπόθεση για την είσοδο νέων κρατών μελών στην Ευρωπαϊκή Ένωση¹⁰². Γίνεται κριτήριο για να θεωρηθούν συμβατές με το κοινοτικό δίκαιο οι κρατικές ενισχύσεις στη ναυτιλία¹⁰³. Αντιμετωπίζεται ως μέσο ενδυνάμωσης της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών νηολογίων, αφού τα υποβαθμισμένα πλοία θα αποκλεισθούν από τα κοινοτικά νερά και την κοινοτική αγορά.

Μέσα στο πλαίσιο της εξέλιξης αυτής, εντάσσεται η αναβάθμιση του ρόλου του κράτους του λιμένος. Αν και οι προαναφερθείσες διεθνείς Συμβάσεις προέβλεπαν ήδη τη δυνατότητα παρέμβασής του, ενεργοποιείται ουσιαστικά τα τελευταία χρόνια και βρίσκει τη θέση του ως τέταρτος κρίκος του καθεστώτος ασφάλειας. Μνημόνια

¹⁰⁰ Βλ. MATHIESEN Tor.-Chr.: The Maritime Safety Regime into the New Millennium, The Economist Conference: «*Shipping: The Maritime Bridge into the New Millennium*», Αθήνα, 2-3 Δεκεμβρίου 1997.

¹⁰¹ *Europe*, no.7101, 17/18-11-97. Στο ίδιο πνεύμα, ο Επίτροπος Μεταφορών N. Kinnock παρουσίασε, στις 14 Δεκεμβρίου 1998, σχέδιο Κώδικα Συμπεριφοράς για τη ναυτιλιακή κοινότητα, με σκοπό να ενθαρρύνει τη συνεργασία του εφοπλιστικού κόσμου για τη βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας, *Europe*, no. 7364, 14/15 Δεκεμβρίου 1998.

¹⁰² Κυρίως της Κύπρου (γνώμη της Επιτροπής για την αίτηση προσχώρησης, 1993), αλλά επίσης και της Πολωνίας (γνώμη της Επιτροπής για την αίτηση προσχώρησης, *Δελτίο ΕΕ Συμπλ.* 8/97, σελ. 75), της Λεττονίας (γνώμη της Επιτροπής για την αίτηση προσχώρησης, *Δελτίο ΕΕ Συμπλ.* 10/97, σελ 69), της Λιθουανίας (γνώμη της Επιτροπής για την αίτηση προσχώρησης, *Δελτίο ΕΕ Συμπλ.* 12/97, σελ72) και της Βουλγαρίας (γνώμη της Επιτροπής για την αίτηση προσχώρησης, *Δελτίο ΕΕ* 13/97, σελ. 82).

¹⁰³ *Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών*, ΕΕΕΚ C 205/5-7-97, σελ.5 επ.

περιφερειακής εμβέλειας¹⁰⁴, ενισχυμένα όσον αφορά τον ευρωπαϊκό χώρο με κοινοτικές Οδηγίες¹⁰⁵, οργανώνουν και σταδιακά ενδυναμώνουν τα συστήματα ελέγχου του κράτους του λιμένος. Στο ίδιο πνεύμα, το Μάρτιο 1998, η ITF προτείνει στα μέλη της να εγκαταλείψουν την έννοια της «σημαίας ευκολίας» υπέρ του κριτηρίου του ελέγχου, ώστε να μεθοδευτεί καλύτερα η προστασία της ζωής και της εργασίας στη θάλασσα. Φυσική συνέπεια της τάσης αυτής είναι ο έλεγχος να ξεκινάει από την πιστοποίηση των ικανοτήτων του ίδιου του επιθεωρητή και των οργάνων του¹⁰⁶.

Σε απάντηση της επανειλημμένης κριτικής για την ποιότητα των ελέγχων που διενεργούνται από τους νηογνώμονες, ιδρύθηκε η Διεθνής Ένωση των Νηογνώμωνων, γνωστή ως IACS (International Association of Classification Societies) με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και συνακόλουθα, της εικόνας των μελών της. Παράλληλα με την προσπάθεια αυτή αυτορύθμισης, η διεθνής κοινότητα και η Ευρωπαϊκή Ένωση υιοθέτησε μέτρα για την επιλογή και αναγνώριση των οργανισμών που παρέχουν εκείνα τα εχέγγυα εμπειρίας, ικανότητας και επαγγελματισμού που θα τους επιτρέπουν να ενεργούν στο όνομα και για λογαριασμό των κρατικών αρχών.

Πρωτοεμφανιζόμενη το 1968, η IACS αναδιοργανώθηκε το 1991 και αριθμεί σήμερα 11 πλήρη και 2 συνεργαζόμενα μέλη¹⁰⁷. Ουσιαστικά συγκεντρώνει τους παλαιότερους και γνωστότερους νηογνώμονες σε παγκόσμια κλίμακα, οι οποίοι κατατάσσουν το 95% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητάς¹⁰⁸ ή σε αριθμό πλοίων,

¹⁰⁴ Κυρίως το «Μνημόνιο Παρισίων» που ιδρύθηκε το 1982 ως διοικητικής μορφής συνεργασία για την εφαρμογή των κανόνων ασφάλειας που αριθμεί σήμερα 15 ευρωπαϊκά κράτη-μέλη, το «Μνημόνιο της Ασιατικο-ατλαντικής συνεργασίας» (1993), το «Λατινο-αμερικάνικό Σύμφωνο» (1992) κλπ.

¹⁰⁵ Οδηγία 95/21/EK της 19 Ιουνίου για την επιβολή σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων, ΕΕΕΚ L 157 της 7/795, σελ.1 Βλ. επίσης την κοινή θέση του Συμβουλίου 14/98 της 12 Φεβρουαρίου 1998 επί της προτάσεως τροποποίησης της οδηγίας αυτής, ΕΕΕΚ C 91 της 26/3/98, σελ. 28 επ.

¹⁰⁶ Η γραμματεία του Μνημονίου των Παρισίων δημοσίευσε τις επιδόσεις των κυριότερων νηογνώμωνων (σε ποσοστά κρατήσεων επί 1.575 πλοίων που είχαν πιστοποιήσει οι εν λόγω οργανισμοί) για τους τρεις πρώτους μήνες εφαρμογής του Δ.Κ.Α.Δ., οι οποίες έχουν ως εξής: BV (με ποσοστό κρατήσεων 11,3%), HRS (10.6%), CCS (9.5%), RMRS (9.4%), LR (9.3%), NK (7.4%) PR (6.7%), ABS (5.7%), RINA (4.0%), DNV (3.4%) GL (1.2%). Βλ. Lloyd' s List, 17 Νοεμβρίου 2007.

¹⁰⁷ Μέλη της IACS είναι σήμερα οι: 1) American Bureau of Shipping (ABS), 2) Bureau Veritas (BV), 3) China Classification Society (CCS), 4) Det Norske Veritas (DNV), 5) Germanischer Lloyd (GL), 6) Korean Register of Shipping (KR), 7) Lloyd' s Register of Shipping (LR), 8) Nippon Kaiji Kyokai (NK), 9) Polski Rejestr Statkow (PRS) - σε προσωρινή διακοπή, 10) Registro Italiano Navale (RI) 11) Russian Maritime Register of Shipping (RS). Συνεργαζόμενα μέλη είναι οι: 1)Croatian Register of Shipping (CR),2) Indian Register of Shipping (IRS).

¹⁰⁸ Περίπου 400 εκ. κ.ο.χ.

το 50% του διεθνούς στόλου¹⁰⁹. Καλύπτει δε αποκλειστικά τις υπηρεσίες που αφορούν πλοία ή πλωτά γεωτρύπανα ανοικτής θάλασσας, έστω και αν τα μέλη του επεκτείνουν τις εργασίες τους και σε άλλους οικονομικούς τομείς. Στόχος της είναι να θεωρείται η ιδιότητα του μέλους της IACS εγγύηση ποιότητας και τεχνογνωσίας. Η πραγματοποίηση του στόχου αυτού επιδιώκεται με δραστηριότητες εκτός και εντός της Ένωσης¹¹⁰.

Προς τα έξω, η IACS δραστηριοποιείται στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών και βρίσκεται σε διαρκή συνεργασία με κοινοτικά όργανα και συλλογικούς φορείς της ναυτιλίας. Εντονότερη όμως είναι η δραστηριότητα της προς τα έσω, για να διατηρείται η εμπιστοσύνη όλων των μελών στο ότι οι υψηλές απαιτήσεις ασφάλειας τηρούνται χωρίς παρεκκλίσεις. Υιοθετήθηκαν γι' αυτό το λόγο:

- α) Κώδικας δεοντολογίας,
- β) Πρόγραμμα πιστοποίησης για το σύστημα ποιότητας¹¹¹ και κυρίως
- γ) Συμφωνία μεταξύ των μελών για τις περιπτώσεις αλλαγής κλάσης¹¹² με παράλληλη τακτική ενημέρωση των ενδιαφερόμενων μερών, ιδιωτικών φορέων και κρατικών αρχών, για τις μεταβολές αυτές¹¹³.

Αξίζει επίσης να σημειωθούν δύο σύγχρονες τάσεις: αφενός η έκδοση οδηγιών για την εναρμονισμένη ερμηνεία και ομοιόμορφη εφαρμογή των κανονισμών στις αντίστοιχες επιθεωρήσεις, αφετέρου η έκδοση ενοποιημένων τεχνικών

¹⁰⁹ Περίπου 40.000 πλοία. Πραγματοποιούν συνολικά πάνω από 500.000 επιθεωρήσεις τον χρόνο, με 6.000 περίπου επιθεωρητές και 1200 περίπου γραφεία σε όλα τα σημεία της υδρογείου.

¹¹⁰ Βλ. MATHIESEN Tor-Chr.: *The Changing Role of Ship Classification Societies*, Sname Annual Meeting 97, Ottawa, 18 October 1997.

¹¹¹ *Quality System Certification Scheme* (QSCS).

¹¹² Transfer Of Class Agreement (TOCA). Η συμφωνία αυτή προβλέπει την υποχρέωση κάθε μέλους της IACS να μη δεχθεί να απονείμει την κλάση του πλοίου έως ότου πραγματοποιηθούν όλες οι οφειλόμενες επιθεωρήσεις και τηρηθούν οι παρατηρήσεις και συστάσεις του προηγούμενου νηογνώμονα.

¹¹³ Στις δραστηριότητες αυτές, πρέπει να προστεθεί η υιοθέτηση προγραμμάτων εντατικοποιημένου ή εξατομικευμένου ελέγχου με στόχο την αποτελεσματικότερη πλήρωση των επιταγών ασφάλειας. Πρόκειται ειδικότερα για:

- α) το πρόγραμμα ενισχυμένων επιθεωρήσεων σε πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια, χημικά δεξαμενόπλοια και φορτηγά (ESP- Enhanced Survey Program for Tankers, Bulk Carriers and Chemical Carriers), το οποίο ξεκίνησε τον Ιούλιο 1993 και προβλέπει ενδεδειγμένες επιθεωρήσεις (με κοινές τεχνικές απαιτήσεις, π.χ. παχυμετρήσεων και ομοιόμορφες διαδικασίες ελέγχου) για τα πλοία των παραπάνω κατηγοριών που πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις (π.χ. ηλικίας).
- β) Condition Assessment Program: το πρόγραμμα αυτό ανταποκρίνεται στην απαίτηση των μεγάλων ναυλωτών (κυρίως πετρελαϊκών εταιρειών) για αξιολόγηση των υποψηφίων πλοίων. Σε μία τέτοια περίπτωση ο νηογνώμονας διενεργεί, κατά παραγγελία του πλοιοκτήτη, έλεγχο πιο ενδελεχή από αυτόν της ειδικής επιθεώρησης, και βαθμολογεί το πλοίο από ένα (1) έως (5) ανάλογα με την κατάστασή του. Η βαθμολογία αυτή επηρεάζει προφανώς το ναυλωτή στην τελική επιλογή του.
- γ) Formal Safety Program: το πρόγραμμα αυτό είναι το πλέον πρόσφατο, έχει δε σκοπό την ad hoc εκτίμηση του κινδύνου που υπάρχει για την αξιοπλοΐα του πλοίου ως συνέπεια ζημίας ή άλλου ελαττώματος που έχει εντοπισθεί κυρίως στα μηχανολογικά του συστήματα.

κανόνων¹¹⁴ που μέχρι πρόσφατα διέφεραν από νηογνώμονα σε νηογνώμονα. Η τελευταία αυτή δραστηριότητα τείνει σαφώς να ανυψώσει το επίπεδο των υφισταμένων τεχνικών προτύπων κατασκευής, στο όνομα της ασφάλειας¹¹⁵. Στην ίδια λογική, εντάσσονται και άλλα σημαντικά βήματα στο πλαίσιο της IACS, όπως τα μέτρα για την εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης και την εκπαίδευση των επιθεωρητών, ο έλεγχος των μη αποκλειστικών συνεργατών, η συνεργασία με τις αρχές του κράτους του λιμένος, καθώς και η δημιουργία εξωτερικής συμβουλευτικής επιτροπής για θέματα ποιότητας.

Προς την ίδια κατεύθυνση έχει κινηθεί και ο ευρωπαϊός νομοθέτης. Το άρθρο 2(1)(α) του Κανονισμού 4056/86 για τις θαλάσσιες μεταφορές, κάνει μνεία για τις συμφωνίες *«θέσπισης ή ομοιόμορφης εφαρμογής προδιαγραφών ή προτύπων για τα πλοία και άλλα μεταφορικά μέσα, το υλικό, την τροφοδοσία και τις μόνιμες εγκαταστάσεις»*¹¹⁶. Αν και το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού αφορά μόνο επιχειρήσεις θαλάσσιας μεταφοράς, ωστόσο παρουσιάζει ενδιαφέρον, αφού η θέσπιση των προτύπων αυτών για τα πλοία αποτελεί, κατά παράδοση, δραστηριότητα όχι των ναυτιλιακών εταιρειών αλλά των νηογνώμωνων.

Οι προαναφερθείσες ρυθμίσεις αν ερμηνευθούν στενά, έχουν ως αντικείμενο συμφωνίες που περιορίζονται σε θέματα τεχνικής φύσης και εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής τους κάθε άλλη συμφωνία εμπορικής φύσης¹¹⁷ (η παρεμβολή εμπορικών στοιχείων ιδίως υπό τη μορφή ανταλλαγής πληροφοριών για την πελατεία μπορεί να οδηγήσει σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο στο χαρακτηρισμό της συμφωνίας ή απόφασης ως περιοριστικής του ανταγωνισμού). Υπό το ανωτέρω πλαίσιο η «συμφωνία περί αλλαγής κλάσης» έχει στόχο την παρεμπόδιση της γνωστής ως “class hopping” πρακτικής, δηλ. της διαδοχικής αλλαγής των νηογνώμωνων, όπου έχει καταταχθεί ένα πλοίο, με σκοπό την αποφυγή των επιβαλλόμενων, για τη συμμόρφωση προς τους κανόνες ασφάλειας, εργασιών συντήρησης ή επισκευών. Η όλη λογική βασίζεται στη διαφάνεια και συνεπώς στην ανταλλαγή πληροφοριών

¹¹⁴ Η IACS διαθέτει 30 ομάδες εργασίας για την κατάρτιση των ενοποιημένων κανόνων σε όλους τους τομείς που παραδοσιακά αφορούν την κλάση του πλοίου.

¹¹⁵ Η πρόσφατη, ωστόσο, αντίδραση στους νέους κανόνες για τα φορτηγά πλοία δείχνει ότι η εφοπλιστική κοινότητα υποστηρίζει περισσότερο τον εντατικότερο έλεγχο των πλοίων και όχι την υιοθέτηση αυστηρότερων κανονισμών που συνεπάγονται υψηλότερο κόστος. Βλ. *Lloyd's List*, 8 Ιανουαρίου 1997.

¹¹⁶ Αντίστοιχες διατάξεις περιλαμβάνουν οι Κανονισμοί 1017/68 (άρθρο 3(1)(α)) και 3975/87 (άρθρο 2(α) (β)).

¹¹⁷ Βλ. CLOUGH M. & RANDOLPH F.: *Shipping and EC Competition Law*, Butterworths, 1991, σελ. 204.

σχετικών με την κίνηση των πελατών και την πολιτική των επιχειρήσεων όχι μόνο μεταξύ των μελών της IACS¹¹⁸ αλλά μεταξύ αυτών και τρίτων φορέων, κυρίως ασφαλιστικών οργανισμών και εθνικών αρχών. Κατά μία άποψη, στο σύστημα ελλοχεύουν δύο κίνδυνοι: αφενός μεν η κατάργηση του ανταγωνισμού σε μία αγορά όπου, παρά το μεγάλο αριθμό νηογνομόνων, υπάρχει υψηλός βαθμός συγκέντρωσης στα μέλη της IACS, αφετέρου δε η αναχαίτηση των δραστηριοτήτων άλλων οργανισμών που δεν μετέχουν στη συμφωνία. Τα μέλη της IACS υποστηρίζουν ότι η συμφωνία δεν έχει οικονομικό χαρακτήρα¹¹⁹, αφού θέματα τιμολόγησης είναι εκτός των αρμοδιοτήτων της IACS κι ότι ο ισχυρός ανταγωνισμός συνεχίζεται να υφίσταται μεταξύ τους σε ό,τι αφορά την ποιότητα των υπηρεσιών, την οργάνωση και δυνατότητα εξυπηρέτησης, την τεχνογνωσία και την έρευνα¹²⁰. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή φέρεται να έχει αποδεχθεί τη νομιμότητα της συμφωνίας¹²¹, ενόψει της κεφαλαιώδους σημασίας που αποκτά η ασφάλεια στο πλαίσιο της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής και της ανάγκης να καταπολεμηθούν τα υποβαθμισμένα πλοία.

Η σημασία της συμμετοχής στην IACS είναι ευνόητη, αν σκεφθεί κανείς το θεσμικό της ρόλο στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών, την δραστηριοποίηση της για την υιοθέτηση κοινών τεχνικών κανόνων και ερμηνειών καθώς και το ανοικτό δίκτυο επικοινωνίας μεταξύ των μελών της και τρίτων, δημόσιων αρχών ή ιδιωτικών φορέων. Η απόκτηση της ιδιότητας του μέλους γίνεται με προκαθορισμένη διαδικασία και εφόσον τηρούνται συγκεκριμένες προϋποθέσεις οι οποίες στηρίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια (π.χ. εμπειρία, φερεγγυότητα, σύνθεση διοικητικών συμβουλίων), προκειμένου να αποφεύγεται ο καθορισμός κλειστού αριθμού μελών και να παρέχεται η δυνατότητα προσφυγής σε περίπτωση αρνητικής απόφασης¹²².

¹¹⁸ Ο νηογνώμονας που δέχεται την αίτηση κατάταξης υποχρεούται να ενημερώσει τον προηγούμενο νηογνώμονα για τη συμμόρφωση ή όχι με τις παρατηρήσεις που ο τελευταίος είχε θέσει. Συνήθως στην πράξη, η αίτηση αλλαγής κλάσης αντιμετωπίζεται με επιφύλαξη από τα μέλη της IACS.

¹¹⁹ Η Επιτροπή και το ΔΕΚ αντιμετωπίζουν αυστηρά κυρίως τις ανταλλαγές πληροφοριών που αφορούν ζητήματα τιμολόγησης, εκπτώσεων κλπ. ενώ αποδέχονται την κυκλοφορία στατιστικών δεδομένων. Βλ. μεταξύ άλλων KORAH V.: *An Introductory Guide to EEC Competition Law and Practice*, 4^η έκδοση, ESP Publishing Ltd., 1990, σελ. 125. Ως χαρακτηριστικό παράδειγμα από τη ναυτιλία, αναφέρεται η αρνητική στάση της Επιτροπής της 19 Οκτωβρίου 1994 για τα *Tolerated Outsiders Agreements*, δηλ. συμφωνίες μεταξύ των ναυτιλιακών διασκέψεων και ανεξαρτήτων μεταφορέων τακτικών γραμμών για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τους όρους και τις τιμές μεταφοράς. Η Επιτροπή θεώρησε ότι οι συμφωνίες αυτές δεν καλύπτονται από την απαλλαγή των διασκέψεων και συνεπώς εμπίπτουν κατ'αρχάς στην απαγόρευση του άρθρου 85§1 ΣυνθΕΚ, δεν αποφάνθηκε όμως για την εφαρμογή του άρθρου 85§3 διότι οι εν λόγω συμπράξεις τερματίστηκαν.

¹²⁰ MATHIESEN Tor.-Chr.: *The Shipping Industry and the roles of IACS*, Luncheon Seminar, DNV-Høvik, 12 Δεκεμβρίου 1997 (αδημ.).

¹²¹ MATHIESEN (Tor.-Chr.), ο.π.

¹²² GREEN N.: *Commercial Agreements and Competition Law, Practice and Procedure in the UK and EEK*, Graham & Trotman 1986, σελ. 737 επ.

Παράλληλα με την αυτόβουλη βελτίωση της λειτουργίας του κλάδου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε το Νοέμβριο 1994 την Οδηγία 94/57/EK «σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών»¹²³. Το νομοθέτημα αυτό σκοπό έχει να ενεργοποιήσει τις αρχές του κράτους της σημαίας, να καθιερώσουν κοινούς κανόνες και πρότυπα στους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων που εξουσιοδοτούν, καθώς τα κράτη έχουν, σε τελική ανάλυση, την ευθύνη για τον έλεγχο συμμόρφωσης των πλοίων σημαίας τους προς τους διεθνείς κανόνες της ασφάλειας ζωής και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Με τον τρόπο αυτό αποκαθίσταται και η αξιοπιστία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως εγγυητού της ασφάλειας κράτους λιμένος. Η ΕΕ νομιμοποιείται να επιβάλλει αυστηρό έλεγχο στα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες της επειδή ήδη με την ιδιότητα της ως κράτος σημαίας, ενισχύει την εποπτεία της στα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών της.

Η Οδηγία αυτή θέτει σε εφαρμογή μία διαδικασία αναγνώρισης νηογνώμωνων και καθορίζει η ίδια τα ελάχιστα κοινά κριτήρια ποιότητας που πρέπει να πληρούν οι νηογνώμονες για να έχει βασιμότητα η εκδοχή ότι *«διαθέτουν την κατάλληλη δομή και πείρα στην οποία να μπορούν να βασιστούν και η οποία τους επιτρέπει να εκτελούν τα καθήκοντά τους με υψηλό επίπεδο επαγγελματισμού.»*¹²⁴. Τα κριτήρια αυτά διαμορφώθηκαν με βάση τις συμβουλευτικές Οδηγίες του ΔΝΟ (IMO) που υιοθετήθηκαν με τις Αποφάσεις του, προσδίδοντας στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης την υποχρεωτική ισχύ του κοινοτικού δικαίου. Διακρίνονται δε σε γενικά¹²⁵ και ειδικά¹²⁶. Τα πρώτα συνιστούν αντικειμενικές εκτιμήσεις, οι οποίες βασίζονται στον αριθμό και τη χωρητικότητα των εγγεγραμμένων πλοίων, τον αριθμό των επιθεωρητών, το σύστημα των κανονισμών του νηογνώμονα και το ιδιοκτησιακό καθεστώς¹²⁷. Τα ειδικά κριτήρια επιτρέπουν να διαπιστώνεται αν ο ελεγχόμενος

¹²³ ΕΕΕΚ L 319/12-12-94, σελ. 20 επ., όπως τροποποιήθηκε από την Οδηγία 47/58/EK της Επιτροπής της 26 Σεπτεμβρίου 1997 (ΕΕΕΚ L 247/7-10-97, σελ. 8) για να συμπεριλάβει τις Οδηγίες της Απόφασης του IMO με αρ. Α. 789(19).

¹²⁴ Το Συμβούλιο είχε ήδη επισημάνει την ανάγκη επιλογής των νηογνώμωνων με ποιοτικά κριτήρια στον Κανονισμό 613/91 που αφορά την μεταφορά πλοίων από ένα νηολόγιο σε άλλο εντός της Κοινότητας (άρθρο 3 (3)).

¹²⁵ Παράρτημα Οδηγίας (Α).

¹²⁶ Παράρτημα Οδηγίας (Β).

¹²⁷ Ειδικότερα, ο αναγνωρισμένος νηογνώμονας θα πρέπει: α) να αποδεικνύει ότι διαθέτει εκτεταμένη πείρα σε αξιολογήσεις, σχεδιασμό και κατασκευή εμπορικών πλοίων, β) να διαθέτει καταγεγραμμένο στα μητρώα του, στόλο τουλάχιστον 100 ωκεανοπόρων πλοίων άνω των 100 κ.ο.χ. με ολική χωρητικότητα πάνω από 5 εκατ. κ.ο.χ., γ) να απασχολεί τουλάχιστον 100 επιθεωρητές αποκλειστικής

νηογνώμονας έχει την απαιτούμενη για την άσκηση της δημόσιας υπηρεσίας ικανότητα σε επίπεδο οργάνωσης, παγκόσμιας κάλυψης και προσωπικού, τεχνογνωσίας και κατάρτισης καθώς και σε επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών, η οποία μάλιστα πρέπει να πιστοποιείται από ανεξάρτητο σώμα αναγνωρισμένων ελεγκτών¹²⁸.

Θέτοντας ομοιόμορφα κριτήρια αναγνώρισης, η Επιτροπή δεν υποκαθιστά τα κράτη μέλη ως προς την επιλογή των Οργανισμών. Η αναγνώριση παραμένει έργο των εθνικών αρχών, οι οποίες κοινοποιούν στα υπόλοιπα κράτη μέλη και την Επιτροπή τους Οργανισμούς που έχουν εγκρίνει¹²⁹. Η τελευταία διατηρεί μόνο το δικαίωμα να ζητήσει την ανάκληση της αναγνώρισης, εφόσον δεν πληρούνται πλέον τα κριτήρια της Οδηγίας¹³⁰. Βάσει των κοινοποιήσεων αυτών, η Επιτροπή κατήρτησε κατάλογο (με την από 30 Ιουνίου 1996 Απόφασή της¹³¹), ο οποίος περιλαμβάνει μέχρι στιγμής δέκα Οργανισμούς¹³². Αντίθετα, διατηρεί την αρμοδιότητα να εγκρίνει, κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους, τη λειτουργία οριακών περιπτώσεων που δεν πληρούν τα γενικά κριτήρια, ειδικότερα αυτά της χωρητικότητας και του αριθμού των επιθεωρητών. Η αναγνώριση χορηγείται σ' αυτές τις περιπτώσεις για τρία έτη και

απασχόλησης, δ) να διαθέτει ολοκληρωμένο σύστημα κανόνων και κανονισμών που να δημοσιεύονται, να αναβαθμίζονται και να βελτιώνονται μέσω προγραμμάτων έρευνας και ανάπτυξης, ε) να δημοσιεύει στατιστικά στοιχεία σε ετήσια βάση και στ) να μην τελεί υπό τον έλεγχο πλοιοκτητών ή ναυπηγών ή άλλων που αναπτύσσουν εμπορική δραστηριότητα στην κατασκευή, τον εξοπλισμό, την επισκευή ή την εκμετάλλευση πλοίων, ούτε να εξαρτάται ως προς τις προσόδους του από μία και μόνη εμπορική επιχείρηση.

¹²⁸ Ειδικότερα, ο αναγνωρισμένος νηογνώμονας θα πρέπει: α) να στελεχώνεται επαρκώς με εξειδικευμένο προσωπικό και να διαθέτει παγκόσμια κάλυψη με αποκλειστικούς ή μη συνεργάτες, β) να διέπεται από κώδικα δεοντολογίας, γ) να διασφαλίζει την απαιτούμενη από τις αρχές εχεμύθεια πληροφοριών, δ) να παρέχει πληροφορίες στις αρμόδιες αρχές, ε) να ακολουθεί με συνέπεια την πολιτική ποιότητας, στ) να πιστοποιεί το εσωτερικό σύστημα ποιότητας σύμφωνα με τα EN 45004 (φορείς επιθεώρησης) και EN 29001, όπως ερμηνεύονται από το σχετικό πρόγραμμα πιστοποίησης της IACS, ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις της Οδηγίας, η) να αποδεικνύει ότι έχει την ικανότητα να αναπτύσσει και να διατηρεί πλήρες και επαρκές σύστημα κανόνων καθώς και να διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις, με βάση τις απαιτήσεις των διεθνών Συμβάσεων, θ) να υπόκειται σε πιστοποίηση από ανεξάρτητο σώμα ελεγκτών αναγνωρισμένο από την αρχή του κράτους εγκατάστασης και ι) να επιτρέπει την συμμετοχή των αρχών και άλλων ενδιαφερομένων μερών στην κατάρτιση των κανόνων του.

¹²⁹ Άρθρο 4(1) & (2). Επίσης το άρθρο 10 αναγνωρίζει το δικαίωμα στα κράτη μέλη να αναστέλουν την εξουσιοδότηση ενός αναγνωρισμένου οργανισμού έστω και αν αυτός πληροί τα κριτήρια της Οδηγίας, εφόσον κρίνουν ότι δεν είναι πλέον δυνατό ο εν λόγω οργανισμός να εκτελεί καθήκοντα για λογαριασμό τους. Εφαρμόζεται σε αυτή την περίπτωση η διαδικασία του άρθρου 10.

¹³⁰ Άρθρο 9 (1) & (2)

¹³¹ EEEK L 257/10-10-96, σελ. 46.

¹³² American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), China Classification Society (CCS), Det Norske Veritas (DNV), Germanischer Lloyd (GL), Hellenic Register of Shipping (HR), Korean Register of Shipping (KR), Lloyd's Register of Shipping (LR), Nippon Kaiji Kyokai (NK), Registro Italiano Navale (RINA). Στη λίστα προστέθηκε επίσης το Maritime Register of Shipping (MRS).

περιορίζεται στο κράτος μέλος που υπέβαλε τη σχετική αίτηση¹³³. Με βάση τη διάταξη αυτή εκδόθηκε η από 22 Απριλίου 1998 Απόφαση της Επιτροπής, η οποία αναγνώρισε την εταιρία «HELLENIC REGISTER OF SHIPPING» για χρονικό διάστημα τριών ετών, αρχή γενομένης από 22 Απριλίου 1998¹³⁴.

Η διαδικασία αναγνώρισης δεν έχει το χαρακτήρα μίας εφάπαξ επιλογής. Αντίθετα, το κράτος μέλος που επιθυμεί να αναθέσει την αρμοδιότητα έκδοσης πιστοποιητικών σε Αναγνωρισμένους Οργανισμούς οφείλει να επαναλαμβάνει τον έλεγχο καταλληλότητας του Οργανισμού ανά διετία και να κοινοποιεί τα αποτελέσματα¹³⁵. Πέραν όμως αυτού, υποχρεούται να καθορίζει τις σχέσεις συνεργασίας μεταξύ των αρχών και του νηογνώμονα με βάση τις σχετικές οδηγίες του ΙΜΟ. Γραπτή συμφωνία ή αντίστοιχες νομοθετικές διατάξεις πρέπει να ορίζουν ρητά τα καθήκοντα του Οργανισμού, την εποπτεία της αρμόδιας αρχής, τη διαβίβαση βασικών πληροφοριών, καθώς και να αξιολογούν την ύπαρξη αντιπροσωπείας του στο έδαφος του κράτους μέλους για λογαριασμό του οποίου εκδίδονται τα πιστοποιητικά¹³⁶. Παράλληλα, με την ιδιότητα του κράτους λιμένος, η εξουσιοδοτούσα Αρχή πρέπει να μεριμνά, μέσω αυστηρότερων ελέγχων, ώστε να μην ευνοούνται τα πλοία τρίτων χωρών που καταφεύγουν σε μη αναγνωρισμένους και συνεπώς φθηνότερους νηογνώμονες. Όπως προαναφέρθηκε, η Ελλάδα προσάρμοσε τη νομοθεσία της με το Π.Δ. 32/1997¹³⁷ και δημοσίευσε «*κείμενο Πρότυπης Συμφωνίας μεταξύ του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και των Αναγνωρισμένων Οργανισμών, σχετικά με την εξουσιοδότησή τους, για την διενέργεια των προβλεπόμενων από τις διεθνείς Συμβάσεις ελέγχων και την έκδοση των απαιτούμενων για τα πλοία πιστοποιητικών*»¹³⁸.

Οι νηογνώμονες ως Οργανισμοί επιθεώρησης πλοίων δεν έτυχαν της ίδιας αποδοχής στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού. Με αποφάσεις σταθμούς, κυρίως στις

¹³³ Άρθρο 4(3) & (4). Είναι δυνατή η παράταση από την Επιτροπή της αναγνώρισης αυτής, οπότε και δεν ισχύουν πλέον οι αρχικοί εδαφικοί περιορισμοί.

¹³⁴ ΕΕΕΚ L 131/5-5-98, σελ.34

¹³⁵ Άρθρο 11.

¹³⁶ Άρθρο 6.

¹³⁷ ΦΕΚ Α' 35/14-3-97. Αντίθετα η Ιταλία καταδικάστηκε με την από 12 Μαρτίου 1998 απόφαση του ΔΕΚ (υπ. C-313/97) επειδή δεν προσάρμοσε τη νομοθεσία της στις διατάξεις αυτής της Οδηγίας (βλ. Συλλ. 1998, 1-1191). Όμοια και το Βέλγιο με την από 14 Μαΐου 1998 απόφαση του ΔΕΚ (υπ. C-368/97 - βλ. Δραστηριότητες του ΔΕΚ και του Πρωτοδικείου, 11/15-5-98, σελ. 27-28).

¹³⁸ Υ.Α. αρ. 1218.73/04/97, ΦΕΚ Β' 638/30-7-97.

υποθέσεις «TRADEWAYS II¹³⁹» «AMOCO CADIZ¹⁴⁰» και «SUNDANCER¹⁴¹», τα αμερικανικά δικαστήρια πήραν θέση για τη συμβατική ευθύνη του νηογνώμονα.

Το πλοίο *TRADEWAYS II*, βυθίστηκε στο ταξίδι του από την Αμβέρσα στην Αμερική, προκαλώντας το θάνατο του ενδεκαμελούς πληρώματος του. Ο νηογνώμονας Bureau Veritas, ένα μήνα πριν από το ναυτικό ατύχημα, είχε επιθεωρήσει το πλοίο δύο φορές, αφενός για λογαριασμό του πλοιοκτήτη, στο πλαίσιο της καθιερωμένης ετήσιας επιθεώρησης, αφετέρου δε κατόπιν εντολής των ναυλωτών, στο πλαίσιο ενός πιο εμπεριστατωμένου ελέγχου. Ο δεύτερος έλεγχος οδήγησε στη αναστολή της κλάσης του, έως ότου ολοκληρωθεί η επισκευή σημαντικών τεχνικών ελαττωμάτων ενώ για τη διόρθωση άλλων ελλείψεων (κακοτεχνιών των νομέων και της οροφής διπυθμένων) δόθηκε προθεσμία μέχρι την επόμενη ετήσια επιθεώρηση. Οι ασφαλιστές του πλοίου υποστήριζαν ότι αιτία του ατυχήματος ήταν ακριβώς οι ελλείψεις που με την έγκριση του νηογνώμονα δεν επιδιορθώθηκαν έγκαιρα, επικαλέσθηκαν δε ότι ο Bureau Veritas εκπλήρωσε πλημμελώς τις συμβατικές του υποχρεώσεις και παρέβη την σιωπηρή υποχρέωση εγγύησης να ενεργεί σύμφωνα με τους κανόνες της επιστήμης και της τέχνης.

Στην δεύτερη υπόθεση το Περιφερειακό Δικαστήριο του Ιλινόις το 1984 καταδίκασε την εταιρεία Amoco για τη θαλάσσια ρύπανση που προκλήθηκε από το ιστορικό πλέον ατύχημα του πλοίου της *AMOCO CADIZ*. Ο αμερικανικός νηογνώμονας (ABS), ο οποίος είχε αρχικά εναχθεί με την πλοιοκτήτρια εταιρεία, στράφηκε κατόπιν εναντίον της για την απόδοση των δικαστικών εξόδων. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία, υποστήριξε στην ανταγωγή της ότι ο ABS έπρεπε να την αποζημιώσει για το σύνολο της ζημίας της ή τουλάχιστον για μέρος αυτής.

¹³⁹ *Great American Insurance Company et al. v. Bureau Veritas*, Περιφ. Δικαστήριο Νότιας Περιφ. Νέας Υόρκης (Harold R. Tyler Jr, DJ), 22 Φεβρουαρίου 1972, 338 F. Supp. 999, 1972 AMC 1455 (S.D.N.Y. 1972), *aff'd* 478 F.2d 235, 1973 AMC 1755 (2nd Circ. 1973), *Lloyd's Law Rep.* 1973, τομ. 1, σελ.273 επ. Βλ. επίσης BAR-LEV J.: Liability of a vessel Classification Society cannot be based on warranty of seaworthiness, *JMLC* 1973, σελ. 334 επ., MILLER M.: Liability of Classification Societies form the Perspective of United States Law, *Tul. Mar. L.J.*, τ.22, 1997, no. 1, σελ. 75 επ.

¹⁴⁰ *Re The "Amoco Cadiz", in re oil spill by the Amoco Cadiz off the coast of France on 16 March 1978*, Περιφ. Δικαστήριο Βόρειας Περιφ. Ιλινόις (Frank J. McGarr, DJ), 11 Φεβρουαρίου και 15 Απριλίου 1986, AMC 1945 (1986), βλ. περίληψη *Case Digest*, Lux (ed.), *Classification Societies*, σελ. 79-80.

¹⁴¹ *Sundancer Cruises Corp. V. American Bureau of Shipping*, *Lloyd's Law Rep.* 1994, τόμ. 1, σελ.183 επ., 799 F. Supp. 363, 1992 AMC 2496 (S.D.N.Y. 1992), *aff'd* 7 F.3d 1077, 1994 AMC 1 (2d Cir. 1993), cert. denied 114 S. Ct. 1399 (1994). Βλ. επίσης CANE P.F.: The liability of classification societies, *Lloyd's Mar. & Com. L.Q.* 1994, σελ. 363 επ., HONKA H.: The classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies, *E.T.L.* 1996, no. 5, σελ. 620 επ.

Η τρίτη υπόθεση έχει ως εξής: Οι πλοιοκτήτες του επιβατηγού «*SUNDANCER*» το μετασκεύασαν υπό την επίβλεψη του ABS σε πολυτελές κρουαζιερόπλοιο σε σουηδικό ναυπηγείο, το ενέγραψαν στο νηολόγιο των νήσων Μπαχάμες και ανέθεσαν στον ABS (Οργανισμό εξουσιοδοτημένο από τις Μπαχάμες), να εκδώσει τα απαιτούμενα από τη Δ.Σ. περί γραμμών φορτώσεως και τη Δ.Σ. SOLAS πιστοποιητικά ασφάλειας¹⁴² καθώς και το ιδιωτικής φύσης πιστοποιητικό κλάσης. Στις 14 Ιουνίου 1984, εκδόθηκε προσωρινό πιστοποιητικό γραμμών φορτώσεως και πιστοποιητικό SOLAS περί ασφάλειας επιβατηγού πλοίου όπου βεβαιωνόταν η στεγανοποιητική ακεραιότητα του πλοίου. Ακολούθησε η έκδοση προσωρινού πιστοποιητικού κλάσης. Σε λιγότερο από δύο εβδομάδες από την έκδοση των παραπάνω εγγράφων, το «*SUNDANCER*» βυθίστηκε (χωρίς θύματα), εξαιτίας ελαττωμάτων και ελλείψεων που υπήρχαν κατά παράβαση τόσο της Δ.Σ. SOLAS, όσο και των κανονισμών του ABS¹⁴³ και είχαν βλάψει την ακεραιότητα του πλοίου. Οι πλοιοκτήτες ήγειραν κατά του νηογνώμονα συμβατικές και αδικοπρακτικές αξιώσεις.

Ωστόσο το κύριο αποδεικτικό μέσο, το πλοίο, βρισκόταν στο βυθό της θάλασσας. Η κατασκευαστική και μηχανολογική του πολυπλοκότητα του πλοίου ήταν τέτοια που εμπόδιζε την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων για τα ακριβή αίτια της βύθισης του. Δεν ήταν δυνατόν να τεκμηριωθεί με ασφάλεια ότι το ελάττωμα που δεν εξακρίβωσε ή δεν αξιολόγησε σωστά ο νηογνώμονας ήταν η αιτία του ατυχήματος¹⁴⁴.

Οι πλοιοκτήτες επικαλέσθηκαν δύο επιχειρήματα. Σύμφωνα με το πρώτο, η έκδοση του πιστοποιητικού του νηογνώμονα έπρεπε να θεωρηθεί ως «εγγύηση αξιοπλοίας» από τον οργανισμό που το εκδίδει προς τον πελάτη του. Ουσιαστικά το αίτημα ήταν να εφαρμοσθεί και στους νηογνώμονες «*το τεκμήριο ναυτικής ακαταλληλότητας*» που η αμερικανική νομολογία έχει αναγνωρίσει εις βάρος του πλοιοκτήτη· όταν ένα πλοίο χάνεται σε κανονικές συνθήκες χωρίς άλλη εξήγηση ως

¹⁴² Είναι η πρώτη φορά που η δημόσιου χαρακτήρα δραστηριότητα του νηογνώμονα έρχεται στο δικαστικό προσκήνιο.

¹⁴³ Ειδικότερα έλειπαν οι βαλβίδες του συστήματος παροχέτευσης ακάθαρτων υδάτων (valves in the grey water system), κατά παράβαση των διατάξεων της SOLAS και υπήρχαν οπές στη φρακτή, κατά παράβαση τόσο της SOLAS όσο και των κανονισμών του ABS.

¹⁴⁴ Στην υπόθεση *TRADEWAYS II*, το δικαστήριο απέρριψε τους ισχυρισμούς των εναγόντων για δύο λόγους: α) δεν αποδείχθηκε ότι ο νηογνώμονας είχε επιδείξει αμέλεια στην διεξαγωγή των επιθεωρήσεων και β) δεν αποδείχθηκε ο αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ των ελαττωμάτων που θα έπρεπε να έχουν εντοπισθεί από τον νηογνώμονα και την επέλευση του ναυτικού ατυχήματος. Βλ. ο.π., *Lloyd's Law Rep.* 1973, σελ.278-79. Αντίστοιχα, στην υπόθεση *SUNDANCER*, δεν αποδείχθηκε ότι οι ενάγοντες υπέστησαν ζημία από την έκδοση του πιστοποιητικού κλάσης.

προς την αιτία του ατυχήματος και η απόδειξη της αμέλειας δεν είναι δυνατή, τεκμαίρεται ότι ο πλοιοκτήτης δεν είχε εκπληρώσει την υποχρέωση που ανέλαβε έναντι του ναυλωτή να θέσει στη διάθεσή του ένα πλοίο ικανό και κατάλληλο προς πλού¹⁴⁵. Η εφαρμογή του τεκμηρίου αυτού έχει ήδη επεκταθεί στους σχεδιαστές - ναυπηγούς πλοίων με το επιχείρημα της ευθύνης εκ του προϊόντος, αν αυτοί παραβλέπουν καθιερωμένους κανόνες ναυπήγησης με αποτέλεσμα να καθίσταται το πλοίο μη αξιόπλοο¹⁴⁶. Ωστόσο, η αναλογική εφαρμογή του και στους νηογνώμονες δεν έγινε δεκτή διότι η αποδοχή του τεκμηρίου αυτού προϋποθέτει τον πραγματικό έλεγχο της κατασκευής, συντήρησης ή εκμετάλλευσης του πλοίου. Το Περιφερειακό Δικαστήριο της Νέας Υόρκης έκρινε όπως και στην υπόθεση *TRADEWAYS II*, ότι τέτοια περίπτωση δεν συντρέχει με τους νηογνώμονες. Οι οργανισμοί αυτοί ασκούν μόνο έναν έμμεσο, οικονομικής φύσης, έλεγχο, με την έννοια ότι τα πιστοποιητικά τους είναι απαραίτητα για την ασφάλιση του πλοίου. Ο πλοιοκτήτης ή ναυλωτής θα μπορούσε όμως σε κάθε περίπτωση και ελλείψει του πιστοποιητικού κλάσης είτε να αποφασίσει τον απόπλου του πλοίου ανασφάλιστου είτε να αποδεχθεί την καταβολή υψηλότερων ασφαλιστρών. Συνεπώς κρίθηκε ότι «το τεκμήριο δεν ισχύει εις βάρος νηογνώμωνων των οποίων ο μόνος ρόλος ήταν να κατατάζουν ένα πλοίο που αποδείχθηκε εκ των υστέρων μη αξιόπλοο»¹⁴⁷.

Το δεύτερο επιχείρημα εκπορευόταν από τη λεγόμενη νομολογία «Ryan»¹⁴⁸. Μία εταιρεία φορτοεκφόρτωσης είχε κριθεί υπεύθυνη για τον τραυματισμό ενός λιμενεργάτη, ο οποίος είχε προκληθεί κατά τη διάρκεια των εργασιών φόρτωσης του πλοίου που εκτελούνταν υπό τον έλεγχο της εταιρείας αυτής. Κατά την ερμηνεία των αμερικανικών δικαστηρίων, η νομολογία αυτή καταδεικνύει ότι, παρόλο που η

¹⁴⁵ *Federazione Italiana Dei Corsorzi Agrari v. Mandask Compania de Vapres, S.A.*, (1968) AMC 315: 388F (2d) 434, 436 (2d Cir.) cert. denied 393 U.S. 828 (1970) AMC 253 (1968). *South Inc. v. Moran Towing and Transportation Co.*, (1966) AMC 1987; 360F (2d) 1002, 1005 (2d Cir. 1966).

¹⁴⁶ *Re Marine Sulphur Transport Corp.*, (1970) AMC 1004; 312F. Supp. 1081, 1098 (S.D.N.Y. 1970); *Lloyd's Law Rep.* 1970, no. 2, σελ. 285 και 1973, no. 1, σελ. 88. βλ. επίσης *BAR-LEV (J.)*, ο.π., σελ. 334 επ.

¹⁴⁷ *Lloyd's Law Rep.* 1973, no. 2, σελ. 280. Για να ισχύσει το τεκμήριο θα έπρεπε να αποδειχθεί επίσης ότι το πλοίο ήταν ακατάλληλο προς θαλασσοπλοΐα κατά τη στιγμή του απόπλου του, πράγμα όμως που τελικά δεν αποδείχθηκε. Βλ. επίσης την απόφαση *Steamship Mutual Underwriting Ass' n v. Bureau Veritas*, 380 F. Supp. 482, 1973 AMC 2184 (E.D. La. 1973), όπου το Δικαστήριο της Ανατολικής Περιφέρειας της Λουιζιάνας δέχθηκε μεν ότι ο εναγόμενος νηογνώμονας είχε αμελώς επιθεωρήσει το πλοίο, κατά παράβαση των ιδίων των κανονισμών του, αρνήθηκε όμως να εφαρμόσει το τεκμήριο της «ναυτικής ακαταλληλότητας» και τελικά απέρριψε την αγωγή διότι δεν αποδείχθηκε ο αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της συμπεριφοράς του εναγομένου και της βύθισης του πλοίου. Για την υπόθεση αυτή, βλ. *MILLER M.*, ο.π., σελ. 95-96. (Η περίπτωση αυτή παρουσιάζει ομοιότητες με εκείνη του *ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ* όπως θα δούμε παρακάτω).

¹⁴⁸ *Ryan Stevedoring Co. V. Pan-Atlantic S.S. Corp.* 350 U.S. 124, 1956 AMC 9 (1956).

υποχρέωση του πλοιοκτήτη να παρέχει αξιόπλοο πλοίο δεν μπορεί να μετατεθεί σε τρίτο, η ευθύνη αυτή είναι δυνατόν σε μερικές περιπτώσεις να μοιράζεται. Χρειάζεται βέβαια γι' αυτό να συντρέχουν ορισμένοι ειδικοί όροι, όπως επαγγελματική ικανότητα, άσκηση ελέγχου πάνω στην πηγή ζημίας, επίβλεψη και ικανότητα πρόληψης του ατυχήματος¹⁴⁹. Η συνδρομή αυτών των όρων στο πρόσωπο ενός των συμβαλλομένων υποδεικνύει τη θέληση των μερών να φέρει αυτός την τελική ευθύνη εκπλήρωσης και συνεπάγεται αντίστοιχα τη σιωπηρή αναγνώριση δικαιώματος για αποζημίωση του άλλου μέρους. Με άλλα λόγια, η εταιρεία φορτοεκφόρτωσης εγγυάται ότι η εκπλήρωση των υποχρεώσεων της θα γίνει σύμφωνα με τις αρχές της επιστήμης και της τέχνης ώστε να μην εκτεθεί ο πλοιοκτήτης σε κίνδυνο ζημίας ή αξιώσεων τρίτων.

Ούτε η εφαρμογή αυτής της νομολογίας έγινε δεκτή¹⁵⁰.

Ο νηογνώμονας δεν θεωρήθηκε ότι παρέχει οποιαδήποτε εγγύηση στον πελάτη του σχετική με τις προσφερόμενες υπηρεσίες, αφού ουσιαστικά το μόνο που κάνει «είναι να παρατηρεί και να ενημερώνει για τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων»¹⁵¹. Συνεπώς δεν έχει τον έλεγχο της κατασκευής, μετασκευής ή συντήρησης του πλοίου. Μάλιστα στην υπόθεση *TRADEWAYS II* το δικαστήριο προσδιόρισε τις υποχρεώσεις του νηογνώμονα: οφείλει να επιθεωρεί και να βεβαιώνει ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στους όρους που ο ίδιος έχει θεσπίσει. Επιπλέον, σε περίπτωση έκτακτου επιθεωρήσεως, οφείλει να εξακριβώνει τα ελαττώματα και να ενημερώνει σχετικά τον πελάτη του προσδιορίζοντάς του τις απαιτούμενες επισκευές. Η ίδια αντίληψη κυριαρχεί και στην υπόθεση “*THE SUNDANCER*”.

Σκοπός του πιστοποιητικού κλάσης κρίθηκε ότι είναι όχι η εγγύηση ασφάλειας αλλά η ασφάλιση του πλοίου με ικανοποιητικούς όρους. Όπως η άδεια οδήγησης δεν συνιστά εγγύηση για τις ικανότητες του οδηγού, αντίστοιχα ο

¹⁴⁹ HONKA H., ο.π., σελ. 636-637.

¹⁵⁰ Επίκληση της νομικής αυτής βάσης έγινε στις υποθέσεις *AMOCO CADIZ* και *SUNDANCER*, αν και υπήρχε διεξοδική εξέταση του επιχειρήματος αυτού, από θεωρητική σκοπιά, στην απόφαση *TRADEWAYS II*. Το ζήτημα τέθηκε και στην υπόθεση *SOMARELF V. American Bureau of Shipping*, 704 F. Supp. 59, 1989 AMC 1061 (D.N.J 1989). Στην συγκεκριμένη περίπτωση, ο εναγόμενος νηογνώμονας στον οποίο είχε ανατεθεί η έκδοση πιστοποιητικών χωρητικότητας για το Κανάλι του Σουέζ, ενήργησε λανθασμένους υπολογισμούς με συνέπεια την επιβολή επιπλέον τελών που κατέβαλε ο χρονοναυλωτής, ο οποίος και τα αναζήτησε κατόπιν από τον πλοιοκτήτη. Ο τελευταίος ενήγαγε με τη σειρά του τον ABS για συμβατική και εξωσυμβατική ευθύνη. Οι μεν συμβατικές αξιώσεις, βασισμένες στην νομολογία *Ryan*, απερρίφθησαν, οι δε αδικοπρακτικές έγιναν δεκτές. Βλ. MILLER M., ο.π., σελ. 94-95.

¹⁵¹ *TRADEWAYS II*, 338 Supp. 999, 1015 επίσης *SUNDANCER*, *Lloyd's Law Rep.* 1994, σελ. 199 επ.

νηογνώμονας, ούτε προτίθεται ούτε δύναται, μέσω απλών επιθεωρήσεων, να εγγυάται την αξιοπλοΐα του πλοίου, η οποία παραμένει κύρια υποχρέωση του πλοιοκτήτη.

Η διατήρηση της κλάσης δεν θεωρείται από την αμερικάνικη νομολογία απόδειξη ή τεκμήριο επιμέλειας του πλοιοκτήτη για την παροχή αξιόπλοου πλοίου. Η θέση αυτή, όμως, παραβλέπει τη σημασία που αποδίδουν στα πιστοποιητικά κλάσης οι ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς στο πλαίσιο, π.χ. του ελέγχου που ασκείται από το κράτος του λιμένος¹⁵², αντικατοπτρίζει δε τη δυσπιστία των αμερικανικών αρχών, οι οποίες αντί να καταφεύγουν στην πρακτική των εξουσιοδοτήσεων, επιθεωρούν και ελέγχουν οι ίδιες, μέσω της Coast Guard, την τήρηση των κανόνων ασφαλείας. Η θέση αυτή ενέχει επιπλέον μία δόση αντίφασης διότι, αν τα πιστοποιητικά αυτά εξασφαλίζουν οικονομικότερα ασφάλιστρα για τον πλοιοκτήτη, αυτό σημαίνει ότι φέρουν κάποια αξία με τη μορφή της εμπιστοσύνης της αγοράς κυρίως εκ μέρους των ασφαλιστών που καλούνται να αποζημιώσουν τους ζημιωθέντες για λογαριασμό του πλοιοκτήτη¹⁵³.

Ουσιαστικά, το ζήτημα που τέθηκε στα αμερικάνικα δικαστήρια είναι ποιος θα φέρει τελικά το βάρος της αποκατάστασης της ζημίας, ο πλοιοκτήτης ή ο νηογνώμονας. Ο μεν πρώτος έχει τον έλεγχο της συντήρησης και λειτουργίας του πλοίου, έχει περιορισμένη από τους διεθνείς κανόνες ευθύνη και είναι πάντοτε ασφαλισμένος. Ο δεύτερος έχει περιορισμένη χρονικά επαφή με το πλοίο, η ευθύνη του θα ήταν δυνητικά απεριόριστη και συχνά ασφαλίζεται για την επαγγελματική του δραστηριότητα. Η πλάστιγγα έγειρε υπέρ του δεύτερου διότι το αντίθετο θεωρήθηκε ότι θα άνοιγε κρουνό αξιώσεων που ενδεχομένως θα κατέλυε το υπάρχον σύστημα ταξινόμησης πλοίων.

Στην υπόθεση *TRADEWAYS II* αποδείχθηκε ότι ο πλοιοκτήτης είχε γνώση των ελαττωμάτων και παρ' όλα αυτά αποδέχθηκε τον κίνδυνο του ταξιδιού. Ακόμη χειρότερα, στο ατύχημα του "*SUNDANCER*", η πολύχρονη κακή συντήρηση του πλοίου και οι ακολουθούμενες από την πλοιοκτησία πρακτικές συμπίεσης του κόστους δεν μπορούσαν παρά να οδηγήσουν στην απαλλαγή του νηογνώμονα για μη εξακρίβωση των ελαττωμάτων που άλλωστε είχαν ήδη «διαφύγει» της προσοχής δύο άλλων νηογνομώνων και των αρχών δύο κρατών. Το ερώτημα παραμένει ποια θα ήταν η στάση των δικαστών σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης δε διέθετε τη γνώση

¹⁵² Πρβλ. MILLER M., ο.π., σελ. 91.

¹⁵³ Πρβλ. CANE P.F., ο.π., σελ. 367.

αυτή, αν είχε δηλαδή βασισθεί στις επιθεωρήσεις και εκτιμήσεις του αντισυμβαλλομένου;

Είναι πιθανό τα παραπάνω να εκφράζουν μία κάποια απροθυμία να διαταραχθεί ένα σύστημα κατανομής κινδύνων, που φαίνεται να έχει αντέξει στο χρόνο και να έχει λειτουργήσει ικανοποιητικά. Τα εμπλεκόμενα μέρη, ισοδύναμα σε ό,τι αφορά τη διαπραγματευτική τους δύναμη, θεωρούνται μέχρι αποδείξεως του εναντίου, τα πλέον κατάλληλα να οργανώσουν τις συμβατικές τους σχέσεις, οι οποίες και δεν θα πρέπει να ανατρέπονται με δικαστικές παρεμβάσεις¹⁵⁴.

Με την εξέταση των υποχρεώσεων του νηογνώμονα, γίνεται αντιληπτό ότι οφείλει στον αντισυμβαλλόμενο του μία εκτίμηση, μία αξιολογική κρίση που απορρέει από την σύγκριση δύο μεγεθών, ενός σταθερού, δηλ. των κανονισμών που ο ίδιος έχει θέσει ή των κανόνων ασφάλειας και ενός μεταβλητού, της πραγματικής κατάστασης του πλοίου¹⁵⁵. Η ανεξάρτητη αυτή γνώμη, που κατά κανόνα στηρίζεται σε υψηλά πρότυπα τεχνογνωσίας και εμπειρίας, παρέχει «πίστη», δεν παύει όμως να είναι μία αξιολογική εκτίμηση. Ο επιθεωρητής του νηογνώμονα δεν έχει τον έλεγχο της κατασκευής, της επισκευής ή της συντήρησης του πλοίου. Αυτό που αναλαμβάνει είναι να ελέγξει με κάθε επιμέλεια και να ενημερώσει τον πλοιοκτήτη ή ναυπηγό αν οι εργασίες αυτές ανταποκρίνονται στα προαναφερθέντα πρότυπα. Αντικείμενο δηλ. της παροχής είναι «η ανεξάρτητη εργασία του ελέγχου» και όχι η ουσιαστική αποκατάσταση της συμμόρφωσης. Επιπλέον η σύμβαση που συνομολογείται μεταξύ του νηογνώμονα και του εκμεταλλευόμενου το πλοίο είναι, κατά κανόνα, αόριστης διάρκειας, επειδή ακριβώς αποσκοπεί στη συνεχή παρακολούθηση και επίβλεψη του πλοίου. Ο «εργαζόμενος νηογνώμονας» οφείλει να εκτελέσει¹⁵⁶ την εργασία του με επιμέλεια.

Όσον αφορά τη συγκεκριμενοποίηση της οφειλόμενης επιμέλειας, κατ' αρχήν η εργασία του επιθεωρητού θα κριθεί σύμφωνα με τους κανονισμούς του νηογνώμονα και τους εφαρμοζόμενους κανόνες ασφάλειας, σε σχέση πάντοτε με το διενεργούμενο έλεγχο. Η τελευταία επισήμανση είναι σημαντική, διότι οι επιθεωρήσεις, τακτικές ή έκτακτες, διαφέρουν τόσο ως προς το αντικείμενο (δηλ. τα

¹⁵⁴ CANE P.F., ο.π., σσ. 368-369.

¹⁵⁵ Αυτό συμβαίνει είτε πρόκειται για την παρακολούθηση, τον έλεγχο της κατασκευής, την επιθεώρηση, την απονομή κλάσης και την έκδοση των απαιτούμενων από τις διεθνείς συμβάσεις πιστοποιητικών του πλοίου είτε για την επιθεώρηση του μετά από ναυτικό ατύχημα για τον έλεγχο των επισκευών ή ακόμα και για την παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών τεχνικού χαρακτήρα.

¹⁵⁶ Μέσω των επιθεωρητών του, ενεργούντων ως βοηθών εκπλήρωσης κατά την έννοια του άρθρου 334 Α.Κ.

εξεταζόμενα τμήματα του πλοίου) όσο και ως προς το περιεχόμενο (κυρίως τη διάρκεια και το βαθμό της ενδελέχειας)¹⁵⁷.

Ένα επιπλέον κριτήριο αξιολόγησης παρέχει ο κώδικας δεοντολογίας της IACS, στο μέτρο που εξειδικεύει την συναλλακτική καλή πίστη που οφείλουν στους πελάτες τους οι νηογνώμονες-μέλη της IACS. Ανεξάρτητα από το αν ο συγκεκριμένος κώδικας, γενικόλογος στη σύνταξη του, θεωρείται ή όχι μέρος της σύμβασης με τη μορφή των κλαδικών συλλογικών όρων¹⁵⁸, είναι βέβαιο ότι επικουρεί την κρίση για τον προσδιορισμό της επιμέλειας και της καλής πίστης που αναμένεται από το συγκεκριμένο κλάδο. Στον ίδιο σκοπό αποβλέπουν οι «Αρχές Συμπεριφοράς», σχέδιο των οποίων συντάχθηκε, στο πλαίσιο του CMI.

Ανάλογα φαίνεται ότι η φύση των παρεχόμενων υπηρεσιών καθορίζει και την αποδεικτική δύναμη των εκδιδόμενων πιστοποιητικών. Τα έγγραφα αυτά δεν μπορούν να αποτελούν παρά απλά τεκμήρια ως προς την αξιοπλοΐα του πλοίου¹⁵⁹.

Σε περίπτωση ατυχήματος οι αξιώσεις κατά του νηογνώμονα μπορούν να εγερθούν από έναν ευρύ κύκλο προσώπων που συναλλάσσονται με τον πλοιοκτήτη του ταξινομημένου πλοίου: το πλήρωμα και τους επιβάτες ή τους καθολικούς διαδόχους τους, τον αγοραστή, τον ναυλωτή, τον φορτωτή και τον παραλήπτη του φορτίου, τους ασφαλιστές του πλοίου ή του φορτίου, την ενυπόθηκη δανείστρια τράπεζα, τις επιχειρήσεις παροχής λιμενικών υπηρεσιών και τις λιμενικές αρχές. Ο κύκλος συχνά διευρύνεται για να περιλάβει και τον συμβαλλόμενο με τον νηογνώμονα, συνήθως τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή. Στον κύκλο της ευθύνης, δεν αποκλείεται να εμπλέκεται και το κράτος κατ' εξουσιοδότηση του οποίου ενεργεί ο νηογνώμονας¹⁶⁰.

¹⁵⁷ Ανόλογο ζήτημα τελεί σε εξέταση από τα Διοικητικά Πρωτοδικεία που εκδικάζουν την υπόθεση του *ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ* όσον αφορά το μέρος των αγωγών που στρέφονται κατά των επιθεωρήσεων υπαλλήλων του ΚΕΕΠ.

¹⁵⁸ Η άποψη αυτή υποστηρίχθηκε από τον καθηγητή Λ. Γεωργακόπουλο για τον κώδικα δεοντολογίας της ΕΕΤ: Κώδικας Δεοντολογίας Τραπεζών, *ΔΕΕ* 8-9/1998, σελ. 773 επ. Η διαφορά από τον κώδικα της IACS είναι ότι ο τελευταίος δεν έχει κανονιστικό χαρακτήρα, αλλά απλώς αποτελεί συμφωνία ιδιωτικής φύσης μεταξύ των μελών της Ένωσης.

¹⁵⁹ Κρίθηκε πράγματι ότι τα πιστοποιητικά ασφάλειας που εκδίδονται δυνάμει της Δ.Σ. SOLAS δεν χαίρουν της αποδεικτικής δύναμης των άρθρων 439, 438§2 ΚΠολΔ, συνιστούν δε απλά τεκμήρια πλωμότητας δεκτικά ανταπόδειξης «αφού ταύτα ουδόλως συντάσσονται υπό αλλοδαπού δημοσίου υπαλλήλου ή λειτουργού ή προσώπου ασκούντος δημοσίαν υπηρεσίαν ή λειτουργίαν» ΑΠ 1716/1980, *ΝοΒ* 29, σελ. 1099. Η μεγαλύτερη διεύρυνση που έχει δεχθεί η νομολογία είναι να θεωρήσει ως δημόσια ορισμένα έγγραφα προερχόμενα από ΝΠΔΔ, π.χ. τα πρακτικά ανεξάρτητης επιτροπής του ΟΛΠ ως προς τη βεβαίωση αργίας του πλοίου. Κρίθηκε ότι η εν λόγω επιτροπή, προβλεπόμενη κατ' εξουσιοδότηση, αποτελείτο από δημοσίους υπαλλήλους εν ευρεία εννοία, τα δε σχετικά έγγραφα θεραπεύουν το δημόσιο συμφέρον. ΠΠρΠειρ 716/85, *ΕΝΔ* 13, 161.

¹⁶⁰ Βλ. το κεφάλαιο για το *ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ*.

Κατ' αρχήν, η νομοθετικά περιορισμένη ευθύνη του πλοιοκτήτη εμποδίζει την πλήρη ικανοποίηση των αξιώσεων που στρέφονται κατ' αυτού. Εξάλλου, η δυσχέρεια αυτή επιτείνεται από την δομή της ναυτιλιακής αγοράς, βασισμένης σε εταιρείες των οποίων μοναδικό πάγιο περιουσιακό στοιχείο είναι συνήθως το πλοίο-υποκείμενο στο θαλάσσιο κίνδυνο (single-ship companies). Σε μία τέτοια περίπτωση, αν το πλοίο βυθιστεί και οι ασφαλιστές του αρνούνται να αποζημιώσουν¹⁶¹ τη ζημία που υπέστη π.χ. ο κύριος του φορτίου, ο τελευταίος ή οι ασφαλιστές του -εφόσον υποκατασταθούν στα δικαιώματα του κυρίου του φορτίου- δεν έχουν άλλη επιλογή για την ικανοποίηση της απαίτησής τους από το να στραφούν κατά του νηογνώμονα. Στην πράξη ο ζημιωθείς συμβιβάζεται σε ορισμένο ποσό αποζημίωσης με τους ασφαλιστές του πλοιοκτήτη και κατόπιν στρέφεται κατά του νηογνώμονα για την πλήρη αποκατάσταση της ζημίας¹⁶².

Συμφωνίες σε περίπτωση που γίνει δεκτή η απαίτηση, για την καταβολή τιμήματος του επιδικασθέντος ποσού στον ασφαλιστικό οργανισμό που έχει ήδη πληρώσει, δεν είναι άγνωστες¹⁶³.

Οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ έχουν διαμορφώσει ένα αποδεκτό σύνολο δικαιωμάτων¹⁶⁴ και υποχρεώσεων μεταξύ μεταφορέων και φορτωτών, που καθιστά περιττή και άδικη την αναγνώριση οποιασδήποτε συμπληρωματικής ευθύνης σε βάρος του νηογνώμονα¹⁶⁵.

¹⁶¹ Οι ασφαλιστές μπορούν να αρνηθούν την καταβολή αποζημίωσης αν π.χ. το πλοίο δεν ήταν αξιόπλοο, οπότε ο ασφαλιζόμενος πλοιοκτήτης δεν θα είχε εκπληρώσει την προβλεπόμενη από την ασφαλιστήρια σύμβαση υποχρέωση αξιοπλοΐας.

¹⁶² Το ζήτημα της ευθύνης επανεξετάστηκε στην υπόθεση “NICHOLAS H”, όταν ο φορτωτής, του οποίου το φορτίο χάθηκε μαζί με το πλοίο, στράφηκε κατά του νηογνώμονα ζητώντας αποζημίωση για ποσό πέρα από αυτό που αντιστοιχούσε στην περιορισμένη ευθύνη του πλοιοκτήτη.

Το πλοίο, φορτωμένο, απέπλευσε από τη Νότια Αμερική στις αρχές του 1986, αλλά υπέστη ρήγματα στα εξωτερικά ελάσματα και κατέφυγε στο Πόρτο-Ρίκο. Ο επιθεωρητής του ιαπωνικού νηογνώμονα που το επιθεώρησε υπέδειξε μόνιμες επισκευές στο πλησιέστερο λιμάνι, τις οποίες και θεώρησε προϋπόθεση για τη διατήρηση της κλάσης. Κατόπιν επαφών με την πλοιοκτησία, μόνο προσωρινές επισκευές έλαβαν χώρα επί τόπου, ο δε επιθεωρητής έκανε νέα έκθεση, εγκρίνοντας τις πραγματοποιηθείσες εργασίες προκειμένου να ταξιδέψει το πλοίο στην Ευρώπη. Το τελευταίο βυθίστηκε μετά από μία εβδομάδα στη θάλασσα. Το Queen's Bench Division δέχθηκε ότι ο επιθεωρητής εκπλήρωσε πλημμελώς τις υπηρεσίες του, επειδή ανακάλεσε τη σύστασή του και δεν εξασφάλισε την αρτιότητα και πληρότητα των επισκευών.

¹⁶³ Η συμμαχία της «Ένωσης συγγενών θυμάτων» του «ESTONIA» και των πλοιοκτητών είναι από αυτήν την άποψη χαρακτηριστική.

¹⁶⁴ Ανοικτό βέβαια παραμένει το θεωρητικό ζήτημα, αν οι εν λόγω κανόνες προσφέρουν πράγματι στη σύγχρονη εποχή μία ικανοποιητική εξισορρόπηση δικαιωμάτων και υποχρεώσεων στη σχέση της μεταφοράς. Επίσης δεν έχει εξετασθεί πόσοι άλλοι παράγοντες από αυτούς που εμπλέκονται στην αλυσίδα μεταφοράς δεν προστατεύονται από αντίστοιχες διατάξεις.

¹⁶⁵ Υπέρ της θέσης αυτής βλ. HARLING R., The liability of classification societies to cargo owners “the Nicholas H”, *Lloyd's Mar. & Com L.Q.*, 1993 σελ. 3 επ., με επιχειρήματα αφενός πρακτικής φύσης (μείωση δικαστικών εξόδων, δυσχερής καθορισμός εναγομένων), αφετέρου δε νομοθετικής πολιτικής. Υποστηρίζεται ότι το σύστημα των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ στηρίζεται σε

Η στοιχειοθέτηση του αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της αμελούς συμπεριφοράς και της ζημίας, είναι ζήτημα πραγματικό¹⁶⁶. Ανοίγει όμως παράλληλα μία ευρύτερη προβληματική για τις υπηρεσίες επιθεώρησης και την πίστη που παρέχουν σε αυτές οι ενδιαφερόμενοι για την εμπορική ναυτιλία. Στο πλαίσιο αυτό, τμήμα της θεωρίας υποστηρίζει μία ευρύτερη ερμηνεία του παραπάνω όρου (δηλ. ότι ο ζημιωθείς έχει βασισθεί στην επιθεώρηση του νηογνώμονα), με την έννοια ότι όλοι οι συναλλασσόμενοι με τον πλοιοκτήτη έχουν, από τις κρατούσες ναυτιλιακές συνθήκες, την εντύπωση ότι αφού το πλοίο λειτουργεί, η κατάστασή του έχει κριθεί ικανοποιητική από τον οργανισμό που το κατέταξε και το ελέγχει. Συνεπώς ο εκάστοτε συναλλασσόμενος βασίζεται κατ' αρχήν στην αξιολόγηση του νηογνώμονα, έστω και αν στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν είχε χρόνο ή δυνατότητα, όπως συμβαίνει συχνά στην πράξη, να ελέγξει ο ίδιος τα εν λόγω πιστοποιητικά¹⁶⁷.

Η σύγχρονη τάση υπαγορεύει την ευρύτερη αποδοχή αδικοπρακτικών αξιώσεων που πηγάζουν από την άσκηση επαγγελματικής δραστηριότητας

αλληλοεξαρτούμενους άξονες (νόθο αντικειμενική αλλά και περιορισμένη ευθύνη του πλοιοκτήτη, μη εκχωρητέα υποχρέωση για παροχή αξιόπλοου πλοίου, υποχρεωτική ασφάλιση), που στοχεύουν στην ικανοποιητική τήρηση των όρων ασφάλειας με ανεκτό κόστος ασφάλισης και προϋποθέτουν, γι' αυτό, τη μη διάσπαση της ευθύνης σε τρίτους παράγοντες.

¹⁶⁶ Ένα από τα σημεία που επεσήμανε η απόφαση *NICHOLAS* Η είναι ότι ο φορτωτής δεν είχε βασισθεί στα πιστοποιητικά του νηογνώμονα, τα οποία ούτε καν γνώριζε. Η λογική του δικαστηρίου είναι η ακόλουθη: με την έκδοση της φορτωτικής, ο φορτωτής δέχθηκε τη μεταφορά του φορτίου του υπό το καθεστώς περιορισμένης ευθύνης του μεταφορέα (βλ. άρθρο 4 της Διεθνούς Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές όπως αυτή τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο της 23^{ης} Φεβρουαρίου 1968. Η Σύμβαση κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον Ν. 2107 της 29/29-12-92, ΦΕΚ Α' 203 και ΚΝοΒ 40 (1992), 1881 επ.). Οι διεθνείς κανόνες Χάγης-Βίσμπυ καθόρισαν την κατανομή των κινδύνων μεταξύ των μερών, οι οποίοι και ασφαλίστηκαν αντίστοιχα. Η αποδοχή της ευθύνης του νηογνώμονα θα έθετε χωρίς όφελος σε κίνδυνο την ισορροπία αλλά και τη στεγανότητα του συστήματος. Θα προκαλούσε νέες ανάγκες ασφάλισης για την δραστηριότητα των νηογνομόνων, που θα αντανakλούνταν στο κόστος μεταφοράς. Θα οδηγούσε ενδεχομένως σε συμφωνίες αποζημίωσης μεταξύ νηογνομόνων και πλοιοκτητών που θα ανέτρεπαν στην ουσία το περιορισμό ευθύνης των τελευταίων. Θα απέτρεπε τέλος τους νηογνώμονες από την «επικίνδυνη» ενασχόληση με τα κατωτέρων προδιαγραφών (sub-standard) πλοία, τα οποία όμως χρειάζονται και τη στενότερη παρακολούθηση. Η διαπίστωση της έλλειψης αιτιώδους συνδέσμου οδήγησε εξάλλου το Περιφερειακό Δικαστήριο της Λουιζιάνας να απορρίψει τις αξιώσεις του ασφαλιστή κατά του *Bureau Veritas* στην υπόθεση του ναυαγίου του πλοίου *PENSACOLA*, *Pensacola Steamship Mutual Underwriting Association Ltd. V. Bureau Veritas* 1973, AMC 2184. Το δικαστήριο είχε δεχθεί ότι ο επιθεωρητής του νηογνώμονα είχε διαπράξει σειρά αμελειών πριν το ατύχημα, αλλά ο ενάγων δεν απέδειξε ότι οι παραλείψεις αυτές ήταν η αιτία της ζημίας. Βλ. BOISSON Ph.: *Classification Society Liability: Maritime Law Principles Must Be Requestioned*, *CMI Yearbook* 1994, SYDNEY II, σελ. 244.

¹⁶⁷ Υπέρ της άποψης αυτής, βλ. MILLER M. ο.π. σελ. 112 επ. Η κρατούσα θέση για το θέμα αυτό, όπως είναι φυσικό διαφέρει από χώρα σε χώρα. Τα σκανδιναβικά κράτη αναγνωρίζουν ως αρχή ότι κάθε υπαίτια συμπεριφορά ή παραβίαση της υποχρέωσης επιμέλειας, που έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση προβλέψιμης ζημίας, αποτελεί ικανό λόγο αδικοπρακτικής ευθύνης. Ωστόσο, συναντάται και εδώ η διαφοροποίηση ανάλογα με το είδος της ζημίας, με την έννοια ότι η ικανοποίηση αποκλειστικά και μόνο της οικονομικής ζημίας που υπέστησαν τρίτοι (σε αντίθεση με τη ζημία λόγω προσβολής ζωής, σώματος, υγείας ή κυριότητας) απαιτεί την πλήρωση συμπληρωματικών προϋποθέσεων.

συμπεριλαμβανομένης και της παροχής πληροφοριών. Είναι δε αξιοσημείωτο ότι ακόμα και οι πράξεις ή παραλείψεις των οργάνων του Δημοσίου δεν εξαιρούνται από την τάση αυτή¹⁶⁸.

Συνοψίζοντας θα λέγαμε ότι η ιδέα ενός συστήματος ελέγχου και πιστοποίησης της ασφάλειας γεννήθηκε αρχικά από τις ανάγκες των συναλλαγών και υιοθετήθηκε εκ των υστέρων από την έννομη τάξη, για να αποτελέσει σημείο αναφοράς, στο οποίο οι τρίτοι πρέπει να υπολογίζουν.

Η ίδρυση και λειτουργία ενός μηχανισμού ελέγχου ως ολοκληρωμένου και ηθελημένου συνόλου, εκφράζει την αυξημένη ευαισθησία του κοινωνικού συνόλου όσον αφορά τα ζητήματα θαλάσσιας ασφάλειας, τα οποία και ανάγονται πλέον στη σφαίρα του δημόσιου συμφέροντος. Προϋποθέτει και υποδηλώνει επίσης την εμπιστοσύνη της Πολιτείας και των συναλλασσόμενων στα όργανα της πιστοποίησης και στις υπηρεσίες που αυτά παρέχουν. Θεμελιώνεται έτσι μία βάση εμπιστοσύνης που από τη σκοπιά των εμπλεκόμενων, στοιχειοθετεί μία επαγγελματική υποχρέωση επιμέλειας. Η υποχρέωση αυτή επιμέλειας, οριοθετείται αντικειμενικά με βάση το περιεχόμενο και την έκταση ελέγχου που προβλέπουν οι κανονισμοί και οι εφαρμοζόμενες διατάξεις, η δε παράβασή τους θα έπρεπε, αν συντρέχουν και οι υπόλοιπες προϋποθέσεις, να θεμελιώνει υπέρ των τρίτων φορέων αξιώσεων και εννόμων συμφερόντων αδικοπρακτική ευθύνη¹⁶⁹.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα εμπιστοσύνης είναι η διαδικασία ταξινόμησης του πλοίου. Χωρίς να συνιστά εγγύηση αξιοπλοΐας, η κλάση συνιστά τουλάχιστον τεκμήριο αυτής, στην πλειοψηφία των παράκτιων χωρών. Επιτρέπει την ασφάλιση του πλοίου¹⁷⁰ και αποτελεί συχνά όρο της ασφάλισης του φορτίου καθώς και της

¹⁶⁸ Στο γαλλικό δίκαιο είναι ευχερέστερη από θεωρητική τουλάχιστον άποψη η θεμελίωση της αδικοπρακτικής ευθύνης του νηογνώμονα. Το Εφετείο των Βερσαλλιών, στην υπόθεση *ELODIE II*, καταδίκασε τον Bureau Veritas να αποκαταστήσει τη ζημία που υπέστη ο αγοραστής ενός μικρού ακτοπλοϊκού πλοίου του οποίου τα ελαττώματα είχαν καταστήσει αδύνατη την εκμετάλλευσή του. Η ευθύνη του νηογνώμονα θεμελιώθηκε στο γεγονός ότι τα ελαττώματα αυτά υπήρχαν από χρόνια και παρόλα αυτά καμία επιθεώρηση δεν τα είχε επισημάνει. Απόφαση 21^{ης} Μαρτίου 1996, *DMF* 1996, σελ. 721, Επικύρωσε έτσι την από 26 Ιουνίου 1992 απόφαση του Εμποροδικείου της *Nanterre*, *DMF* 1994, σελ. 19.

¹⁶⁹ Για τον βαθμό της επιμέλειας θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και το είδος της επιθεώρησης, αφού δεν γίνονται όλες με την ίδια ενδελέχεια και την ίδια περιοδικότητα.

¹⁷⁰ Π.χ. οι γνωστές «*Ρήτρες Ινστιτούτου κατά Χρόνον*» που ενσωματώνονται συνήθως στις ασφαλιστικές συμβάσεις προβλέπουν, μεταξύ άλλων, την παροχή υποσχετικής εγγύησης (*warranty*) εντάξεως σε νηογνώμονα. Με άλλα λόγια, ο ασφαλιζόμενος πλοιοκτήτης/εφοπλιστής βεβαιώνει ότι α) το πλοίο είναι καταταγμένο σε νηογνώμονα, και β) η κλάση του δεν έχει ανασταλεί, διακοπεί ή αποσυρθεί. Αναλαμβάνει επίσης την υποχρέωση α) να συμμορφώνεται προς τις παρατηρήσεις, απαιτήσεις ή περιορισμούς που θα επιβληθούν από τον νηογνώμονα εντός των προθεσμιών που ορίζει ο οργανισμός αυτός, και β) να εξουσιοδοτήσει τους επιθεωρητές του ασφαλιστή να συμβουλευονται το φάκελο που τηρείται στα αρχεία του νηογνώμονα για το ασφαλιζόμενο πλοίο. Ο ασφαλιστής

δανειοδότησης της πλοιοκτήτριας εταιρείας από ημεδαπές ή αλλοδαπές τράπεζες¹⁷¹. Η έρευνα των αρχείων του νηογνώμονα ή και η επιθεώρηση του ίδιου του πλοίου περιλαμβάνονται στους όρους των συμβάσεων πώλησης¹⁷².

Περνώντας από την εμπιστοσύνη των συναλλασσομένων σε αυτή της Πολιτείας, η κοινοτική Οδηγία 95/21/EK, που αφορά τον έλεγχο από το κράτος του λιμένος, θεωρεί ως επικίνδυνα τα πλοία των οποίων έχει ανασταλεί η κλάση¹⁷³. Ας προστεθεί δε ότι πολλοί από τους (ιδιωτικής προέλευσης) κανονισμούς των νηογνώμωνων έχουν μετατραπεί σε κανόνες δικαίου δια παραπομπής από τα διεθνή κείμενα, η ίδια δε η ταξινόμηση έχει καταστεί πλέον υποχρεωτική με διατάξεις κοινοτικού και διεθνούς δικαίου¹⁷⁴.

επιφυλάσσει ρητώς το δικαίωμά του να ακυρώσει την ασφάλιση ή να επιβάλει επασφάλιστρο, εάν ο ασφαλιζόμενος παραλείψει να συμμορφωθεί με τις παραπάνω δεσμεύσεις.

¹⁷¹ Κατά κανόνα, ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει, στο πλαίσιο της δανειακής σύμβασης, την υποχρέωση να φροντίζει ώστε τα πλοία του να παραμένουν καταχωρημένα σε διεθνούς κύρους νηογνώμονα, εγκεκριμένο από τη δανείστρια τράπεζα, στην ανώτατη κλάση που προβλέπεται για πλοία τέτοιου τύπου χωρίς προϋποθέσεις, συστάσεις (recommendations) ή σημειώσεις (notations) που επηρεάζουν ή δύνανται να επηρεάσουν την κλάση τους. Επίσης η τράπεζα απαιτεί συνήθως, πριν από την υπογραφή του δανείου, να προσκομίζονται πιστοποιητικά επιβεβαίωσης κλάσης χωρίς παρατηρήσεις ή σημειώσεις, έγκυρα πιστοποιητικά ασφαλούς ναυσιπλοΐας καθώς και πιστοποιητικό ότι η δανειζόμενη εταιρία συμμορφώνεται προς τις διατάξεις του Δ.Κ.Α.Δ.

¹⁷² Βλ. ABPAMEA Π.: *Memorandum of Agreement NSF* 1993, *ENΔ* 1994, τεύχος 2, σελ. 3-6.

¹⁷³ EEEK L 157/7-7-95, σελ. 1 επ., κυρίως Προσαρτήματα I & II.

¹⁷⁴ Ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων του Πειραιά εκκρεμεί, αυτή την περίοδο, σημαντικός αριθμός αγωγών αποζημίωσης από αδικοπραξίες που στρέφονται κατά του δημοσίου και των νηογνώμωνων μεταξύ των οποίων και εκείνες που αφορούν το Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο *ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ*. Στην πλειοψηφία τους, αφορούν αξιώσεις αποζημίωσης για απώλεια ζωής μελών του πληρώματος και επιβατών. Τρεις από τις προδικαστικές αποφάσεις που έχουν δημοσιευθεί διατάσσουν αποδείξεις επί της ουσίας, από όπου και συνάγεται ότι η ύπαρξη παράνομης συμπεριφοράς έχει γίνει κατ' αρχήν δεκτή. Πρόκειται για τις ΠΠ Πειρ 1654/98 (αδημ.), 157/98 (αδημ.) και 4341/98 (αδημ.). Βέβαια η κατάφαση της παρανομίας στις περιπτώσεις αυτές δεν παρέχει επιχειρήματα για την περαιτέρω θεωρητική θεμελίωση του παρανόμου στην υποχρέωση ασφάλειας και πρόνοιας, διότι στις δύο πρώτες συντρέχει προσβολή απόλυτου αγαθού (ζωής), που ούτως ή άλλως θεμελιώνει το παράνομο του άρθρου 914 Α.Κ., στη δε τρίτη περίπτωση οι αγωγικοί ισχυρισμοί βασίζονται στην παράβαση των διατάξεων των σχετικών με την έκδοση των πιστοποιητικών ναυσιπλοΐας. Οι υπόλοιπες προδικαστικές αποφάσεις, 1769/97 (αδημ.), 2168/97 (αδημ.), 3045/97 (αδημ.) και 3046/97 (αδημ.) κ.α. που αφορούν αξιώσεις αποζημίωσης για απώλεια ζωής, έχουν διατάξει αποδείξεις για το παραδεκτό των αγωγών. Σε μία περίπτωση, η ένδικη αγωγή ασκήθηκε από ασφαλιστικές εταιρίες κατά νηογνώμονα, με αίτημα την αποκατάσταση της ζημίας που υπέστησαν επειδή ασφάλισαν πλοίο επιθεωρημένο από τον εν λόγω οργανισμό, το οποίο στη συνέχεια βυθίστηκε. Οι ενάγουσες δεν ενήργησαν εν προκειμένω σε υποκατάσταση των δικαιωμάτων της ασφαλιζόμενης πλοιοκτήτριας εταιρείας, αλλά ασκώντας ίδιο δικαίωμα για τη ζημία που υπέστησαν (δηλ. την καταβολή της ασφαλιστικής αποζημίωσης), και για την οποία θεωρούν υπεύθυνο το νηογνώμονα. Η μοναδική μέχρι στιγμής προηγούμενη απόφαση 8909/85 του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών είχε απορρίψει σχετική αγωγή της φερόμενης ως αγοράστριας εταιρείας του πλοίου κατά του νηογνώμονα που το είχε επιθεωρήσει, διότι αφενός μεν η υπαίτια και άδικη συμπεριφορά των επιθεωρητών δεν στρεφόταν κατά της ενάγουσας, αφετέρου δε λόγω έλλειψης αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ νόμιμου λόγου και ζημίας. Η απόφαση κάνει ωστόσο λόγο για άδικη και υπαίτια συμπεριφορά, χωρίς αναφορά σε παράβαση συγκεκριμένης διάταξης. Το ερευνητέο ζήτημα ήταν η έννοια του παρανόμου κατά το άρθρο 914 Α.Κ. Με βάση τις καταθέσεις των εμπειρογνώμωνων των διαδίκων και του πραγματογνώμονα που όρισε το δικαστήριο, κρίθηκε ότι το ελληνικό δίκαιο αναγνωρίζει πλέον γενική υποχρέωση ασφάλειας και πρόνοιας, της οποίας η παράβαση συνιστά παρανομία και θεμελιώνει αδικοπρακτική ευθύνη. Ακόμα και αν οι ισχυρισμοί του νηογνώμονα περί

Ο επιθεωρητής μπορεί να υπέχει ποινική ευθύνη αν από υπαιτιότητά του και πλημμελή άσκηση των καθηκόντων του ή παράλειψη οφειλομένων ελέγχων, προκλήθηκε ναυτικό ατύχημα που αιτιωδώς συνδέεται με την πράξη ή παράλειψή του¹⁷⁵. Η ποινική ευθύνη του επιθεωρητή πηγάζει τόσο από τις διατάξεις που ρυθμίζουν τον δημοσίου χαρακτήρα έλεγχο όσο και από τη σύμβαση που συνομολογεί, σε κάθε δε περίπτωση απαιτείται να διαπιστώνεται συγκεκριμένη παραβίαση κανόνα δικαίου ή κανονισμού που προσδιορίζει τα καθήκοντά του. Οι υποχρεώσεις ενέργειας που γεννούν οι δύο αυτές πηγές θεμελιώνουν, από ποινική σκοπιά, «διαίτερη νομική υποχρέωση».

Εξάλλου, όπως είδαμε, πλέγμα διατάξεων ρυθμίζει τη διενέργεια επιθεωρήσεων, κατ' εξουσιοδότηση του Ελληνικού Δημοσίου, καθώς και τις εκδόσεις -δημόσιου χαρακτήρα- πιστοποιητικών αξιοπλοΐας για τα πλοία με ελληνική σημαία. Τόσο ο διεθνής όσο και ο εσωτερικός νομοθέτης ρυθμίζουν εκτενώς το είδος και το περιεχόμενο των επιθεωρήσεων καθώς και τις υποχρεώσεις των εξουσιοδοτημένων οργανισμών όσον αφορά την έκδοση, την ανάκληση των πιστοποιητικών που βεβαιώνουν και την συμμόρφωση των πλοίων προς τους ουσιαστικούς κανόνες δικαίου¹⁷⁶. Το ερώτημα που τίθεται βέβαια είναι κατά πόσον οι

περιορισμού της εν λόγω υποχρέωσης μόνο στα πρόσωπα που δημιουργούν ή ελέγχουν κινδύνους, γίνονταν δεκτοί, το δικαστήριο θεώρησε ότι η θέση του θα ήταν η ίδια αφού ο νηογνώμονας μπορεί να εξαφανίσει ή να ελέγξει τον κίνδυνο, εντοπίζοντας τα ελαττώματα και αποτρέποντας την αναχώρηση του πλοίου. Είναι δε αξιοσημείωτο ότι το δικαστήριο αρνήθηκε να εξετάσει αν υπήρχε στη συγκεκριμένη περίπτωση παράβαση απαγορευτικού ή επιτακτικού κανόνα δικαίου (π.χ. διατάξεων ΔΣ SOLAS), επειδή ακριβώς τέτοιου είδους παράβαση δεν αποτελεί αποκλειστική προϋπόθεση για τη θεμελίωση του παρανόμου. Στην υπόθεση αυτή, η ενάγουσα ήγειρε αδικοπρακτικές αξιώσεις κατά του νηογνώμονα επειδή ο τελευταίος είχε επιβεβαιώσει ότι το πλοίο διατηρούσε την κλάση χωρίς παρατηρήσεις ή ελλείψεις που θα έπρεπε να αποκατασταθούν. Κατόπιν αυτού, το πλοίο αγοράστηκε από εταιρεία εμφανιζόμενη ως «αδελφή» της ενάγουσας. Το Δικαστήριο έκρινε ωστόσο ότι η πρόσφορη αιτία που επέφερε τις αγωγικές ζημιές δεν ήταν τα ελαττώματα του πλοίου, αλλά το τυχαίο και απρόβλεπτο περιστατικό της κατάσχεσης αυτού από το πλήρωμα για την ικανοποίηση των απαιτήσεών τους. Επιπλέον η ενάγουσα εταιρεία δεν είχε υποστεί ζημία αφού δεν ήταν η ίδια ούτε η αγοράστρια ούτε η κυρία του πλοίου, *ΕλλΔνη* 26 (1985) 1409 επ.

¹⁷⁵ ΤΣΙΡΙΔΗ Π.: Η ποινική αντιμετώπιση του ναυτικού ατυχήματος, *Πειραική Νομολογία* 1998, τευχ. 2, σελ. 136-137.

¹⁷⁶ Στο διεθνές πεδίο, αναφέρουμε αντίστοιχα για το πεδίο εφαρμογής τους τον Κανονισμό 6 του Παραρτήματος (Κεφάλαιο I) της Σύμβασης SOLAS για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978, τον Κανονισμό 4(3)(β) του Παραρτήματος I της Σύμβασης MARPOL 73/78, και τους Κανονισμούς 4 και 6 του Δ.Κ.Α.Δ. Τα διεθνή αυτά κείμενα έχουν, όπως προαναφέρθηκε, επικυρωθεί από τη χώρα μας και αποτελούν τμήμα του εσωτερικού δικαίου. Επιπλέον, το Π.Δ. 32/97, που αφορά τη διαδικασία αναγνώρισης των νηογνώμονων, επιβάλλει στο άρθρο 3(2)(γ-ι) γενική υποχρέωση όλων των εταιρειών να «αναστέλουν την ισχύ των πιστοποιητικών που έχουν εκδόσει, όταν η κατάσταση του πλοίου δεν ανταποκρίνεται προς τις ενδείξεις αυτών ενημερώνοντας τηλεγραφικά την ΔΕΕΠ». Η υπουργική απόφαση 1218.73/04/97 εξειδικεύει στο Προσάρτημα I τις ενέργειες, στις οποίες οφείλουν να προβούν οι αναγνωρισμένοι νηογνώμονες προκειμένου να εξασφαλίσουν τη συμμόρφωση ή την αποκατάσταση ελλείψεων, περιλαμβανομένης και της «άμεσης» ανάκλησης των πιστοποιητικών (άρθρα 1.6 και 1.7).

διατάξεις αυτές, που αφορούν τον δημόσιου χαρακτήρα έλεγχο, συγκεκριμενοποιώντας την αυξημένη κοινωνική ευαισθησία για τη θαλάσσια ασφάλεια, προστατεύουν και τα ειδικότερα ιδιωτικά συμφέροντα που συμμετέχουν με τον ένα ή τον άλλο τρόπο στις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές. Ορθότερο είναι να δώσει κανείς καταφατική απάντηση στο ερώτημα¹⁷⁷ και τούτο κυρίως διότι η προηγούμενη εμπειρία έχει καταδείξει ότι η προστασία των ιδιωτικών συμφερόντων δεν μπορεί να επιτευχθεί μόνο στο πλαίσιο των προληπτικής-διοικητικής φύσης διατάξεων, χρειάζεται δε να ενισχυθεί με τις διατάξεις του κοινού αποζημιωτικού συστήματος, του οποίου η ενεργοποίηση εξασφαλίζεται από τη δεδομένη στις θαλάσσιες μεταφορές πρωτοβουλία των εμπλεκόμενων.

Συνεπώς, αν η αναγνώριση της γενικής υποχρέωσης πρόνοιας διευρύνει το πεδίο της ευθύνης, η διεύρυνση αυτή αφορά κυρίως την προστασία δικαιωμάτων ή εννόμων συμφερόντων που θίγονται από την -θεωρούμενη ακόμη ως- ιδιωτικού χαρακτήρα δραστηριότητα της ταξινόμησης του πλοίου.

Είναι γεγονός ότι ο νομοθετικός περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη οδηγεί τους ζημιωθέντες από ναυτικό ατύχημα που δεν ικανοποιήθηκαν πλήρως να αναζητούν νέες πηγές αποζημίωσης. Η εξέλιξη αυτή χαρακτηρίζεται από ορισμένους κύκλους ως ανεπιεικής εξαιτίας της οικονομικής διάστασης των ζημιών, κυρίως όταν αυτές συνίστανται σε απώλεια ανθρώπινης ζωής ή μόλυνση του περιβάλλοντος, καθώς και εξαιτίας του γεγονότος ότι τα υψηλά έξοδα επισκευών οδηγούν πολλές φορές στον χαρακτηρισμό του πλοίου ως τεκμαρτής ολικής απώλειας.

Θα ήταν πράγματι εξίσου ασυνεπές να μην αναγνωρίζεται η υποχρέωση επιμέλειας σε ένα φορέα ελέγχου της ασφάλειας, όταν νομοθέτης και κοινή γνώμη ρίχνουν πλέον το βάρος στην αποτελεσματική εφαρμογή των κανόνων δικαίου.

Η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα έχει αποδείξει ότι μπορεί να ανταποκριθεί στη κάλυψη πολλαπλών αξιώσεων για μεγάλες ζημιές, όπως αυτές που προκαλούνται από ρύπανση του περιβάλλοντος¹⁷⁸, έχει δε αντιμετωπίσει επιτυχώς, από ασφαλιστική

¹⁷⁷ Προάγοντας την ασφάλεια των πλοίων, την περιουσία και την ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα, όπως αναφέρει στο Προοίμιό του το Πρωτόκολλο SOLAS 1978, ευνόητο είναι ότι προστατεύονται αντίστοιχα οι συγκεκριμένοι φορείς των αγαθών αυτών. Πρβλ. ΑΠ 262/1955, ΕφΑθ 4276/1953, ΝοΒ 2, 265, όπου κρίθηκε ότι η διάταξη του άρθρου 6 παρ. 1 του νόμου 6059/1934 περί δρομολογήσεως πλοίων με απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας προκειμένου να αποφεύγεται ο ανταγωνισμός, προστατεύει και το ιδιωτικό συμφέρον, *ΕρμΑΚ*, ο.π., άρθρο 914 ΑΚ αρ. 53. Πρβλ. επίσης ΠΠρΠειρ 4341/98 (αδημ.).

¹⁷⁸ Βλ. μεταξύ άλλων, WETTERSTEIN P.: P&I and Environmental Damage, Markku Suski (ed.), *Law under Exogenous Influences*, 1994, σελ. 78 επ.

άποψη, την ιδιαίτερα υψηλή ευθύνη που υιοθέτησε ο αμερικανός νομοθέτης¹⁷⁹. Αν υπάρχει διάσταση μεταξύ της ευθύνης της πλοιοκτησίας και αυτής των φορέων ελέγχου, αυτό οφείλεται στο νομοθετικό κενό ως προς τις συνέπειες της λειτουργίας του συστήματος και συνεπώς η εξεύρεση εξισορροπητικών λύσεων είναι έργο της Πολιτείας.

Είναι γνωστό ότι η επιλογή της σημαίας συχνά, αντανακλά μία επιλογή με κριτήριο την μείωση του κόστους και την μεγιστοποίηση της ανταγωνιστικότητας και υποδηλώνει την ύπαρξη ενός τεχνητού συνδέσμου με μία έννομη τάξη που καμία ή ελάχιστη σχέση έχει με την πραγματική άσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας¹⁸⁰.

Η αναφορά στον δημόσιου χαρακτήρα σύνδεσμο του κράτους σημαίας με τους εξουσιοδοτημένους από αυτό οργανισμούς παραγνωρίζει την αδυναμία ελέγχου που χαρακτηρίζει συνήθως τις σημαίες ευκολίας και εξηγεί άλλωστε την προοδευτική ενεργοποίηση του κράτους του λιμένος. Αν η ευθύνη των οργανισμών επιθεώρησης κρινόταν αποκλειστικά από το δίκαιο της σημαίας, η νομοθετική ασυλία θα ήταν ένα ακόμα από τα κριτήρια της αγοράς σημαίας¹⁸¹, σε μία εποχή όπου διεθνής και εσωτερικός νομοθέτης εστιάζουν την προσοχή τους στη βελτίωση των όρων ασφάλειας.

Η νομοθετικά περιορισμένη ευθύνη του εκμεταλλευόμενου το πλοίο και η συχνή αδυναμία εκτέλεσης κατ' αυτού, οδήγησαν στην αναζήτηση νέων πηγών αποζημίωσης. Ο ολοένα αυξανόμενος οιονεί δημόσιος ρόλος των νηογνώμωνων ως προς την τήρηση των διεθνών διατάξεων θαλάσσιας ασφάλειας επέτεινε την τάση αυτή ενώ η απήχηση των μεγάλων ναυτικών ατυχημάτων ενθάρρυνε τη δημοσιοποίηση του νομικού προβληματισμού.

Κυρίαρχη σήμερα είναι η άποψη ότι η αναγνώριση της αστικής ευθύνης και του κινδύνου καταβολής υψηλών αποζημιώσεων λειτουργεί προληπτικά, αυξάνοντας την εγρήγορση ως προς τις ζημιογόνες συνέπειες ορισμένων πράξεων ή παραλείψεων¹⁸² που θα οδηγούσαν σε ναυτικά ατυχήματα.

¹⁷⁹ Oil Pollution Act (OPA) 1990.

¹⁸⁰ Στο πλαίσιο αυτό, η προβολή της κατασκευής της «οιονεί εδαφικότητας» του πλοίου καθίσταται πλέον μη πειστική. Για τα ιδιαίτερα προβλήματα από την εφαρμογή του δικαίου σημαίων ευκολίας ως *lex loci accidenti* στα ναυτεργατικά ατυχήματα, βλ. ΑΝΤΑΠΙΑΣΗ Α., *Το εφαρμοστέο δίκαιο στο ναυτεργατικό ατύχημα*, Δημοσιεύσεις Ελληνικής Εταιρείας Ιδιωτικού Διεθνούς Δικαίου, Αθήνα 1988, σελ. 24.

¹⁸¹ Είναι χαρακτηριστικό ότι σε όλες σχεδόν τις υποθέσεις που έχει αντιμετωπίσει η ημεδαπή και αλλοδαπή νομολογία τα πλοία έφεραν σημαία ευκολίας.

¹⁸² WISWALL F.L., Report, Joint Working Group on a Study of Issues Re classification societies, *CMI Yearbook* 1996, σελ. 329.

Οι Αρχές Συμπεριφοράς έχουν στόχο να συγκεκριμενοποιήσουν και να ενοποιήσουν το διαφοροποιούμενο σε κάθε έννομη τάξη περιεχόμενο της υποχρέωσης επιμέλειας, που οφείλουν να επιδείξουν όλοι ανεξαιρέτως οι υπόχρεοι¹⁸³ κατά την παροχή υπηρεσιών τόσο ιδιωτικού όσο και δημόσιου χαρακτήρα. Η συμμόρφωση προς τις αρχές αυτές θα έπρεπε κατά συνέπεια να λειτουργεί ως τεκμήριο ότι σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος, έχουν ενεργήσει με την απαιτούμενη επιμέλεια. Οι Αρχές Συμπεριφοράς βασίζονται στο πρότυπο της ανεξάρτητης¹⁸⁴, αντικειμενικής και επιμελούς παροχής υπηρεσιών.

Προβλέπουν δε συγκεκριμένα καθήκοντα καθώς και ποιοτικά κριτήρια για την εκπαίδευση, την αξιολόγηση της ικανότητας και καθώς και την διαδικασία πιστοποίησης του ανθρωπίνου δυναμικού.

Οι παραπάνω σκέψεις δεν θα πρέπει βέβαια να ερμηνευθούν ως επιχείρημα υπέρ της αντικατάστασης του υπάρχοντος συστήματος ελέγχου αλλά υπέρ της βελτίωσής του.

¹⁸³ Είτε είναι μέλη της IACS, είτε όχι. Το ενδιαφέρον επικεντρώνεται στην δεύτερη περίπτωση αφού οι πρώτοι έχουν ήδη προχωρήσει σε πιο ολοκληρωμένα στάδια αυτορύθμισης σχετικά με την παροχή των υπηρεσιών τους.

¹⁸⁴ Η ανεξαρτησία νοείται σε σχέση με τον πλοιοκτήτη ή το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το πλοίο και έχει συμβληθεί με το νηογνώμονα.

B.2. Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Κάθε φορά που ένα μεγάλο ναυτικό ατύχημα λαμβάνει χώρα, επανέρχεται δριμύτερο στο διεθνές προσκήνιο το ζήτημα της ευθύνης στην αποτελεσματικότητα του συστήματος των θαλάσσιων μεταφορών. Ο ίδιος προβληματισμός αποτυπώνεται στις νομοθετικές πρωτοβουλίες (διεθνείς, κοινοτικές, εθνικές) που κατά κανόνα ακολουθούν τέτοια απευκταία συμβάντα.

Στην προβληματική της συζήτησης για τα αίτια των ναυτικών ατυχημάτων προστέθηκε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας 1960-70 και η αντιπαράθεση των παραδοσιακών ναυτικών χωρών με τα αναπτυσσόμενα κράτη. Τα τελευταία αντιμετώπισαν με επιφύλαξη τόσο τις οργανωτικές δομές της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας όσο και τους θεσμούς του διεθνούς ιδιωτικού ναυτικού δικαίου, θεωρώντας ότι συνιστούν εμπόδια για την είσοδό τους στο χώρο των διεθνών θαλάσσιων επιβατηγών μεταφορών. Η αντιπαράθεση έληξε με την αλλαγή στάσης των αναπτυσσόμενων κρατών, η οποία επικεντρώθηκε πλέον όχι στην ανατροπή του υφιστάμενου καθεστώτος, αλλά στη συμμετοχή τους σε αυτό¹⁸⁵. Η αποδοχή του συνολικού περιορισμού της ευθύνης με τους Κανόνες του Αμβούργου του 1978 για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων¹⁸⁶, αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα προς την κατεύθυνση αυτή.

Θέματα όπως η θαλάσσια ρύπανση, εξετάζονται αφενός μεταξύ των χωρών σημαίας των θαλάσσιων μεταφορέων, αφετέρου μεταξύ των χωρών που λόγω της γεωγραφικής τους θέσης διατρέχουν εντονότερα τον κίνδυνο της ρύπανσης. Δεν είναι συνεπώς τυχαίο ότι από τις χώρες που ανήκουν στην δεύτερη κατηγορία προέρχεται η αυστηρότερη κριτική, σε επίπεδο τόσο θεσμικού πλαισίου όσο και πρωτοβουλιών στις διεθνείς συζητήσεις.

Η αμερικανική νομοθεσία εξακολουθεί να εκτιμά τα όρια ευθύνης, στις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές με βάση την αξία του πλοίου μετά το τέλος του ταξιδιού, ενώ για τις σωματικές βλάβες ή την απώλεια ζωής το όριο υπολογίζεται στα

¹⁸⁵ Καθιερώθηκε «Κώδικας Συμπεριφοράς των Ναυτιλιακών Διασκέψεων» που υιοθετήθηκε από τα Η.Ε. το 1974.

¹⁸⁶ Σύμφωνα με το άρθρο 25 παρ. 1, η εν λόγω σύμβαση δεν μεταβάλλει τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις του μεταφορέα, του πραγματικού μεταφορέα και των υπαλλήλων ή πρακτόρων του που απορρέουν από διεθνείς ή εθνικές ρυθμίσεις που σχετίζονται με το συνολικό περιορισμό της ευθύνης των πλοιοκτητών θαλασσοπλοούντων πλοίων.

420 δολ./τόνο¹⁸⁷. Η διατήρηση της παρωχημένης αυτής ρύθμισης είναι αξιοπερίεργη, λαμβανομένου υπόψη ότι οι ΗΠΑ αρνήθηκαν να υπογράψουν τη Δ.Σ. 1976, με το επιχείρημα ότι τα όρια ευθύνης ήταν ιδιαίτερα χαμηλά.

Αντιστοίχως κατανοητή είναι η κριτική του ελληνικού συστήματος που μέχρι πρότινος βασίζονταν στη φυσική εγκατάλειψη του πλοίου στους ασφαλιστές, πράγμα που θα μπορούσε να οδηγήσει σε μηδενικά όρια ευθύνης.

Το ζήτημα δεν αφορά την ουσία της ρύθμισης αλλά τα μη κοινωνικώς ανεκτά αποτελέσματα στα οποία μπορεί να οδηγήσει η εφαρμογή της. Με άλλα λόγια, θεωρείται παρωχημένη για τις σύγχρονες κοινωνίες η αρχή της εγκατάλειψης του πλοίου στους ασφαλιστές ως μέθοδος αποζημιωτική.

Στο ίδιο πνεύμα, κινούνται και οι ενστάσεις που αφορούν στα όρια της ευθύνης. Και σε αυτή την περίπτωση, η κριτική έχει χαρακτήρα ποσοτικό και όχι ποιοτικό, δεν αμφισβητεί δηλ. το θεσμό του περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη ή την έκταση εφαρμογής του αλλά το –κρινόμενο ως μη ανεκτό– ποσό της καταβαλλόμενης αποζημίωσης.

Η αμφισβήτηση των ορίων ευθύνης οφείλεται σε τρεις κυρίως συνιστώσες αιτίες:

α) στη ανάγκη για αποσύνδεση του περιορισμού της ευθύνης από το πλοίο και μέχρι την αξία του πλοίου, γεγονός που μπορεί να οδηγήσει πλέον στον εκ των πραγμάτων αυθαίρετο καθορισμό των ορίων αποζημίωσης.

β) στο μακρύ χρονικό διάστημα που κατά κανόνα μεσολαβεί μεταξύ της υιοθέτησης μίας διεθνούς σύμβασης και της έναρξης ισχύος της σε διεθνές και εθνικό επίπεδο. Το εγγενές αυτό μειονέκτημα σε συνδυασμό με τις επιπτώσεις του πληθωρισμού, καθιστά γρήγορα ανεπαρκή τα όρια αποζημίωσης που κατά το χρόνο υιοθέτησης της ρύθμισης είχαν κριθεί ικανοποιητικά.

γ) στη διεύρυνση των απαιτήσεων που γεννώνται στις περιπτώσεις μεγάλων ατυχημάτων, (όπως συμβαίνει με την απώλεια του πλοίου, τον θάνατο των επιβαινόντων και την πρόκληση εκτεταμένης θαλάσσιας ρύπανσης).

Είναι προφανές, ότι όσο αυξάνεται το μέγεθος των προβαλλόμενων αξιώσεων, τόσο μειώνεται το ποσοστό ικανοποίησής τους με βάση τα σταθερά όρια ευθύνης¹⁸⁸.

¹⁸⁷ 46 USC Sec. 183 (b).

¹⁸⁸ Ενδεικτικά αναφέρεται το παράδειγμα του ατυχήματος *PRESTIGE*. Το συνολικό όριο αποζημίωσης από τον πλοιοκτήτη και το Διεθνές Κεφάλαιο ανέρχεται στο ποσό των € 172 εκ., ενώ οι απαιτήσεις

Η προβολή των αντιρρήσεων αυτών είναι εμφανής και στην δικαστική κρίση. Η δικαστική παρέμβαση, από τη φύση της περιορισμένη, συνίσταται στην υπέρ του ζημιωθέντος ερμηνεία των εφαρμοστέων διατάξεων. Με το τρόπο αυτό, κατά καιρούς, τα δικαστήρια είτε επεδίωξαν την έμμεση αναπροσαρμογή των ορίων ευθύνης που θεωρούνταν από την κοινή γνώμη μη εύλογα¹⁸⁹, είτε απέτρεψαν την προσφυγή στους γενικούς κανόνες ναυτικής ευθύνης, κατά παρέκκλιση των ειδικών διατάξεων περιορισμού, ώστε να καταστεί δυνατή η πλήρης αποκατάσταση της ζημίας¹⁹⁰ με το κοινό δίκαιο. Ωστόσο, αυτή η διορθωτική παρέμβαση είναι κυρίως εφικτή όταν η ασαφής διατύπωση του νόμου το επιτρέπει¹⁹¹. Είναι επίσης περιπτώσιολογική και συνεπώς απρόσφορη. Η εφαρμογή του δικαίου δεν πρέπει να μεταβάλει τη νομοθετική εξισορρόπηση των εμπλεκόμενων συμφερόντων, έστω και αν αυτή κρίνεται μη ικανοποιητική¹⁹². Συνεπώς, η σημασία της δικαστικής κρίσης έγκειται κυρίως στο ότι επισημαίνει την ανάγκη της νομοθετικής μεταβολής.

Πράγματι, η αναπροσαρμογή των ορίων ευθύνης συνιστά έναν από τους βασικούς λόγους (αν όχι το βασικότερο) για την τακτική αναθεώρηση των διεθνών συμβάσεων που ρυθμίζουν τις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές. Τούτο επιβεβαιώνεται από την εξέλιξη των κανόνων προς τη γενική ρύθμιση του περιορισμού. Η προσπάθεια τακτικού επανακαθορισμού των ορίων γεννά ωστόσο δύο προβλήματα. Το πρώτο άπτεται της γενικότερης πολιτικής σε θέματα θαλάσσιων μεταφορών. Συνίσταται στη δυσχέρεια ανεύρεσης από τα εμπλεκόμενα κράτη του ορίου εκείνου το οποίο θα θεωρείται επαρκώς ικανοποιητικό για τις κοινωνίες ώστε να μη θέτει σε αμφισβήτηση τη διατήρηση του περιορισμού της ευθύνης ως θεσμού

αποζημίωσης εκτιμώνται συνολικά στο ποσό των € 1100 εκ. Τούτο οδήγησε το Διεθνές Κεφάλαιο να προκαταβάλει μόνο το 15% των παραδεκτών απαιτήσεων.

¹⁸⁹ Έτσι, τα χαμηλά όρια ευθύνης της Σύμβασης της Βαρσοβίας, όπως αυτά τροποποιήθηκαν από το Πρωτόκολλο της Χάγης του 1955, οδήγησαν τα δικαστήρια να δεχθούν την άποψη ότι για τον προσδιορισμό της καταβλητέας αποζημίωσης δεν θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη η επίσημη ισοτιμία αλλά η τρέχουσα τιμή του χρυσού στην αγορά (ΑΠ 102/75, ΝοΒ 23, σελ. 653).

¹⁹⁰ Βλ. λόγου χάρι, όσον αφορά την εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (Δ.Κ.Α.Δ.), Εφα 7603/2002, ΔΕΕ 2002, σελ. 82 επ.

¹⁹¹ Η Σύμβαση Ευθύνης του 1969 έκανε ειδική μνεία στην επίσημη τιμή του χρυσού (αρθ. V παρ. 9 εδ. Β'), αποκλείοντας έτσι τη δυνατότητα δικαστικής προσφυγής στην τρέχουσα τιμή της αγοράς χρυσού και κατ' επέκταση στη διεύρυνση της ευθύνης του κυρίου του πλοίου λόγω των κερδοσκοπικών ανατιμήσεων της αξίας αυτού. Βλ. σχετικά Ρόκα Ν. & Αντάπαση Α., Περιορισμός της ευθύνης του κυρίου του πλοίου για ζημιές που οφείλονται σε ρύπανση της θάλασσας από υδρογονάνθρακες, *ΠειρΝ* 1986, σελ. 5 επ., ΠΠΚαλ 12/1984 *Ναυτικά Χρονικά* τ. 1174/1-5-1989, σελ. 19 επ.

¹⁹² Πρβλ. Ρόκα Ν. & Αντάπαση Α., ο.π., σελ. 12.

της ναυτιλίας. Το όριο αυτό δεν θα πρέπει να είναι τόσο υψηλό ώστε να καθιστά άνευ αντικειμένου το δικαίωμα περιορισμού¹⁹³.

Το δεύτερο πρόβλημα με τα όρια ευθύνης συνίσταται στη δυσχέρεια ανεύρεσης ενός μηχανισμού αναπροσαρμογής, που θα έχει τη δεσμευτική ισχύ της διεθνούς σύμβασης, χωρίς να επιβαρύνεται από τις χρονοβόρες και τυπικές διαδικασίες που πλαισιώνουν τη διεθνή νομοθετική παραγωγή. Από την άποψη αυτή ενδιαφέρον παρουσιάζει το σύστημα αναπροσαρμογής μέσω μιας διαδικασίας «σιωπηρής αποδοχής» που υιοθετήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1996 και τα Πρωτόκολλα του 1992¹⁹⁴. Οι μηχανισμοί αυτοί θεραπεύουν σε μεγάλο βαθμό τις αγκυλώσεις του προγενέστερου διεθνούς θεσμικού συστήματος και επιτρέπουν τη διατήρηση μιας σταθερής αντιστοιχίας μεταξύ των ορίων που επιβάλλονται νομοθετικά και αυτών που θεωρούνται κοινωνικώς αποδεκτά. Διευκολύνουν έτσι – τουλάχιστον θεωρητικά- την εκτόνωση εντάσεων που συνήθως ενισχύουν τις αντιρρήσεις που στρέφονται κατά του ίδιου του ισχύοντος πλαισίου των θαλάσσιων μεταφορών.

Ειδικότερα για την θαλάσσια ρύπανση, το καθεστώς ευθύνης είναι, όπως ορθά παρατηρήθηκε, «πειραματικό»¹⁹⁵. Βασίσθηκε σε μεγάλο βαθμό στην περιορισμένη εμπειρία από τη διαχείριση του ατυχήματος του *TORREY-CANYON*. Αναμενόμενο ήταν λοιπόν να εμφανισθούν κατά την εφαρμογή του κενά ή αδυναμίες, οι οποίες μάλιστα αναδείχθηκαν με αφορμή νέα και πολύ σημαντικότερα από άποψη ζημιάς ναυτικά ατυχήματα¹⁹⁶, όπως αυτά του *AMOCO-GADIZ* (1978),¹⁹⁷ του *EXXON-VALDEZ* (1989) και του *PRESTIGE* (2002).

¹⁹³ Viney G., *Moderation et Limitation des responsabilites et des Indemnisations*, in “*The Limits of Liability: Keeping the Floodgates Shut*”, Kluwer, 1996, σελ. 135. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα του ανωτάτου ποσοτικού ορίου ευθύνης που προέβλεπε (ως δυνατότητα) η Οδηγία 85/347/ΕΟΚ για την ευθύνη του παραγωγού ελαττωματικών προϊόντων. Υπενθυμίζεται ότι δεν υιοθετήθηκε από τους περισσότερους εθνικούς νομοθέτες διότι θεωρήθηκε ιδιαίτερα υψηλό, συνεπώς όχι μόνο αναποτελεσματικό αλλά και επικίνδυνο (με την έννοια ότι θα μπορούσε να οδηγήσει σε αυξημένες εκτιμήσεις της ζημιάς από τα δικαστήρια).

¹⁹⁴ Η γενική ρύθμιση για το συνολικό περιορισμό ευθύνης περιέχεται σήμερα στην Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου του 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις. Η Σύμβαση αυτή διαδέχθηκε τις προγενέστερες Συμβάσεις του 1924 και 1957 οι οποίες ρύθμιζαν τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη. Η Δ.Σ. 1957 επικρίθηκε για τα χαμηλά της όρια και αντικαταστάθηκε από την Δ.Σ. 1976, η οποία για τον ίδιο λόγο συμπληρώθηκε στη συνέχεια από το Πρωτόκολλο του 1996. Επίσης για τους ίδιους λόγους αναθεωρήθηκαν η Σύμβαση Ευθύνης και η Σύμβαση του Διεθνούς Κεφαλαίου από τα Πρωτόκολλα του 1992 και του 2000. Την αύξηση των ορίων εξυπηρετεί και το Συμπληρωματικό Κεφάλαιο του 2003.

¹⁹⁵ DNV, *Annual report*, 1993 σελ. 260 επ.

¹⁹⁶ Επίσης σημαντικά ήταν τα ατυχήματα των πετρελαιοφόρων *ANTONIO GRAMSCI* (1979), *PATMOS* (1985), *RIO ORINOCO* (1990), *HAVEN* (1991), *AEGEAN SEA* (1992), *MAERSK NAVIGATOR* (1992), *BRAER* (1993).

Ο ΔΝΟ (IMO) επιδίωξε ανεπιτυχώς τη μεταρρύθμιση του αποζημιωτικού καθεστώτος με τα Πρωτόκολλα του 1984¹⁹⁸. Τα Πρωτόκολλα αυτά (ένα για τη Σύμβαση Ευθύνης και ένα για τη Σύμβαση του Διεθνούς Κεφαλαίου) δεν τέθηκαν ποτέ σε εφαρμογή εξαιτίας των αυστηρών προϋποθέσεων που προέβλεπαν για την έναρξη ισχύος τους και της άρνησης προσχώρησης των Ηνωμένων Πολιτειών¹⁹⁹. Τελικά, υπερκεράσθηκαν από τα Πρωτόκολλα του 1992. Η διαφορά δεν είναι μεγάλη. Τα Πρωτόκολλα του 1992 υιοθέτησαν όλες τις μεταρρυθμίσεις ουσίας που προέβλεπαν τα προηγούμενα και περιορίστηκαν στις απολύτως αναγκαίες προϋποθέσεις έναρξης εφαρμογής τους, εξαιτίας της δεδομένης αμερικανικής απόρριψης. Οι Ηνωμένες Πολιτείες, μετά το ατύχημα του *EXXON-VALDEZ* στις ακτές της Αλάσκας, επέλεξαν την οδό της μονομερούς ρύθμισης και υιοθέτησαν την *Oil Pollution Liability and Compensation Act (OPA)* του 1990²⁰⁰.

Τα Πρωτόκολλα του 1992 τέθηκαν διεθνώς σε ισχύ στις 30 Μαΐου 1996. Κυρώθηκαν από τη χώρα μας το μεν Πρωτόκολλο της Σύμβασης Ευθύνης με το Π.Δ. 197/1995²⁰¹, το δε Πρωτόκολλο της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου με το Π.Δ. 270/1995²⁰² και αποτελούν εσωτερικό δίκαιο. Κύριος στόχος τους ήταν η αναθεώρηση των ορίων αποζημίωσης και ευθύνης με αντιστάθμισμα την περαιτέρω

¹⁹⁷ Το πλοίο *AMOCO-CADIZ*, του οποίου το όνομα συνδέθηκε με ένα από τα σημαντικότερα ατυχήματα θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο, βυθίστηκε στις 16 Μαρτίου 1978, με συνέπεια τη διαφυγή 223.000 τόνων πετρελαίου στη θάλασσα και τη ρύπανση 250 χλμ. ακτών της γαλλικής Βρετανίας (Από την πλούσια αρθρογραφία για το ατύχημα αυτό που συντάραξε την κοινή γνώμη και προκάλεσε πολυετείς δικαστικούς αγώνες, βλ. όλως ενδεικτικώς *JACOBSEN & YELLEN*, *Oil Pollution: The 1984 London Protocols and the Amoco Cadiz*, *JMLC* ω. 15, no 4, σελ. 467 επ.). Η πλοιοκτήτρια εταιρεία *Amoco Transport* συνέστησε, με βάση τη Σύμβαση Ευθύνης 1969, κεφάλαιο περιορισμού, ύψους περίπου 77 εκ. γαλλικών φράγκων ενώ οι δαπάνες αποκατάστασης και οι ζημίες από ρύπανση ανήλθαν περίπου σε 1,25 δις. γαλλικά φράγκα (έναντι ποσού 70 εκ. γαλλικών φράγκων, στο οποίο ανήλθε η ζημία στο ατύχημα του *TORREY-CANYON*). Στο δε ατύχημα του *EXXON VALDEZ*, η ζημία ξεπέρασε τα 7 δις γαλλικά φράγκα. (Βλ. *DNV Annual report 1998*, σελ. 262). Η μεγάλη αυτή απόκλιση κατέδειξε με τρόπο αναντίρρητο ότι τα χαρακτηριστικά της ζημίας από ρύπανση είχαν ουσιαστικά μεταβληθεί από την εποχή του *TORREY-CANYON*.

¹⁹⁸ Βλ. Popp A.H.E., *Liability and Compensation for Pollution Damage Caused by Ships Revisited-report on an important International Conference, LMCLQ 1985*, σελ. 118 επ.

¹⁹⁹ Η άρνηση των ΗΠΑ παρέσυρε σε άρνηση και την Ιαπωνία, η οποία κάλυπτε ήδη μεγάλο ποσοστό των συνολικών εισφορών (περίπου 44% το 1980) και δεν επιθυμούσε να δει το ποσοστό της να αυξάνεται περαιτέρω εξαιτίας της αμερικανικής αποχής (βλ. Göransson M., *The 1984 and 1992 Protocols to the Civil Liability Convention, 1969 and the Fund Convention*, c. de la Rue(ed) 1971, σελ.362).

²⁰⁰ Η OPA 1990 προβλέπει υψηλά όρια ευθύνης για τον πλοιοκτήτη (10 εκ. δολ.) και το ανώτατο ποσό αποζημίωσης από το Ταμείο Ευθύνης Πετρελαϊκής Ρύπανσης (*Oil Spill Liability Trust Fund*) το οποίο ανέρχεται στο ένα δις. δολ. Επίσης οι προϋποθέσεις έκπτωσης από το δικαίωμα περιορισμού είναι περισσότερες από ότι στο διεθνές καθεστώς, ενώ οι νομοθεσίες των Ομοσπονδιακών Πολιτειών μπορούν να επιβάλλουν απεριόριστη ευθύνη στον πλοιοκτήτη για ζημίες από πετρελαϊκή ρύπανση.

²⁰¹ ΦΕΚ 106 Α'. Τον Ιανουάριο του 2005, 104 κράτη είχαν κυρώσει το Πρωτόκολλο της Σύμβασης Ευθύνης του 1992.

²⁰² ΦΕΚ 151 Α'. Τον Ιανουάριο του 2005, 93 κράτη είχαν κυρώσει το Πρωτόκολλο της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου του 1992.

ισχυροποίηση του καθεστώτος περιορισμού αυτής. Συμπεριλήφθησαν επίσης μετριοπαθείς τροποποιήσεις όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής των Συμβάσεων.

Πέρα όμως από την ποσοτική της διάσταση, η ζημιά παρουσιάζει και έντονη ποιοτική διαφοροποίηση. Παράλληλα με τις σωματικές βλάβες ή την περιουσιακή ζημιά από ατύχημα, αναδεικνύεται μία νέα έννοια, αυτή της ζημιάς που υφίσταται το περιβάλλον ανεξαρτήτως των εμπλεκόμενων οικονομικών συμφερόντων. Δυσχερής στην οριοθέτηση της αλλά και στον υπολογισμό της, η νέα αυτή μορφή ζημιάς προκαλεί ανασφάλεια δικαίου· έτσι, ενώ συνηγορεί υπέρ της αύξησης των ορίων ευθύνης, αποτελεί ταυτόχρονα επιχείρημα υπέρ της διατήρησης του ποσοτικού περιορισμού αυτής.

Από άποψη ποσοτική, οι ζημίες από ρύπανση εμφανίζονται, από τη δεκαετία του '80, κατά πολύ αυξημένες. Μεταξύ των λόγων αναφέρονται κυρίως η αύξηση του μεγέθους των πλοίων καθώς και η χρησιμοποίηση νέων μεθόδων συλλογής και διαχείρισης καταλοίπων²⁰³. Είναι ενδεικτικό ότι στο ατύχημα του *EXXON-VALDEZ*, δαπανήθηκαν περίπου δύο δισεκατομμύρια δολάρια για τον καθαρισμό και την αποκατάσταση των ακτών της Αλάσκα²⁰⁴.

Η πλήρης αποκατάσταση της (περιουσιακής) ζημιάς συνιστά τον κανόνα στο ιδιωτικό δίκαιο, ενώ η περιορισμένη αποζημίωση την εξαίρεση. Θα μπορούσε λοιπόν βάσιμα να υποστηριχθεί ότι η σύγκρουση έχει λυθεί με την υιοθέτηση ειδικής διεθνούς ρύθμισης στο χώρο του διεθνούς δικαίου των θαλασσίων μεταφορών.

Η ένταση του αιτήματος για πλήρη αποκατάσταση της ζημιάς διαφοροποιείται ανάλογα με τη φύση του ναυτικού ατυχήματος. Οι αντιρρήσεις κατά του περιορισμού είναι έτσι εντονότερες, όταν θίγονται δικαιώματα ή έννομα συμφέροντα προσώπων που δεν έχουν καμία σχέση –έστω και περιστασιακή– με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα (κάτοικοι παράκτιων περιοχών, επιχειρηματίες υδατοκαλλιέργειών, αλιείς κοκ).

Στις περιπτώσεις όμως ατυχημάτων επιβατηγών πλοίων, το ενδιαφέρον μετατοπίζεται από την προστασία του επιχειρηματία, στην προστασία των ζημιωθέντων κι αυτό γιατί η ένταση του αιτήματος για πλήρη αποκατάσταση της ζημιάς διαφοροποιείται ανάλογα με τη φύση της απαίτησης. Πράγματι, ενώ ο περιορισμός της αποζημίωσης για ζημίες σε υλικά αγαθά ή για διαφυγόντα κέρδη

²⁰³ Για τις μεθόδους αυτές, βλ Βλάχο. Γ.Π., *Εμπορική Ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον*, 1999, σελ. 211 επ.

²⁰⁴ *ABS Records* 1993, σελ. 260.

φαίνεται καταρχήν αποδεκτός, δεν ισχύει το ίδιο, λόγου χάρη, για τη ζημία που οφείλεται σε σωματικές βλάβες ή την απώλεια ζωής. Για την τελευταία κατηγορία απαιτήσεων ο περιορισμός θεωρείται, κατά τη σύγχρονη αντίληψη, ως αντίθετος στις αρχές της ισότητας και της δικαιοσύνης²⁰⁵.

Ορισμένες κατηγορίες ζημιών εξαιτίας της σημασίας που έχουν για το γενικότερο συμφέρον ή εξαιτίας της ανάγκης προστασίας των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων, αποκόπτονται από το δίκαιο των θαλάσσιων μεταφορών και γίνονται αντικείμενο διεκδίκησης από νέους κλάδους όπως, λόγου χάρη από το δίκαιο του περιβάλλοντος ή το δίκαιο της προστασίας του καταναλωτή. Οι ειδικότερες συνέπειες του φαινομένου αυτού δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσης μελέτης. Επισημαίνεται απλώς η επιφύλαξη με την οποία οι κλάδοι αυτοί αντιμετωπίζουν ιδίως τον θεσμό του περιορισμού.

Έδαφος κερδίζει η άποψη ότι η ευθύνη πρέπει να λειτουργήσει στις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές ως μέθοδος ρυθμιστική για την μείωση του κινδύνου από την ακαταλόγιστη επιχειρηματική συμπεριφορά (πλοιοκτητών, θαλάσσιων μεταφορέων, διαχειριστών). Η τάση αυτή καταλήγει στο ίδιο αίτημα, να υπάρχει δηλαδή πλήρης αποκατάσταση της ζημίας, για την αποτροπή παράνομης συμπεριφοράς. Το θέμα τίθεται από διαφορετική σκοπιά. Επιχειρείται όχι μόνο η προστασία –ή μόνο η προστασία- των ζημιωθέντων, αλλά και έλεγχος της δράσης του υπαίτιου. Η προσέγγιση αυτή, που κατά καιρούς έχει υποστηριχθεί²⁰⁶, επανακάμπτει στις θαλάσσιες μεταφορές με σκοπό την αντιμετώπιση της επικαλούμενης ανεπάρκειας των προληπτικών ρυθμίσεων.

Στο διεθνές και κοινοτικό δίκαιο έχει παρατηρηθεί κατά την τελευταία δεκαετία μία εντατικοποίηση παραγωγής νομοθετικών διατάξεων που αποσκοπούν στην ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα, ιδίως όσον αφορά στην προστασία της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος. Το ρυθμιστικό αυτό πλέγμα δίδει ιδιαίτερη έμφαση στους ακόλουθους στόχους: α) τη βελτίωση των τεχνικών όρων λειτουργίας του πλοίου²⁰⁷, ιδίως των κατασκευαστικών προτύπων· χαρακτηριστικό δείγμα της

²⁰⁵ Βλ. Viney G., ο.π., σελ. 134.

²⁰⁶ Υπέρ του προληπτικού ρόλου της ευθύνης στο χώρο της ρύπανσης βλ. Καρακώστας Ι., *Περιβάλλον και Δίκαιο*, Αθήνα 2000, σελ. 304-305, Ρόκας Ι., «Προς διαμόρφωση γενικών αρχών αδικοπρακτικής ευθύνης για τη μόλυνση του περιβάλλοντος και ιδιαίτερα της θάλασσας από πετρέλαιο», *Κριτική Επιθεώρηση* 1994/2, σελ. 87 επ., ιδίως σελ. 93. Πρβλ. και Λιτζερόπουλο Αλ., «Τρία θεμελιώδη προβλήματα της αστικής ευθύνης εις τα σύγχρονα δίκαια και τον ελληνικόν Αστικόν Κώδικα», *Αρχ. Ι.Δ.* 1940, σελ. 158 επ., ιδίως 196-197.

²⁰⁷ Ήδη από τις δεκαετίες 1960 και 1970, ο ΔΝΟ έχει υιοθετήσει ένα νομοθετικό πλαίσιο προληπτικού χαρακτήρα, που άπτεται κατεξοχήν τεχνικών θεμάτων. Κύριοι άξονες του αρχικού αυτού νομοθετικού

τάσης αυτής, είναι η κοινοτική νομοθετική παρέμβαση²⁰⁸ για την εσπευσμένη καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πλοία²⁰⁹, β) την ενίσχυση των απαιτήσεων που αφορούν τη στελέχωση²¹⁰ και ναυτική διαχείριση²¹¹ των πλοίων· ο στόχος αυτός είναι πιο πρόσφατος, συνδέεται δε με τη διαπίστωση ότι το μεγαλύτερο μέρος των ναυτικών ατυχημάτων οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος και γ) την ενίσχυση του ελέγχου όσον αφορά την εφαρμογή των παραπάνω διατάξεων²¹², συμπεριλαμβανομένου και του ελέγχου των νηογνωμόνων ως κατ' εξουσιοδότηση εποπτικών οργανισμών²¹³.

Η έλλειψη αποτελεσματικότητας που καταλογίζεται συχνά ως αδυναμία του θεσμικού συστήματος είναι φυσική συνέπεια των υψηλών προσδοκιών που

πλαισίου είναι: η Δ.Σ. 1966 για τις γραμμές φόρτωσης, η Δ.Σ. 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (γνωστή ως MARPOL) όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978, και η Δ.Σ. 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (γνωστή ως SOLAS) όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978. Κοινό μειονέκτημα (και ίσως αναπόφευκτο) των παραπάνω ρυθμίσεων θεωρήθηκε η αποσπασματική προσέγγιση του προβλήματος, δεδομένου ότι κάθε σύμβαση αντιμετωπίζει, με λεπτομερειακή πληθωρική, ένα τμήμα του πλοίου ή μιας κατηγορίας πλοίων (π.χ. κατασκευή, μηχανολογική εξάρτηση).

²⁰⁸ Ο κοινοτικός νομοθέτης επεμβαίνει συνήθως για να επιταχύνει την έναρξη ισχύος, να διευρύνει το πεδίο εφαρμογής, ή να καταστήσει αυστηρότερες τις απαιτήσεις ασφάλειας που θέτουν οι διεθνείς κανόνες.

²⁰⁹ Κανονισμός 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και για την κατάργηση του Κανονισμού 2978/94, ΕΕ L 64/7-3-2002, σελ. 1. Βλ. όσον αφορά τα επιβατηγά πλοία: Οδηγία 2003/25/ΕΚ σχετικά με τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro), ΕΕ L 123/17-5-2003, σελ. 22, Οδηγία 98/18/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Για τα φορτηγά πλοία, βλ. Οδηγία 2001/96/ΕΚ σχετικά με τον καθορισμό εναρμονισμένων απαιτήσεων και διαδικασιών για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην, ΕΕ L 13/16-1-2002. Βλ. επίσης τη γενική Οδηγία 96/98/ΕΚ σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει (βλ. Παράρτημα 4)

²¹⁰ Βλ. Δ.Σ. 1978 για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW) και Δ.Σ. ΔΟΕ 147/76 για τους ελάχιστους όρους ασφάλειας των εμπορικών πλοίων. Σε κοινοτικό επίπεδο, βλ. Οδηγία 2001/25/ΕΚ για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών (όπως τροποποιήθηκε και ισχύει).

²¹¹ Ιδίως με την εφαρμογή του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων (ΔΚΑΔ, άλλως γνωστού ως ISM Code).

²¹² Ιδίως την Οδηγία 95/21/ΕΚ, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους και αφορά στην επιβολή των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα), όπως τελευταία τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2001/106/ΕΚ. Επίσης τον Κανονισμό 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα, ΕΕ L 208/5-8-2002, σελ. 1, τον Καν. 2099/2002 για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης (COSS), ΕΕ L 324/29-11-2002, σελ. 1, την Οδηγία 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της Οδηγίας 93/57/ΕΟΚ, ΕΕ L 208/5-2-2002, σελ. 10, την Οδηγία 1999/35/ΕΚ σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη (όπως τροποποιήθηκε και ισχύει), την Οδηγία 98/41/ΕΚ σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας (όπως τροποποιήθηκε και ισχύει).

²¹³ Οδηγία 94/57/ΕΚ σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών, όπως τελευταία τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2001/105/ΕΚ.

συνδέονται με την υιοθέτησή των παραπάνω στόχων. Η –μερική έστω- διάψευση των προσδοκιών αυτών, εξαιτίας της επέλευσης μεγάλων ναυτικών ατυχημάτων²¹⁴, προκαλεί αντίδραση προς δύο κατευθύνσεις.

Η πρώτη είναι αυτή της περαιτέρω νομοθετικής παραγωγής, με στόχο είτε την εισαγωγή πρόσθετων απαιτήσεων ασφαλείας σε πτυχές της ναυτιλιακής δραστηριότητας που δεν είχαν προβλεφθεί, είτε με την αντικατάσταση των ήδη υφιστάμενων με άλλες αυστηρότερες. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990, η τάση αυτή είναι ιδιαίτερα έντονη, οφείλεται δε αφενός στην πίεση της κοινής γνώμης, αφετέρου στην έξαρση των πρακτικών αθέμιτου ανταγωνισμού στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά από πλοία που δεν τηρούν τις επιταγές ασφάλειας.

Η δεύτερη κατεύθυνση στρέφεται προς την επανεξέταση ολόκληρου του συστήματος ευθύνης και αποζημίωσης. Στο πλαίσιο αυτό, το σύστημα του καταλογισμού ευθύνης αντιμετωπίζεται ως εργαλείο συμπληρωματικό της πρόληψης και συνεπώς, ως μέσο αποθάρρυνσης της παραβατικής και επικίνδυνης συμπεριφοράς. Η προσέγγιση αυτή κερδίζει έδαφος κυρίως στην αναζήτηση μέτρων για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρελαιοειδή. Είναι χαρακτηριστικό ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της σχετικά με το δεύτερο μέρος κοινοτικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου *ERIKA*, επισημαίνει: *«ένα καθεστώς ευθύνης πρέπει, κατά το δυνατό, να αποθαρρύνει τους ενδιαφερομένους να προβαίνουν συνειδητά σε πράξεις επικίνδυνες τόσο για τις ανθρώπινες ζωές²¹⁵ όσο και για το περιβάλλον²¹⁶»*. Διαπιστώνει δε στη συνέχεια ότι η δομή του ισχύοντος καθεστώτος σε περίπτωση πετρελαιοειδούς ρύπανσης δεν παρέχει στους μεταφορείς και στους φορείς εκμετάλλευσης του φορτίου κίνητρα ικανά να τους οδηγήσουν *«στην εγκατάλειψη της απαράδεκτης πρακτικής να παρέχουν συνειδητά και να χρησιμοποιούν δεξαμενόπλοια χαμηλής ποιότητας για τις θαλάσσιες μεταφορές πετρελαίου»²¹⁷*. Ως κίνητρο για τη χρήση πλοίων υψηλής ποιότητας εκλαμβάνεται ο θεσμός του περιορισμού της ευθύνης, τόσο στη σύλληψη όσο και στην εφαρμογή του.

²¹⁴ Κυρίως ατυχήματα που συνδέθηκαν με μεγάλες απώλειες σε ανθρώπινες ζωές (*“HERALD OF FREE ENTERPRISE”*, *“SCANDINAVIAN STAR”*, *“ESTONIA”*) ή εκτεταμένη ρύπανση (*“ERIKA”* και *“PRESTIGE”*).

²¹⁵ Πρβλ. σκέψεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα προσώπων (*Communication on the enhanced safety of passenger ships in the Community*, COM (2002) 158 final, σελ. 12).

²¹⁶ COM (2000) 802, σελ. 69.

²¹⁷ Ο.π., COM (2000) 802, σελ. 70.

Συναφής με την παραπάνω προσέγγιση είναι η άποψη ότι το πλαίσιο ευθύνης και αποζημίωσης μπορεί να λειτουργήσει ως ικανοποιητικό κυρωτικό σύστημα. Από τη σκοπιά του θέματος όπως εξετάζεται εδώ, η διαφορά έγκειται στον τρόπο αντιμετώπισης του κινδύνου. Το επιχείρημα πάντως της ανεπάρκειας των προληπτικών μέτρων βάλλει κατά της διατήρησης του συστήματος περιορισμένης ευθύνης.

Σύμφωνα με την κρατούσα²¹⁸ (αλλά εντόνως αμφισβητούμενη στο ελληνικό δίκαιο άποψη), η ευθύνη προς αποζημίωση αποσκοπεί στην (πλήρη) αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη ο ζημιωθείς· αντίθετα, δεν αποτελεί σκοπό της η επιβολή κυρώσεων ή η τιμωρία του ζημιώσαντος. Η άποψη αυτή δεν φαίνεται πάντως να αντανakλά τη σύγχρονη εξέλιξη του δικαίου και το κοινό περί δικαίου αίσθημα, το οποίο εμφανίζεται δεκτικό στην ιδέα της ποινικής αποζημίωσης, τηρουμένης της αρχής της αναλογικότητας²¹⁹. Στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών, το σημείο εκκίνησης είναι βέβαια αντίστροφο, διότι κανόνας είναι η περιορισμένη και όχι η πλήρης αποκατάσταση της ζημίας. Υπάρχουν όμως περιπτώσεις εξαιρέσεων από τον παραπάνω κανόνα, όπου η αναζήτηση της ευθύνης έχει κυρωτικό χαρακτήρα.

Έτσι, τόσο η Σύμβαση του 1976 όσο και η Σύμβαση Ευθύνης του 1992 προβλέπουν την απώλεια του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης όταν ο δικαιούχος συμπεριφέρεται κατά τρόπο αποδοκιμαστέο από την έννομη τάξη, όταν δηλ. προκαλεί τη ζημία με προσωπική του πράξη ή παράλειψη, ενεργώντας με δόλο ή βαριά ενσυνείδητη αμέλεια²²⁰. Η ιδιόρρυθμη ως άνω πταισματική συμπεριφορά συνιστά λόγο άρσης του ευεργετήματος του περιορισμού ή άλλως, επαναφοράς της υποχρέωσης για πλήρη αποκατάσταση της ζημίας. Η σχετική ρύθμιση έχει κατεξοχήν

²¹⁸ Γεωργιάδης Α., *Ενοχικό Δίκαιο, Γενικό Μέρος*, Αθήνα 1999, σελ. 132, Σταθόπουλος Μ., *Γενικό Ενοχικό Δίκαιο*, 4^η έκδ., Αθήνα 2004, σελ. 411 επ., Πανόπουλος Γ., *Η κυρωτική αποζημίωση και η ελληνική δημόσια τάξη του άρθρου 33 ΑΚ*, Αθήνα 2003.

²¹⁹ Βλ. Σταθόπουλο Μ., ο.π., σελ. 517 επ., Παναγόπουλο Κ., *Punitive Damages* («ποινική αποζημίωση») και ελληνική δημόσια τάξη (ή προς μία επανεξέταση των σκοπών της αστικής ευθύνης), [Με αφορμή την απόφαση ΟλομΑΠ 17/1999], *Κριτική Επιθεώρηση* 2000, τ. 2, σελ. 195. Τέτοιες περιπτώσεις προβλέπονται στις ειδικές ρυθμίσεις των άρθρων 65 παρ. 2 ν. 2121/93 και 10 παρ. 9 εδ. β.ν. 2251/1994 (βλ. και Πουλιάδη Αθ., *Συλλογική αγωγή και προστασία των καταναλωτών*, Θεσ/νίκη 1990, σελ. 24 επ.). Επίσης ειδική μορφή ποινικής αποζημίωσης, με τη μορφή κατωτάτου ορίου, προβλέπουν οι διατάξεις των άρθρων 23 παρ. 2 ν. 2472/97, 4 ν. 2243/94 και 4 παρ. 10 εδ. β.ν. 2328/95. Συνάγεται από τα παραπάνω ότι η ιδέα της κυρωτικής λειτουργίας της αστικής ευθύνης κερδίζει έδαφος στο ελληνικό ιδιωτικό δίκαιο και πάντως σε κάθε περίπτωση η επιβολή ποινικής αποζημίωσης δεν αντίκειται στην ελληνική δημόσια τάξη (έτσι ΑΠ 17/1999, *Κοινοδίκιον* 2000, σελ. 69, με γνωμ. Κεραμέα Κ., Βρέλλη Σπ., Γραμματικάκη-Αλεξίου Αν., για κήρυξη εκτελεστής στην Ελλάδα αλλοδαπής αποφάσεως που επιδικάζει punitive damages, σελ. 31 επ.).

²²⁰ Άρθρ. 4 Δ.Σ. 1976 και V παρ. 2 Δ.Σ. 1992. Για το ζήτημα αυτό βλ. και Κεφ. «Ε/Γ-Ο/Γ EXPRESS SAMINA».

κυρωτικό χαρακτήρα, διότι επιβαρύνει τον οικονομικό κίνδυνο που ο δικαιούχος είχε προϋπολογίσει για την άσκηση της επιχειρηματικής του δραστηριότητας. Η κυρωτική διάσταση δεν αναιρείται από το γεγονός ότι επανερχόμεθα τελικώς στον κανόνα της πλήρους αποζημίωσης. Και τούτο διότι η υποχρέωση πλήρους αποκατάστασης της ζημίας δεν επιβάλλεται εδώ για λόγους που αφορούν την προστασία του ζημιωθέντος, τη φύση της απαίτησής του ή τις συνθήκες του ατυχήματος, αλλά για λόγους που ανάγονται στο πρόσωπο του υπόχρεου και παρά το γεγονός ότι η βαρύτητα του πταίσματος είναι καταρχήν αδιάφορη στο δίκαιο της αποζημίωσης²²¹.

Την ίδια άποψη ως προς το ρόλο της αστικής ευθύνης εκφράζουν πρόσφατες νομοθετικές προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τις οποίες επιδιώκεται, μεταξύ άλλων, να καταστεί ευχερέστερη η απώλεια του ευεργετήματος του περιορισμού. Υποστηρίζεται, πράγματι, ότι ένα τέτοιο μέτρο θα οδηγούσε σε στενότερο συσχετισμό της ευθύνης και της συμπεριφοράς του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή και ότι η λήψη προληπτικών μέτρων και η επιβολή κυρώσεων²²² αποκτούν κατά τον τρόπο αυτό ουσιαστική διάσταση.

Αντίθετα η αποσύνδεση της ευθύνης από τη ζημιά ανάγει την πρόληψη σε νόμιμη υποχρέωση, η παράβαση της οποίας γεννά υποχρέωση. Με άλλα λόγια, η πρόκληση κινδύνου πρέπει να συνιστά νόμιμο λόγο ευθύνης, ανεξαρτήτως της επέλευσης ζημίας. Με τον ίδιο τρόπο που το σύστημα της αντικειμενικής ευθύνης αποσύνδεσε την υποχρέωση αποζημίωσης από την υπαιτιότητα με σκοπό την προστασία των θυμάτων, το σύστημα της «κυρωτικής ευθύνης» επιδιώκει την αποσύνδεση της ευθύνης από την επέλευση συγκεκριμένης ζημίας. Στόχος αυτή τη φορά είναι η διόρθωση της συμπεριφοράς του έχοντος υποχρέωση πλοιάρχου, πλοιοκτήτη εφοπλιστή (μέλους πληρώματος κοκ) και ειδικότερα στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, η ενίσχυση της ασφάλειας.

Ο περιορισμός της ευθύνης ωστόσο δικαιολογείται διότι αφενός συντείνει στην αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς σε εύλογες τιμές, αφετέρου λειτουργεί ως μέσο ενίσχυσης και προστασίας της εθνικής ναυτιλίας. Το αναμφίβολα ρεαλιστικό αυτό επιχείρημα έχει αγγλοσαξωνική καταγωγή. Περιλήφθηκε ρητά στο προοίμιο της βρετανικής Limitation Act του 1733, έκτοτε δε η νομολογία των αγγλοσαξωνικών δικαστηρίων έκανε συχνά μνεία σε αυτό ως

²²¹ Επειδή η τιμωρία του δράστη δεν θεωρείται σκοπός της αποζημίωσης, ο υπεύθυνος οφείλει κατά κανόνα την ίδια αποζημίωση όποιος και αν είναι ο βαθμός του πταίσματός του (βλ. Σταθόπουλο Μ., ο.π., σελ. 411 επ., Γεωργιάδη Α., ο.π., σελ. 132).

²²² Βλ. Ανακοίνωση για το δεύτερο μέρος κοινοτικών μέτρων μετά το ναυάγιο του *ERIKA*, ο.π. σελ.71.

δικαιολογητική βάση του θεσμού. Μεταξύ των νομολογιακών παραδειγμάτων²²³, χαρακτηριστική παραμένει η ρήση του Λόρδου Denning στην υπόθεση “the Bramley Moore”²²⁴: “*limitation is not a matter of justice. It is a rule of public policy which has its origin in history and its justification in convenience*”. Απήχηση εξάλλου είχε το επιχείρημα αυτό και στη νομική θεωρία άλλων κρατών²²⁵.

Η ιστορική διάσταση του επιχειρήματος αυτού δεν αμφισβητείται, με την έννοια ότι ο νομοθέτης που υιοθέτησε ή προέκρινε τη διατήρηση του περιορισμού της ευθύνης διακατέχονταν από πνεύμα εύνοιας προς την πλοιοκτησία²²⁶. Ούτε χωρεί αμφιβολία ότι πολλές ρυθμίσεις ιδιωτικού και δημοσίου δικαίου έχουν ως άμεσο στόχο ή έμμεση συνέπεια την ενίσχυση μίας οικονομικής δραστηριότητας ή ενός οικονομικού τομέα²²⁷.

Ωστόσο, το επιχείρημα αυτό, (αν και επικουρικός λαμβάνεται πάντα υπόψη), δεν μπορεί πλέον να δικαιολογήσει αυτοτελώς τη διατήρηση του περιορισμού. Πρώτον, διότι η εμπορική ναυτιλία δεν βρίσκεται πια στο πρώτο στάδιο ανάπτυξής της. Για το λόγο αυτό, η έμφαση δίδεται σήμερα στην ανάγκη εξασφάλισης ασφαλών και προσιτών υπηρεσιών μεταφοράς που δεν θα επιβαρύνουν δυσανάλογα το κόστος της μεταφοράς²²⁸. Δεύτερον, διότι ακόμη και αν ήθελε υποθεθεί ότι η ναυτιλία χρήζει προστασίας, είναι οικονομικά ορθότερο να επιλεγούν τρόποι ενίσχυσης με δικαιότερη

²²³ Βλ. ιδίως “THE AMALIA” (1863), όπου ο Dr. Lushington χαρακτήρισε το θεσμό του περιορισμού ως ζήτημα δημόσιου συμφέροντος (The Law Journal 1863. Reports New Series, vol. 32, σελ. 191, 192).

²²⁴ “THE BRAMLEY MOORE” [1963] 2 Lloyd’s Rep. 429, σελ. 437.

²²⁵ Ήδη από το 1919, ο Προδρομίδης πρότεινε ως μοναδική εξήγηση για τον περιορισμό της ευθύνης την πρακτική ανάγκη προστασίας και ενίσχυσης ενός κλάδου με ιδιαίτερη σημασία για το δημόσιο συμφέρον. Βλ. Πασσιά Ι., σύμφωνα με τον οποίο «ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη, όντως κυρίου εν αυτή ενδιαφερομένου, δεν έχει άλλην εξήγησιν, ειμή την ευμένειαν προς αυτόν, ευμένειαν προς την πλοιοκτησίαν» (Ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη, 1949, σελ. 42), Καραβά Κ., Ελληνικόν Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, τόμος Α΄, Θεσσαλονίκη 1956, παρ. 95, σελ. 105, Κιάντο Β., Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, 1974, τ. Β΄ σελ. 3. Ομοίως Rein A., σύμφωνα με τον οποίο η επιβίωση της αρχής οφείλεται πιθανώς στο γεγονός ότι κανένα κράτος δεν ήθελε να θέσει τη ναυτιλία του σε δυσμενέστερη θέση από αυτή των ανταγωνιστών (International Variations on the Concept of Limitation of Liability, 53 Tul. L.R. 1979, σελ. 1259).

²²⁶ Βλ. Mandaraka-Sheppard A., Modern Admiralty Law, Cavendish Publishing Ltd London 2001., σελ. 878, Πρβλ. “The Garden City: (1982) 2 Lloyd’s Rep. 382, σελ. 398.

²²⁷ Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η υπόθεση SLOMAN NEPTUNE, σχετικά με τους όρους επάνδρωσης πλοίων του Γερμανικού Διεθνούς Νηολογίου. Η σχετική νομοθεσία προέβλεπε ότι οι συμβάσεις εργασίας των ναυτικών θα διέπονταν από το δίκαιο της χώρας προέλευσής τους, γεγονός που είχε προφανώς ιδιαίτερη σημασία ως προς το ύψος του μισθού και τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης. Το ΔΕΚ εξέτασε βάσει προδικαστικού ερωτήματος αν οι εν λόγω ρυθμίσεις ενέπιπταν στην απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων (αρθ. 92 επ. ΣυνθΕΚ) και θεώρησε ότι δεν συνέτρεχε τέτοια περίπτωση διότι επρόκειτο για μία διάταξη ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, η οποία είχε απλώς ως συνέπεια την ελάφρυνση του κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων (απόφαση της 17-3-1993, C-72/91 και 73/91, Συλλ. 1-927 επ.).

²²⁸ Mandaraka-Sheppard A., ο.π., σελ. 878. Πρβλ. και Mustill L., Ships are different-or are they? JMCLQ 1993, σελ. 500, ο οποίος κάνει λόγο για το ευρύτερο δημόσιο συμφέρον.

κατανομή του κόστους, σε σχέση με τον περιορισμό της ευθύνης ο οποίος επιβαρύνει μόνο την κατηγορία των ζημιωθέντων από το ναυτικό ατύχημα. Τρίτον, διότι η έκθεση του πλοιοκτήτη στον επιχειρηματικό κίνδυνο περιορίζεται ήδη από άλλες ειδικές διατάξεις που ρυθμίζουν την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα. Τέταρτον, διότι ακόμη και η περιορισμένη αυτή έκθεση στον επιχειρηματικό κίνδυνο είναι δεκτική ασφαλιστικής κάλυψης. Άρα το ερώτημα που τίθεται είναι υπό ποιους όρους και μέχρι ποιο όριο είναι διαθέσιμη αυτή η ασφαλιστική κάλυψη;

Τα πλεονεκτήματα της ομοιόμορφης ρύθμισης σε ένα τομέα με έντονα διεθνή χαρακτήρα, όπως η θαλάσσια μεταφορά με επιβατηγά πλοία, είναι προφανή²²⁹. Ωστόσο, μόνη η επιθυμία διατήρησης ενός διεθνώς ομοιόμορφου συστήματος δεν αρκεί να εξηγήσει την επιβίωση του²³⁰.

Ενώ σύμφωνα με την παλαιότερη αντίληψη, ο πλοιοκτήτης δεν θα πρέπει να ευθύνεται πέρα από την αξία των περιουσιακών στοιχείων που αφιερώνει στη ναυτική αποστολή, κατά τη σύγχρονη αντίληψη, δεν θα πρέπει να ευθύνεται πέρα από το ποσοτικό εκείνο όριο που είναι δεκτικό ασφάλισης με εύλογο ασφάλιστρο²³¹.

Με δεδομένη την παρεμβολή της ασφάλισης στη ρύθμιση των σχέσεων²³², ο θεσμός αυτός συνιστά μία πρόταση κατανομής του ασφαλιστικού κινδύνου μεταξύ των προσώπων που εμπλέκονται στη (ή αντλούν οφέλη από τη) ναυτιλιακή δραστηριότητα. Βασίζεται δε στις ακόλουθες δύο παραδοχές.

α) Ο εκμεταλλεζόμενος το πλοίο αντιμετωπίζει τον κίνδυνο να βρεθεί υπεύθυνος για ζημίες, για τις οποίες υπέχει συχνά αντικειμενικής ευθύνης²³³. Για τον κίνδυνο αυτής της ευθύνης χρειάζεται ασφαλιστική κάλυψη. Μόνο όμως αν η ευθύνη του είναι περιορισμένη, μπορεί να επιτύχει πλήρη κάλυψη του κινδύνου του με

²²⁹ Την ανάγκη ομοιόμορφη ρύθμισης θεωρεί ως μόνη δικαιολογία του θεσμού, ο Eyer W.W., *Shipowners Limitation of Liability – New Directions for an Old Doctrine*, *Stanford L.R.* 1964, σελ. 370 επ., ιδίως σελ. 391.

²³⁰ Όπως ορθά παρατηρήθηκε, η ομοιομορφία της ρύθμισης θα μπορούσε να κινηθεί και προς την αντίθετη κατεύθυνση, αυτή της απεριόριστης ευθύνης. Βλ. Steel D., *Ships are different: the case for limitation of liability*, *LMCLQ* 1995, σελ. 77 επ., ιδίως 80-81.

²³¹ Steel D., ο.π., σελ. 79.

²³² Χριστοδούλου Φ., Το πλοίο ως ιδιαίτερο στοιχείο της περιουσίας του πλοιοκτήτη, Πρακτικά και Εισηγήσεις 1^{ου} Διεθνούς Ναυτικού Συνεδρίου «*Η προστασία των ναυτικών δανειστών*», 1994, σελ. 96.

²³³ Αντικειμενική ευθύνη υπέχει για τις ζημίες ρύπανσης από πετρελαιοειδή (Δ.Σ. 1992), από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες (Δ.Σ. 1996) και από καύσιμα (Δ.Σ. 2001). Επίσης αντικειμενική (μέχρι ενός ορισμένου ποσού) έχει γίνει και η ευθύνη του μεταφορέα επιβατών μετά τη θέση σε ισχύ του Πρωτοκόλλου 2002.

εύλογο ασφαλιστρο²³⁴. Η πρώτη λοιπόν παραδοχή έγκειται στην ανάγκη της πλήρους αντιστοιχίας ευθύνης και ασφαλιστικής κάλυψης.

β) Η αντιστοιχία αυτή θεωρείται ότι σκοπό έχει κατά κύριο λόγο την ικανοποίηση των ζημιωθέντων. Και τούτο διότι ένας πλοιοκτήτης μπορεί πάντα στην πράξη να περιορίσει την ευθύνη του ασκώντας την δραστηριότητά του μέσω εταιρικών μορφών όπως, λόγου χάρη, η μονοβάπορη εταιρεία. Αν δε ο εν λόγω πλοιοκτήτης δεν είναι ιδιαίτερα ευσυνείδητος, μπορεί να εκμεταλλεύεται το πλοίο του χωρίς (ή με χαμηλή) ασφαλιστική κάλυψη. Στην περίπτωση αυτή, ακόμη και αν έχει νομοθετικά θεσπισθεί η απεριόριστη ευθύνη του πλοιοκτήτη, στην πραγματικότητα οι απαιτήσεις των ζημιωθέντων δεν θα ικανοποιούνταν, ελλείψει επαρκών περιουσιακών στοιχείων του ζημιώσαντος ή επαρκούς ασφαλιστικής κάλυψης²³⁵.

Αλλά και από την πλευρά του εκμεταλλευόμενου το πλοίο και του ασφαλιστή του, η σύνδεση περιορισμού της ευθύνης και ασφαλιστικής κάλυψης παρουσιάζει πλεονεκτήματα. Επιτρέπει την πρόβλεψη του ασφαλιστικού κινδύνου και συνεπώς, την προσφορά κάλυψης έναντι ασφαλιστρού που δεν θα επιβαρύνει δυσανάλογα το κόστος εκμετάλλευσης του πλοίου²³⁶. Τούτο έχει ιδιαίτερη σημασία, δεδομένου ότι, όπως θα εκτεθεί στη συνέχεια, η συντριπτική πλειοψηφία της παγκόσμιας πλοιοκτησίας επιβατηγών πλοίων ασφαλίζει την αστική της ευθύνη μέσω ενός συστήματος αλληλασφάλισης από τα λεγόμενα P&I Clubs.

Ο ισχυρισμός ότι με τον περιορισμό της ευθύνης επιδιώκεται η πλήρης ασφαλιστική κάλυψη προς όφελος των ζημιωθέντων, είναι περισσότερο πειστικός στις περιπτώσεις όπου ο νομοθέτης θεσπίζει την υποχρεωτική ασφάλιση των πλοίων για ποσό που αντιστοιχεί στο εκάστοτε όριο ευθύνης. Πράγματι, η σύγχρονη τάση του διεθνούς νομοθέτη είναι η θέσπιση της υποχρεωτικής ασφάλισης της ευθύνης του εκμεταλλευόμενου το πλοίο ή του θαλάσσιου μεταφορέα²³⁷ σε συνδυασμό με την αναγνώριση ευθείας αξίωσης των ζημιωθέντων κατά του ασφαλιστή²³⁸. Όπως

²³⁴ Seward R. C., *The Insurance View Point "In The New Law"*, 1979 σελ. 163, Χριστοδούλου Φ., ο.π., σελ. 96.

²³⁵ Βλ. Røsaeg E., *The impact of insurance practices on liability conventions*, *Mar. S.* 2001, no 283

²³⁶ Seward R.C., ο.π., σελ. 164.

²³⁷ Βλ. Røsaeg E., *Compulsory maritime insurance*, *Mar. S.* 2000, no 258, σελ. 179 επ., πρβλ. Rein A., ο.π., σελ. 1272.

²³⁸ Η θέσπιση ευθείας αξίωσης κατά του ασφαλιστή καθιστά ανίσχυρη τη ρήτρα "*pay to be paid*" των *P&I Clubs* σύμφωνα με την οποία ο ασφαλιστής υποχρεούται σε καταβολή της ασφαλιστικής αποζημίωσης μόνο προς τον ασφαλιζόμενο πλοιοκτήτη και εφόσον ο τελευταίος αποζημιώσει προηγουμένως τους ζημιωθέντες. Η ευθεία αξίωση ενισχύει τη διαπραγματευτική θέση του

αναφέρθηκε ήδη, τέτοια πρόβλεψη υπάρχει στις Συμβάσεις Ρύπανσης²³⁹ καθώς και στο πρόσφατο Πρωτόκολλο του 2002 για τα επιβατηγά πλοία το οποίο τροποποίησε τη Σύμβαση Αθηνών. Στις περιπτώσεις αυτές, ο ασφαλιστής μετατρέπεται σε εγγυητή του κυρίου του πλοίου ή του μεταφορέα. Ευλόγως μπορεί λοιπόν να υποστηριχθεί ότι ο περιορισμός της ευθύνης του ασφαλιστή υποκαθιστά τον παραδοσιακό περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη²⁴⁰.

Αντίθετα ο σύνδεσμος μεταξύ ασφάλισης και περιορισμού της ευθύνης, είναι χαλαρότερος, τουλάχιστον εκ πρώτης όψεως, όταν η ασφαλιστική κάλυψη δεν είναι υποχρεωτική, όπως στην περίπτωση της Σύμβασης του 1976. Είναι μάλιστα ενδεικτικό ότι το ζήτημα της υποχρεωτικής ασφάλισης δεν τέθηκε ούτε κατά την επεξεργασία του Πρωτοκόλλου του 1996. Τούτο μάλλον οφείλεται στον ατελή χαρακτήρα της ρύθμισης. Θεωρήθηκε δύσκολο να περιληφθεί τέτοιου είδους υποχρέωση σε μία σύμβαση που δεν ρυθμίζει τις προϋποθέσεις ευθύνης αλλά μόνο τον περιορισμό αυτής²⁴¹. Ωστόσο ούτε η δικαιολογητική βάση, ούτε το αποτέλεσμα διαφέρουν στην πράξη²⁴². Με τον περιορισμό της ευθύνης, θεωρείται ότι ο πλοιοκτήτης ανευρίσκει στην αγορά πλήρη ασφαλιστική κάλυψη με εύλογο ασφαλιστρο²⁴³.

Το ερώτημα που τίθεται βέβαια είναι γιατί πρέπει η νομοθετική ρύθμιση του καθεστώτος ευθύνης να προσαρμόζεται στις πρακτικές του ασφαλιστικού κλάδου, αντί να συμβαίνει το αντίστροφο, να προσαρμόζεται δηλ. η ασφαλιστική προσφορά στις προϋποθέσεις της αστικής ευθύνης. Η απάντηση αντλείται από τις περιορισμένες δυνατότητες της ασφαλιστικής αγοράς.

Το επιχείρημα αυτό βασίζεται εν μέρει στη δηλωμένη αδυναμία της παγκόσμιας ασφαλιστικής αγοράς να καλύψει απεριόριστα τον κίνδυνο ευθύνης για

ζημιωθέντος και καθιστά ευχερέστερη τη δικαστική επιδίωξη της απαίτησης (διότι ο ασφαλιστής εντοπίζεται κατά κανόνα ευκολότερα από την πλοιοκτήτρια εταιρεία). Βλ. Røsaeg E., ο.π., σελ. 191-192.

²³⁹ Δ.Σ. Ευθύνης του 1969 και 1992, HNS 1996, Δ.Σ. 2001 για τη ρύπανση από πετρελαιοειδή καύσιμα.

²⁴⁰ Πρβλ. Seward R.C., ο.π., σελ. 182.

²⁴¹ Røsaeg E., ο.π., σελ. 180.

²⁴² Για ορισμένες από τις απαιτήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Δ.Σ. 1976, η ασφάλιση μπορεί να καταστεί υποχρεωτική μέσω άλλων διεθνών κειμένων (όπως λόγου χάρη, για τις απαιτήσεις επιβατών με το Πρωτόκολλο του 2002).

²⁴³ Βλ. και απόφαση IMO A. 898 (21) με την οποία συστήνεται στους πλοιοκτήτες να διατηρούν ασφαλιστική κάλυψη η άλλη ισοδύναμη οικονομική εξασφάλιση. Η απόφαση αυτή αντικατέστησε τελικά το αρχικό φιλόδοξο σχέδιο της υιοθέτησης μίας γενικής σύμβασης ευθύνης η οποία θα ρύθμιζε ενιαία και τα ζητήματα ασφάλισης.

ζημίες από την εκμετάλλευση του επιβατηγού πλοίου²⁴⁴ ή κατά μία παραλλαγή του ίδιου επιχειρήματος, ακόμη και αν υπήρχε τέτοια δυνατότητα, το κόστος ασφάλισης θα ήταν ιδιαίτερα υψηλό και συνεπώς απαγορευτικό για την εκμετάλλευση του πλοίου.

Το σχετικό με τις δυνατότητες της ασφαλιστικής αγοράς επιχείρημα είναι από τη φύση του ασαφές. Και τούτο διότι δεν υφίσταται αντικειμενική μέθοδος υπολογισμού του ύψους δυνατοτήτων της ασφαλιστικής αγοράς, η οποία να είναι δεκτική εξωτερικής επαλήθευσης. Στην ουσία, οι παραδοχές του νομοθέτη εκφράζουν τις μακροπρόθεσμες εκτιμήσεις των μεγαλύτερων ασφαλιστών, με βάση το ισχύον ιδιόρρυθμο σύστημα οργάνωσης της ναυτασφάλισης.

Περίπου το 78% της παγκόσμιας χωρητικότητας των επιβατηγών πλοίων και το 95% της αντίστοιχης ευρωπαϊκής καλύπτονται ασφαλιστικά για κινδύνους αστικής ευθύνης²⁴⁵ από μη κερδοσκοπικούς συλλόγους προστασίας και αποζημίωσης (*P&I Clubs*) ή από εμπορικούς ναυτασφαλιστές (το υπόλοιπο ποσοστό δεν ασφαλιζεται καθόλου για τους κινδύνους αυτούς).

Η αλληλασφαλιστική κάλυψη των *P&I Clubs* είναι οργανωμένη με βάση ένα σύστημα διαμοιρασμού απαιτήσεων²⁴⁶. Έτσι, έχει συμφωνηθεί ότι οι απαιτήσεις κατά ενός συλλόγου, οι οποίες υπερβαίνουν ένα συγκεκριμένο όριο, κατανέμονται αναλογικά μεταξύ όλων των συλλόγων. Η συμφωνία αυτή προβλέπει τέσσερα επίπεδα κάλυψης. Στο πρώτο, χαμηλό επίπεδο, (γνωστό ως «κράτηση»), την κάλυψη της ζημίας αναλαμβάνει ο σύλλογος του οποίου το μέλος ευθύνεται για την πρόκληση της ζημίας²⁴⁷. Στο δεύτερο επίπεδο²⁴⁸, οι απαιτήσεις κατανέμονται μεταξύ των συλλόγων σύμφωνα με την αναλογία καθενός σε απαιτήσεις, ασφαλιζόμενη

²⁴⁴ Χριστοδούλου Φ., ο.π., σελ. 96.

²⁴⁵ Η άμεση ναυτασφάλιση διαιρείται σε δύο κλάδους: ο πρώτος καλύπτει τους κινδύνους ζημιών στα πλοία και κατά κανόνα προσφέρεται από εμπορικούς ασφαλιστές ενώ ο δεύτερος καλύπτει συμβατικές και αδικοπρακτικές ευθύνες από διάφορους κινδύνους (τραυματισμός ή θάνατος μελών πληρώματος, επιβατών και άλλων προσώπων, σύγκρουση πλοίων, υλικές ζημίες τρίτων, ρύπανση, ζημίες φορτίου, δαπάνες μεταφοράς ναυαγίου κλπ.) και κατά παράδοση προσφέρεται από τους συλλόγους αλληλασφαλισής.

²⁴⁶ Οι πληροφορίες που παρατίθενται εδώ σχετικά με την οργάνωση της αλληλασφαλιστικής κάλυψης των *P&I Clubs* αντλούνται από την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (12-4-1999) «σχετικά με τη διαδικασία εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης ΕΚ και των άρθρων 53 και 54 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ» (Υποθέσεις IV-D-1/30-373-P&I Clubs. IGA και IV/D-1/37.143-P&I Clubs.Pooling Agreement), ΕΕ L 125/19-5-1999, σελ. 12 επ.

²⁴⁷ Το πρώτο επίπεδο αφορά ζημίες μέχρι ποσού 4.57 εκ. ευρώ (περίπου 5 εκ. δολάρια). Εδώ εμπίπτει το μεγαλύτερο μέρος των απαιτήσεων αποζημίωσης από άποψη αριθμού (99% για την περίοδο 1985-1995) και αξίας (82% για την ίδια περίοδο). Βλ. απόφαση Επιτροπής, ο.π., σελ. 14, παρ. 16.

²⁴⁸ Αφορά απαιτήσεις ύψους από 4,57 έως 27,42 εκ. ευρώ (περίπου 30 εκ. δολάρια). Στη περίοδο 1985-1995, εμφανίστηκαν περίπου 20 απαιτήσεις αποζημίωσης κατ' έτος. Βλ. απόφαση της Επιτροπής, ο.π., σελ. 14, παρ. 16.

χωρητικότητα και συνολικές εισφορές (προκαταβολές και συμπληρωματικές-calls)²⁴⁹. Στο τρίτο επίπεδο, οι απαιτήσεις -που είναι ιδιαίτερα υψηλές²⁵⁰- καλύπτονται από τη συλλογική γενική σύμβαση αντασφάλισης υπερβάλλουσας ζημίας (*Group General Excess Loss Reinsurance Contract*). Το κόστος της αντασφάλισης αυτής μοιράζεται επίσης μεταξύ των συλλόγων, σύμφωνα με τη χωρητικότητα που ασφαλίζει ο καθένας. Το καταβλητέο όμως ποσό ανά τόνο εξαρτάται από τον τύπο του σκάφους²⁵¹. Τέλος, στο τέταρτο επίπεδο εμπίπτουν οι εξαιρετικά μεγάλες απαιτήσεις (*overspills*) που υπερβαίνουν το όριο της αντασφάλισης και φθάνουν μέχρι του ποσού των 3,9 δις ευρώ περίπου. Εάν ποτέ προκύψει τέτοιου είδους απαίτηση, θα κατανεμηθεί εκ νέου μεταξύ των συλλόγων βάσει της προεκτεθείσας συμφωνίας.

Το τελικό ανώτατο όριο των 3,9 δις ευρώ (ή 4,25 δις δολαρίων) δεν είναι αυθαίρετο ούτε απόλυτα αυστηρό. Αντιστοιχεί στο 2,5% της ανώτατης υποχρέωσης την οποία θα εκαλούντο να καλύψουν οι σύλλογοι αλληλασφάλισης για όλα τα ασφαλιζόμενα σε αυτούς πλοία, βάσει του άρθρου 6 παρ. 1 της Σύμβασης του 1976. Θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι το ποσό αυτό αντανάκλα τη δυνατότητα της ασφαλιστικής αγοράς. Βέβαια το συμπέρασμα δεν θα ήταν απόλυτα ακριβές. Αφενός διότι οι σύλλογοι είναι -θεωρητικώς τουλάχιστον- ελεύθεροι να παράσχουν υψηλότερα επίπεδα κάλυψης²⁵², αφετέρου διότι οι συνολικές δυνατότητες της ασφαλιστικής αγοράς, όπως κάθε αγοράς δεν μπορούν να εκτιμηθούν στατικά. Οι

²⁴⁹ Κάθε συντελεστής υπολογίζεται κατά 1/3 στο τελικό ποσοστό (για το λόγο αυτό η μέθοδος κατανομής ονομάζεται *μέθοδος του 1/3*).

²⁵⁰ Άνω του ποσού των 27,42 εκ. ευρώ. Τέτοιου είδους απαιτήσεις εμφανίζονται μία έως δύο φορές κατ' έτος.

²⁵¹ Το ποσό εισφοράς των δεξαμενοπλοίων είναι κατά πολύ υψηλότερο αυτού που καταβάλλεται για άλλους τύπους σκαφών, διότι στα πλοία αυτά αντιστοιχεί το 80% των απαιτήσεων που ανέρχονται στο τρίτο επίπεδο.

²⁵² Είναι ενδεικτικό ότι το κοινό επίπεδο κάλυψης είχε ορισθεί στο ποσό των 16,5 δις ευρώ (18 δις δολάρια), αλλά στη συνέχεια μειώθηκε σε 3,9 δις, διότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεώρησε ότι το υψηλό κοινό επίπεδο κάλυψης αντίκειται στα άρθρα 81 και 82 ΕΚ δεδομένου ότι εμποδίζει τον ανταγωνισμό μεταξύ των συλλόγων για ασφαλιστική κάλυψη κάτω του εν λόγω ποσού και περιόριζε τη διατιθέμενη ασφαλιστική κάλυψη εις βάρος των καταναλωτών. Το ύψος του κοινού επιπέδου κάλυψης ήταν μία από τις ρυθμίσεις της συμφωνίας διαμοιρασμού απαιτήσεων της διεθνούς ένωσης *P&I Clubs*, για τις οποίες η Επιτροπή έθεσε θέμα συμβατότητας με τους κοινοτικούς κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού. Οι υπόλοιπες αφορούσαν την έγκριση των ασφαλιστηρίων όρων και τις διατάξεις αντασφάλισης που έπρεπε να τηρούν υποχρεωτικά οι σύλλογοι που προσφέρουν αντασφάλιση. Σε μια δευτέρα συμφωνία (γνωστή ως *International Group Agreement*), οι αντιρρήσεις αφορούσαν τις διαδικασίες προσφοράς ασφαλιστρών, τις προσφορές ασφαλιστρών για δεξαμενόπλοια και τα ποσά αποδέσμευσης που υποχρεούται να καταβάλει ο πλοιοκτήτης που επιθυμεί ν' αλλάξει σύλλογο. Μετά τις τροποποιήσεις που επέφερε η Διεθνής Ένωση στους επίμαχους όρους, η Επιτροπή χορήγησε απαλλαγή για τις εν λόγω συμφωνίες έως τις 20/2/2009 (με εξαίρεση τους κανόνες που αφορούσαν τις διαδικασίες καθορισμού ασφαλιστρών και το ελάχιστο κόστος δεξαμενοπλοίων, εφόσον εφαρμόζονται για το επίπεδο κράτησης). Βλ. απόφαση Επιτροπής (αρθ. 1-4), ο.π., σελ. 31.

παρατηρήσεις αυτές αποτελούν μέρος του αντιλόγου που διατυπώνεται κατά του επιχειρήματος της σύνδεσης της ευθύνης με την ασφάλεια.

Υπήρξε ο φόβος ότι ο συνδυασμός αντικειμενικής ευθύνης και ασφαλιστικής προστασίας θα μετέτρεπε τον πλοιοκτήτη σε «εγγυητή» για την αποκατάσταση των προκαλούμενων από την εκμετάλλευση του πλοίου ζημιών, ανεξαρτήτως της συνδρομής πταίσματος και ότι τούτο θα οδηγούσε σε ύφεση της «ευσυνείδητης» άσκησης της ναυτιλιακής δραστηριότητας, σε βάρος της θαλάσσιας ασφάλειας. Οι σκέψεις αυτές έχουν σε μεγάλο βαθμό ξεπερασθεί από τις νομοθετικές εξελίξεις. Η αντικειμενική ευθύνη του εκμεταλλευόμενου το πλοίο έχει σαφώς επικρατήσει ως προς τις απαιτήσεις από ρύπανση, κερδίζει δε συνεχώς έδαφος στις παραδοσιακές μορφές θαλάσσιας μεταφοράς²⁵³ και ιδίως της μεταφοράς επιβατών.

Ωστόσο πρέπει να είναι σαφής η διάκριση μεταξύ της αποκατάστασης της ζημίας από τον προξενήσαντα αυτήν και της αποκατάστασης της ζημίας από τον ασφαλιστή. Η πρώτη πρέπει να είναι πλήρης²⁵⁴, ώστε να επιτελείται η αποζημιωτική και -κατά ορισμένους- κυρωτική ή αποτρεπτική λειτουργία της αστικής ευθύνης. Αντίθετα ο ασφαλιστής δεν προκαλεί ο ίδιος τη βλάβη ή την απώλεια, ώστε να φέρει και τις συνέπειές της²⁵⁵. Οφείλει λοιπόν να αποκαταστήσει μόνο τη ζημία που συμφωνήθηκε να αποκαθίσταται σε περίπτωση επέλευσης του ασφαλιστικού κινδύνου. Άρα, τίποτα δεν εμποδίζει τον ασφαλιστή, ακόμη και αν ήθελε υποτεθεί ότι οι ατομικές του δυνατότητες ή οι δυνατότητες της αγοράς εν γένει είναι πεπερασμένες, να οριοθετήσει συμβατικά το ασφαλιστικό ποσό δηλ. το ποσό που υποχρεούνται να καταβάλει κατ' ανώτατο όριο όταν επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος²⁵⁶. Αυτό δεν σημαίνει όμως ότι η συμβατικά προσδιορισμένη ζημία μεταξύ ασφαλιζόμενου και ασφαλιστή πρέπει να συνιστά και το όριο αποζημίωσης που θα υποχρεούται να καταβάλει στους ζημιωθέντες ο αστικώς υπεύθυνος.

Ο ασφαλιζόμενος ισχυρίζεται ότι υποχρεώνεται σε κάλυψη κινδύνου (υποχρεωτική ασφάλιση). Είναι πράγματι πιθανό ο ασφαλιστής να αρνηθεί την απεριόριστη κάλυψη των απαιτήσεων, για τις οποίες προβλέπεται υποχρεωτική οικονομική εξασφάλιση. Στις περιπτώσεις αυτές, μπορεί ωστόσο να προβλεφθεί υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη μέχρι ενός ορισμένου ποσού αποζημίωσης ενώ η

²⁵³ Για τη μεταφορά επιβατών, βλ. Πρωτόκολλο 2002.

²⁵⁴ Να καλύπτει δηλ. τη μείωση της περιουσίας του ζημιωθέντος, το διαφυγόν κέρδος και τις τυχόν έμμεσες ζημίες για τις οποίες υφίσταται επαρκής αιτιώδης σύνδεσμος.

²⁵⁵ Βλ. Ρόκα Ι., *Ιδιωτική ασφάλιση*, 10^η έκδ., Αθήνα 2005, σελ. 230.

²⁵⁶ Βλ. Gauci G., *Oil Pollution at Sea, Civil Liability and Compensation for Damage*, y John Wile. & Sons, 1997, σελ. 154.

αστική ευθύνη του υπόχρεου θα ανέρχεται σε υψηλότερο όριο. Η λύση αυτή επιλέχθηκε όχι μόνο στη θαλάσσια αλλά και την αεροπορική μεταφορά επιβατών. Επίσης ανάλογο παράδειγμα προσφέρει και η Σύμβαση του Συμβουλίου της Ευρώπης της 21/6/1993 σχετικά με την αστική ευθύνη για ζημίες από επικίνδυνες για το περιβάλλον δραστηριότητες²⁵⁷.

Αν και από άποψη θεωρητική, η αποσύνδεση ευθύνης και ασφαλιστικής προστασίας είναι ελκυστική, εύλογα ερωτάται αν ενισχύει στην πράξη τη θέση των ζημιωθέντων. Και τούτο διότι η άσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας μέσω εταιρικών πυραμιδωτών δομών, συχνά καθιστά δυσχερή την ικανοποίηση απαιτήσεων πέραν του ποσού της ασφαλιστικά καλυπτόμενης ζημίας²⁵⁸.

Ερωτάται τέλος, κατά πόσον η ασφάλιση ως δικαιολογητική βάση του περιορισμού, μπορεί ν' αντικρούσει τους σύγχρονους προβληματισμούς σχετικά με το ρόλο της ευθύνης στην ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας; Προφανής απάντηση δεν υπάρχει. Στην ουσία, πρόκειται για δύο συλλογισμούς που εκκινούν από αντιδιαμετρικά σημεία και διαπνέονται από διαφορετικές αντιλήψεις. Η ασφάλιση έχει ως σημείο εκκίνησης την αποζημιωτική λειτουργία της ευθύνης, γι' αυτό και εξετάζεται συνήθως από τη σκοπιά των ζημιωθέντων. Από την οπτική αυτή γωνία θα μπορούσε να λεχθεί ότι, ο θεσμός του περιορισμού δεν αφορά καταρχήν την πρόληψη, για την οποία άλλωστε έχουν υιοθετηθεί και εφαρμόζονται ειδικές διατάξεις²⁵⁹. Αντίθετα, ο συλλογισμός που εκτέθηκε παραπάνω σχετικά με τη λειτουργία της ευθύνης ως μέσου αποθάρρυνσης παραβατικών συμπεριφορών, έχει ως σημείο εκκίνησης τη ρύθμιση της επιχειρηματικής συμπεριφοράς, διαπνέεται δε από την πεποίθηση της ανεπάρκειας των προληπτικών μέτρων. Εκ πρώτης λοιπόν όψεως, πρόκειται για δύο θεωρητικές κατασκευές που βαίνουν παράλληλα.

Ωστόσο, προσεκτικότερη εξέταση δείχνει ότι η μέριμνα για παροχή ασφαλιστικής κάλυψης δεν είναι παντελώς άσχετη με την επιδίωξη της «ευσυνείδητης άσκησης» της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Καταρχήν, δεν μπορεί πειστικά να καταλογισθεί στη δικαιολογητική βάση της ασφάλισης ότι διευκολύνει την υποβάθμιση των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς. Και τούτο διότι η εφαρμογή αθέμιτων πρακτικών, κυρίως με τη χρησιμοποίηση πλοίων που δεν πληρούν τις

²⁵⁷ Ο περιορισμός ευθύνης που προβλεπόταν στο σχέδιο της σύμβασης δεν υιοθετήθηκε στο τελικό κείμενο. Όμως, το ισχύον άρθρο 12 επιβάλλει στον επιχειρηματία να διατηρεί ασφαλιστική κάλυψη ή άλλη οικονομική εξασφάλιση για ποσό που ορίζεται από το εθνικό δίκαιο.

²⁵⁸ Τη δυσχέρεια αναγνωρίζουν και οι υποστηρικτές της άποψης αυτής. Βλ. Gauci G., ο.π., σελ. 157.

²⁵⁹ Seward R.C., ο.π. σελ. 164.

επιταγές ασφάλειας, θα οδηγεί κατά κανόνα σε έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού²⁶⁰. Πέραν τούτου η πρόταξη της ασφαλιστικής προστασίας θα μπορούσε να έχει, ευρύτερη και θετικότερη επιρροή στη λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης. Αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί αν οι αλληλασφαλιστικές ενώσεις επέβαλαν προϋποθέσεις για την κάλυψη μελών τους, ανάγοντας σε κριτήριο επιλογής τη συμμόρφωση των πλοίων προς τους κανόνες ασφάλειας. Μία τέτοια εξέλιξη θα ήταν συνεπής με το ρόλο που αναγνωρίζεται πλέον στους ασφαλιστικούς φορείς κατά την επεξεργασία των διεθνών συμβάσεων των θαλάσσιων μεταφορών. Πάντως, τέτοιου είδους επιλογή δεν γίνεται σήμερα στην πράξη²⁶¹ και δεν αναμένεται στο εγγύς μέλλον, αν επαφεθεί κανείς στην ισχύουσα αυτορρύθμιση της ναυτασφάλισης, ούτε επίσης αναμένεται η εισαγωγή σχετικής ρύθμισης δια της νομοθετικής οδού. Πράγματι, φαίνεται ότι ο διεθνής νομοθέτης είναι αυτός που προσαρμόζει τις διατάξεις του στην πρακτική της ναυτασφάλισης και δεν συμβαίνει το αντίστροφο²⁶².

Αν εκείνο που ενδιαφέρει είναι η ασφαλιστική κάλυψη της ζημίας για την προστασία των ζημιωθέντων, το κέντρο βάρους μεταφέρεται από το υπεύθυνο πρόσωπο στη φύση της απαίτησης²⁶³. Η μεταστροφή αυτή είναι εμφανής στον τίτλο και το περιεχόμενο της Σύμβασης του 1976. Εξηγεί επίσης τη διεύρυνση των δικαιούχων του περιορισμού, όπως αυτοί απαριθμούνται στο άρθρο 1 της Σύμβασης. Ωστόσο, η επιλογή των δικαιούχων δεν είναι απόλυτα συνεπής με τη δικαιολογητική της βάση. Εφόσον στόχος είναι να καλύπτονται οι αξιώσεις που απορρέουν ή σχετίζονται με την εκμετάλλευση πλοίου, το προνόμιο του περιορισμού θα έπρεπε να χορηγείται σε κάθε πρόσωπο κατά του οποίου ασκούνται τέτοιου είδους αξιώσεις, ανεξαρτήτως αν είναι πλοιοκτήτης, διασώστης, λιμενικός οργανισμός, επιχείρηση φορτοεκφόρτωσης ή νηογνώμονας. Το άρθρο 1 αναγνωρίζει όμως ως δικαιούχους περιορισμού μόνο τα δυο πρώτα από τα ενδεικτικώς αναφερόμενα παραπάνω πρόσωπα.

²⁶⁰ Βλ. Seward R.C., ο.π., σελ. 163.

²⁶¹ Στο ισχύον σύστημα διαμοιρασμού απαιτήσεων, απλώς αναπροσαρμόζεται ο συντελεστής ζημίας για να ληφθεί υπόψη αν ο σύλλογος έλαβε περισσότερες εισφορές από αυτές που χορήγησε. Ομοίως για την κάλυψη του κόστους αντασφάλισης, σκάφη που στο παρελθόν προξένησαν απαιτήσεις της κατηγορίας αυτής βαρύνονται με μεγαλύτερα τέλη ανά τόνο. Βλ. απόφαση της Επιτροπής, ο.π., σελ. 14-15.

²⁶² Røsaeg E., The impact of insurance practices on liability conventions, *Mar.S.* 2001, no 283, σελ. 20 και <http://www.jus.uio.no/nifs>.

²⁶³ Rein A., ο.π. σελ. 1273.

Το ασφάλιστρο (ή η εισφορά στις αλληλασφαλίσεις) αντανακλά πράγματι το κόστος ανάληψης του κινδύνου για τη συγκεκριμένη κοινωνία των ασφαλισμένων²⁶⁴. Με την έννοια αυτή, καθιστά καταρχήν δυνατό τον προϋπολογισμό των οικονομικών συνεπειών που θα έχει η άσκηση αξιώσεων αποζημίωσης τρίτων κατά των ασφαλισμένων πλοιοκτητών. Ωστόσο, η επίδραση που θα έχει στο κόστος ασφάλισης η τυχόν απεριόριστη ευθύνη του ασφαλισμένου (υψηλά ασφάλιστρα, χαμηλά επίπεδα ασφάλειας πλοίων κ.ο.κ) ούτε έχει προσδιοριστεί, αλλά ούτε και μπορεί να προσδιοριστεί με ακρίβεια. Και τούτο για τους ακόλουθους λόγους²⁶⁵:

Πρώτον, οι αλληλασφαλιστικές ενώσεις παρέχουν προστασία για περισσότερους από έναν κινδύνους, γεγονός που καθιστά δυσχερή την απομόνωση των συνεπειών που θα επέφερε η αύξηση των ποσοτικών ορίων ή η εισαγωγή απεριόριστης ευθύνης για έναν από αυτούς. Δεύτερον, η μεγάλη χρονική περίοδος που μεσολαβεί μεταξύ της υιοθέτησης και της έναρξης ισχύος μιας διεθνούς σύμβασης δεν επιτρέπει τη διατύπωση ασφαλών εκτιμήσεων για το ύψος των ασφαλιστρών, διότι στο εν τω μεταξύ μπορεί τα δεδομένα της ασφαλιστικής αγοράς να έχουν μεταβληθεί. Τα δεδομένα αυτά μπορεί άλλωστε να μεταβληθούν και μέσα στην περίοδο εφαρμογής μιας σύμβασης. Τρίτον, το ασφάλιστρο (ή η εισφορά) καθορίζεται στο πλαίσιο ατομικής διαπραγμάτευσης²⁶⁶ και υπόκειται σε αυξομειώσεις ανάλογα με την αυξημένη ή μειωμένη συχνότητα που παρουσιάζει ο κίνδυνος σε σχέση με τον συγκεκριμένο ασφαλισμένο. Παράγοντες όπως το μέγεθος του ασφαλισμένου επιβατηγού πλοίου, η γεωγραφική περιοχή δραστηριοποίησης του, ή η πρόκληση ζημιών κατά το παρελθόν, λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό του αντιτίμου της ασφαλιστικής παροχής. Έτσι, αφενός μεν η έλλειψη δημοσιευμένων τιμολογίων (σε συνδυασμό με την δυστοκία των επιχειρηματιών να κοινοποιούν τα διαπραγματευτικά τους όπλα), αφετέρου δε οι επιμέρους διαφορές των προτεινόμενων ασφαλιστρών εμποδίζουν την εξαγωγή ενιαίων συμπερασμάτων. Το επιχείρημα της αύξησης του ασφαλιστικού κόστους βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις εκτιμήσεις ασφαλειομεσιτών²⁶⁷. Αυτή τη μέθοδο υπολογισμού ακολούθησε και η

²⁶⁴ Ρόκας Ι., ο.π., σελ. 18.

²⁶⁵ Πρβλ. σκέψεις Røsaeg E., ο.π., σελ. 11., ότι η κατάργηση του περιορισμού θα επιφέρει μικρή αύξηση του ασφαλιστικού κόστους.

²⁶⁶ Για την κατάργηση του υποχρεωτικού τιμολογίου στους τομείς ασφάλισης όπου προβλεπόταν, κατ' επιταγή των κοινοτικών αρχών του ελεύθερου ανταγωνισμού, βλ. Ρόκα Ι., ο.π., σελ. 450-451.

²⁶⁷ Περί υπερβολικών εκτιμήσεων κάνει λόγο ο Gauci G., ο.π., σελ. 154, πρβλ. Lopez Saavendra D., *The London Convention of 1976 on Limited Liability for Maritime Claims: Disadvantages of its possible ratification*, *YML IV*, 1987-88, σελ. 147.

νομική επιτροπή του ΔΝΟ (IMO) κατά την επεξεργασία του Πρωτοκόλλου 2002 για τη διεθνή μεταφορά επιβατών²⁶⁸.

Για το ότι η ασφαλιστική αγορά έχει όρια δεν χωρεί αμφιβολία²⁶⁹. Το ανώτατο ποσό αντασφάλισης που εξασφαλίζεται στους *Lloyd's* του Λονδίνου ανέρχεται σε 4,25 δις δολάρια. Εύλογα μπορεί να υποστηριχθεί ότι από την πλευρά του ασφαλιστή υπάρχει όριο αντασφάλισης (με την έννοια ότι δεν είναι διατεθειμένος να ασφαλίσει την φερεγγυότητα του πέραν ενός ορισμένου ποσού), ακόμη και έναντι καταβολής αυξημένης εισφοράς ή ασφαλίστρου από τον πλοιοκτήτη.

Ο διεθνής νομοθέτης δεν μπορεί να αγνοεί την επίδραση της δικής του νομοθετικής πολιτικής στην μακροπρόθεσμη εξέλιξη της ασφαλιστικής αγοράς, ούτε να προσαρμόζει τις ρυθμίσεις του με βάση την καθεστηκυία δομή της ναυτασφάλισης. Από τη σκοπιά αυτή, οι δυνατότητες της αγοράς εξαρτώνται από τον προσδιορισμό ασφαλίστρου τέτοιου που χωρίς να είναι απαγορευτικό για τους πλοιοκτήτες, θα είναι ελκυστικό για δυνητικούς ανταγωνιστές-ασφαλιστικούς επιχειρηματίες.

Όσον αφορά το μεγαλύτερο μέρος των ναυτικών απαιτήσεων, αυτές δεν εμπίπτουν στο πεδίο αντασφάλισης αλλά καλύπτονται με βάση το σύστημα διαμοιρασμού απαιτήσεων μεταξύ των αλληλασφαλιστικών ενώσεων. Ο κίνδυνος που απορρέει από αυτές βαρύνει συνεπώς τις ενώσεις και τα μέλη τους. Τα «όρια της ασφαλιστικής αγοράς» αντιστοιχούν στην οικονομική δυνατότητα κάθε ασφαλισμένου πλοιοκτήτη²⁷⁰ να ανταποκριθεί στις συνέπειες της αστικής του ευθύνης, η οποία μάλιστα εμφανίζεται ενισχυμένη από το σύστημα κατανομής του αποζημιωτικού βάρους²⁷¹. Βέβαια, και η δυνατότητα παροχής προστασίας από τα *P&I Clubs* είναι σχετικά ελαστική. Το όριο της φθάνει μέχρι το σημείο εκείνο όπου η επιβαλλόμενη στον πλοιοκτήτη ασφαλιστική εισφορά θα επιβάρυνε πλέον

²⁶⁸ Η νομική επιτροπή ανέθεσε σε ασφαλειομεσίτη να εκτιμήσει κατά πόσον θα αυξηθεί το κόστος ασφάλισης, εξαιτίας της αύξησης των ορίων ευθύνης στη μεταφορά επιβατών. Η μελέτη αφορούσε ειδικότερα την αναμενόμενη αύξηση του κόστους αντασφάλισης, με υπόθεση εργασίας ένα επιβατηγό πλοίο 3.000 επιβατών που λειτουργεί 300 μέρες το χρόνο. Σε περίπτωση αύξησης του ορίου από 175.000 σε 350.000 ΕΤΔ, η αύξηση του κόστους αντασφάλισης υπολογίστηκε σε 0,22 δολάρια τη μέρα ανά επιβάτη. Η εκτίμηση αυτή, της οποίας η βασιμότητα δεν αμφισβητήθηκε, δείχνει ότι η αύξηση των ορίων δεν θα ήταν ιδιαίτερα δαπανηρή από άποψη ασφαλιστικού κόστους. Από την άλλη μεριά ίσως να δείχνει ότι οι ασφαλιστές δεν αναμένουν ότι η αύξηση των ορίων θα προκαλέσει αύξηση των ασφαλιστικών αποζημιώσεων, γι' αυτό και προβαίνουν σε μετριοπαθείς εκτιμήσεις του κόστους. Βλ. αναλυτικότερα, Røsaeg E., ο.π., σελ. 11-12.

²⁶⁹ Ένας από τους βασικούς λόγους που δεν τέθηκε σε ισχύ η Δ.Σ. αστικής ευθύνης για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων οδικώς, σιδηροδρομικώς και με σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας (1989) ήταν η αδυναμία εξεύρεσης επαρκούς ασφαλιστικής κάλυψης.

²⁷⁰ Όπως εκφράζεται με το ύψος του καταβαλλόμενου ασφαλίστρου.

²⁷¹ Røsaeg E., ο.π. σελ. 24.

δυσανάλογα το κόστος εκμετάλλευσης του πλοίου. Αυτό θα είχε προφανώς ως συνέπεια, είτε την έξοδο από την αγορά ικανού αριθμού πλοιοκτητών που θα έκριναν επιχειρηματικώς μη συμφέρουσα την άσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας, είτε την άσκηση της δραστηριότητας χωρίς ασφαλιστική κάλυψη. Και τα δύο είναι όχι μόνο αντίθετα προς τον επιδιωκόμενο από την διεθνή έννομη τάξη σκοπό αλλά και μη κοινωνικώς ανεκτά.

Ειδικά για τη λειτουργία των αλληλασφαλιστικών ενώσεων, παρατηρείται ότι τυχόν αύξηση του ασφαλιστικού κόστους απορροφάται ευχερέστερα όταν αφορά το σύνολο των ασφαλισμένων πλοιοκτητών. Αντίθετα, αποτελεί πηγή εντάσεων όσον αφορά μία μόνο κατηγορία πλοίων. Αυτό το πρόβλημα πηγάζει από τη διάσπαση του διεθνούς δικαίου των θαλάσσιων μεταφορών που αναλύθηκε παραπάνω και έχει ήδη επισημανθεί και από τους υποστηρικτές της σύνδεσης της ευθύνης με την ασφάλιση²⁷². Έτσι, αν με την τροποποίηση μίας διεθνούς σύμβασης επιτείνεται δυσανάλογα το καθεστώς ευθύνης μίας ομάδας πλοιοκτητών, σε σχέση με τα ισχύοντα για τις λοιπές ομάδες (ή όταν η ήδη υφιστάμενη απόκλιση μεγαλώνει), τα υπόλοιπα μέλη της ένωσης μπορεί να αρνηθούν να συμμετέχουν στην κατανομή του ασφαλιστικού βάρους. Τούτο φαίνεται ότι συνέβη σε ορισμένες αλληλασφαλιστικές ενώσεις με τα επιβατηγά πλοία. Έτσι επίσης εξηγείται γιατί τα *P&I Clubs* δεν καλύπτουν την αστική ευθύνη για ζημίες από ρύπανση που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της αμερικανικής OPA του 1990²⁷³.

Ιδωμένη από τη σκοπιά της ασφαλιστικής κάλυψης, η μεταφορά προσώπων διαφέρει ουσιωδώς από τη μεταφορά πραγμάτων. Στη δεύτερη, αμφοτέρωτα τα εμπλεκόμενα μέρη καλύπτουν ασφαλιστικά τον κίνδυνο: ο μεν πλοιοκτήτης-μεταφορέας τον κίνδυνο αστικής ευθύνης, ο δε φορτωτής (ή κύριος του φορτίου) τον κίνδυνο ζημίας των μεταφερόμενων πραγμάτων. Στην περίπτωση δηλαδή αυτή, ο περιορισμός της ευθύνης (ατομικός και συλλογικός) λειτουργεί ως μέσο καταμερισμού του κινδύνου μεταξύ των δύο ασφαλιστών²⁷⁴. Αντίθετα, η ασφάλιση του επιβάτη από τυχόν βλάβες που θα υποστεί κατά τη διάρκεια της μεταφοράς είναι

²⁷² Μη επιθυμητές θεωρεί ο Seward R.C. τόσο τη διάσπαση του κινδύνου όσο και τη δημιουργία περισσότερων Κεφαλαίων Αποζημίωσης, ο.π., σελ. 183-184.

²⁷³ Ανεξάρτητοι ασφαλιστές χορηγούν τα Πιστοποιητικά Οικονομικής Εξασφάλισης για την αμερικανική OPA. Οι εν λόγω ασφαλιστές συνήθως αντασφαλίζονται στα *P&I Clubs*.

²⁷⁴ Πρβλ. Selvig E., *The Hamburg Rules, the Hague Rules and Maritime Insurance Practice*, *JMLC* 1980, σελ. 299 επ., ιδίως 308.

σπανιότερη και πάντως ακριβότερη από την ασφάλιση ευθύνης του πλοιοκτήτη μεταφορέα²⁷⁵.

Ουσιαδώς διαφέρει επίσης η μεταφορά επιβατών από τη μεταφορά ρυπογόνων φορτίων (πετρελαιοειδών και επικινδύνων εμπορευμάτων) όσον αφορά τον μηχανισμό αποκατάστασης της ζημίας. Έτσι, για τις προσωπικές ζημιές των επιβατών ή άλλων προσώπων που βρίσκονται πάνω στο πλοίο δεν υφίσταται δεύτερο επίπεδο αποζημίωσης όπως αυτό που λειτουργεί για τα θύματα ρύπανσης²⁷⁶ ώστε να καθίσταται ευχερέστερη η αποδοχή του περιορισμού. Και τούτο διότι δεν υφίσταται οργανωμένη επιβατική ή καταναλωτική «βιομηχανία», αντίστοιχη της πετρελαϊκής.

Παρ' όλα αυτά, φαίνεται ότι λόγοι σκοπιμότητας οδήγησαν μέχρι στιγμής στην ευθυγράμμιση του καθεστώτος των απαιτήσεων για απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες με αυτό που ισχύει για την απώλεια ή ζημία πραγμάτων. Η θαλάσσια μεταφορά δεν αποτελεί μαζικό μέσο μεταφοράς προσώπων, όπως λόγου χάρη η οδική μεταφορά ώστε να καθίσταται κοινωνικά επιτακτική η αυστηρή ρύθμιση της αστικής ευθύνης του υπόχρεου έναντι ζημιωθέντων και τρίτων²⁷⁷. Επίσης η μεταφορά επιβατών καταλαμβάνει, από οικονομική άποψη, μικρότερο τμήμα της ναυτιλιακής δραστηριότητας σε σύγκριση με τη μεταφορά πραγμάτων. Εύλογο ήταν λοιπόν να προσαρμοσθεί προς το καθεστώς περιορισμού που ισχύει για τα εμπορεύματα αντί να συμβεί το αντίστροφο.

Θεωρητικώς βέβαια, θα μπορούσε ο τομέας της επιβατηγού εμπορικής ναυτιλίας να έχει αυτονομηθεί ρυθμιστικά, αφήνοντας ανεπηρέαστο το υπόλοιπο (μείζον) τμήμα της θαλάσσιας μεταφοράς. Η νομοθετική αυτή επιλογή δεν έχει προς το παρόν επικρατήσει για διάφορους λόγους. Καταρχάς, δεν έχουν προκύψει συχνά στην πράξη περιπτώσεις ατυχημάτων όπου να τέθηκε ζήτημα ανεπαρκούς αποζημίωσης των θυμάτων²⁷⁸. Περαιτέρω, τα επιβατηγά πλοία ασφαλίζονται, όπως και τα πλοία μεταφοράς φορτίου, στους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς. Τυχόν καθιέρωση απειρίοστης ευθύνης για τους εκμεταλλευόμενους επιβατηγά πλοία θα ανέτρεπε ενδεχομένως την ασφαλιστική αλληλεγγύη των μελών, με πιθανό αποτέλεσμα τον αποκλεισμό του επιβατικού κλάδου από τις αλληλασφαλιστικές

²⁷⁵ Βλ. Haddon-Cave Ch., Limitation against passenger claims: medieval, unbreakable and unconscionable, *CMI Yearbook* 2001, σελ. 242.

²⁷⁶ Τα οποία είναι επίσης κατά κανόνα ανασφάλιστα.

²⁷⁷ Η ευθύνη έναντι τρίτων υπήρξε ρυθμιστική προτεραιότητα στην οδική μεταφορά, ειδικά στα αυτοκινητιστικά ατυχήματα.

²⁷⁸ COM (2002) 158 final, σελ. 11.

ενώσεις²⁷⁹. Τέλος, ο επιβατικός τομέας δεν παρουσιάζει την απαραίτητη εσωτερική ομοιογένεια που θα καθιστούσε εφικτή τη ρυθμιστική του αυτονομία. Αντίθετα αποτελείται από επιμέρους αγορές με διακριτά χαρακτηριστικά, όπως λόγου χάρη την αγορά των υπηρεσιών τακτικής μεταφοράς (που σε μεγάλο βαθμό συνιστά ενδομεταφορά) και την αγορά της κρουαζιέρας²⁸⁰.

Στις αποκλίσεις που επισημάνθηκαν, προστίθεται η συνεχώς εντεινόμενη νομοθετική έλξη που ασκείται στη θαλάσσια μεταφορά επιβατών από την αντίστοιχη αεροπορική. Το φαινόμενο αυτό είναι ενδιαφέρον αν αναλογισθεί κανείς ότι, στην πρώιμη περίοδό της, η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα ρυθμίστηκε με βάση τα πρότυπα της θαλάσσιας μεταφοράς. Η αντιστροφή της τάσης οφείλεται στο γεγονός ότι το αεροπλάνο υποκατέστησε το πλοίο ως κύριο μέσο διακίνησης προσώπων στις διεθνείς μεταφορές.

Η επιρροή γίνεται αντιληπτή σε τρία επίπεδα. Επί της αρχής, εντείνεται το αίτημα για μεγαλύτερη προστασία του επιβάτη, η οποία περιλαμβάνει –σε περίπτωση ατυχήματος– την πλήρη αποκατάσταση της ζημίας του. Το αίτημα αυτό, ενταγμένο στο πλαίσιο της ανάπτυξης του δικαίου του καταναλωτή, εστίασε αρχικά στον επιβάτη αεροπορικής μεταφοράς, εξαιτίας του αριθμού των διακινουμένων με το μέσο αυτό προσώπων²⁸¹. Με αφορμή τα ατυχήματα που έλαβαν χώρα σε ευρωπαϊκά ύδατα με επιβατηγά πλοία γραμμής, το αίτημα επεκτάθηκε και στη θαλάσσια μεταφορά επιβατών.

Για το λόγο αυτό, η πρόσφατη τροποποίηση της Σύμβασης των Αθηνών από το Πρωτόκολλο του 2002 περιέχει πολλά στοιχεία εναρμόνισης με το καθεστώς ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα, όπως αυτό ορίζεται στη διεθνή σύμβαση του Μόντρεαλ του 1999 και τον κοινοτικό Κανονισμό 2027/1997 για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος²⁸². Η αναλογική προσέγγιση²⁸³

²⁷⁹ Ο κλάδος αυτός δεν έχει το απαιτούμενο οικονομικό μέγεθος για να υποστηρίξει μόνος του μια βιώσιμη αλληλασφαλιστική ένωση. Σε περίπτωση λοιπόν αποκλεισμού των επιβατηγών πλοίων, θα έπρεπε να αναζητηθεί κάλυψη από την ασφαλιστική βιομηχανία. Φαίνεται ότι τέτοιες επιφυλάξεις κατά των επιβατηγών πλοίων έχουν ήδη διατυπωθεί σε ορισμένα *P&I Clubs*.

²⁸⁰ Βλ. Kröger B., *Passengers carried by sea -should they be granted the same rights as airline passengers?*, *CMI Yearbook* 2001, σελ. 244 επ., ιδίως 245-246. Ενώ θεωρείται εύλογη η μέριμνα για ασφαλιστική κάλυψη από έναν ταξιδιώτη που αναχωρεί σε εβδομαδιαίο περιηγητικό πλοίο για λόγους αναψυχής, δεν μπορεί να πει κανείς το ίδιο για τον επιβάτη που ταξιδεύει με το ferry της γραμμής.

²⁸¹ Βλ. και προοίμιο Σύμβασης Μόντρεαλ 1999 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (ν. 3006/2002) όπου ρητά αναγνωρίζεται η ανάγκη «να εξασφαλισθεί η προστασία των συμφερόντων των καταναλωτών στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές» και ότι «χρειάζεται ορθή αποζημίωση με βάση την αρχή της αποκατάστασης».

²⁸² ΕΕΕΚ L 285/17-10-1997, σελ. 1 επ. Τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό 889/2002 (ΕΕΕΚ L 140/30-5-2002, σελ. 2 επ.) ώστε να εναρμονισθούν οι διατάξεις του με αυτές της Δ.Σ. Μόντρεαλ.

επιτεύχθηκε ιδίως σε τέσσερα σημεία. Πρώτον, η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα επιτάθηκε²⁸⁴. Ειδικότερα, ο θαλάσσιος μεταφορέας ευθύνεται αντικειμενικά για απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες επιβάτη λόγω ναυτικού συμβάντος μέχρι ενός ορισμένου ποσού, για δε ζημίες που υπερβαίνουν το ποσό αυτό, η ευθύνη του μετατρέπεται σε νόθο αντικειμενική²⁸⁵. Δεύτερον, τα όρια αποζημίωσης αυξάνονται σημαντικά, τόσο στο πρώτο επίπεδο της αντικειμενικής ευθύνης (250.000 ΕΤΔ)²⁸⁶, όσο και στο δεύτερο επίπεδο της νόθου αντικειμενικής (400.000 ΕΔΤ)²⁸⁷. Τρίτον, τα όρια της (αντικειμενικής ευθύνης) συνδυάζονται με την υποχρέωση ασφαλιστικής κάλυψης του μεταφορέα για ποσό τουλάχιστον αντίστοιχο²⁸⁸. Τέταρτον, παρέχεται στους ζημιωθέντες ευθεία αξίωση κατά του ασφαλιστή ή του προσώπου που παρέχει χρηματοοικονομική ασφάλεια²⁸⁹.

Ως επακόλουθο της προσέγγισης του καθεστώτος ευθύνης προκύπτει το ζήτημα του συνολικού περιορισμού.

Στην αεροπορική μεταφορά δεν ισχύει, ως γνωστόν, η αρχή του συνολικού περιορισμού²⁹⁰, χωρίς αυτό να καθιστά αδύνατη την ασφαλιστική κάλυψη της ευθύνης των αερομεταφορέων²⁹¹. Στο ίδιο πνεύμα, προτείνεται η κατάργησή του και

²⁸³ Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε εκφράσει τη βούληση για τη δημιουργία ενός κοινοτικού καθεστώτος ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα επιβατών. Τελικώς θεώρησε ότι το Πρωτόκολλο του 2002 πληρούσε τα ελάχιστα απαιτούμενα κριτήρια και προέκρινε την προσχώρηση των κρατών μελών της Κοινότητας στη διεθνή Σύμβαση σε συνδυασμό με την υιοθέτηση ενός κανονισμού που θα ενσωματώνει τις διατάξεις της στο κοινοτικό δίκαιο. Βλ. CIM (2002) 258 final, σελ. 14-15. Βλ. επίσης πρόταση απόφασης του Συμβουλίου σχετικά με τη υιοθέτηση από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα του Πρωτοκόλλου 2002 της Σύμβασης των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, 1974, COM (2003) 375 τελικό, σελ. 4.

²⁸⁴ Άρθρο 3 τροποποιημένης Δ.Σ. Αθηνών, πρβλ. άρθρα 17 και 21 Δ.Σ. Μόντρεαλ.

²⁸⁵ Η επίταση αφορά τις προσωπικές ζημίες που οφείλονται σε ναυτικό συμβάν (δηλ. από ναυάγιο, σύγκρουση, προσάραξη, έκρηξη, πυρκαγιά ή ελάττωμα του πλοίου). Υπό το ισχύον καθεστώς της Δ.Σ. Αθηνών, η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα προβλέπεται ως νόθος αντικειμενική (ισχύον άρθρο 3 παρ. 3). Αντίθετα, για ζημίες που δεν οφείλονται σε ναυτικό συμβάν η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα παραμένει πταισματική. Η διαφορά αυτή σε σχέση με την ενιαία ρύθμιση του αεροπορικού μεταφορέα είναι κατανοητή, αν σκεφθεί κανείς ότι ο επιβάτης του πλοίου (και δη ενός κρουαζιερόπλοιου) διαθέτει πολύ μεγαλύτερη ελευθερία κίνησης απ' ότι ο επιβάτης αεροπλάνου.

²⁸⁶ Νέο άρθρο 3 παρ. 1 Δ.Σ. Αθηνών.

²⁸⁷ Νέο άρθρο 7 παρ. 1 Δ.Σ. Αθηνών. Υπενθυμίζεται ότι στο ισχύον καθεστώς της Δ.Σ. Αθηνών, το όριο αποζημίωσης για θάνατο ή σωματικές βλάβες επιβάτη ορίστηκε σε 46.666 ΕΤΔ, ενώ με το Πρωτόκολλο του 1990 (που δεν τέθηκε σε ισχύ) το ποσό αυτό ανήλθε σε 175.000 ΕΤΔ. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεώρησε τα όρια αυτά ως τα ελάχιστα αποδεκτά. Τα σκανδιναβικά κράτη, αν και δεν έχουν κυρώσει τη σύμβαση, έχουν προσαρμόσει την εθνική τους νομοθεσία στις βασικές διατάξεις της, εφαρμόζον όμως τα όρια του Πρωτοκόλλου του 1990.

²⁸⁸ Νέο άρθρο 4^α παρ. 1 Δ.Σ. Αθηνών. Πρβλ. άρθρο 7 Κανονισμού 2407/92 για την υποχρέωση ασφάλισης των αερομεταφορέων.

²⁸⁹ Νέο άρθρο 4^α παρ. 10 Δ.Σ. Αθηνών.

²⁹⁰ Πρβλ. άρθρο 17 παρ. 2 Δ.Σ. Μόντρεαλ (στην αεροπορική μεταφορά δεν υφίσταται όριο για τη νόθο αντικειμενική ευθύνη του μεταφορέα).

²⁹¹ Haddon-Cave Ch., ο.π., σελ. 241.

στη θαλάσσια μεταφορά επιβατών²⁹². Η πρόταση είναι υπό εξέταση, αν και η μεταφορά επιχειρημάτων από τον ένα τομέα στον άλλο πρέπει να λαμβάνει υπόψη όχι μόνο τις ομοιότητες των δύο κλάδων αλλά και τις διαφορές τους. Έτσι, ο βαθμός συγκέντρωσης του κινδύνου είναι πολύ μεγαλύτερος στη θαλάσσια μεταφορά από ότι στην αεροπορική, αν σκεφθεί κανείς ότι ένα σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο μπορεί να μεταφέρει πολλαπλάσιο αριθμό επιβατών από αυτόν ενός αεροπλάνου²⁹³. Εξάλλου, όπως ήδη επισημάνθηκε, τα επιβατηγά πλοία δεν ασφαλίζονται από την ασφαλιστική βιομηχανία αλλά από αλληλασφαλιστικές ενώσεις των οποίων τα λοιπά μέλη χαίρουν του προνομίου του συνολικού περιορισμού.

Εκτός από την εξωγενή επίδραση της αεροπορικής μεταφοράς, ο συνολικός περιορισμός της ευθύνης για απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες εμφανίζει ορισμένα σημεία εσωτερικής παθογένειας. Αυτή αφορά κυρίως το μηχανισμό εφαρμογής του περιορισμού. Ειδικότερα:

Η Σύμβαση του 1976 προβλέπει τρεις διαφορετικές μεθόδους υπολογισμού της αποζημίωσης με βάση την ιδιότητα του προσώπου που υφίσταται τη ζημία. Έτσι, οι απαιτήσεις του πληρώματος ή των λοιπών υπαλλήλων του πλοιοκτήτη υπάγονται στα όρια της εθνικής νομοθεσίας, εφόσον αυτά είναι υψηλότερα από τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση ή εφόσον η εθνική νομοθεσία προβλέπει απεριόριστη ευθύνη²⁹⁴. Τα όρια για απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες άλλων προσώπων²⁹⁵ που δεν είναι επιβάτες του πλοίου υπολογίζονται με βάση τη χωρητικότητα του πλοίου, δηλ. με το σύστημα που χρησιμοποιείται για τις υλικές ζημιές και είναι χαμηλότερα από τα αντίστοιχα για τις ζημιές προσώπων²⁹⁶. Τέλος, για τους επιβάτες του πλοίου το όριο ευθύνης υπολογίζεται με βάση το μέγιστο επιτρεπόμενο αριθμό επιβατών που το πλοίο μπορεί να μεταφέρει²⁹⁷.

Η διαφορετική αντιμετώπιση ίδιας φύσης ζημιών είναι μη αποδεκτή, παρόλο που όσον αφορά τους επιβάτες, είναι προφανές ότι ο νομοθέτης επιδίωξε να συντονίσει τη ρύθμιση της σύμβασης του Λονδίνου με τον ατομικό περιορισμό της Σύμβασης των Αθηνών. Γι' αυτό άλλωστε προβλέπεται το ίδιο ανώτατο ποσό ανά

²⁹² Haddon-Cave Ch., ο.π., σελ. 243, Mustill L., in BLMA report 1994, κατά παραπομπή από Steel D., Ships are different: the case for limitation of liability, *LMCLQ* 1995, σελ. 81.

²⁹³ 3.000 περίπου επιβάτες μπορεί να μεταφέρει ένα σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο, έναντι χωρητικότητας 555 επιβατών που αναμένεται να έχει το νέο Airbus (2006). Βλ. Kröger B., ο.π., σελ. 250.

²⁹⁴ Άρθρο 3. στ), ε)

²⁹⁵ Λόγου χάρη επιβατών άλλων πλοίων ή προσώπων που βρίσκονται στην ξηρά.

²⁹⁶ Άρθρο 6 παρ. 1(α).

²⁹⁷ Άρθρο 7.

επιβάτη. Ο συντονισμός αυτός πρέπει να είναι συνεχής, ώστε να μη θίγεται υπέρμετρα το δικαίωμα αποζημίωσης των θυμάτων σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος. Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 19 της Σύμβασης των Αθηνών, η εν λόγω σύμβαση δεν τροποποιεί τα δικαιώματα του μεταφορέα και των προσώπων που ενεργούν για λογαριασμό του, τα οποία αναφέρονται στον (συνολικό) περιορισμό της ευθύνης των πλοιοκτητών θαλασσοπλοούντων πλοίων. Τούτο σημαίνει ότι ένα συμβαλλόμενο στη σύμβαση του 1976 κράτος θα εφαρμόσει, σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος, το όριο των 46.666 ΕΤΔ ανά επιβάτη (πολλαπλασιασμένο με το μέγιστο αριθμό επιβατών που επιτρέπεται να μεταφέρει το πλοίο), ακόμη και αν το εν λόγω κράτος έχει κυρώσει και κατά συνέπεια αποδεχθεί τα κατά πολύ υψηλότερα όρια του Πρωτοκόλλου του 2002.

Οι ναυτιλιακές συμβάσεις που περιλαμβάνουν ρυθμίσεις (συνολικού) ποσοτικού περιορισμού της αποζημίωσης τροποποιούνται συχνά τα τελευταία χρόνια, με στόχο ιδίως την αναπροσαρμογή των ποσοτικών ορίων. Τούτο ισχύει τόσο για τη γενική ρύθμιση του περιορισμού όσο και για τα ειδικά καθεστώτα. Έτσι, επισημάνθηκε ήδη ότι η Σύμβαση του 1976 τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1996. Οι δε Συμβάσεις Ευθύνης και Κεφαλαίου με τα Πρωτόκολλα του 1984 (που δεν τέθηκαν σε ισχύ), του 1992²⁹⁸ και του 2000.

Οι τακτικές τροποποιήσεις των συμβάσεων, στον τομέα αυτό, δεν πρέπει να εκλαμβάνονται ως δείγμα νομοθετικής ανεπάρκειας αλλά ως προσπάθεια βελτίωσης και προσαρμογής στις συνεχώς μεταβαλλόμενες συνθήκες²⁹⁹.

Για να είναι αποδεκτά, τα όρια που καθορίζουν πρέπει να ανταποκρίνονται στις «θεμιτές προσδοκίες» των ζημιωθέντων³⁰⁰. Ωστόσο, ούτε είναι προφανής η αριθμητική εξειδίκευση των προσδοκιών αυτών, ούτε είναι βέβαιο ότι τα προκύπτοντα όρια αποτελούν αντικείμενο διεθνούς συναίνεσης. Αντίθετα, η εμπειρία έχει καταδείξει ότι σε κάθε διάσκεψη κυριαρχεί η σύγκρουση μεταξύ των κρατών που

²⁹⁸ Για την άρση της σύγκρουσης, τα Πρωτόκολλα του 1992 περιλαμβάνουν μεταβατικές διατάξεις με τις οποίες εξασφαλίζεται η αντικατάσταση του αρχικού συμβατικού κειμένου από το τροποποιητικό του Πρωτόκολλο (το αρθ. 31 Πρωτοκόλλων 1992 προβλέπει την καταγγελία από τα συμβαλλόμενα κράτη των προγενέστερων Συμβάσεων 1969 και 1971). Πρβλ. τη «ρήτρα υπεροχής» της HNS 1996 (άρθρο 42).

²⁹⁹ Έτσι, ως προς το καθεστώς πετρελαϊκής ρύπανσης, βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., Η Αστική Ευθύνη για Θαλάσσια Ρύπανση (Αξιολόγηση των υπάρχουσών ρυθμίσεων) *Μνήμη Καρακατσάνη*, 1999 παρ. 5 Π, σελ. 468.

³⁰⁰ Πρβλ. Viney G., για τη σημασία των «θεμιτών προσδοκιών των θυμάτων» ως στοιχείου αξιολόγησης της επαγγελματικής ευθύνης, “La responsabilité Aspects nouveaux” *Rapport de synthèse, Travaux de l’ Association H. Capitant*, tome L1999, σελ. 1 επ. ιδίως 4 επ.

επιδιώκουν μία ουσιαστική αύξηση των ορίων και εκείνων που αντιδρούν³⁰¹. Πράγματι, οι υφιστάμενες διαφορές μεταξύ διαφορετικών κρατών ή ομάδων κρατών από άποψη οικονομικοκοινωνική και πολιτισμική, καθώς και οι διαφορετικές επιδιώξεις, στόχοι και προτεραιότητές τους, καθιστούν αδύνατη την επίτευξη ομοιόμορφης λύσης ως προς τα κατάλληλα όρια ευθύνης.

Το επιχείρημα του περιορισμού της ευθύνης, ακόμη και αν θεωρηθεί βάσιμο, υποχωρεί μπροστά στην ανάγκη προστασίας του υπέρτερου αγαθού, δηλ. της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, και συνακόλουθα της πλήρους αποκατάστασης κάθε ζημιάς που υφίσταται το αγαθό αυτό.

Η διατήρηση του περιορισμού της ευθύνης για απαιτήσεις από απώλεια ζωής και σωματικές βλάβες αναμένεται να είναι βραχυπρόθεσμη³⁰², οφείλεται δε κυρίως σε λόγους πρακτικούς, αφενός στο γεγονός ότι οι κανόνες των θαλασσιών επιβατικών μεταφορών προσαρμόστηκαν στη μεταφορά φορτίου που συνιστά τον κύριο όγκο της ναυτικής επιχείρησης, αφετέρου στον κίνδυνο αποκλεισμού της επιβατηγού ναυτιλίας από την αλληλασφαλιστική κάλυψη, σε περίπτωση κατάργησης των ορίων ευθύνης.

Ωστόσο, για να θεωρηθεί ανεκτός ο περιορισμός (έστω και βραχυπρόθεσμα), είναι ορθότερο να τροποποιηθεί η ρύθμισή του σε τρία σημεία. Πρώτον, απαιτείται η ενοποίηση των ορίων αποζημίωσης, ανεξαρτήτως της ιδιότητας του προσώπου που υφίσταται τη ζημία. Δεύτερον, απαιτείται η διαρκής προσαρμογή των ορίων στα εκάστοτε ανώτατα ποσά που ισχύουν για τη μεταφορά επιβατών. Τούτο σημαίνει ότι το όριο της Σύμβασης του 1976 θα αποτελεί το ελάχιστο αποδεκτό όριο, το οποίο θα υποχωρεί σε περίπτωση που στη συγκεκριμένη έννομη τάξη ισχύει, λόγω χάρη, το Πρωτόκολλο του 2002 ή άλλη αντίστοιχη εθνική ρύθμιση³⁰³. Τρίτον, η δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης πρέπει να εξαρτηθεί από την υποχρέωση ασφαλιστικής κάλυψης της ευθύνης του κυρίου ή του εκμεταλλευόμενου το πλοίο.

Αν και η Σύμβαση του 1976 μεταφέρει το βάρος από τον πλοιοκτήτη-δικαιούχο του περιορισμού στη ναυτική απαίτηση, δεν περιέχει ωστόσο ορισμό της

³⁰¹ Popp. A.H.E., Limitation of Liability in Maritime Law-An Assessment of its Viability from a Canadian Perspective, *JMLC* 1993, vol. 24, σελ. 335 επ., ιδίως σελ. 347.

³⁰² Mustill L., "Ships are different - or are they" *JMCLQ* 1993, σελ. 500.

³⁰³ Αν υπήρχε τέτοια εσωτερική νομοθετική παραπομπή, το αυξημένο όριο του Πρωτοκόλλου του 2002 θα πολλαπλασιαζόταν επί του αριθμού των επιβατών που δικαιούται να μεταφέρει το πλοίο, ώστε να υπολογισθεί το ποσό του συνολικού περιορισμού.

τελευταίας³⁰⁴. Το άρθρο 2 παρ. 1 περιλαμβάνει 6 κατηγορίες απαιτήσεων που είναι δεκτικές περιορισμού³⁰⁵.

Η πρώτη περίπτωση της παρ. 1 του άρθρου 2 αφορά απαιτήσεις για ζημιές σε πρόσωπα και πράγματα³⁰⁶, καθώς και κάθε άλλη απώλεια που προήλθε σαν συνέπεια, εφόσον το ζημιογόνο γεγονός συνέβη πάνω στο πλοίο ή βρίσκεται σε άμεση σχέση με την εκμετάλλευση του πλοίου ή με επιχειρήσεις επιθαλάσσιας αρωγής³⁰⁷.

Η δεύτερη περίπτωση καλύπτει τις απαιτήσεις για κάθε βλάβη που προέρχεται από καθυστέρηση στη θαλάσσια μεταφορά φορτίου, επιβατών ή των αποσκευών τους. Η γένεση τέτοιας απαίτησης στο ελληνικό δίκαιο όσον αφορά τη μεταφορά φορτίου καθώς και στην διεθνή μεταφορά επιβατών αμφισβητείται³⁰⁸.

Η τρίτη περίπτωση καλύπτει απαιτήσεις από άλλες απώλειες που προέρχονται από προσβολή εξωσυμβατικών δικαιωμάτων που τελούν σε άμεση σχέση με την εκμετάλλευση του πλοίου ή τις επιχειρήσεις επιθαλάσσιας αρωγής. Η κατηγορία αυτή, ασαφούς περιεχομένου³⁰⁹, δεν φαίνεται να έχει τύχει μέχρι σήμερα νομολογιακής επεξεργασίας.

Στην τέταρτη κατηγορία, εμπίπτουν οι απαιτήσεις για ανέλκυση, μετακίνηση, καταστροφή ή εξουδετέρωση επιβλαβών συνεπειών, επιβατηγού πλοίου που έχει βυθιστεί, ναυαγήσει, προσαράξει ή εγκαταλειφθεί, περιλαμβάνοντας και οτιδήποτε βρίσκεται ή βρισκόταν πάνω σε αυτό.

Η πέμπτη κατηγορία περιλαμβάνει τις εξωσυμβατικές³¹⁰ απαιτήσεις που αφορούν τη μετακίνηση, καταστροφή ή εξουδετέρωση των επιβλαβών συνεπειών του φορτίου του πλοίου.

Τέλος, με την περ. (στ) της παρ. 1 του άρθρου 2 καλύπτονται οι εξωσυμβατικές απαιτήσεις τρίτων προσώπων για μέτρα που ελήφθησαν για να

³⁰⁴ Ενώ αντίθετα περιέχει στο άρθρο 1 στ. (2) και (3) ορισμούς των δικαιούχων του περιορισμού, πλοιοκτήτη και διασώστη αντίστοιχα.

³⁰⁵ Για όλες τις κατηγορίες, βλ. αναλυτικά, Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 398 επ., Griggs P. & Williams R., *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 3rd ed. 1998. σελ. 14.

³⁰⁶ Περιλαμβάνονται ρητά ζημιές σε λιμενικά έργα, δεξαμενές, διαύλους και βοηθήματα της ναυσιπλοΐας (αρθ. 2 παρ. 1(α)).

³⁰⁷ Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 400 επ. Αμιγώς οικονομική ζημία που δεν προκαλείται ως συνέπεια της ζημίας σε πρόσωπα ή πράγματα (π.χ. διαφυγόν κέρδος) δεν εμπίπτει στην κατηγορία αυτή. Griggs P. & Williams R., ο.π., σελ. 16. Βλ. για το ζήτημα αυτό και τις σκέψεις των Davies M. & Lawson G., *Limiting shipowners' liability for economic loss*, *Australian Bus. L.R.* 1988, σελ. 271 επ.

³⁰⁸ Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 408-410. Κοροτζής, Ι. *Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ*, 1994, σελ. 15-16.

³⁰⁹ Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 410-411, Griggs P. & Williams R., ο.π., σελ. 17.

³¹⁰ Αρθ. 2 παρ. 2.

αποτρέψουν ή μειώσουν ζημιές δεκτικές περιορισμού καθώς και η περαιτέρω ζημία που προκλήθηκε στα πρόσωπα αυτά από τέτοια μέτρα.

Εξαιρούνται καταρχήν οι απαιτήσεις για θαλάσσια αρωγή ή για συνεισφορά σε κοινή αβαρία³¹¹. Επίσης γνωστή από τις προηγούμενες συμβάσεις ήταν η εξαίρεση των απαιτήσεων του πλοιάρχου, του πληρώματος και των λοιπών προστηθέντων του πλοιοκτήτη³¹².

Ο ν. 551/1915 προβλέπει περιορισμό της αποζημίωσης σε περίπτωση εργατικού ατυχήματος, εφόσον επήλθε ανικανότητα προς εργασία ή θάνατος του εργαζομένου. Όμως, και στην περίπτωση αυτή, ο περιορισμός μπορεί να παρακαμφθεί αν ο παθών επιλέξει τη νομική βάση της αδικοπραξίας, εφόσον το ατύχημα επήλθε είτε από δόλο του εργοδότη ή των προστηθέντων του, είτε από εργασία όπου δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις ασφαλείας³¹³.

Η ζημία που προκλήθηκε από πλοίο είτε με σύγκρουση είτε με άλλο τρόπο³¹⁴ είναι απαίτηση περιορίσιμη που εμπίπτει στην πρώτη κατηγορία του άρθρου 2 της Σύμβασης του 1976. Η σύγκρουση συνιστά άλλωστε μία από τις χαρακτηριστικές περιπτώσεις συλλογικού ναυτικού ατυχήματος. Υπόκεινται συνεπώς σε περιορισμό οι ζημιές σε πρόσωπα, φορτία ή άλλα πράγματα που βρίσκονται επί των πλοίων ή έξω από αυτά, εφόσον προκλήθηκαν από σύγκρουση ή είχαν ως μέσο παραγωγής της ζημιάς το πλοίο³¹⁵.

Απώλεια ανθρωπίνων ζωών ή σωματικές βλάβες που προκαλούνται από το πλοίο ή προέρχονται από την εκμετάλλευση αυτού³¹⁶, είναι απαιτήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 παρ. 1 περ. (α). Υπενθυμίζεται ότι η διάταξη αυτή ρητώς περιλαμβάνει κάθε ζημία από απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες που συνέβησαν σε άμεση σχέση με την εκμετάλλευση του πλοίου.

Η απώλεια ή η βλάβη εμπορευμάτων περιλαμβανομένων και αποσκευών, που μεταφέρονται με ορισμένο πλοίο είναι απαιτήσεις περιορίσιμες με βάση τη διάταξη του άρθρου 2 παρ. 1 περ. α της Σύμβασης του 1976.

³¹¹ Άρθρ. 3 (α).

³¹² Άρθ. 1 παρ. 4(β) Δ.Σ. 1957.

³¹³ Άρθ. 16 ν. 551/1915, βλ. και Αθανασίου Λ.Ι., Ευθύνη θαλάσσιου μεταφορέα προς αποζημίωση επιβαινόντων σε περίπτωση ναυαγίου του πλοίου, *ΝοΒ* 51, 2003, σελ. 1586 επ.

³¹⁴ Άρθ. 1 παρ. 1 εδ. α' Δ.Σ. 1952 (πρβλ. ευρύτερη διατύπωση του άρθ. 1 παρ. 1 εδ. α Δ.Σ. 1999 το οποίο αναφέρεται γενικώς στις απαιτήσεις για ζημιά ή απώλεια που προκλήθηκε από την εκμετάλλευση του πλοίου, άρα δεν καλύπτει μόνο εξωσυμβατικές απαιτήσεις).

³¹⁵ Για το περιεχόμενο της απαίτησης αυτής, βλ. Αντάπαση Α., *Η Σύμβαση του 1952 για τη συντηρητική κατάσχεση πλοίων-Ανάλυση και ένταξη στην ελληνική έννομη τάξη*, Αθήνα 1998, σελ. 99-100.

³¹⁶ Άρθ. 1 παρ. 1 εδ β Δ.Σ. 1952 (αντίστοιχη διάταξη στη Δ.Σ. 1999, η οποία καθίσταται όμως περιττή εξαιτίας της ευρύτητας του νέου εδ. α).

Ευρύτερη εμφανίζεται η ρύθμιση του ΚΙΝΔ όσον αφορά τον περιορισμό των απαιτήσεων από σύμβαση, διότι περιλαμβάνει απαιτήσεις από παράβαση ενδοσυμβατικών υποχρεώσεων ακόμη και αν δεν προξενούν απώλεια ζωής, σωματικές βλάβες, απώλεια ή ζημία σε πράγματα ή βλάβη από καθυστέρηση.

Αντίθετα, η ρύθμιση της Διεθνούς Σύμβασης είναι ευρύτερη από αυτή του ΚΙΝΔ όσον αφορά τις απαιτήσεις από αδικοπραξία. Και τούτο διότι ο ΚΙΝΔ καλύπτει μόνο τις αδικοπραξίες του πλοιάρχου, πληρώματος και πλοηγού ενώ τέτοιος περιορισμός δεν περιλαμβάνεται στη διεθνή ρύθμιση. Τούτο σημαίνει ότι καλύπτονται οι απαιτήσεις από αδικοπραξίες που τελεί κάθε πρόσωπο που χρησιμοποιεί ο δικαιούχος του περιορισμού για την εκτέλεση των υποχρεώσεων του, είτε βρίσκεται πάνω στο πλοίο, είτε στην ξηρά (π.χ. φορτοεκφορτωτές).

Σημειώνεται ότι ο ΚΙΝΔ περιέχει ειδική πρόβλεψη για την κατηγορία των απαιτήσεων που απορρέουν από ναυάγιο. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 89, σε περιορισμό υπόκειται η ευθύνη του πλοιοκτήτη λόγω ζημιών από ναυάγιο σε χωρικά ύδατα, προλιμένες, λιμένες και όρμους, βλαβών που προξενήθηκαν σε λιμενικά έργα και δαπανών για την ανέλκυση. Το γράμμα της διάταξης εμφανίζει ομοιότητες με την αντίστοιχη του άρθρου 2 παρ. 1 στ. δ της Διεθνούς Σύμβασης. Ωστόσο η επικάλυψη δεν είναι πλήρης.

Οι απαιτήσεις από ναυάγιο βρίσκονται στις παρυφές της έννοιας της ναυτικής απαίτησης. Και τούτο διότι η ναυτική απαίτηση έχει ως πυρήνα της την έννοια του πλοίου. Το ναυάγιο όμως, ως νομική κατάσταση και ως αποτέλεσμα συμβάντος, τοποθετείται κατά κανόνα στο πέρας της ζωής ενός πλοίου.

Η σύμβαση του 1976 δεν περιέχει ορισμό του πλοίου³¹⁷. Το πρώτο ερώτημα που τίθεται λοιπόν είναι πως θα οριοθετηθεί η κεντρική αυτή έννοια.

Αν ανατρέξει κανείς στο κείμενο της Σύμβασης του 1976, ανευρίσκει γενικές ενδείξεις της έννοιας του πλοίου. Η Σύμβαση αναφέρεται σε πλοία τα οποία εμμέσως³¹⁸ χαρακτηρίζει «θαλασσοπλοούντα», δηλ. πλοία που μπορούν να αντιμετωπίσουν το θαλάσσιο κίνδυνο. Δεν θέτει όμως περιορισμούς ως προς τη χωρητικότητα³¹⁹.

³¹⁷ Ούτε και του ναυαγίου.

³¹⁸ Μέσω του ορισμού του «πλοιοκτήτη» (αρθ. 1 παρ. 2). Ότι η ρύθμιση αφορά τα θαλασσοπλοούντα πλοία προκύπτει από το περιεχόμενο των περιορισμών απαιτήσεων.

³¹⁹ Το άρθ. 15 παρ. 2 επιτρέπει στα κράτη-μέλη να ρυθμίζουν με ειδικές διατάξεις το σύστημα περιορισμού ευθύνης που θα εφαρμόζεται σε πλοία "... (β) χωρητικότητας κάτω των 300 κόρων". Η χώρα μας δεν έχει κάνει χρήση της δυνατότητας αυτής.

Με βάση τα παραπάνω, σημείο εκκίνησης για την ελληνική νομοθεσία³²⁰, αποτελεί η τεχνική έννοια του πλοίου και όχι η αντίστοιχη νομική. Η τελευταία δεν ενδείκνυται διότι, αφενός, έχουμε περισσότερους από έναν νομοθετικούς ορισμούς του πλοίου³²¹, αφετέρου κάθε ένας από τους ορισμούς αυτούς ανταποκρίνεται στις ανάγκες του νομοθετήματος που τον περιέχει. Προσεκτική άλλωστε ανάγνωση των νομοθετικών ορισμών καταδεικνύει ότι δεν εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις της Σύμβασης. Ο ορισμός, λόγου χάρη, που περιέχεται στο άρθρ. 1 παρ. 1 ΚΙΝΔ θέτει όρια χωρητικότητας που δεν περιλαμβάνει η Σύμβαση αλλά ούτε και η χώρα μας εισήγαγε κάνοντας χρήση της δυνατότητας που της παρείχε το άρθρο 15 παρ. 2(β).

Ως πλοίο νοείται, κατά την τεχνική του όρου έννοια, κάθε σκάφος, ανεξάρτητα από υλικό κατασκευής και χωρητικότητα, ικανό να πλέει με οποιοδήποτε τρόπο στο θαλάσσιο χώρο για την εκπλήρωση ορισμένου σκοπού³²². Η οριοθέτηση αυτή θα συσταλθεί ή θα διευρυνθεί, μόνο όπου τούτο επιτάσσεται από την ίδια τη Σύμβαση³²³. Έτσι, εξαιρούνται τα αερόστρωμνα οχήματα³²⁴ και οι πλωτές εξέδρες που ορίζονται στο άρθρο 15 παρ. 5(β) ακόμη και αν οι τελευταίες δύνανται να μετακινούνται. Αντίθετα, περιλαμβάνονται τα πλοία που έχουν κατασκευασθεί ή μετασκευασθεί και χρησιμοποιούνται σε εργασίες εξόρυξης, ανεξάρτητα αν έχουν ικανότητα πλεύσης³²⁵, εκτός από τις περιπτώσεις που εμπίπτουν στον ορισμό του «πλοίου» της Σύμβασης του 1992.

Από τον ορισμό αυτό συνάγεται επίσης ότι το στοιχείο της πλοϊμότητας εντάσσεται σε κάθε περίπτωση στον πυρήνα της έννοιας του πλοίου. Αν η ικανότητα

³²⁰ Ορισμένα συμβαλλόμενα κράτη επέλεξαν να καθορίσουν ρητά την έννοια του πλοίου ή τις κατηγορίες πλοίων στις οποίες εφαρμόζεται ο περιορισμός της ευθύνης. Έτσι, για παράδειγμα, το αρθ. 1 του βελγικού ναυτικού κώδικα ορίζει το θαλασσοπλοούν πλοίο ως κάθε πλοίο τουλάχιστον 25 τόνων το οποίο χρησιμοποιείται συνήθως ή προορίζεται για τη μεταφορά προσώπων ή αγαθών, αλιεία, ρυμούλκηση και για κάθε άλλη ναυτιλιακή δραστηριότητα στη θάλασσα με σκοπό το κέρδος. Το άρθρ. 10 του ν. 11-4-1989, με τον οποίο κυρώθηκε η Σύμβαση 1976, επεξέτεινε ρητά την εφαρμογή της Σύμβασης και σε θαλασσοπλοούντα πλοία που διαχειρίζεται το κράτος, σε θαλασσοπλοούντα σκάφη αναψυχής και σε θαλασσοπλοούντα πλοία που χρησιμοποιούνται για επιστημονικούς σκοπούς (βλ. Huybrechts M., Brandts Ch., Ch. 8 “Belgium” in Griggs P. & Williams, R. ο.π., σελ. 128).

³²¹ Βλ. άρθρα 1 ΚΙΝΔ και 3 ΚΙΝΔ. Επίσης σε ειδικότερα νομοθετήματα, όπως π.χ. άρθρ. 1 ν.δ. 551/1970.

³²² Βλ. Δελούκα Ν., *Ναυτικόν Δίκαιον*, εκδ. 2^α, 1979, σελ. 63 επ., Αντάπαση Α., *Θαλάσσια αρωγή και διάσωση*, Ι, *Πηγές και Έννοια*, Αθήνα 1992, σελ. 325, Πρβλ. και τον ορισμό του αγγλικού δικαίου, σύμφωνα με τον οποίο πλοίο είναι “every description of vessel used in navigation”, S. 313 MSA 1995.

³²³ Διευρύνεται συνεπώς το πεδίο εφαρμογής του περιορισμού της ευθύνης σε σχέση με το πεδίο του 5^{ου} τίτλου του ΚΙΝΔ.

³²⁴ Ο κύριος αερόστρωμνου οχήματος μπορεί ωστόσο να επικαλεσθεί τις διατάξεις περί περιορισμού του ΚΙΝΔ (βλ. Αντάπαση Α., ο.π., *ΕΕμπΔ* 2004, σελ. 660 επ., ιδίως 663-664).

³²⁵ Δεδομένου ότι το ελληνικό δίκαιο δεν περιέχει ειδικές διατάξεις για τον περιορισμό της ευθύνης σε σχέση με τα πλοία αυτά (αρθ. 15 παρ. 4).

για ναυσιπλοΐα έχει απωλεσθεί λόγω π.χ. ναυαγίου³²⁶, τότε δεν μπορεί να γίνει πλέον λόγος για πλοίο και συνεπώς οι απαιτήσεις που απορρέουν από αυτό δεν συνιστούν απαιτήσεις συνδεδεμένες με την εκμετάλλευση πλοίου. Αν συνεπώς ο διεθνής νομοθέτης επιθυμούσε να ρυθμίσει τις σχετικές με τα ναυάγια απαιτήσεις, θα έπρεπε να το είχε προβλέψει ρητά.

Η εννοιολογική αυτή ασάφεια ήταν ένας από τους λόγους που οδήγησαν στην υιοθέτηση ειδικής ρύθμισης όσον αφορά τον περιορισμό της ευθύνης για τη συγκεκριμένη κατηγορία απαιτήσεων. Ο κύριος λόγος όμως ήταν άλλος. Το μεγαλύτερο μέρος των απαιτήσεων αυτών αφορούν έξοδα ανέλκυσης των ναυαγίων σε λιμενικές περιοχές ή ζημίες που προκλήθηκαν λόγω του ναυαγίου σε λιμενικές και άλλες εγκαταστάσεις. Το ζήτημα που τέθηκε λοιπόν ήταν κατά πόσον έπρεπε να γίνει δεκτός ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη έναντι απαιτήσεων που έχουν δημόσιοι κατά κανόνα οργανισμοί και εν γένει το δημόσιο. Εξετάζεται δηλαδή κατά πόσο το κόστος της ανέλκυσης ή γενικότερα της εξουδετέρωσης των επιβλαβών συνεπειών του ναυαγίου και συνακόλουθα της αποκατάστασης της ασφαλούς ναυσιπλοΐας, θα έπρεπε να βαρύνει τον πλοιοκτήτη ή να μεταφερθεί στο κοινωνικό σύνολο. Οι απαντήσεις διαφέρουν ανάλογα με την εσωτερική νομοθεσία κάθε χώρας και τη χρονική περίοδο την οποία αφορά.

Το ελληνικό δίκαιο τοποθετείται στον αντίποδα της τάσης των αλλοδαπών εννόμων τάξεων. Η χώρα μας κύρωσε τη Σύμβαση του 1976 χωρίς να κάνει χρήση της δυνατότητας επιφύλαξης που παρέχει το άρθρο 18 παρ. 1. Συνεπώς, όταν ο περιορισμός της ευθύνης επιδιώκεται ενώπιον ελληνικού δικαστηρίου, οι κατηγορίες απαιτήσεων που προβλέπονται στις περιπτώσεις (δ) και (ε) της παρ. 1 του άρθρου 2 είναι δεκτικές περιορισμού.

Η θέση αυτή εντάσσεται στην κατεύθυνση που ανέκαθεν ακολούθησε ο έλληνας νομοθέτης και επικρότησε η κρατούσα νομική άποψη στη θεωρία. Πράγματι, γινόταν πάντα δεκτό³²⁷ ότι ο πλοιοκτήτης διατηρεί το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του και όταν το πλοίο βυθιστεί και καταστεί ναυάγιο. Μάλιστα, εθεωρείτο ότι το δικαίωμα αυτό το έχει και απέναντι στο Δημόσιο ή ΝΠΔΔ, εφόσον είναι δανειστές

³²⁶ Δελούκα, ο.π., σελ. 64. Πρβλ. και άρθ. 1 παρ. 1 ν. 2881/2001 «περί ανέλκυσης ναυαγίων και ασφάλισης πλοίων» (ΦΕΚ 16 Α').

³²⁷ Βλ. Ρόκα Κ., ο.π., σελ. 173, 176, 180, Σπηλιόπουλο Κ., *Ελληνικόν Ναυτικόν Δίκαιον Α'*, Αθήνα 1948, αρ. 155, σελ. 406, Καραβά Κ., *Ελληνικόν Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, τ.Α Θεσκη 1956, π., σελ. 127-128. Επίσης ΑΠ 682/1966, *ΕΕμπΔ* 1967, σελ. 235, ΑΠ 738/1985, *ΝοΒ* 34, σελ. 564, *ΠΠΠ* 2019/1989, *ΝοΒ* 38, σελ. 1186, *ΠΠΠ* 28/1990, *ΕΕμπΔ* 1990, σελ. 686, *ΜΠΠ* 1879/1990, *ΕΕμπΔ* 1990, σελ. 687.

περιορίσιμης απαίτησης. Σχετικά με το τελευταίο θέμα, ήδη η παλαιότερη διάταξη του άρθ. 284 ΕμπΝ περιείχε ειδική πρόβλεψη³²⁸. Στη συνέχεια, οι ίδιες αρχές αποτυπώθηκαν ρητά και προς αποφυγή αμφισβητήσεων³²⁹, στη διάταξη του άρθ. 89 ΚΙΝΔ³³⁰.

Οι προϋποθέσεις ευθύνης για τις απαιτήσεις που απαριθμούνται στις περιπτώσεις (δ) και (ε) της παρ. 1 του άρθρου 2 προβλέπονται στο ν. 2881/2001³³¹ για την ανέλκυση ναυαγίων και την ασφάλιση πλοίων³³². Οι διατάξεις αυτές επιβάλλουν στον κύριο του ναυαγίου υποχρέωση ανέλκυσης, μετακίνησης ή καταστροφής του ναυαγίου³³³, σε περίπτωση δε μη εκπλήρωσης της υποχρέωσης αυτής, ο λιμενικός οργανισμός μπορεί –ως «εντολοδόχος του κυρίου»³³⁴- να προβεί στις απαραίτητες ενέργειες. Η εκ του νόμου ευθύνη του κυρίου απέναντι στον λιμενικό οργανισμό θεμελιώνεται στην εξουσία της πηγής κινδύνου που συνιστά ένα ναυάγιο όταν παρεμποδίζει τη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων, απειλεί το περιβάλλον ή παρακωλύει τη ναυσιπλοΐα³³⁵. Για το λόγο αυτό, δεν απαιτείται για την αποδοχή της ευθύνης αυτής πταίσμα. Ο κύριος του ναυαγίου βαρύνεται με τις προαναφερθείσες υποχρεώσεις (ανέλκυση ή πληρωμή των σχετικών δαπανών), ανεξαρτήτως εάν το ναυάγιο επήλθε από υπαιτιότητα δική του ή των προστηθέντων του, αν οφείλεται σε υπαιτιότητα τρίτων προσώπων ή σε λόγους ανωτέρας βίας³³⁶.

Οι διατάξεις του ν. 2881/2001, προβλέπουν αφενός την υποχρεωτική ασφάλιση του πλοίου για την κάλυψη της ευθύνης έναντι του Δημοσίου ή του

³²⁸ «Εν περιπτώσει ναυαγίου πλοίου εις τα χωρικά ύδατα, προλιμένας, λιμένας και όρμους, ως και εν περιπτώσει βλαβών προξενηθεισών υπό του πλοίου εις λιμενικά έργα, ο πλοιοκτήτης δύναται ν' απαλλαγεί δια της παραχωρήσεως και απέναντι του Κράτους και των δημοσίων υπηρεσιών, από πάσης δαπάνης εξαγωγής ή επισκευής και από πάσης αποζημιώσεως». Βλ. Πασσιά Ι., *Ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτου*, Αθήνα 1949, σελ. 190-193.

³²⁹ Οι αντιρρήσεις απέρρεαν αφενός από το γεγονός ότι οι σχετικές υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη δεν είχαν αιτία πταίσμα του πλοιάρχου (όπως απαιτεί η διάταξη του άρθ. 84 ΚΙΝΔ), αφετέρου από την τάση αλλοδαπών δικαστηρίων να αρνούνται τον περιορισμό για απαιτήσεις του Δημοσίου ή ΝΠΔΔ. Βλ. Αντάπαση Α., *Ζητήματα από την ανέλκυση ναυαγίου πλοίου και τον περιορισμό της ευθύνης του κυρίου αυτού*, ΔΕΕ 1996, σελ. 220 επ., ιδίως 222.

³³⁰ «Το κατά τ' ανωτέρω άρθρα δικαίωμα παραχωρήσεως ισχύει και εις τας περιπτώσεις ευθύνης του πλοιοκτήτου λόγω ζημιών εκ ναυαγίου εις χωρικά ύδατα, προλιμένας, λιμένας και όρμους, ως και λόγω βλαβών προξενηθεισών εις λιμενικά έργα ή δαπανών προς ανέλκυσιν».

³³¹ ΦΕΚ 16 Α'.

³³² Για το προϊσχύσαν καθεστώς, βλ. Κωνσταντινίδη Ν., *Το νομικό καθεστώς ναυαγίων και προκλήσεως ζημιών στη λιμενική περιοχή του ΟΛΠ*, ΕΕμπΔ 1992, σελ. 683 επ., ιδίως 684-685.

³³³ Άρθρα 2 παρ. 1 και 3 παρ. 1 (για τα επικίνδυνα και επιβλαβή πλοία).

³³⁴ Άρθρο 2 παρ. 4

³³⁵ Το άρθρο 3 παρ. 1 επιβάλλει αντίστοιχες υποχρεώσεις (απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσης) στον κύριο ή εφοπλιστή πλοίου το οποίο δημιουργεί κίνδυνο βύθισης, κίνδυνο στη ναυσιπλοΐα ή προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλλει το περιβάλλον. Βλ. και άρθρο 4 για τα επικίνδυνα και επιβλαβή ναυάγια και πλοία εκτός λιμένων, διωρύγων ή διαύλων.

³³⁶ Τούτο σημαίνει ότι, αν οι απαιτήσεις από ανέλκυση ήταν μη περιορίσιμες, ένας ατυχήσας πλοιοκτήτης θα οδηγείτο στην ουσία σε οικονομική καταστροφή.

οργανισμού³³⁷, αφετέρου την ευθεία αξίωση του Δημοσίου ή του λιμενικού οργανισμού κατά του ασφαλιστή ή του εγγυητή³³⁸.

Σημειώνεται τέλος ότι οι απαιτήσεις των λιμενικών αρχών και των λιμενικών οργανισμών για δαπάνες ανέλκυσης ή εξουδετέρωσης επιβλαβών συνεπειών ναυαγίου καθώς και για ζημία από τις ενέργειες αυτές ικανοποιούνται προνομιακά, πριν από κάθε άλλη απαίτηση, από την αξία του πλοίου ή του ναυαγίου³³⁹.

Η περίπτωση της παρ. (δ) του άρθρου 2 της Σύμβασης του 1976 περιλαμβάνει όλες τις απαιτήσεις που γεννώνται ή συνδέονται άμεσα με την ανέλκυση, μετακίνηση, καταστροφή ή εξουδετέρωση επιβλαβών συνεπειών πλοίου που έχει βυθιστεί, ναυαγήσει, προσαράξει ή εγκαταλειφθεί. Προδήλως, στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται δαπάνες για τη λήψη μέτρων περιορισμού ή πρόληψης ρύπανσης που προέκυψαν ή ενδεχομένως να προκύψουν από το ναυάγιο (εφόσον οι δαπάνες αυτές δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής άλλων ειδικών διατάξεων), καθώς και για μέτρα πρόληψης ατυχημάτων³⁴⁰. Περιλαμβάνονται επίσης απαιτήσεις από ζημίες που προκλήθηκαν σε λιμενικούς οργανισμούς, λοιπές αρχές ή τρίτα πρόσωπα κατά τη διάρκεια ή επ' ευκαιρία των εργασιών αυτών. Αντίθετα, η περίπτωση (δ) δεν περιλαμβάνει απαιτήσεις από ζημίες που δεν συνδέονται άμεσα με τις εργασίες που περιγράφονται σε αυτή. Η τύχη των απαιτήσεων αυτών εξαρτάται από το αν έχουν αιτία το πλοίο ή το ναυάγιο.

Επίσης αδιάφορο είναι για την εφαρμογή της περίπτωσης (δ) το πρόσωπο του δανειστή. Καμία διάκριση ως προς τη νομική μεταχείριση δε χωρεί μεταξύ, αφενός Δημοσίου και ΝΠΔΔ³⁴¹, αφετέρου τρίτων προσώπων³⁴². Ομοίως αδιάφορη είναι η νομική βάση της απαίτησης, αν δηλ. πρόκειται για υποχρέωση εκ του νόμου, αδικοπραξία, αναγωγή³⁴³, εγγύηση ή άλλη αιτία, με εξαίρεση την περίπτωση που η απαίτηση απορρέει από σύμβαση με το «υπεύθυνο πρόσωπο»³⁴⁴. Με το χαρακτηρισμό «υπεύθυνο πρόσωπο» εννοείται εδώ το πρόσωπο που έχει εκ του

³³⁷ Με ελάχιστο ποσό το προβλεπόμενο στη Σύμβαση 1976 όριο ευθύνης (άρθ. 7 παρ. 1 και 2).

³³⁸ Άρθ. 7 παρ. 4.

³³⁹ Άρθ. 9 παρ. 3.

³⁴⁰ Όπως στην περίπτωση του K/Z «SEA DIAMOND».

³⁴¹ Κατά κανόνα βέβαια, δανειστές της συγκεκριμένης κατηγορίας απαιτήσεων είναι οι λιμενικοί οργανισμοί ή άλλες αρμόδιες αρχές που προβαίνουν σε ενέργειες ανέλκυσης κλπ. για λογαριασμό του κυρίου του ναυαγίου.

³⁴² Π.χ. εταιρία φορτοεκφόρτωσης, της οποίας οι εγκαταστάσεις υπέστησαν βλάβη εξαιτίας της μετακίνησης του ναυαγίου.

³⁴³ Π.χ. σε περίπτωση ναυαγίου μετά από σύγκρουση δύο πλοίων, ο κύριος του ναυαγίου καταβάλλει τις δαπάνες ανέλκυσης και στη συνέχεια αναζητεί αναγωγικά το καταβληθέν ποσό από τον πλοιοκτήτη του υπεύθυνου πλοίου.

³⁴⁴ Άρθ. 2 παρ. 2.

νόμου την υποχρέωση, δυνάμει του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου, να προβεί στις προβλεπόμενες στην περίπτωση (δ) ενέργειες, και όχι το πρόσωπο που ενδεχομένως ευθύνεται για την πρόκληση του ναυαγίου.

Οι απαιτήσεις κατά του κυρίου του ναυαγίου από ζημία που προκλήθηκε από αυτό και δεν είναι σχετική με τις ενέργειες ανέλκυσης, μετακίνησης, καταστροφής ή εξουδετέρωσης των επιβλαβών συνεπειών του, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της περ. (δ) της παρ. 1 του άρθρου 2. Το αν εμπίπτουν ή όχι στο πεδίο εφαρμογής της περ. (α) θα εξαρτηθεί από το κατά πόσο το πλοίο που έχει βυθιστεί ή ναυαγήσει, διατηρεί ακόμη τα στοιχεία του «πλοίου» και τούτο διότι η περ. (α) αναφέρεται σε ζημία που προκαλείται επί του πλοίου ή από την εκμετάλλευση αυτού. Σε καταφατική λοιπόν περίπτωση, οι απαιτήσεις των τρίτων είναι δεκτικές περιορισμού³⁴⁵. Σε αντίθετη περίπτωση, που συνιστά τον κανόνα, οι απαιτήσεις αυτές (π.χ. ζημία εισερχομένου στο λιμένα πλοίου λόγω πρόσκρουσης σε ναυάγιο που δεν είχε φωτοσημανθεί) δεν θα υπόκεινται σε περιορισμό³⁴⁶ στο σημείο αυτό, διαφαίνεται ότι η διάταξη της περίπτωσης (δ) είναι στενότερη σε σχέση με την αντίστοιχη ρύθμιση του άρθ. 89 ΚΙΝΔ³⁴⁷.

Το πλοίο συνιστά «το εργαλείο» με το οποίο προκαλείται η ζημία. Για το λόγο αυτό, τον περιορισμό της ευθύνης τον επικαλείται, ο πλοιοκτήτης ή τα πρόσωπα που συμμετέχουν στην εκμετάλλευση του πλοίου³⁴⁸.

Στην περίπτωση της χρονοναύλωσης, ο ναυλωτής έχει την εμπορική αλλά όχι την τεχνική διαχείριση του πλοίου. Δικαιούται να χρησιμοποιεί για ορισμένο χρόνο το πλοίο που ο εκναυλωτής έχει θέσει στη διάθεσή του, καθώς και τις υπηρεσίες του

³⁴⁵ Π.χ. πλοίο που έχει βυθιστεί κατά ένα μέρος δεν έχει όμως απωλέσει την πλευστότητά του.

³⁴⁶ Πρβλ. Καραβά Κ., ο.π., σελ. 111. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 413-414, η οποία δέχεται ότι οι απαιτήσεις ιδιωτών για ζημίες που προκλήθηκαν επειδή ο υπόχρεος δεν τήρησε τις υποχρεώσεις ανέλκυσης, μετακίνησης κλπ. είναι δεκτικές περιορισμού με βάση την περ. (δ). Σε κάθε περίπτωση, θα υπόκεινται σε περιορισμό απαιτήσεις για την ανέλκυση, μεταφορά ή εξουδετέρωση επιβλαβών συνεπειών του φορτίου, ακόμη και εάν αυτό βρίσκεται πλέον εκτός πλοίου (ή ναυαγίου) και τούτο διότι, η περ. (δ) αναφέρεται σε φορτίο που βρίσκεται ή «βρισκόταν» πάνω σ' αυτό το πλοίο. Βλ. και Griggs P. & Williams R., ο.π., σελ. 18.

³⁴⁷ Το άρθ. 89 ΚΙΝΔ περιλαμβάνει και τις απαιτήσεις αυτές, βλ. Αντάπαση Α., ο.π., *ΕΕμπΔ* 2004, σελ. 666. Αντίθετος ο Κ. Σπηλιόπουλος, ο.π., αρ. 437, σελ. 174.

³⁴⁸ *CMA DJAKARTA CGM S.A. v. Classica Shipping Co. Ltd (CA)*, 2004 EWCA Civ. 114, [2004] *I Lloyd's Rep.* 460 επ. (ύστερα από έφεση κατά της απόφασης του Εμποροδικείου, [2003] *2 Lloyd's Rep.* 50, Q.B. (Com.Ct)). Στην υπόθεση αυτή, η ζημία του πλοίου προήλθε από την έκρηξη δύο εμπορευματοκιβωτίων που περιείχαν εύφλεκτα υλικά και είχαν φορτωθεί σε αυτό κατά παράβαση συμβατικής υποχρέωσης του ναυλωτή. Ο πλοιοκτήτης διεκδίκησε από το ναυλωτή αποζημίωση για την αποκατάσταση των ζημιών που υπέστη το πλοίο από την έκρηξη και την πυρκαγιά που επακολούθησε, καθώς για τα ποσά που κατέβαλε για παρασχεθείσες υπηρεσίες θαλάσσιας αρωγής. Κατά τη διαιτητική επίλυση της διαφοράς, ο ναυλωτής επικαλέσθηκε το παρεχόμενο από τη Δ.Σ. 1976 δικαίωμα περιορισμού, το οποίο όμως απορρίφθηκε από τους διαιτητές και στη συνέχεια από το πρωτοβάθμιο δικαστήριο.

πλοιάρχου και του πληρώματος, με σκοπό να ασκήσει είτε επιχείρηση μεταφοράς (ή παραγγελία μεταφοράς), είτε να υπεκναυλώσει περαιτέρω το πλοίο³⁴⁹. Ο χρονοναυλωτής μπορεί να ευθύνεται έναντι τρίτων (ως συμβατικός μεταφορέας) και έναντι του πλοιοκτήτη, π.χ. για τις βλάβες του πλοίου που οφείλονται σε απρόσεκτη εκτέλεση εργασιών σχετικών με την εμπορική διαχείριση ή χρησιμοποίησή του. Δεν ενέχεται όμως από τις αδικοπραξίες του πλοιάρχου, ούτε ευθύνεται έναντι τρίτων για τις αδικοπραξίες του πλοιοκτήτη-εκναυλωτή³⁵⁰.

Η νομική μεταχείριση των διαφόρων μορφών της ναύλωσης απασχόλησε τους συντάκτες της Σύμβασης και το άρθρο 1 παρ. 2 εξομοίωσε τελικά τον ναυλωτή με τον πλοιοκτήτη χωρίς διάκριση ή άλλη διευκρίνιση³⁵¹.

Στην Σύμβαση του 1976 διακρίνουμε τρία διαφορετικά όρια ευθύνης, ένα για τις υλικές ζημιές, και δύο για τις απαιτήσεις από απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες³⁵². Η συνύπαρξη διαφορετικών ορίων ευθύνης οφείλεται καταρχήν στον πολλαπλασιασμό των ειδικών ρυθμίσεων ευθύνης που είναι φαινόμενο εξωγενές ως προς τη Σύμβαση του 1976. Τα (υψηλότερα) όρια ευθύνης που καθορίζει η Σύμβαση για απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες υπολογίζονται είτε με βάση τον αριθμό των επιβατών που το πλοίο επιτρέπεται να φέρει, είτε με βάση τη χωρητικότητα (για τις απαιτήσεις προσώπων που δεν συμπεριλαμβάνονται στους επιβάτες του πλοίου). Η διαφορετική μεταχείριση της ανθρώπινης ζωής ανάλογα με το αν ο ζημιωθείς είναι επιβάτης ή άλλο πρόσωπο, απορρέει από την επιθυμία της διεθνούς έννομης τάξης να εξασφαλίσει την υψηλότερη δυνατή αποζημίωση στους επιβάτες³⁵³.

³⁴⁹ Ως γνωστόν, στη χρονοναύλωση, ο πλοιοκτήτης-εκναυλωτής διορίζει τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος, τα διατρέφει και τα μισθοδοτεί· επίσης φέρει τις δαπάνες για τον εξοπλισμό και τον εφοδιασμό του πλοίου (εκτός από τα καύσιμα). Ο ναυλωτής φέρει τις δαπάνες για την εμπορική διαχείριση του πλοίου που γίνεται υπό τις οδηγίες του. Βλ. αναλυτικά, Αντάπαση Α., ο.π., σελ. 464 επ.

³⁵⁰ Χαρακτηριστικά στην υπόθεση του *TORREY CANYON*, η χρονοναυλώτρια του πλοίου εταιρία *Union Oil Company of California* επικαλέστηκε ότι στην ουσία ήταν ναυλώτρια *by demise* (disponent owner) για να απολαύσει του προνομίου του περιορισμού της ευθύνης. Βλ. και Chen X., *Limitation of liability for Maritime Claims: A study of U.S. Law, Chinese Law and International Conventions*, Kluwer International, 2001, σελ. 5-6 διότι ο χρονοναυλωτής δεν έχει την διεύθυνση του μεταφορικού έργου, και συνεπώς δεν έχει την εξουσία να δίνει εντολές στον πλοιοκτήτη ως προς τον τρόπο εκτέλεσης αυτού. Αντάπασης Α., ο.π., σελ. 471.

³⁵¹ Watson H., *The 1976 IMCO Limitation Convention: A comparative view*, 15 *Houston L.R.*, 1978, σελ. 249, X. Chen, ο.π., σελ. 7.

³⁵² Στην ουσία, για τις απαιτήσεις από σωματικές βλάβες ή απώλεια ζωής, έχουμε τρία επίπεδα αποζημίωσης: το πρώτο, της πλήρους αποζημίωσης, για τις απαιτήσεις υπαλλήλων του πλοιοκτήτη ή του θαλάσσιου αρωγού, το δεύτερο, της αποζημίωσης με βάση τα όρια του άρθρου 7, για τους επιβάτες του πλοίου και το τρίτο, της αποζημίωσης με βάση τα όρια του άρθρου 6 παρ. 1 (α), για τους λοιπούς ζημιωθέντες.

³⁵³ Rémoud-Gouilloud M., *Droit Maritime*, 2^{ème} éd: Paris Pédone 1993, παρ. 326.

Όσον αφορά το πλοίο, η Σύμβαση εισάγει δύο συστήματα: ένα υποχρεωτικό για τα πλοία, χωρητικότητας άνω των 300 κόρων και ένα σύστημα δεκτικό αποκλίσεων για τα πλοία κάτω των 300 κόρων. Για μεν την πρώτη κατηγορία υιοθετείται ένας κοινός τρόπος υπολογισμού των ορίων ευθύνης, τα οποία αυξάνονται προοδευτικά με τη χωρητικότητα του πλοίου. Για τα πλοία κάτω των 300 κόρων, ισχύει το προβλεπόμενο από τη Σύμβαση ελάχιστο όριο των 333.000 ΕΤΔ, εκτός αν η εθνική νομοθεσία του συμβαλλόμενου κράτους περιέχει διαφορετική ρύθμιση³⁵⁴.

Τέλος, ένα επιπλέον όριο ευθύνης προβλέπεται στην ειδική περίπτωση του προσώπου που παρέχει υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής, χωρίς να βρίσκεται σε (ή να ενεργεί από) σωστικό πλοίο. Ελλείψει σημείου αναφοράς, το όριο καθορίζεται αυθαίρετα με βάση τη χωρητικότητα ενός πλοίου 1500 κόρων³⁵⁵.

Αλληλένδετες οι Συμβάσεις του 1976 και 1992 επενεργούν αμοιβαία μεταξύ τους και σε επίπεδο εφαρμογής. Έτσι, στο ίδιο ναυτικό ατύχημα, είναι πράγματι πιθανό να τύχουν εφαρμογής και οι δύο Συμβάσεις, ανάλογα με το είδος της ζημίας που η καθεμία από αυτές ρυθμίζει.

Η ανάγκη για άρση των συγκρούσεων που ενδεχομένως παρουσιασθούν δεν αφορά μόνο τις δύο διεθνείς Συμβάσεις που εξετάζονται εδώ. Είναι φαινόμενο ευρύτερο που ανακύπτει σε σχέση με όλες τις ναυτιλιακές συμβάσεις που ρυθμίζουν ζητήματα ευθύνης³⁵⁶. Οφείλεται δε είτε στη συνύπαρξη παλαιότερων και νεωτέρων κειμένων που ρυθμίζουν ολικώς³⁵⁷ ή μερικώς³⁵⁸ το ίδιο αντικείμενο, είτε στην αλληλοεπικάλυψη των ουσιαστικών διατάξεών τους. Στην αντιμετώπιση του κινδύνου ουσιαστικής αλληλοεπικάλυψης αποβλέπει η διάταξη του άρθρου 3 (β) της Σύμβασης του 1976.

Στο σύστημα της Σύμβασης του 1992, το μόνο υπόχρεο προς αποζημίωση πρόσωπο είναι ο κύριος του πλοίου. Εύλογα λοιπόν, μόνο αυτό το πρόσωπο δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του. Παράλληλα, το άρθρο ΙΙΙ παρ. 4, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1992, αποκλείει την αναζήτηση της ευθύνης των εκεί αναφερομένων προσώπων με τις διατάξεις του κοινού δικαίου. Με τον

³⁵⁴ Άρθ. 15 παρ. 2.

³⁵⁵ Άρθ. 6 παρ. 4.

³⁵⁶ Βλ. Røsaeg E., *Conflicts of Maritime Liability Conventions*, Εισηγήσεις και Παρεμβάσεις 5^{ου} Διεθνούς Ναυτικού Συνεδρίου «Θαλάσσια Ρύπανση: Το πρόβλημα της αποζημίωσης και των κυρώσεων» 2004, σελ. 299 επ.

³⁵⁷ Π.χ. Δ.Σ. 1976 και Πρωτόκολλο 1996.

³⁵⁸ Π.χ. Δ.Σ. 1976 και HNS 1996.

τρόπο αυτό η ευθύνη του κυρίου του πλοίου έναντι των τρίτων ζημιωθέντων μετατρέπεται (σχεδόν) σε αποκλειστική.

Αντίθετα το άρθρο 1 της Σύμβασης του 1976 αναγνωρίζει το δικαίωμα περιορισμού σε μεγαλύτερο αριθμό προσώπων: στον πλοιοκτήτη και στα εξομοιούμενα με αυτόν πρόσωπα, στον θαλάσσιο αρωγό καθώς και στους υπαλλήλους τους και τους προστηθέντες τους.

Στη Σύμβαση του 1976 η απαίτηση για αμιγώς οικονομική ζημία από συμβατική αιτία είναι περιορίσιμη μόνο στην περίπτωση που οφείλεται σε καθυστέρηση κατά τη θαλάσσια μεταφορά φορτίου, επιβατών ή των αποσκευών τους³⁵⁹. Πέραν της περιπτώσεως αυτής καμία άλλη αμιγώς οικονομική αξίωση που απορρέει από τη σχετική με την εκμετάλλευση του πλοίου σύμβαση δεν είναι περιορίσιμη αν δεν αφορά σωματική βλάβη ή βλάβη σε πράγματα³⁶⁰. Κατά το γράμμα της διάταξης αυτής, τα διαφυγόντα κέρδη θα αποζημιώνονται μόνο εφόσον συνδέονται με σωματικές ή υλικές βλάβες. Στην πράξη, αυτή θα είναι και η πιο συχνή περίπτωση³⁶¹.

Αντίθετα, οι απαιτήσεις για οικονομική ζημία που οφείλεται σε παράβαση «εξωσυμβατικών δικαιωμάτων» εμπίπτουν στην διάταξη του άρθρου 2 παρ. 1 περ. δ της Σύμβασης του Λονδίνου³⁶². Είναι συνεπώς κι αυτές δεκτικές περιορισμού. Αυτό σημαίνει ότι κάθε ζημία αμιγώς περιουσιακή ή όχι που υφίστανται τρίτα πρόσωπα από *εξωσυμβατική αιτία* (λόγου χάρη αδικοπραξία του πλοιοκτήτη ή των υπαλλήλων του) και δεν συνδέεται με σωματικές ή υλικές βλάβες καλύπτεται από την περίπτωση (δ), εφόσον κριθεί αποκαταστατέα από τους εφαρμοστέους κανόνες περί ευθύνης. Έτσι, αν ένα πλοίο επιχειρεί, ασκώντας νόμιμο δικαίωμα, να εισπλεύσει σε λιμένα, αλλά εμποδίζεται παρανόμως από άλλο πλοίο, το οποίο κλείνει την είσοδο του λιμένα, η απαίτηση για οικονομική ζημία που υφίσταται το πρώτο πλοίο υπόκειται σε περιορισμό σύμφωνα με την περίπτωση (δ) του άρθρου 2. Ομοίως, αν από τη σύγκρουση δύο πλοίων, απομονώνεται μία τουριστική περιοχή για περιορισμένο

³⁵⁹ Άρθ. 2 παρ. 1 (β).

³⁶⁰ Έτσι, άρθ. 2 παρ. 1(α). Οι απαιτήσεις από συμβάσεις προμήθειας του πλοίου δεν θεωρούνται περιορίσιμες.

³⁶¹ Είναι πολύ πιθανό η διατύπωση αυτή να επηρεάστηκε από τη θέση των αγγλοσαξονικών δικαίων, σύμφωνα με την οποία το *pecuniary loss* αποζημιώνεται μόνο εφόσον συνδέεται με φυσική ζημία (*physical damage*). Εκδηλώνει τη βούληση του διεθνούς νομοθέτη να αντιμετωπίσει το σύνολο των απαιτήσεων που γεννώνται από ένα συγκεκριμένο περιστατικό (κατά κανόνα ναυτικό ατύχημα) και όχι τυχόν απαιτήσεις που είχαν γεννηθεί προηγουμένως από την τρέχουσα εκμετάλλευση του πλοίου.

³⁶² Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 411. Ορθότερο είναι να γίνει δεκτό ότι στην έννοια του εξωσυμβατικού δικαιώματος περιλαμβάνονται και τα προστατευόμενα έννομα συμφέροντα.

χρονικό διάστημα, οι απαιτήσεις των επιχειρηματιών της περιοχής είναι επίσης περιορίσιμες. Επίσης, αν προκληθεί μόλυνση από την εκροή μη εμμένοντος πετρελαίου (οπότε δεν τυγχάνουν εφαρμογής οι διατάξεις των Συμβάσεων του 1992), οι αμιγώς οικονομικές απαιτήσεις των ζημιωθέντων θα είναι περιορίσιμες με βάση την παραπάνω διάταξη.

Οι παρατηρήσεις αυτές ισχύουν βεβαίως υπό την προϋπόθεση ότι δεν συντρέχει συμπεριφορά του δικαιούχου του περιορισμού η οποία να δικαιολογεί την άρση του προνομίου του.

Η πταισματική συμπεριφορά χαράσσει το όριο μεταξύ περιορισμένης και απεριόριστης ευθύνης, ή άλλως μεταξύ περιορισμένης και πλήρους αποζημίωσης των ζημιωθέντων από ναυτικό ατύχημα. Η επιλογή του διεθνούς νομοθέτη, τόσο στη Σύμβαση του 1976, όσο και στη Σύμβαση Ευθύνης του 1992, ήταν να ισχυροποιήσει το προνόμιο του περιορισμού, απαιτώντας για την άρση του βαρύτερη πταισματική συμπεριφορά.

Αν και το ελληνικό δίκαιο έχει εξελιχθεί, μέχρι πρόσφατα, εκτός του διεθνούς συμβατικού πλαισίου, η θέση του στο σημείο αυτό δεν διαφέρει ουσιωδώς από τα κρατούντα σε άλλες χώρες. Ήδη στο προϊσχύσαν δίκαιο, το άρθρο 283 του ΕμπΝ προέβλεπε ότι ο πλοιοκτήτης δεν δικαιούταν να περιορίσει την ευθύνη του όταν η ζημία προερχόταν από προσωπικό του πταίσμα. Σύμφωνα μάλιστα με την τότε κρατούσα στη νομολογία³⁶³ και θεωρία³⁶⁴ άποψη, δεν απαιτείτο να είναι το πταίσμα του πλοιοκτήτη η αποκλειστική αιτία της ζημίας. Αρκούσε για την άρση του ευεργετήματος, η συμμετοχή του πλοιοκτήτη σε αυτήν, με την έννοια ότι η επέλευση της ζημίας θα ήταν αδύνατη αν δεν είχε λάβει χώρα και το πταίσμα του πλοιοκτήτη. Ο ΚΙΝΔ διαφοροποιήθηκε μόνο νομοτεχνικά σε σχέση με το προηγούμενο θεσμικό πλαίσιο. Έτσι, καταργήθηκε η διάταξη του άρθρου 283 του ΕμπΝ, διότι ο ίδιος κανόνας διατυπώνεται θετικά στα άρθρα 84 και 85 του ΚΙΝΔ. Εφόσον ο πλοιοκτήτης μπορούσε να περιορίσει την ευθύνη του για τις αδικοπραξίες που διέπραταν ο πλοίαρχος, το πλήρωμα και ο πλοηγός κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, συναγόταν *a contrario*, ότι δεν μπορούσε να επικαλεστεί το προνόμιο αυτό για τυχόν ζημίες που προκαλούνταν από δικές του παράνομες και υπαίτιες πράξεις. Το ίδιο ίσχυε και για απαιτήσεις από συμβατική αιτία. Προς άρση όμως κάθε αμφισβήτησης, η διάταξη του άρθρου 87 παρ. 1 ΚΙΝΔ απέκλεισε το δικαίωμα περιορισμού για

³⁶³ ΑΠ 91/1937, *EEN Δ'* (1976), σελ. 477.

³⁶⁴ Βλ. Πασσιά Ι., ο.π., σελ. 170-184.

συμβατικές υποχρεώσεις που έχει εγκρίνει ο πλοιοκτήτης ή για τις οποίες είχε δώσει την συναίνεσή του³⁶⁵.

Όπως έχει ορθά παρατηρηθεί³⁶⁶, ο περιορισμός της ευθύνης μας επιτρέπει να ξεχωρίσουμε τον σωστό επαγγελματία, ο οποίος αναλαμβάνει έναν αποδεκτό επιχειρηματικό κίνδυνο, από εκείνον που δεν επιδεικνύει την απαιτούμενη επιμέλεια. Ο πρώτος δικαιούται να επικαλεστεί τα όρια της ευθύνης, βάσει των οποίων άλλωστε υπολόγισε τον επιχειρηματικό του κίνδυνο. Ο δεύτερος καλείται να καλύψει πλήρως τη ζημία, έστω και αν αναγκασθεί να βρεθεί εκτός αγοράς.

Ωστόσο, η διάκριση του επιμελούς από τον αμελή επιχειρηματία δεν είναι ευχερής, διότι προϋποθέτει τη διάκριση μεταξύ αποδεκτού και μη αποδεκτού κινδύνου. Είναι προφανές ότι η αξιολόγηση μιας συμπεριφοράς ως επικύνδινης δεν θα πρέπει να οδηγεί στην αποθάρρυνση ανάληψης οποιουδήποτε κινδύνου, διότι ο κίνδυνος είναι εγγενής στην υγιή ναυτιλιακή/οικονομική δράση. Από την άλλη μεριά, είναι δύσκολο να εντοπισθεί μέχρι ποίου σημείου ο κίνδυνος είναι αποδεκτός.

Σημαντική είναι και η επίδραση που ασκεί, η εξέλιξη των αντιλήψεων σχετικά με τη λειτουργία της ναυτιλιακής αγοράς, ιδίως η αντίληψη που έχουν τη δεδομένη στιγμή τόσο οι συναλλασσόμενοι όσο και η κοινή γνώμη, για τα όρια του θεμιτού ανταγωνισμού στη θάλασσα. Η εξέλιξη της τεχνολογίας, όσον αφορά την ναυπήγηση πλοίων και την πλοήγησή τους, επιτρέπει την ανάληψη κινδύνων (π.χ. διενέργεια ταξιδιού σε δύσκολες καιρικές συνθήκες), που σε παλαιότερες εποχές δεν θα ήταν ανεκτοί. Για τον ίδιο όμως λόγο, έχουν αυξηθεί οι απαιτήσεις ως προς την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές. Ομοίως, η ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης σχετικά με την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος έχει γείρει την πλάστιγγα υπέρ των συμφερόντων των ζημιωθέντων, όχι μόνο σε επίπεδο πρόληψης, αλλά και κατά το στάδιο της αποζημίωσης. Αυτό σημαίνει ότι στη σύγχρονη αντίληψη των δυτικών τουλάχιστον κοινωνιών, η ανεξέλεγκτη επιδίωξη κέρδους δεν μπορεί να αυξάνει τεχνητά τους συνδεόμενους με τη ναυσιπλοΐα κινδύνους, τους οποίους η τεχνολογική εξέλιξη επέτυχε να μειώσει αισθητά.

³⁶⁵ Βλ. και Κιάντο Β., Υποχρεώσεις δι' ας δύναται να χωρήσει ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη, *Αρμ.* 1975, σελ. 487 επ.

³⁶⁶ Rémond-Gouilloud M., *Le contrat de transport*, Paris, (éd Dalloz) 1993, σελ. 38.

Η αυστηρότητα που συνήθως επιδεικνύεται από τα δικαστήρια μετά την επέλευση ενός σοβαρού ναυτικού ατυχήματος είναι ενδεικτική της κατεύθυνσης αυτής.

Το νέο πραγματικό περιβάλλον στις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές αντανακλάται και σε νομοθετικό επίπεδο. Έτσι, στο πλαίσιο των νομοθετικών πρωτοβουλιών προληπτικού χαρακτήρα, αξίζει να αναφερθεί και η καθιέρωση του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης³⁶⁷ (Δ.Κ.Α.Δ.). Σύμφωνα με τις επιταγές του Κώδικα³⁶⁸, κάθε πλοιοκτήτης, διαχειριστής, ναυλωτής ή όποιος έχει αναλάβει την ευθύνη της λειτουργίας πλοίων, οφείλει να εγκαταστήσει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης σε όλα τα επίπεδα οργάνωσης, στην ξηρά και στο πλοίο. Ένα τέτοιο σύστημα πρέπει κυρίως να περιλαμβάνει: α) την εισαγωγή διαδικασιών και οδηγιών για την εξασφάλιση της ασφαλούς διαχείρισης πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τη διεθνή νομοθεσία και τους κανόνες του κράτους της σημαίας, β) το διορισμό εξουσιοδοτημένου προσώπου που θα λειτουργεί ως σύνδεσμος μεταξύ πλοίου και εταιρείας και γ) την καθιέρωση διαδικασιών για την αναφορά ατυχημάτων, την αντιμετώπιση επειγόντων περιστατικών, τους εσωτερικούς λογιστικούς ελέγχους και τις επιθεωρήσεις διαχείρισης.

Τη ναυτιλιακή κοινότητα έχει ήδη απασχολήσει η επίδραση που μπορεί να έχει ο Κώδικας κατά την αξιολόγηση της συμπεριφοράς του δικαιούχου του περιορισμού. Το ερώτημα είναι αν θα λειτουργήσει ως «τεκμήριο» επιμέλειας (με την έννοια ότι ο πλοιοκτήτης που συμμορφώνεται προς τις διατάξεις του Κώδικα τεκμαίρεται επιμελής και άρα δεν εκπίπτει από το δικαίωμα περιορισμού) ή αν, αντίθετα, θα αυξήσει τις απαιτήσεις του νόμου όσον αφορά τα μέτρα ασφάλειας³⁶⁹.

Ο Δ.Κ.Α.Δ. επιβάλλει σε κάθε πλοιοκτήτη και σε κάθε άλλο φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει αναλάβει την ευθύνη της λειτουργίας πλοίων, την υποχρέωση να εγκαταστήσει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης σε όλα τα επίπεδα οργάνωσης, με σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το σύστημα αυτό περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, το διορισμό ενός εξουσιοδοτημένου προσώπου (designated person), το οποίο πρέπει να έχει απευθείας

³⁶⁷ Γνωστός και ως *ISM Code*. Ο κώδικας αυτός υιοθετήθηκε από το ΔΝΟ και εντάχθηκε ως ένατο κεφάλαιο στη Δ.Σ. SOLAS. Τέθηκε διεθνώς σε ισχύ την 1.1.1998. Κυρώθηκε από τη χώρα μας με το π.δ. 74/1996.

³⁶⁸ Ο οποίος έχει συνοπτικά διατυπωθεί σε 16 μόνο άρθρα

³⁶⁹ Βλ. σχετικό προβληματισμό σε Tassel Y. *Le dommage element de la faute* Εισηγήσεις 4^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου «*Η ευθύνη προς αποζημίωση στο ελληνικό και το διεθνές ναυτικό δίκαιο*», Πειραιάς 2001, σελ. 355 ιδίως σελ. 358.

πρόσβαση στα υψηλότερα κλιμάκια της εταιρικής διοίκησης. Έργο του είναι να εξασφαλίζει την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και να λειτουργεί ως σύνδεσμος μεταξύ της εταιρείας και του πληρώματος. Ειδικότερα, στα καθήκοντά του περιλαμβάνονται ο λειτουργικός έλεγχος των πλοίων, όσον αφορά θέματα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης, καθώς και η εξασφάλιση των απαιτούμενων πόρων και της αναγκαίας υποστήριξης από την ξηρά³⁷⁰.

Το κατά πόσον η συμπεριφορά του προσώπου αυτού μπορεί να θεωρηθεί ίδια συμπεριφορά της εταιρείας που τον έχει διορίσει (π.χ. του πλοιοκτήτη, ναυλωτή, διαχειριστή) δεν έχει ακόμη αποφασηθεί, δεδομένης της σχετικής πρόσφατης έναρξης ισχύος του Κώδικα. Εξάλλου, είναι γεγονός ότι η απάντηση θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από τον τρόπο με τον οποίο κάθε εταιρεία θέτει σε εφαρμογή τις διατάξεις του. Όπως ο ίδιος ο Κώδικας αναφέρει στο προοίμιό του, οι κανόνες του είναι ευρέως διατυπωμένοι, ώστε να ανταποκριθούν στις πολύμορφες συνθήκες λειτουργίας της ναυτιλιακής αγοράς³⁷¹.

Σε γενικές γραμμές πάντως μπορούν να διατυπωθούν οι ακόλουθες σκέψεις: το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο είναι ένα υψηλά ιστάμενο στέλεχος της εταιρείας του οποίου οι αρμοδιότητες καθορίζονται (έστω και σε επίπεδο κατευθυντήριων γραμμών) από κανόνα δικαίου με υπερνομοθετική ισχύ. Οι εν λόγω αρμοδιότητες αφορούν ένα ιδιαίτερα κρίσιμο τομέα της σύγχρονης ναυτιλιακής δραστηριότητας, την ασφαλή διαχείριση. Αν και το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο αποτελεί έναν από τους κρίκους που προβλέπονται για την οργάνωση και λειτουργία του συστήματος, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί η σημασία του ρόλου του τόσο σε επίπεδο εποπτικό, όσο και σε επίπεδο υποστήριξης. Εφόσον λοιπόν το συγκεκριμένο σύστημα ασφαλούς διαχείρισης που έχει υιοθετήσει η εταιρεία παρέχει πράγματι στο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο την αποφασιστική αρμοδιότητα και λειτουργική αυτονομία που απαιτούνται για την εκτέλεση των καθηκόντων του, θα πρόκειται για εταιρικό όργανο με την έννοια του άρθρου 71 παρ. 1 ΑΚ, οι δε πράξεις ή παραλείψεις του θα συνιστούν «προσωπική πράξη ή παράλειψη» της εταιρείας³⁷². Αντίθετα, αν η εταιρεία δεν έχει αναθέσει στο πρόσωπο αυτό αποφασιστική αρμοδιότητα (λόγου χάρη, περιορίζεται στην τήρηση αρχείου με τα Πιστοποιητικά Συμμόρφωσης και τα Πιστοποιητικά

³⁷⁰ Άρθρο 4 Δ.Κ.Α.Δ.

³⁷¹ Preamble 4 “Recognizing that no two shipping companies or shipowners are the same and that ships operate under a wide range of different conditions, the Code is based on general principles and objectives”.

³⁷² Πρβλ. αντίστοιχη τοποθέτηση για το αγγλικό δίκαιο Mandaraka-Sheppard A., ο.π., σελ. 931.

Ασφαλούς Διαχείρισης), δεν μπορεί να θεωρηθεί εταιρικό όργανο. Το ζήτημα που προκύπτει είναι αν συντρέχει στη συγκεκριμένη περίπτωση υπαιτιότητα των μελών του διοικητικού οργάνου της εταιρείας (και συνεπώς προσωπικό πταίσμα αυτής), διότι εγκατέστησαν και εφαρμόζουν ένα ανεπαρκές σύστημα ασφαλούς διαχείρισης που δεν πληροί τις επιταγές του Κώδικα ή διότι γνώριζαν ή υπαίτια αγνοούσαν τις ελλείψεις του συστήματος αυτού³⁷³.

Διαφορετικά τίθεται το ζήτημα σε περίπτωση διαχείρισης του πλοίου από τρίτο πρόσωπο³⁷⁴. Εδώ το πταίσμα δεν τελείται από πρόσωπο που βρίσκεται εντός του νομικού προσώπου (οπότε πρέπει να ερευνηθεί η θέση του προσώπου αυτού στην εταιρική οργάνωση και λειτουργία) αλλά από πρόσωπο (φυσικό ή νομικό) που βρίσκεται εκτός της εταιρικής οργάνωσης και έχει αναλάβει αρμοδιότητες διοίκησης που κατά παράδοση ασκούσαν από τον ίδιο τον πλοιοκτήτη.

Ο διεθνής νομοθέτης συμπεριέλαβε στους δικαιούχους του περιορισμού και το διαχειριστή ώστε να του επιτρέψει την επίκληση του ευεργετήματος, όταν, κατά το εφαρμοστέο δίκαιο, συντρέχει περίπτωση ευθύνης του.

Λαμβανομένων υπόψη αφενός της φύσης των ανατιθεμένων καθηκόντων, αφετέρου της παρεχόμενης αποφασιστικής αυτονομίας, ορθότερο είναι να θεωρηθεί ότι ο διαχειριστής ενεργεί ως όργανο (νόμιμο³⁷⁵ ή de facto) του εκμεταλλευόμενου το πλοίο. Συνεπώς, η υπαίτια συμπεριφορά του πρώτου συνιστά «προσωπική» συμπεριφορά του δεύτερου. Επομένως οι πράξεις ή οι παραλείψεις του διαχειριστή αντιμετωπίζονται ως ίδια συμπεριφορά του πλοιοκτήτη³⁷⁶.

Ο δικαιούχος του περιορισμού εκπίπτει καταρχήν του δικαιώματός του εφόσον ενήργησε με πρόθεση, επεδίωξε δηλ. την πρόκληση της ζημίας. Στην πράξη, τούτο σημαίνει ότι οι ζημιωθέντες έχουν ευθεία αξίωση κατά του ασφαλιστή για ποσό που αντιστοιχεί στα προβλεπόμενα όρια ευθύνης, ενώ για το υπόλοιπο μπορούν να στραφούν κατά του υπαίτιου πλοιοκτήτη.

³⁷³ Βλ. και Mandaraka-Sheppard A., The ISM Code and its Effect on Shipowners and Managers Liabilities, Εισηγήσεις 4^ο Διεθνές Ναυτικό Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, «Η ευθύνη προς αποζημίωση στο ελληνικό και το διεθνές ναυτικό δίκαιο» 2001, σελ. 327 επ., ιδίως 343.

³⁷⁴ Εννοείται τρίτο σε σχέση με τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο.

³⁷⁵ Η νομιμότητα της ανάθεσης διαχείρισης, η επιτρεπόμενη έκταση αυτής και η νομική θέση του διαχειριστή εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον εταιρικό τύπο. Βλ. Αθανασίου Λ.Ι. Η σύμβαση διαχείρισης εταιρείας (management contract) (Ελλάνη) 2004, σελ. 982 επ.

³⁷⁶ Είναι ενδεικτικό ότι σε ορισμένες περιπτώσεις η νομολογία των ελληνικών δικαστηρίων προσέδωσε την ιδιότητα του εκμεταλλευόμενου το πλοίο σε διαχειριστές της μορφής αυτής ή στο φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ελέγχει κατά κύριο λόγο τις εταιρείες διαχείρισης και πλοιοκτησίας (ΕφΠ 268/1989 ΕΕμΠΔ 1990, σελ. 291). Σε κάθε περίπτωση, ορθότερο είναι να βασίζεται η κρίση στην πραγματική άσκηση των εταιρικών εξουσιών, ανεξαρτήτως αν είναι νόμιμη ή όχι η ανάθεση.

Συχνότερα απαντάται και η δεύτερη μορφή υπαιτιότητας, η οποία αναλύεται σε δύο επιμέρους στοιχεία: αφενός μεν την «απερίσκεπτη»³⁷⁷ ή «αδιάφορη»³⁷⁸ ενέργεια του δράστη, αφετέρου την πρόβλεψη (γνώση) της πιθανότητας επέλευσης της ζημίας. Ως απερισκεψία ή αδιαφορία περιγράφεται μία συμπεριφορά επιπόλαιη.

Μέτρο σύγκρισης είναι η συμπεριφορά εκείνη που θα απέτρεπε τη ζημία. Έτσι, για να καταλογισθεί υπαιτιότητα στο δράστη, σημαίνει ότι υπήρχε δυνατότητα εναλλακτικής συμπεριφοράς³⁷⁹. Ο δράστης δηλ. είχε τη δυνατότητα να αποφύγει το ζημιογόνο αποτέλεσμα, δεν το έπραξε όμως, διότι ενήργησε με επιπολαιότητα.

Στο ελληνικό δίκαιο μπορούν να γίνουν οι ακόλουθες αντιστοιχίες: η πρόκληση ζημίας από πρόθεση υπάγεται χωρίς αμφιβολία στον άμεσο δόλο, καθόσον ο δράστης επιδιώκει το αποτέλεσμα της συμπεριφοράς του³⁸⁰. Ως προς τον χαρακτηρισμό της δεύτερης περίπτωσης, δηλ. «της αδιαφορίας με επίγνωση της πιθανής επέλευσης της ζημίας», δεν υπάρχει ομογνομία στη νομική θεωρία. Μία άποψη υιοθετεί συσταλτική ερμηνεία της εν λόγω συμπεριφοράς και την ταυτίζει με τον ενδεχόμενο δόλο, επικαλούμενη το νομοθετικό σκοπό της σχετικής ρύθμισης, δηλ. την ανάγκη θωράκισης του δικαιώματος περιορισμού³⁸¹. Σύμφωνα με άλλη άποψη, η συμπεριφορά αυτή καταλαμβάνει το χώρο της βαριάς αμέλειας, και ειδικότερα της βαριάς ενσυνείδητης³⁸² αμέλειας³⁸³. Και τούτο διότι απαιτείται, αλλά και αρκεί, το υπεύθυνο πρόσωπο να έχει ενεργήσει με ιδιαίτερη έλλειψη σύνεσης και έχοντας επίγνωση της πιθανής ζημίας, χωρίς να εξετάζεται εάν έχει αποδεχθεί ή όχι

³⁷⁷ Άρθ. V παρ. 2 Σύμβασης Ευθύνης. Ορθότερη η απόδοση στα ελληνικά με τον όρο «απερίσκεψία», βλ. και Σταθόπουλο Μ., *Γενικό Ενοχικό Δίκαιο*, 4^η έκδ., Αθήνα 2004, σελ.285.

³⁷⁸ Άρθ. 4 Δ.Σ. 1976.

³⁷⁹ Πρβλ. Σπυριδάκη Ι.Σ., *Το αδίκημα κατά ΑΚ 914*, Αθήνα 1999, σελ.78.

³⁸⁰ Γεωργιάδης Α., *Ενοχικό Δίκαιο, Γενικό Μέρος*, Αθήνα 1999, ο.π., σελ. 242, Σταθόπουλος Μ., ο.π., σελ. 273-274. Ο όρος «πρόθεση» χρησιμοποιείται συχνά ως συνώνυμος του δόλου (π.χ. ΑΚ 919). Επίσης Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 390, Griggs P. & Williams R., ο.π., σελ. 30.

³⁸¹ Έτσι, Χριστοδούλου Φ., Το πλοίο ως ιδιαίτερο στοιχείο της περιουσίας του πλοιοκτήτη, Πρακτικά και Εισηγήσεις 1^{ου} Διεθνούς Ναυτικού Συνεδρίου «*Η προστασία των ναυτικών δανειστών*», 1994 σελ. 93, Χριστοδούλου Δ., Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων και το περιορισμένο της ευθύνης του πλοιοκτήτη, *ΕΕμπΔ* 2002, σελ. 264 επ., ιδίως 276, Κοροτζής Ι., *Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης* Βίσμπυ, Αθήνα 1994, σελ. 52.

³⁸² Οι δύο έννοιες δεν ταυτίζονται, αν και σε πολλές περιπτώσεις η ενσυνείδητη αμέλεια είναι και βαριά αμέλεια. Βλ. Σταθόπουλο Μ., Γεωργιάδη-Σταθόπουλου, *ΕρμΑΚ*, άρθ. 330, παρ. 44, σελ. 179.

³⁸³ Υπέρ της άποψης αυτής, Α. Κιάντου-Παμπούκη, ο.π., σελ. 393, Γκολογκίνα-Οικονόμου Ε., «Ευθύνη για καταβολή πλήρους αποζημίωσης για ναυτικές απαιτήσεις». Εισηγήσεις 4^{ου} Διεθνούς Ναυτικού Συνεδρίου «*Η ευθύνη προς αποζημίωση στο ελληνικό και το διεθνές ναυτικό δίκαιο*». Πειραιάς 2001, σελ. 1441 επ., σελ.34-35. Επίσης ΜΠΠ 3427/1997, *ΕΕμπΔ* 1997, σελ. 765 (με παρατ. Πασισιά Π.), η οποία κάνει λόγο για βαριά αμέλεια. Πρβλ. και Σωτηρόπουλο Π., ο οποίος τίθεται υπέρ της ενσυνείδητης αμέλειας όσον αφορά την ερμηνεία του άρθ. 4 παρ. 5 εδ. ε ΚΧΒ (Οι κανόνες του Βίσμπυ, *ΕΕμπΔ* 1994, σελ. 300 επ., ιδίως 305). Υπέρ της ενσυνείδητης αμέλειας όσον αφορά το κριτήριο έκπτωσης του διεθνούς μεταφορέα, ο Χρυσάνθης Χρ., Η ένταξη της ηθελημενης κακής διαχείρισης στο σύστημα αστικής ευθύνης του διεθνούς μεταφορέα, *ΕΕμπΔ* 1999, σελ. 688 επ., ιδίως σελ. 704.

τα ενδεχόμενα επιζήμια αποτελέσματα. Ωστόσο, εξαιτίας ακριβώς της ουδετερότητας του διεθνούς νομοθέτη³⁸⁴ ως προς το βουλευτικό στοιχείο του δράστη, ορθότερο είναι να γίνει δεκτό ότι «η αδιαφορία μετά γνώσεως» καταλαμβάνει συμπεριφορές που, στο ελληνικό δίκαιο, θα υπάγονταν τόσο στον ενδεχόμενο δόλο όσο και στη βαριά ενσυνείδητη αμέλεια³⁸⁵. Εφόσον, στα εννοιολογικά στοιχεία του κρίσιμου πταίσματος, ο διεθνής κανόνας περιλαμβάνει μόνο την συνείδηση του κινδύνου επέλευσης της ζημίας και όχι την αποδοχή αυτής, δεν μπορεί στο εσωτερικό μας δίκαιο να χωρήσει διάκριση μεταξύ ενδεχόμενου δόλου και ενσυνείδητης αμέλειας³⁸⁶.

Στο ελληνικό επίσης δίκαιο, κρατούσα είναι η τάση (σχετικής) αντικειμενικοποίησης της αμέλειας, η οποία υπαγορεύεται από πνεύμα εύνοιας προς το ζημιωθέντα. Η αντικειμενικοποίηση αυτή λειτουργεί σε δύο επίπεδα, όσον αφορά, αφενός το μέτρο επιμέλειας, αφετέρου τη δυνατότητα πρόβλεψης³⁸⁷. Έτσι, ως προς το μέτρο της αδιαφορίας, κρίσιμες θα θεωρηθούν οι δυνατότητες του ενσυνείδητου εκπροσώπου του κύκλου στον οποίο δραστηριοποιείται ο υπόχρεος. Αντίθετα, ως προς τη δυνατότητα πρόβλεψης, ενδιαφέρει η γνώση της ενδεχόμενης ζημίας που πράγματι είχε ο συγκεκριμένος υπόχρεος³⁸⁸. Αρκεί να καλύπτει η γνώση αυτή το άμεσο επιζήμιο αποτέλεσμα, χωρίς να απαιτείται να έχουν προβλεφθεί και οι αιώτερες συνέπειες³⁸⁹.

Οι σύγχρονες αυξημένες απαιτήσεις όσον αφορά την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος αποτυπώνονται νομοθετικά σ' ένα πλέγμα προληπτικών διατάξεων³⁹⁰. Στόχος τους είναι ο συνεχής έλεγχος της λειτουργίας του πλοίου και η αποτροπή του ανθρωπίνου σφάλματος, ως αιτίας πρόκλησης ναυτικών ατυχημάτων. Μέσο για την επίτευξη του στόχου αυτού, είναι η επιβολή συγκεκριμένων υποχρεώσεων, που εξειδικεύουν το βαθμό εποπτείας τον οποίο αναμένει η έννομη τάξη από τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο. Όπως έχει ορθά παρατηρηθεί, «συμπεριφορά που συνδέεται με την μη τήρηση των κανόνων

³⁸⁴ Κατά την περιγραφή της δεύτερης εναλλακτικής συμπεριφοράς.

³⁸⁵ Πρβλ. και Χριστοδούλου Δ., ο.π., σελ. 274 (πριν επιλέξει τη στενή τελολογική ερμηνεία).

³⁸⁶ Το βουλευτικό στοιχείο διακρίνει τον ενδεχόμενο δόλο από την ενσυνείδητη αμέλεια: ενώ και στις δύο περιπτώσεις προβλέπεται το παράνομο αποτέλεσμα, μόνο στην δεύτερη γίνεται αποδεκτός ο κίνδυνος επέλευσής του, ενώ στην πρώτη ο δράστης ελπίζει να τον αποφύγει. Βλ. Σταθόπουλο Μ., Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 107.

³⁸⁷ Βλ. Σταθόπουλο Μ., ο.π., σελ. 285 επ.

³⁸⁸ ΜΠΠ 3424/1997, σελ. 765.

³⁸⁹ Τούτο έχει σημασία στις περιπτώσεις ρύπανσης, των οποίων η έκταση δεν μπορεί να προβλεφθεί.

³⁹⁰ Σε αυτές εντάσσεται και ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (Δ.Κ.Α.Δ.).

ασφάλειας σπάνια θα θεωρηθεί ότι δεν συνιστά βαριά αμέλεια»³⁹¹. Ενδεχομένως λοιπόν, το αίτημα για αυξημένη επιμέλεια στα ζητήματα ασφάλειας να οδηγήσει σε αυστηρότερη αξιολόγηση της πράξης ή παράλειψης του υπόχρεου, έτσι ώστε η συμπεριφορά, που -στο προϊσχύσαν καθεστώς- χαρακτηριζόταν ως απλό πταίσμα, να μεταπίπτει, υπό το νέο καθεστώς, στο πεδίο της βαριάς αμέλειας.

Συχνά, αντικείμενο δικαστικής εξέτασης είναι το κατά πόσον ο πλοιοκτήτης μεριμνά για την αξιοπλοΐα του πλοίου³⁹². Ελλείψεις όσον αφορά τη συντήρηση του πλοίου, τη στελέχωσή του ή την εκπαίδευση του πληρώματος καταλογίζονται, κατά κανόνα, στον πλοιοκτήτη ως βαρύ πταίσμα³⁹³. Έτσι, κρίθηκε ότι ενεργεί με ασυγχώρητο πταίσμα (*faute inexcusable*) ο πλοιοκτήτης που θέτει σε λειτουργία πλοίο με ανεπαρκές σύστημα αγκυροβόλησης, ανεπαρκές πλήρωμα και χωρίς οδηγίες ασφάλειας³⁹⁴.

Αντιθέτως δεν καταλογίζονται στον πλοιοκτήτη απρόβλεπτες ή μικρής σημασίας ή διάρκειας τεχνικές βλάβες του πλοίου, εφόσον δεν αποτελούν εκδήλωση

³⁹¹ Rêmond-Gouilloud M., *Droit maritime*, 12^{ème} ed Paris Pedone 1993,, σελ. 201, ίδιες σκέψεις σε Rodière R.& Du Pontavice E. *Droit Maritime* 12^e ed, Précis Dalloz, 1997 σελ. 135, με παράδειγμα τη σύνθεση και εκπαίδευση πληρωμάτων, ιδίως των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία.

³⁹² Το πλοίο *HEIDBERG*, εγγεγραμμένο στο διεθνές γερμανικό νηολόγιο, προσέκρουσε, καθώς επέπλεε από το λιμάνι του Μπορντώ προς τη Μεγάλη Βρετανία, σε εγκαταστάσεις πετρελαϊκής εταιρείας, προκαλώντας μεγάλης έκτασης ζημιές. Η σύνθεση του πληρώματος ήταν σύμφωνη με τη γερμανική νομοθεσία και περιελάμβανε δύο αξιωματικούς (μεταξύ των οποίων ο πλοίαρχος) και 5 ναυτικούς από το Kiribati. Η έρευνα κατέδειξε ότι η πρόσκρουση οφειλόταν, αφενός σε εσφαλμένο χειρισμό του πιλότου, αφετέρου σε πταίσμα του πλοιάρχου που -κατά τη στιγμή εκείνη- απουσίαζε από τη γέφυρα. Ο ιδιοκτήτης μίας αποβάθρας φορτοεκφόρτωσης, ο οποίος επέτυχε την επιδίκαση πλήρους αποζημίωσης από το Εμποροδικείο του Μπορντώ, επεδίωξε την κήρυξη της απόφασης εκτελεστής στη Γερμανία. Σύμφωνα λοιπόν με το Εφετείο του Αμβούργου, το γεγονός ότι ένα πλοίο διαθέτει μόνο δύο αξιωματικούς από τους οποίους ο ένας μπορεί αν πάσα στιγμή να μην είναι διαθέσιμος, αποτελεί σημαντικό κίνδυνο. Το γεγονός δε ότι ο πλοιοκτήτης δεν έλαβε επαρκώς υπόψη ένα τέτοιο κίνδυνο συνιστά συμπεριφορά που εμπίπτει στο άρθρο 4 της Σύμβασης του 1976. OLG Hamburg, Beschluss nom 15.9.1994, *Transp R.* 11/12-94, σελ. 91. Κατά το δικαστήριο, η τυχόν συμμόρφωση προς τους κανονισμούς ασφαλείας δεν μπορεί να ανατρέψει την εφαρμογή των βασικών αρχών ευθύνης (του γερμανικού δικαίου). Ένας θαλάσσιος επιχειρηματίας μπορεί λοιπόν να βαρύνεται με πταίσμα, ακόμη και αν συμμορφώθηκε με τις προδιαγραφές ασφαλείας, εφόσον δεν έλαβε τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή της ζημίας (βλ. παρακάτω Ε/Γ-Ο/Γ *ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ*).

³⁹³ Ο χαρακτηρισμός διευκολύνεται ή δυσχεραίνεται ανάλογα με το εάν η γνώση της πιθανής επέλευσης της ζημίας κρίνεται *in concreto* ή *in abstracto*. Έτσι, σύμφωνα με την ΜΠΠ 3424/1997, το γεγονός ότι το υπεύθυνο πλοίο δεν έφερε το κατάλληλο Radar δεν συνιστά βαριά αμέλεια με την έννοια του άρθ. 4 Δ.Σ. 1976, διότι δεν αποδείχθηκε η γνώση της πλοιοκτήτριας εταιρείας ως προς την πιθανή επέλευση της ζημίας αυτής. Στην υπόθεση αυτή, επιβατηγό της ακτοπλοΐας, πλοιαρχούμενο από πλοίαρχο με πολυετή υπηρεσία, εμβόλισε στο σκοτάδι πολεμικό σκάφος, προκαλώντας τη βύθισή του και την απώλεια 4 μελών του πληρώματος του (υπόθεση Π/Κ *ΚΩΣΤΑΚΟΣ*).

³⁹⁴ Έτσι κρίθηκε ότι ενεργεί με ασυγχώρητο πταίσμα (*faute inexcusable*) ο πλοιοκτήτης που θέτει σε λειτουργία φορτηγίδα με ανεπαρκές σύστημα αγκυροβόλησης, ανεπαρκές πλήρωμα και χωρίς οδηγίες ασφαλείας, Caen C.A., 2-10-2001 (*JOHANNA HENDRIKA*), *DMF* 2001, σελ. 981, με σχόλια Bonassies P.. Πταίσμα βάρυνε επίσης και τον πλοίαρχο ως προς τη διακυβέρνηση της φορτηγίδας. Ενδιαφέρον είναι ότι στην υπόθεση αυτή, το Εφετείο συνήγαγε τις ελλείψεις όσον αφορά το πλήρωμα και τις οδηγίες ασφαλείας, από το γεγονός ότι ο πλοιοκτήτης δεν προσκόμισε τα σχετικά έγγραφα.

μίας γενικότερης πλημμελούς συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις ασφάλειας³⁹⁵. Πάντως, η οριοθέτηση του βαθμού και του εύρους εποπτείας που αναμένεται από τον πλοιοκτήτη δεν είναι ευχερής στην πράξη³⁹⁶.

Ομοίως, δεν μπορούν να θεωρούνται ως υπαίτιες προσωπικές πράξεις ή παραλείψεις του εκμεταλλευόμενου το πλοίο, εσφαλμένοι χειρισμοί που αφορούν τη ναυτική διακυβέρνηση του πλοίου³⁹⁷. Νομολογιακά παραδείγματα³⁹⁸ που κινούνται προς την αντίθετη κατεύθυνση³⁹⁹ συνιστούν απόκλιση από το γράμμα και το πνεύμα του άρθρου 4 της Δ.Σ. 1976.

Ο εκμεταλλευόμενος το πλοίο οφείλει να εξετάζει κατά πόσον η συμμόρφωση προς την υφιστάμενη νομοθεσία είναι αρκετή για να εξασφαλίσει την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, ενόψει της εκμετάλλευσης για την οποία αυτό προορίζεται. Εμφανώς προκύπτει εδώ η νομολογιακή δυσπιστία έναντι των λεγομένων «διεθνών ή παραλλήλων νηολογίων», που συστήθηκαν σε πολλά κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με σκοπό τη μείωση του κόστους εκμετάλλευσης και την αναστροφή του φαινομένου διαρροής πλοίων ευρωπαϊκών συμφερόντων προς ανταγωνιστικότερες σημαίες τρίτων χωρών⁴⁰⁰. Για το λόγο αυτό, οι σχετικές ρυθμίσεις αντιμετωπίζονται

³⁹⁵ Βλ. CA Aix 8-6-2000, [MOLDAVIA], DMF 2002, σελ. 132 επ., με σχόλια Simon P.& Coste B.. Σύμφωνα με την απόφαση αυτή, από μία ξαφνική και μεμονωμένη τεχνική βλάβη ενός βοηθητικού οργάνου, δεν μπορεί να συναχθεί η αναξιοπλοία του πλοίου και να αποδοθεί αυτή σε βαρύ προσωπικό πταίσμα του πλοιοκτήτη (πρβλ. και CA Aix 5-10-1998 [ZULU SEA]. Βλ. και απόφαση "THE LEERORT" όπου κρίθηκε παράλογο το επιχείρημα ότι ξαφνική διακοπή της μηχανής για 50 περίπου δευτερόλεπτα μπορεί να αποδοθεί σε προσωπική πράξη ή παράλειψη των πλοιοκτητών η οποία έγινε με πρόθεση να προκληθεί η ζημία ή με αδιαφορία και γνώση ότι μια τέτοια ζημία μπορεί να προκύψει. Πρβλ. και CAPITAN LUIS, [1993] 2 Lloyd's Rep., σελ. 573, THE HAPPY FELLOW [1997] 1 Lloyd's Rep., σελ. 130, CA, [1998] 1 Lloyd's Rep., σελ. 13, MSC ROSA M., [2000] 2 Lloyd's Rep., σελ. 399.

³⁹⁶ Έτσι ως "faute inexcusable" του πλοιοκτήτη θεωρήθηκε η παράλειψή του να υιοθετήσει διαδικασία ελέγχου ενός γερανού πριν από την εκφόρτωση ενός ιδιαιτέρως βαριού μηχανήματος (CA Montpellier [STELLA PRIMA] 7-12-1999, DMF 2000, σελ. 813 επ., Cass. Com. 3-4-2002, DMF 2002, σελ. 460).

³⁹⁷ Εκτός αν ο ίδιος ο πλοιοκτήτης είναι και πλοίαρχος (έτσι στην υπόθεση "THE JACQUES II", (Admlty 11-11-2002), [2003] Lloyd's Rep., σελ. 203).

³⁹⁸ Προέρχονται από ηπειρωτικά ευρωπαϊκά δικαστικά συστήματα, τα οποία εμφανίζονται αυστηρότερα από ότι τα αγγλοσαξωνικά.

³⁹⁹ Βλ. CA Aix 10-10-2001 [MULTITANK ARCADIA], DMF 2002, σελ. 150 με σχόλια Bonassies P.. Στην υπόθεση αυτή κρίθηκε ότι ο πλοιοκτήτης όφειλε να εξασφαλίσει ότι η διαδικασία παραβολής και πυρνοδέτησης θα λάβει χώρα σε συνθήκες υψίστης ασφάλειας εξαιτίας της επικινδυνότητας του εμπορεύματος. Αν ακολουθηθεί ο συλλογισμός της απόφασης αυτής, συμπεραίνει κανείς ότι ο πλοιοκτήτης πρέπει να παρεμβαίνει στους χειρισμούς παραβολής.

⁴⁰⁰ Έτσι σύμφωνα με το Εμποροδικείο του Bordeaux: «...ο περιορισμός της ευθύνης συνιστά ένα προνόμιο το οποίο επιφυλάσσεται μόνο στον πλοιοκτήτη που συμμορφώνεται διαρκώς, δηλ. σε κάθε περίπτωση, με όλες τις επιβαλλόμενες από τη νομοθεσία και τα ναυτιλιακά ήθη υποχρεώσεις και λαμβάνει τα μέτρα που επιτρέπουν στα πλοία του, καθώς και στα πρόσωπα και το φορτίο που βρίσκονται πάνω σε αυτά, να ταξιδεύουν με ασφάλεια, όπως άλλωστε θα έπραττε ένας επαγγελματίας με υψηλό αίσθημα ευθύνης· δεν μπορεί λοιπόν να τύχει του ευεργετήματος αυτού, ο πλοιοκτήτης που εκπληρώνει τις υποχρεώσεις αυτές με στόχο κερδοσκοπικό, πραγματοποιώντας, με οικονομίες κλίμακας στη συντήρηση του πλοίου και τη σύνθεση και εκπαίδευση του πληρώματος, κέρδος τέτοιο που τον καθιστά ανταγωνιστικό και του επιτρέπει να έχει επιπλέον οικονομικό όφελος» [Υπόθεση HEIDBERG

ως το ελάχιστο όριο, το οποίο πρέπει να πληρούται για την αξιοπλοΐα ενός πλοίου. Πάντως, η επιδίωξη της μείωσης του κόστους, με σκοπό την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, δεν δικαιολογεί εκπτώσεις ως προς την ασφαλή λειτουργία του πλοίου⁴⁰¹.

Με μόνο λοιπόν στόχο την ασφάλεια ναυσιπλοΐας, τίθεται το ερώτημα κατά πόσον θα χαρακτηριζόταν σήμερα ως βαρύ πταίσμα (εν γνώσει αδιαφορία) το γεγονός ότι ο πλοιοκτήτης:

-δεν επιβεβαίωσε την ικανότητα του ναυτικού ως προς μία ειδική κατηγορία πλοίου,⁴⁰²

-δεν εξασφάλισε την εκπαίδευση των μελών του πληρώματος για τη χρήση οργάνων ναυσιπλοΐας,⁴⁰³

-δεν ήλεγξε κατά πόσον λειτουργεί συγκεκριμένο μηχανήμα ή όργανο⁴⁰⁴,

-δεν έδωσε οδηγίες για την ενημέρωση των χαρτών ναυσιπλοΐας, ούτε παρακολούθησε κατά πόσον εκτελέστηκαν οι οδηγίες αυτές⁴⁰⁵,

-περιορίστηκε να διαπιστώσει την ικανότητα του ναυτικού από τα σχετικά πιστοποιητικά, χωρίς να προβεί σε περαιτέρω διερεύνηση⁴⁰⁶.

Πρέπει να λάβει κανείς υπόψη του ότι, ήδη από τα μέσα του 20^{ου} αι., οι θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές και συνακόλουθα το θεσμικό τους πλαίσιο αντιμετωπίζουν νέες προκλήσεις, συνδεδεμένες με τη μεταβολή των θαλασσίων κινδύνων. Οι κίνδυνοι αυτοί δεν είναι πλέον εξωγενείς, αλλά εσωγενείς, αφορούν δηλ. την οργάνωση και λειτουργία της διεθνούς ναυτιλίας. Απορρέουν δε, αφενός από

Υπενθυμίζεται ότι στην υπόθεση αυτή, ως βασική αιτία της σύγκρουσης θεωρήθηκε ο ανεπαρκής αριθμός αξιωματικών στο γερμανικό πλοίο. Ο πλοιοκτήτης είχε ερμηνεύσει τις ασαφείς διατάξεις της γερμανικής νομοθεσίας κατά τον συμφερότερο γι' αυτόν τρόπο, μειώνοντας τον απαιτούμενο αριθμό αξιωματικών από τρεις σε δύο. Τούτο όμως κρίθηκε ιδιαίτερα ριψοκίνδυνο, δεδομένου ότι το υπόλοιπο πλήρωμα στερείτο παντελώς ναυτικής εμπειρίας, (βλ. και υποσημ.384).

⁴⁰¹ Βλ. A. Vialard, L' affaire "Heidelberg": gros temps sur la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, DMF 1993, σελ. 706 επ., ιδίως 709.

⁴⁰² Bonassies P., Le droit positif en 1993, DMF 1994, σελ. 3 επ., ιδίως 23-24.

⁴⁰³ *Grand Champion Tankers Ltd, V. Norpipe A/S and others ("THE MARION")* [1984] 2 Lloyd's Rep. σελ. 1. Στην υπόθεση αυτή ο πλοιοκτήτης είχε παραλείψει αφενός να δώσει ρητές οδηγίες επί θεμάτων ασφαλείας (ενημέρωση των ναυτικών χαρτών), αφετέρου να εποπτεύσει την εφαρμογή των οδηγιών αυτών. Η συμπεριφορά αυτή καθορίστηκε υπό το καθεστώς της σύμβασης του 1957, ως ελαφρά αμέλεια.

⁴⁰⁴ "THE EURYSTHENES: [1976] 2 Lloyd's Rep., σελ. 171 (σύμφωνα με τον λόρδο Denning «...if a man, suspicious of the truth, turns a blind eye to it and refrains from enquiry -so that he should not know of it for certain- then he is to be regarded as the knowing the truth". Δεν αρκεί μιας γενικής φύσης υποψία αλλά υποψία θεμελιωμένη που να αφορά συγκεκριμένα πραγματικά περιστατικά. Απαιτείται επίσης συνειδητή απόφαση του υπόχρεου να μη διερευνήσει και επιβεβαιώσει τα περιστατικά για την ύπαρξη των οποίων έχει βάσιμες υπόνοιες. "THE STAR SEA", [2001], Lloyd's Rep., σελ. 389 ιδίως 414.

⁴⁰⁵ "THE MARION", ο.π., σελ. 333.

⁴⁰⁶ "THE MAKEDONIA", [1962] 1 Lloyd's Rep., σελ. 316.

τις συνθήκες ανταγωνισμού της ναυτιλιακής αγοράς, αφετέρου από τη ειδική φύση του μεταφερόμενου φορτίου.

Περισσότερο από οποιοδήποτε άλλο κλάδο επιχειρηματικής δραστηριότητας η ναυτιλία και ειδικότερα ο τομέας των θαλασσίων επιβατικών μεταφορών υφίσταται τις πιέσεις της παγκοσμιοποίησης, με αποτέλεσμα τη στρέβλωση των ανταγωνιστικών συνθηκών. Η στρέβλωση εμφανίζεται όχι μόνο με τις κλασσικές μορφές των συμπράξεων ή των κρατικών ενισχύσεων, αλλά κυρίως με τον πολλαπλασιασμό κατεξοχήν αθέμιτων πρακτικών που στοχεύουν στην ελαχιστοποίηση του λειτουργικού κόστους. Αναφέρονται ενδεικτικά οι ακόλουθες: αναζήτηση φθηνότερων και ελαστικότερων νηολογίων, διάσπαση της ενότητας της ναυτιλιακής δραστηριότητας και εμπλοκή περισσοτέρων προσώπων στη λειτουργία και εκμετάλλευση του πλοίου, χρήση των εταιρικών δομών με σκοπό την απόκρυψη των πραγματικών συμφερόντων που ελέγχουν το πλοίο, μειωμένα μέριμνα για τη συντήρηση του πλοίου και την τήρηση των κανόνων ασφάλειας.

Ο δεύτερος εσωγενής κίνδυνος απορρέει από την ιδιαίτερη ανάπτυξη της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων και επιβλαβών ουσιών.

Η τάση αύξησης του μεγέθους των πλοίων με σκοπό την μεγιστοποίηση της οικονομικής αποδοτικότητάς οδήγησε στην συχνή συγκέντρωση και μετακίνηση μεγάλων ποσοτήτων επικινδύνων εμπορευμάτων⁴⁰⁷. Όταν το μέγεθος ενός Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου είναι μεγάλο και η μεταφερόμενη ποσότητα επικινδύνων εμπορευμάτων τεράστια, είναι αναμενόμενο ότι, σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος, οι συνέπειες θα είναι καταστροφικές⁴⁰⁸.

Υποστηρίχθηκε⁴⁰⁹ ότι ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη επιβάλλεται διότι δεν μπορεί καταρχήν να του καταλογισθεί ούτε *culpa in eligendo* (αφού υποχρεούται να επιλέξει τον πλοίαρχο από μία ομάδα προσώπων με συγκεκριμένες γνώσεις και εμπειρία) αλλά ούτε και *culpa in negligendo* (αφού δεν είναι σε θέση να

⁴⁰⁷ Με την αύξηση του μεγέθους επιτυγχάνεται σημαντική μείωση του κόστους λόγω της μείωσης του κατά μονάδα ναυπηγικού κόστους, της χρησιμοποίησης μικρότερης ποσότητας καυσίμων ανά τόνο φορτίου, της αποτελεσματικότερης πρόωσης, του περιορισμού των μελών του πληρώματος και της μείωσης των ανά τόνο γενικών εξόδων του μεταφορέα (βλ. Γεωργαντόπουλο Ε. και Βλάχο Γ.Π. *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Πειραιάς 1997, σελ. 175 επ.).

⁴⁰⁸ Ήδη με σχέδιο τροποποίησης των διατάξεων του ΠΔ 405/96 (ΦΕΚ) «περί μεταφοράς επικινδύνων φορτίων» που τελεί σε δημόσια διαβούλευση επιχειρείται να αντικατασταθεί η ισχύουσα διάταξη για την ποσότητα μεταφοράς της επικίνδυνης κλάσης 4.1S (κυνηγετικών φυσιγγίων) με νέα, σύμφωνα με την οποία θα επιτρέπεται η μεταφορά μέχρι και 200.000 φυσιγγία ανά δρομολόγιο Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου αντί για 10.000 που ισχύει σήμερα).

⁴⁰⁹ Ήδη από τον Dalloz, κατά τη ψήφιση του εμπορικού κώδικα του 1807. Για την παρουσίαση και την αμφισβήτηση του επιχειρήματος. Βλ. Danjon D., *Traité de droit maritime*, t. II, 2^e ed. (Danjon D. & Lepargneur J.), Paris Sirey 1926, σελ. 295 επ.

ελέγξει τη διοίκηση του πλοίου από τον πλοίαρχο⁴¹⁰). Την άποψη αυτή βελτίωσε ο Ripert G.⁴¹¹, επισημαίνοντας ιδιαίτερα την ανεξαρτησία και πρωτοβουλία που διαθέτει -και πρέπει να διαθέτει ο πλοίαρχος- κατά την άσκηση των καθηκόντων του.

Η πειστικότητα των επιχειρημάτων αυτών αμφισβητήθηκε έντονα⁴¹² τόσο σε επίπεδο πραγματικό όσο και νομικό. Οι αντιρρήσεις εστιάσθηκαν κυρίως στη νομική φύση της ευθύνης του πλοιοκτήτη. Η επισήμανση της αδυναμίας ελέγχου του πλοίαρχου από τον πλοιοκτήτη, δημιουργεί την εντύπωση ότι η ευθύνη του δεύτερου θεμελιώνεται σε ένα τεκμαιρόμενο πταίσμα όσον αφορά την επιλογή και επίβλεψη του πρώτου. Τούτο όμως δεν είναι αληθές, διότι η ευθύνη του πλοιοκτήτη στηρίζεται στο πραγματικό γεγονός της άντλησης ωφέλειας από την χρησιμοποίηση των υπηρεσιών τρίτων προσώπων, ανεξαρτήτως της συνδρομής πταίσματος στο πρόσωπο του.

Στο ελληνικό δίκαιο ο εκμεταλλευόμενος το πλοίο (πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής) ευθύνεται προσωπικώς και απεριορίστως για τις αναληφθείσες από τον πλοίαρχο υποχρεώσεις καθώς και για τις αδικοπραξίες που τελούνται από αυτόν, το πλήρωμα και τον πλοηγό κατά την άσκηση των καθηκόντων τους⁴¹³. Διαθέτει όμως εκ του νόμου την υπαλλακτική ευχέρεια να περιορίσει την (ενδοσυμβατική και εξωδικαιοπρακτική) ευθύνη του. Οι δυνατότητες περιορισμού που καθορίζονταν ήδη από το προϊσχύσαν καθεστώς προβλέπονται από τα άρθρα 85 επ. ΚΙΝΔ, και τις διατάξεις της Σύμβασης του 1976.

Το σύστημα της φυσικής εγκατάλειψης του πλοίου στους ασφαλιστές αντιστοιχούσε σε μία παλαιότερη εποχή όπου κάθε ταξίδι αποτελούσε μία ξεχωριστή ναυτική επιχείρηση.

Η πρώτη διεθνής Σύμβαση για την «Ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη» υιοθετήθηκε στις 25 Αυγούστου

⁴¹⁰ Με δεδομένη και την τεχνολογική εξέλιξη από τις αρχές του προηγούμενου αιώνα.

⁴¹¹ Ripert D., *Droit Maritime*, I-II, 4^e ed. Paris 1950-52, σελ. 143-144.

⁴¹² Βλ. αντί άλλων Rodière R. & Du Pontavice E., *Droit Maritime*, 12 ed. *Precis Dalloz*, 1997, σελ. 594-595.

⁴¹³ Άρθρο 84 ΚΙΝΔ. Αντιθέτως ως πραγματοπαγής εκλαμβάνεται η παλαιότερη άποψη της ευθύνης του κυρίου του πλοίου για τις απαιτήσεις που πηγάζουν από την εκμετάλλευση πλοίου από τρίτον (βλ. Ρόκα Κ., ο.π., σελ. 165). Κατά την νεότερη και ορθότερη άποψη, ο κύριος του πλοίου ευθύνεται προσωπικά και εις ολόκληρον με τον εφοπλιστή, αλλά η ευθύνη του περιορίζεται σε συγκεκριμένο περιουσιακό στοιχείο, δηλ. το πλοίο από την εκμετάλλευση του οποίου προέκυψε η υποχρέωση (βλ. Αντάπασης Α., *Εκμετάλλευση του πλοίου από τρίτο και προστασία των ναυτικών δανειστών*, Πρακτικά και Εισηγήσεις 1^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου «Η προστασία των ναυτικών δανειστών», Πειραιάς 1994, σελ. 437 επ., ιδίως 511).

1924⁴¹⁴, ύστερα από σειρά διπλωματικών διασκέψεων που ξεκίνησαν το 1885⁴¹⁵ και τέθηκε σε ισχύ στις 2 Ιουνίου 1931.

Το ναυτικό ατύχημα του επιβατηγού *MORRO CASTLE*⁴¹⁶ το 1934 οδήγησε δύο χρόνια αργότερα, σε αλλαγή της νομοθεσίας στις ΗΠΑ ώστε να διαφοροποιηθεί το ποσό του περιορισμού σε περιπτώσεις απώλειας ζωής ή σωματικών βλαβών. Έκτοτε η αμφισβήτηση επεκτάθηκε στην διατήρηση ή μη του θεσμού αυτού καθαυτού.

Η δεύτερη διεθνής Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης υιοθετήθηκε στις 10 Οκτωβρίου 1957, και τέθηκε σε ισχύ στις 31 Μαΐου 1968⁴¹⁷.

Το καταστροφικό ατύχημα του Torrey Canyon το 1967⁴¹⁸ προκάλεσε μέσα από τον διεθνή προβληματισμό την ανάγκη για ενίσχυση των προληπτικών μέτρων κατά της ρύπανσης⁴¹⁹ και την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση της ανεπάρκειας των εθνικών συστημάτων περιορισμού της ευθύνης.

Τελικά ο περιορισμός, ως εργαλείο διαχείρισης του κινδύνου, αποτέλεσε έναν από τους κύριους άξονες των ρυθμίσεων της Σύμβασης του 1976.

⁴¹⁴ Βλ. Vialard A., *Droit Maritime*, Paris PUF 1997, σελ. 175 επ.

⁴¹⁵ Πρώτη ήταν η Διάσκεψη της Αμβέρσας το 1885. Κυριότεροι σταθμοί θεωρούνται οι διπλωματικές Διασκέψεις της Βενετίας (1907) και του Αμβούργου (1910) όπου και εκπονήθηκαν προσχέδια της σύμβασης. Το προσχέδιο του 1907 υπήρξε το πρότυπο του βελγικού νόμου 1908 και του ελληνικού προϊσχύσαντος δικαίου (άρθ. 273-287 ΕμπΝ).

⁴¹⁶ Από πυρκαϊά που ξέσπασε στο πλοίο βρήκαν τραγικό θάνατο 134 επιβάτες. Εξ αιτίας του περιορισμού της ευθύνης, το συνολικό ύψος αποζημίωσης ανήλθε μόνο σε 20.000 δολ.

⁴¹⁷ Κυρώθηκε από τα παρακάτω κράτη: Δανία, Φινλανδία, Γαλλία, Ισπανία, Μεγάλη Βρετανία, Ολλανδία, Νορβηγία, Γερμανία, Αυστραλία, Βέλγιο, Ιαπωνία, Ινδία, Ιράν, Ισραήλ, Πολωνία, Πορτογαλία, Σουηδία, Μπελίζ, Αρούμπα. Προσχώρησαν επίσης οι: Γκάνα, Αλγερία, Μπαχάμες, Φίτζι, Αίγυπτος, Μπαρμπάντος, Κίνα, Μακάο, Γρενάδα, Γουιάνα, Ισλανδία, Κιριμπάτι, Λίβανος, Μαδαγασκάρη, Άγιος Μαυρίκιος, Μονακό, Αγία Λουκία, Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες, Σεϋχέλλες, Σιγκαπούρη, Νησιά Σολομώντος, Συρία, Τόγκα, Τουβαλού, Σαουδική Αραβία, Νήσος του Ανθρώπου, Βερμούδες, νησιά Φόκλαντ - Γιβραλτάρ - Βιρτζίν Άιλαντς, Γκέρνσει & Τζέρσει, Νήσοι Καϋμάν - Μοντσερά - Caicos & Turks Isles, Βανουάτου, Ζαΐρ. Σε καταγγελία προέβησαν μετά την υιοθέτηση της Δ.Σ. 1976, οι παρακάτω χώρες: Αυστραλία, Βέλγιο, Δανία, Αίγυπτος, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ιαπωνία, Ολλανδία, Νορβηγία, Σουηδία. CMI (13.2.2004).

⁴¹⁸ Το πλοίο TORREY CANYON (61.623 κ.ο.χ.), με σημαία Λιβερίας, βυθίστηκε στις 18.3.1967, ανοικτά των ακτών της Κορνουάλης, μεταξύ των αγγλικών ακτών και των γαλλικών ακτών της Βρετανίας. Το μεγαλύτερο μέρος των 119.000 τόνων αργού πετρελαίου που μετέφερε διέφυγε στη θάλασσα, προκαλώντας τη ρύπανση 100 χλμ. αγγλικών ακτών και 80 χλμ. γαλλικών ακτών. Το πλοίο ανήκε στην εταιρία Βερμούδων "Barracuda Tanker Corporation" και είχε χρονοναλωθεί από την μητρική εταιρία της Barracuda "Union Oil Company of California", η οποία με τη σειρά της το είχε υπεκναλώσει στην αγγλική εταιρία BP (κυρία του φορτίου κατά το χρόνο του ατυχήματος). Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα ήταν ιταλικής υπηκοότητας. Ο εντυπωσιακός αριθμός των εμπλεκόμενων εννόμων τάξεων επέτεινε την ανάγκη για την εξεύρεση διεθνώς αποδεκτής ρύθμισης του ζητήματος.

⁴¹⁹ Σε επίπεδο προληπτικό, υιοθετήθηκε από το ΔΝΟ η Διεθνής Σύμβαση του 1969 «για την επέμβαση σε ανοικτή θάλασσα σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο», όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1973. Βλ. εκτενή ανάλυση σε Timagenis Gr., *International control of marine pollution*, Oceana Pub. New York, 1980, vol. I, σελ. 319 επ.

Ως νέο επίσης στοιχείο κεφαλαιώδους σημασίας θεωρήθηκε και η θέσπιση της υποχρεωτικής ασφάλισης των εμπλεκόμενων πλοίων⁴²⁰.

Σήμερα περισσότερο από κάθε άλλη φορά επιδιώκεται η αξιοποίηση του συστήματος αποζημίωσης ως όπλο κατά των πλοίων που δεν πληρούν τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

Το ιδιότυπο πταίσμα που επιλέχθηκε ως κριτήριο έκπτωσης από τον περιορισμό επιτρέπει στα πλοία αυτά να ασκούν αθέμιτο ανταγωνισμό, μεταφέροντας τον κίνδυνο λειτουργίας τους, αφενός στους λοιπούς πλοιοκτήτες, μέσω των αλληλασφαλιστικών οργανώσεων, αφετέρου στο συλλογικό αποζημιωτικό μηχανισμό του Διεθνούς Κεφαλαίου. Ο προληπτικός έλεγχος, αν και έχει σημαντικά επιταθεί, έχει χαρακτήρα περιφερειακό⁴²¹ και συνεπώς καλύπτει πεδίο στενότερο από αυτό των Συμβάσεων του 1992. Αυτό σημαίνει ότι το καθεστώς ευθύνης καλύπτει ζημίες και σε περιοχές όπου τα substandards πλοία λειτουργούν ανενόχλητα. Εξάλλου, οι αλληλασφαλιστικές ενώσεις δεν ασκούν επαρκή έλεγχο στα καλυπτόμενα από αυτές πλοία, με συνέπεια να αποσύρεται η ασφαλιστική κάλυψη μετά την επέλευση ενός ατυχήματος, ενώ θα έπρεπε να μην έχει καν χορηγηθεί η κάλυψη όταν το πλοίο δεν πληροί τις διεθνείς επιταγές ασφάλειας⁴²².

Στο υπό εξέταση κεφάλαιο, αναδείχθηκε κυρίως ο έντονα κυρωτικός χαρακτήρας του κριτηρίου έκπτωσης από τον περιορισμό της ευθύνης ως παράγοντα μείωσης του κινδύνου. Οι όροι άρσης του ευεργετήματος του περιορισμού δεν εξετάστηκαν από την πλευρά των ζημιωθέντων (οι οποίοι ούτως ή άλλως θα αποζημιωθούν από το υπάρχον ταμείο αλληλοασφαλιστικής κάλυψης), αλλά από την πλευρά των υπευθύνων για την πρόκληση της ζημίας, με σκοπό τον καταλογισμό σε αυτούς των συνεπειών της επικίνδυνης δραστηριότητάς τους. Αν οι λόγοι άρσης διευρυνθούν, αυτό σημαίνει, ότι όχι μόνο θα διευκολυνθεί η αναζήτηση της απειρίστης ευθύνης του κυρίου ενός substandard πλοίου⁴²³, αλλά ότι επιπλέον θα

⁴²⁰ Jacobsson M., The International Regime on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage Revisited, CMI 38th Conferenc, Vancouver, 31/5-4/6/404 www.iopcfund.org.

⁴²¹ Ασκείται κυρίως από τα κράτη της Ε.Ε. και τις ΗΠΑ.

⁴²² 92/FUND/WGR.3/20, σελ. 15-16.

⁴²³ Ενώ συνιστά πάγια πρακτική του Διεθνούς Κεφαλαίου να ασκεί τα αναγωγικά του δικαιώματα μόνο στις περιπτώσεις εκείνες όπου η ικανοποίηση των αξιώσεών του είναι πιθανή, δεν αποκλείεται να στραφεί κατά του υπεύθυνου πλοιοκτήτη για λόγους αρχής, όταν το πλοίο που προξένησε το ατύχημα αποδεικνύεται ότι δεν πληρούσε τους διεθνείς κανόνες ασφάλειας (βλ. υπόθεση πλοίου *AL JAZIAH I*. (2000) *Ετήσια Έκθεση* 2003, σελ. 75-76). Βλ. και Jacobsson M. ο.π. σελ. 7.

ανοίξει και ο δρόμος για την άσκηση αξιώσεων κατά των προσώπων που τελούν σήμερα υπό καθεστώς ασυλίας⁴²⁴.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει επανειλημμένως προτείνει την αντικατάσταση του ισχύοντος κριτηρίου ευθύνης, το οποίο θεωρεί ανελαστικό, με το κριτήριο της βαριάς αμέλειας. Με άλλα λόγια, ο κύριος του πλοίου ή τα προστατευόμενα από την άσκηση αξιώσεων πρόσωπα του άρθρου III παρ. 4 της Σύμβασης Ευθύνης, θα πρέπει να υπέχουν απεριόριστη ευθύνη, αν αποδειχθεί ότι η ζημία προκλήθηκε τουλάχιστον από βαριά αμέλειά τους. Η θέση αυτή διατυπώθηκε μετά το ατύχημα του *ERIKA*⁴²⁵ και επαναλήφθηκε μετά το *PRESTIGE*⁴²⁶, συντονίζει δε σε ένα βαθμό το βήμα με την αντίστοιχη πρόβλεψη της αμερικάνικης νομοθετικής πράξης (OPA 1990)⁴²⁷.

Παράλληλα στην ενίσχυση της άποψης αυτής συνέτειναν τα ναυάγια των *F/V HERALD OF FREE ENTERPRISE*, *SKANDINAVIAN STAR* και *ESTONIA*.

Υπό το πρίσμα αυτό, η καταδίωξη των πλοίων που δεν τηρούν τους κανόνες ασφαλείας ενδείκνυται να επιδιωχθεί μέσω της επίτασης του ελέγχου εφαρμογής των προληπτικών κανόνων από τις εθνικές αρχές και τις αλληλασφαλιστικές ενώσεις.

⁴²⁴ Στην υπόθεση *ERIKA*, το Κεφάλαιο αποφάσισε να στραφεί αναγωγικά κατά διαφόρων προσώπων (του φορτωτή, του κυρίου του φορτίου, της εταιρίας holding, του χρονοναυλωτή, του διαχειριστή του πλοίου, του νηογνώμονα), εκ των οποίων ορισμένα προστατεύονται από την ασυλία του άρθρου III παρ. 4 της Σύμβασης Ευθύνης. Για τα εν λόγω πρόσωπα το Κεφάλαιο επικαλέσθηκε την έκπτωση από το ανεύθυνο, με βάση το ισχύον κριτήριο (βλ. *Ετήσια Έκθεση* 2003, σελ. 94-95).

⁴²⁵ Δεύτερο μέρος κοινοτικών μέτρων μετά το ναυάγιο του *ERIKA*, ο.π., σελ. 70-71.

⁴²⁶ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την ενίσχυση της θαλάσσιας αλιείας κατόπιν του ναυαγίου του “*PRESTIGE*”, COM (2002) 681, final σελ. 11-12. Commission Report to the European Council on action to deal with the effects of the *PRESTIGE* accident, COM (2003) 105 final, σελ. 11-12.

⁴²⁷ Η άσκηση του δικαιώματος περιορισμού αποκλείεται εάν ο δικαιούχος ενήργησε με βαρεία αμέλεια (*gross negligence*) ή δόλο (*willful misconduct*), παρέβη κανονισμούς ασφάλειας ή αρνήθηκε τη συνεργασία ή τη βοήθεια του προς τις Αρχές για την εξάλειψη της ρύπανσης (S. 2704 (c)).

Γ. ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

Γ.1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Τα εμπορικά πλοία κατά την επιχειρησιακή τους περίοδο κινδυνεύουν από κάθε είδους ατυχήματα. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ)⁴²⁸ στο ψήφισμα Α849 περί υιοθέτησης του Κώδικα για την Διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων ορίζει ως ναυτικό ατύχημα (marine casualty) κάθε συμβάν το οποίο έχει ως αποτέλεσμα:

1. Το θάνατο ή το σοβαρό τραυματισμό ατόμου που προκλήθηκε από ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου,
2. την απώλεια προσώπου από το πλοίο που προκλήθηκε από, ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου,
3. την απώλεια, τεκμαρτή απώλεια ή εγκατάλειψη πλοίου,
4. την υλική ζημιά στο πλοίο,
5. την προσάραξη ή ανικανότητα πλοίου ή την εμπλοκή του σε σύγκρουση,
6. την υλική ζημιά που προήλθε από, ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου,
7. την ζημιά στο περιβάλλον που συνέβη από τη βλάβη πλοίου ή πλοίων και που προκλήθηκε από, ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου ή πλοίων.

Πολύ σοβαρό ατύχημα θεωρείται εκείνο που έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια του πλοίου, την απώλεια ζωής ή την σοβαρή ρύπανση.

Σοβαρό ατύχημα θεωρείται αυτό που περιλαμβάνει πυρκαγιά, έκρηξη, προσάραξη, πρόσκρουση, βαριά ζημιά λόγω καιρού και ρήγματα, που έχουν ως αποτέλεσμα ζημιές στο πλοίο που το καθιστούν αναξιόπλοο, ρύπανση, βλάβη ή ανάγκη ρυμούλκησης ή βοήθειας από την ξηρά.

Σύμφωνα με στοιχεία των Lloyd's⁴²⁹ την περίοδο 1975-1991 ο παγκόσμιος ετήσιος μέσος όρος ολικής απώλειας σε πλοία ανήλθε στα 380 πλοία και σε 1,6 εκατ. τόνους ολικής χωρητικότητας. Οι απώλειες σε ανθρώπινες ζωές ξεπερνούν για την ίδια περίοδο τα 600 άτομα κατά μέσο όρο ετησίως. Ανάλογη είναι περίπου η κατάσταση και την περίοδο 1993-1996, όπου ο αριθμός ανήλθε στα 810 άτομα κατά μέσο όρο ετησίως.

Από τις Ευρωπαϊκές χώρες το υψηλότερο ποσοστό ατυχημάτων παρουσιάζεται στην βορειοανατολική ακτή του Ατλαντικού (52%) και ακολουθούν η Δυτική Μεσόγειος (21,1%), η Ανατολική Μεσόγειος (19,5%), η Βαλτική Θάλασσα (7,3%) και η Γερμανική Βόρεια Θάλασσα με (0,4%). Στην περίοδο 1993-1996 στις

⁴²⁸ International Maritime Organization

⁴²⁹ Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1993, COM (93) 66 σελ. 2.

Ευρωπαϊκές θάλασσες ο αριθμός των αγνοουμένων ανέρχεται στους 100, κατά μέσο όρο ετησίως, ενώ ο αριθμός των νεκρών από κάθε είδους ατυχήματα ανήλθε σε 141 το 1993, 1210 το 1994, 198 το 1995 και 635 το 1996.

Ως κυριότεροι παράγοντες πρόκλησης ναυτικών ατυχημάτων αναφέρονται:

1. Η βύθιση πλοίου (foundering or sinking) κυρίως στην ανοικτή θάλασσα λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Η μετατόπιση φορτίου (shifting of cargo) συχνά αποδίδεται στις δυσμενείς καιρικές συνθήκες, ωστόσο ο τρόπος αίχμασης αποτελεί συχνά το πραγματικό αίτιο. Για να θεωρηθεί η βύθιση ως ολική απώλεια πλοίου εξετάζονται συγκεκριμένοι παράγοντες, όπως λ.χ. η δυνατότητα να ανελκυσθεί, η κατάστασή του και οι διαθέσιμες υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής. Αυτή η μορφή ατυχήματος συχνά είναι η φυσική συνέχεια των άλλων ατυχημάτων. Στη σχετική μάλιστα βιβλιογραφία η «βύθιση του πλοίου» δεν αναφέρεται ως «είδος ατυχήματος», αν και το γεγονός ότι πολλά πλοία έχουν βυθιστεί κατά καιρούς χωρίς κανένα ίχνος, ενισχύει την αντίθετη άποψη.

2. Η προσάραξη πλοίου (grounding or stranding), συνήθως σε παράκτιες περιοχές με πυκνή θαλάσσια κυκλοφορία εξαιτίας μηχανικής βλάβης, κακοκαιρίας ή λανθασμένης πλοήγησης.

3. Η σύγκρουση ή επαφή του πλοίου (collision or contact). Στην πρώτη περίπτωση αναφερόμαστε σε σύγκρουση με άλλο ή άλλα πλοία, κυρίως σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς, καθώς και στις θαλάσσιες περιοχές με συχνή κυκλοφορία. Στη δεύτερη περίπτωση αναφερόμαστε στην επαφή με μια μόνιμη εγκατάσταση.

4. Πυρκαγιά ή/και έκρηξη (fire or explosion) που εμφανίζει υψηλά ποσοστά σε ανθρώπινες απώλειες, αφού συνήθως το πλοίο δεν έχει άμεση βοήθεια από την πλησιέστερη ακτή και οι επικρατούσες συνθήκες συχνά είναι εξαιρετικά δύσκολες (ιδίως δε κατά την διάρκεια σφοδρής κακοκαιρίας).

5. Απώλειες λόγω πολεμικών εχθροπραξιών (war loss) ιδιαίτερα όταν τα εμπορικά πλοία έχουν επιταχθεί (requisitioned) από την κυβέρνηση ενός κράτους κατά τη διάρκεια εμπόλεμων καταστάσεων (γνωστά και ως admiralty oilers).

6. Ζημιές στη δομή του πλοίου (structure failure), ιδιαίτερα στο εξωτερικό περίβλημα της γάστρας λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, μετατόπισης φορτίου, κακής συντήρησης με προφανή συνέπεια τη μη αντοχή των υλικών και την μηχανική βλάβη.

7. Ετερόκλητα ατυχήματα (miscellaneous) τα οποία περιλαμβάνουν:

α) Μικτές μορφές των παραπάνω π.χ. πυρκαγιά και βύθιση, πρόσκρουση και βύθιση, προσάραξη και πυρκαγιά, σύγκρουση και έκρηξη. Το φαινόμενο των μικτών μορφών ατυχημάτων προβάλλει αρκετές δυσκολίες στην κατηγοριοποίησή τους, αφού εξαρτάται αποκλειστικά από το ποιος οργανισμός εκτελεί την επεξεργασία των στοιχείων. Λ.χ. ένα πλοίο προσαράζει ενώ προσπαθούσε να αποφύγει μια σχεδόν βέβαιη σύγκρουση, αλλά τελικώς συγκρούεται και με ένα άλλο πλοίο σαν αποτέλεσμα των παραπάνω χειρισμών. (Στην περίπτωση αυτή, είναι εμφανή τα προβλήματα κατηγοριοποίησης των αιτιών).

β) Εσκεμμένη βύθιση του πλοίου (scuttling) λ.χ. με τη μέθοδο του ανοίγματος οπών στα ύφαλα του πλοίου πιθανότατα για να μην περιέλθει το πλοίο στα χέρια του εχθρού ή ακόμα, για τον προσπορισμό παράνομου κέρδους (π.χ. ασφάλιση του πλοίου).

γ) Εξαφάνιση του πλοίου χωρίς αιτιολόγηση (unexplained disappearance).

δ) Εγκατάλειψη του πλοίου (ships found drifting or abandoned).

Οι στατιστικές αναλύσεις θεωρούν ότι το 80% των περιπτώσεων σύγκρουσης είναι αποτέλεσμα ανθρώπινου λάθους.

Γ.2. ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟ

“*R.M.S. TITANIC*”



Η πλώρη του “*R.M.S. TITANIC*” (σε βάθος 3.793m.)

Πηγή: φωτογραφικό αρχείο εκθ.*TITANIKΟΥ*, National Maritime Museum, Greenwich

Την ψυχρή και σκοτεινή νύκτα της 14^{ης} προς 15^{ης} Απριλίου 1912, ο *TITANIKΟΣ* ύψωσε την πρύμνη του και βυθίστηκε, χωρίς δισταγμό στον Βόρειο Ατλαντικό. Καθώς βυθιζόταν πήρε μαζί του περίπου 1.563 επιβάτες σε έναν κρύο μοναχικό θάνατο στο βυθό του ωκεανού.

Ο *TITANIKΟΣ* θεωρούνταν το θαύμα του 20^{ου} αιώνα, ένα δημιούργημα της νέας τεχνολογίας και της πολυτέλειας, μια απόδειξη της εποχής των απίστευτων ανθρώπινων κατορθωμάτων. Ο τύπος το είχε αποκαλέσει «αβύθιστο». Κι όμως τέσσερις ημέρες μετά το παρθενικό του ταξίδι δεν ήταν.

Η πρόσφατη ανακάλυψη του ναυαγίου του σε βάθος 3.793m στον Β. Ατλαντικό φέρνει νέα αποκαλυπτικά στοιχεία για τα αίτια της βύθισής του.

Δείγματα του σκάφους που ανασύρθηκαν στην επιφάνεια, βοήθησαν στην έρευνα των όσων διαδραματίστηκαν την μοιραία νύκτα της 14^{ης} /15^{ης} Απριλίου 1912 στον Βόρειο Ατλαντικό.

Στις αρχές του προηγούμενου αιώνα η άφιξη μεγάλων μεταλλικών πλοίων που διέθεταν μηχανές με ατμό άλλαξαν τους κανόνες ναυσιπλοΐας.

Το 1890 τα πλοία είχαν γίνει πολύ μεγάλα και μπορούσαν να διασχίσουν τον Ατλαντικό με σχετική άνεση και ασφάλεια. Ανάμεσα στο 1900 και την αρχή του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου (1914) πάνω από 13 εκατομμύρια άνθρωποι μετανάστευσαν στις ΗΠΑ, κυρίως από την Ανατολική και Νότια Ευρώπη. Πάνω από το 75% αυτών των μεταναστών θα περνούσε από το λιμάνι της Ν. Υόρκης. Για τις ακτοπλοϊκές εταιρίες δεν υπήρχε μεγάλο οικονομικό όφελος από τους επιβάτες καταστρώματος. Γρήγορα στράφηκαν σε μία διαφορετική πελατεία. Την κοινωνική τάξη των υπερπλουσίων που προήλθε από την ανθούσα αμερικανική βιομηχανία. Πολλοί εκπρόσωποί της ταξίδευαν συχνά στην Ευρώπη, ιδίως στη γαλλική Ριβιέρα ή την Ιταλία.

Γύρω στο 1900, ο επιβάτης Α΄ θέσης είχε γίνει η καλύτερη αγορά του διεθνούς ναυτιλιακού εμπορίου. Ο επιβάτης αυτός ανέμενε ταχύτητα, άνεση και πολυτέλεια στα ταξίδια του με τα επιβατηγά πλοία. Οι γερμανικές επιβατικές γραμμές, πάντα έτοιμες να κερδίσουν στον ανταγωνισμό με τις βρετανικές κινήθηκαν γρηγορότερα στις μεγάλες θάλασσες. Η γραμμή Αμβούργου - Αμερικής εξυπηρετούνταν από δύο νέα υπερσύγχρονα πολυτελή σκάφη τα οποία σύντομα απέσπασαν μεγάλο μερίδιο της αγοράς επιβατικών γραμμών στον Β. Ατλαντικό.

Η βρετανική εταιρεία *CUNARD* από την άλλη ανταποκρίθηκε κι αυτή στην αυξημένη ζήτηση παρουσιάζοντας δύο νέα πλοία το *LUZITANIA* και το *MAURITANIA*.

Αυτή η νέα γενιά πλοίων του ανοικτού ωκεανού συντόμευσε τα ταξίδια και πρόσφερε άνετους και μεγάλους χώρους στους επιβάτες.

Όσο οι άλλες εταιρείες μάχονταν για την κυριαρχία των θαλασσών στις επιβατικές μεταφορές, μια άλλη εταιρεία η *WHITE STAR*, συρρικνώνονταν. Αυτό καταρράκωνε το γόητρο του ιδιοκτήτη της, του πλουσιότερου άνδρα στον κόσμο του G.P. Morgan. Το 1902 είχε αγοράσει την *WHITE STAR* προκειμένου να την μετατρέψει στην μεγαλύτερη εταιρεία επιβατηγών πλοίων στον κόσμο. Στην επιδίωξή του θα τον βοηθούσε ο νέος διευθυντής της εταιρείας B. Ismay.

Η ιστορία του *TITANIKOY* ξεκίνησε κάπου ανάμεσα στο 1907-1908 στην *BELGRAVIA* ένα από τα πιο δημοφιλή προάστια του Λονδίνου⁴³⁰.

⁴³⁰ Τόπος διαμονής για πολλούς εκπροσώπους του βρετανικού διπλωματικού σώματος.

Μια ψυχρή νύκτα του 1907 ο Ismay είχε κληθεί σε δείπνο στον οίκο *DOWNSHIRE* από τον Lord Peen ιδιοκτήτη των μεγαλύτερων ναυπηγείων στη Μεγάλη Βρετανία⁴³¹, για να καταστρώσουν ένα τολμηρό σχέδιο. Την κατασκευή τριών νέων σκαφών, πρωτοφανούς για την εποχή τους μεγέθους, ταχύτητας και πολυτέλειας⁴³².

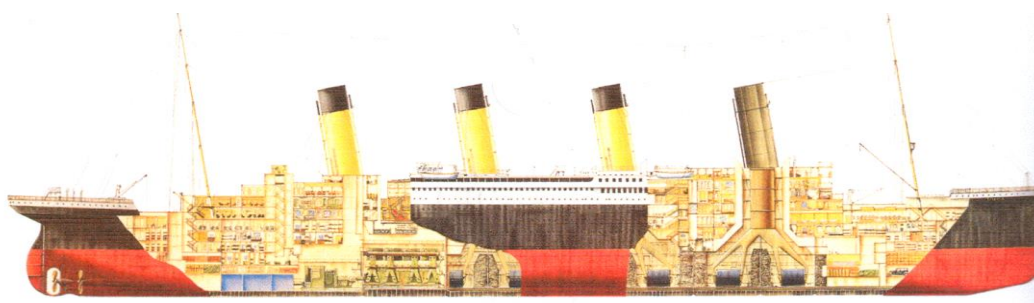
Το μεγαλύτερο απ' όλα, ο *TITANIKΟΣ*, θα ήταν και το ταχύτερο πλοίο στον κόσμο.

Ο Morgan που θα χρηματοδοτούσε την φιλόδοξη ιδέα είδε το σχέδιο του πλοίου και συμφώνησε στην κατασκευή του.

Όμως η ναυπηγική τεχνολογία του 19^{ου} αιώνα έθετε περιορισμούς στο όλο εγχείρημα. Τα πλοία της εποχής μπορούσαν να είναι ελαφρά ευκίνητα και γρήγορα. Παρόλα αυτά η συνεχής δόνησή τους από τις μηχανές και οι διατοιχισμοί τους προκαλούσαν δυσφορία στους επιβάτες.

Τα μεγάλα πλοία μπορούσαν να έχουν άνετα δωμάτια και πολλά καταστρώματα μειώνοντας την διατοίχιση μόνο και μόνο με το μέγεθός τους, έτσι το ταξίδι τους γίνονταν πιο σταθερό. Τα μεγάλα σκάφη όμως όπως ήταν φυσικό ήταν και πολύ αργά.

Στα ναυπηγεία *HARLAND & WOLF* οι ναυπηγοί πίστευαν ότι μπορούσαν να κατασκευάσουν ένα πλοίο του μεγέθους του *TITANIKΟΥ*.



“R.M.S. TITANIC”

Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο *HARLAND & WOLF* (Belfast)

Οι κατασκευαστές σχεδίασαν ένα πλοίο που ζύγιζε πάνω από 46.000 τόνους και είχε εκτόπισμα 66.000 τόνους. Το μήκος του ήταν πάνω από 264m και το πλάτος

⁴³¹ *HARLAND & WOLF* που βρίσκονταν στο Μπέλφαστ.

⁴³² Letters of J. Ismay, National Maritime Museum, Greenwich.

του 28m, είχε δε ύψος σχεδόν όσο ένδεκα όροφοι. Το κυρίως κατάστρωμά του καταλάμβανε χώρο όσο τέσσερα οικοδομικά τετράγωνα. Για να μπορέσουν να κινήσουν αυτή την γιγάντια κατασκευή με την επιθυμητή ταχύτητα, οι μηχανικοί, σχεδίασαν δύο ζεύγη τετρακυλίνδρων μηχανών και τις συνδύασαν με μια νέα τουρμπίνα χαμηλής πίεσης.

Το αποτέλεσμα αυτής της ιδιοφυούς κατασκευής ήταν να επιτύχουν ένα σύστημα προώθησης 50.000 ίππων που μπορούσε να εξασφαλίσει στο πλοίο μεγίστη ταχύτητα 25 κόμβους.

Για να προστατευθεί το πλοίο κατασκεύασαν επίσης μια διπλή ατσάλινη καρίνα ενισχυμένη με τσιμέντο.

Η καρίνα του πλοίου ήταν εσκεμμένα χωρισμένη σε μία σειρά υδατοστεγών διαμερισμάτων που συνδέονταν μεταξύ τους με υδραυλικές υδατοστεγείς θύρες ασφαλείας. Η ναυπηγική μελέτη προέβλεπε πως εάν ένα, δύο, ακόμη και τρία από τα διαμερίσματα του πλοίου κάτω από την ίσαλο πλημμύριζαν μετά από σύγκρουση, το πλοίο θα εξακολουθούσε να πλέει. Υδατοστεγείς θύρες υπήρχαν μέχρι και το πέμπτο κατάστρωμα στην πλώρη και το τέταρτο στο κέντρο του πλοίου. Οι ναυπηγοί θεώρησαν ότι υδατοστεγείς θύρες πολύ υψηλότερα από τα ίσαλα του πλοίου, δεν χρειαζόνταν. Από τα γεγονότα που ακολούθησαν όμως αυτό αποδείχθηκε ότι ήταν ένα θανάσιμο λάθος.

Όταν το πλοίο παρουσιάστηκε για πρώτη φορά δημόσια, ο κόσμος έμεινε άναυδος. Ένα «πλοίο θαύμα», «το πιο πολυτελές», μια «χρυσή άμαξα για εκατομμυριούχους», ήταν μερικά από τα σχόλια του τύπου της εποχής⁴³³. Μέσα στο γενικό ενθουσιασμό λίγοι θα σημείωναν ότι αυτή η τεράστια πλωτή πόλη διέθετε μόνο 16 σωστικές λέμβους. Το πλοίο είχε χωρητικότητα έως και 3.000 επιβάτες. Στην πραγματικότητα ο *TITANIKOS* διέθετε περισσότερες λέμβους από όσες απαιτούσαν οι κανονισμοί. Παρόλα αυτά η πλοιοκτήτρια εταιρεία αποφάσισε να προσθέσει στα καταστρώματα του άλλες τέσσερις φουσκωτές λέμβους. Το Συμβούλιο Εμπορίου της Βρετανίας εντυπωσιάστηκε και βεβαίωσε την αξιοπιστία του πλοίου. Εξάλλου οι λέμβοι δεν χρειαζόνταν για ένα πλοίο αβύθιστο.

Την 10^η Απριλίου του 1912 οι προβλήτες του Σαουθάμπτον ήταν γεμάτες από κόσμο και ενθουσιώδεις ταξιδιώτες που θα συνόδευαν τον *TITANIKO* στο παρθενικό

⁴³³ «...Οι διαστάσεις του είναι τόσο τέλειες που είναι σχεδόν αδύνατον για τον άπειρο να συλλάβει το μεγαλείο παρά μόνο δίπλα σε άλλο σκάφος...» *Ναυπηγός* τευχ. Μαρτ. 1912 και συμπλήρωνε: «είναι σχεδόν αβύθιστο». Το τελευταίο σχόλιο ήταν μία τολμηρή δήλωση και τράβηξε την προσοχή όλων. Ένα πλοίο που δε μπορούσε βυθιστεί κάτω από τις χειρότερες συνθήκες.

του ταξίδι. Όμως, η ημέρα είχε ξημερώσει με έναν κακό οίονό. Παρουσιάστηκε έλλειψη κάρβουνου εξαιτίας μίας απεργίας των ανθρακωρύχων κι αυτό θα δημιουργούσε σημαντικό πρόβλημα για τους μεγάλους λέβητες του *TITANIKOY* που κατανάλωναν 650 τόνους κάρβουνο ημερησίως. Η εταιρεία *WHITE STAR* ακύρωσε όλες τις αναχωρήσεις των πλοίων της ακόμη και τα προγραμματισμένα ταξίδια των πλοίων *OCEANIC* και *ADRIATIC* και μετέφερε το κάρβουνο από τα πλοία αυτά στον *TITANIKO*.

Επίσης πήρε την μοιραία απόφαση να μεταφέρει και τους επιβάτες των πλοίων αυτών με τις αποσκευές τους στον *TITANIKO*. Οι επιβάτες αυτοί βρέθηκαν να έχουν εισιτήρια Β και Γ θέσης αφού τα εισιτήρια που είχαν κλείσει με τα άλλα πλοία της εταιρείας ήταν πολύ φθηνότερα. Η εταιρεία επίσης αποφάσισε να μεταφέρει και τα πληρώματα των δύο πλοίων της στον *TITANIKO* για να εξυπηρετήσουν το μεγάλο αριθμό των επιβατών του. Έτσι η καθορισμένη ιεραρχία του πληρώματος του *TITANIKOY* διαταράχθηκε. Το πλήρωμα απαρτιζόνταν τώρα από αξιωματικούς, καμαρώτους και ναύτες, οι οποίοι δεν γνωρίζονταν. Επίσης οι περισσότεροι εξ αυτών δεν γνώριζαν το πλοίο και τις λειτουργίες του.

Την 10^η Απριλίου 1912 ο πλοίαρχος του *TITANIKOY* E.J.Smith ένας από τους πιο επιφανείς και έμπειρους πλοιάρχους της εποχής επιθεώρησε το πλοίο για τελευταία φορά.

Σύντομα ξεκίνησε και η επιβίβαση των επιβατών.

Λίγο πριν το μεσημέρι η μπουρού του πλοίου ανήγγειλε την αναχώρηση του και ο *TITANIKOS* άρχισε να γλυστρά αργά μπροστά από την αποβάθρα. Οι τεράστιες μηχανές του ζωντάνεψαν και το πλοίο τaráχθηκε από τις προπέλες του που άρχισαν να περιστρέφονται. Στην παραλία τα πλήθη ζητωκραύγαζαν. Καθώς το πλοίο κινούνταν στο νερό, το μεγάλο εκτόπισμα της καρίνας άρχισε να τραβάει τα σκάφη που ήταν αγκυροβολημένα κοντά του. Το επιβατηγό *NEA YOPKH* λύθηκε και παρασύρθηκε προς τον *TITANIKO*. Ο πλοίαρχος Smith που βρισκόταν στη γέφυρα και είδε τι συνέβη, επιτάχυνε την αριστερή μηχανή του *TITANIKOY* και τα απόνερα του έσπρωξαν το *NEA YOPKH* πίσω στη θέση του με ασφάλεια.

Μετά από σύντομες στάσεις στο Χερβούργο και το Κουϊνστοουν το πλοίο έστρεψε δυτικά και κατευθύνθηκε στη μοίρα του μετέφοντας 2.235 ανθρώπους. Για όσους είχαν κλείσει Α' θέση ένας κόσμος πρωτόγνωρης πολυτέλειας ανοιγόταν μπροστά τους. Μια από τις πιο πολυτελείς αίθουσές του πλοίου ήταν το καπνιστήριο (η πολυτέλειά του ήταν μυθική και ανάλογη με εκείνη που είχαν οι βρετανικές

αριστοκρατικές λέσχες της εποχής). Η αίθουσα Palm Court που προορίζονταν για το σερβίρισμα τσαγιού καθώς και το Café Parizien διέθεταν επίσης εξαιρετική για την εποχή διακόσμηση. Μερικά από τα υπνοδωμάτια Α΄ θέσης πρόσφεραν ατμόσφαιρα αριστοκρατικών βικτωριανών οικιών ενώ άλλα ήταν διαμορφωμένα σε γαλλικό βικτωριανό στυλ.

Ωστόσο, ο πλέον χαρακτηριστικός και κομψός χώρος του πλοίου ήταν η μεγάλη ημικυκλική επιβλητική σκάλα Α΄ θέσης που είχε σχεδιασθεί για να προσφέρει μια θεαματική είσοδο στις κυρίες στην αίθουσα χορού. Η σκάλα στην κορυφή της έφερε επιβλητικό γυάλινο θόλο με σφυρίλατη κατασκευή.

Την 14^η Απριλίου 1912 πέμπτη ημέρα του ταξιδιού, ο *TITANIKΟΣ* έπλεε στον Βόρειο Ατλαντικό με δυτική πορεία και μέση ταχύτητα 21,5 κόμβους.

Την 09.00 ώρα ο πλοίαρχος έλαβε μήνυμα στον ασύρματο από το πλοίο *CORONIA* που ανέφερε παγόβουνα στην περιοχή.

Τις επόμενες ώρες έφθασαν και άλλα παρόμοια μηνύματα από τον ασύρματο. Το *VALTIK* ανέφερε κι αυτό πάγο την 13.42 πολύ κοντά στην πορεία του *TITANIKOY*. Το *AMERICA* έστειλε αναφορά για πάγο τρία λεπτά αργότερα. Ακολούθησε το *CALIFORNIAN* στις 17.30 και το *MESABA* στις 21.40 όλα με αναφορές για παγόβουνα.

Ο πλοίαρχος παρά τις προειδοποιήσεις των άλλων πλοίων κράτησε σταθερή την πορεία του *TITANIKOY* χωρίς να μειώσει ταχύτητα.

Μερικοί ιστορικοί διατύπωσαν την άποψη ότι ο Smith είχε λάβει εντολή από τον Ismay να διατηρήσει σταθερή την ταχύτητα προκειμένου ο *TITANIKΟΣ* να καταπλεύσει όσο το δυνατόν νωρίτερα στη Ν. Υόρκη. Σήμερα η άποψη αυτή ελάχιστα πλέον υποστηρίζεται από τους ερευνητές καθώς την εποχή εκείνη τα πλοία διέπλειαν τις περιοχές με πάγο όσο το δυνατόν γρηγορότερα. Εξάλλου ο *TITANIKΟΣ* είχε ακολουθήσει τη νοτιότερη προκαθορισμένη πορεία προκειμένου να αποφύγει περιοχές με πάγο. Ο Smith ήταν ο πλέον έμπειρος από τους πλοιάρχους της εποχής, άτομο με ισχυρή θέληση και το ταξίδι του με τον *TITANIKO* θα ήταν το τελευταίο της καριέρας του. Μελέτες σε τμήματα από τους λέβητες του μηχανοστασίου που ήρθαν στην επιφάνεια⁴³⁴ έδειξαν ότι οι τεράστιοι σωροί κάρβουνου που τροφοδοτούσαν τους λέβητες είχαν αναφλεγεί στο εσωτερικό τους κάτι που φαίνεται

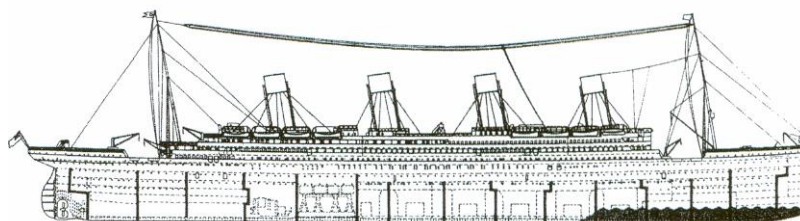
⁴³⁴ Κατάδυση ρωσικού βαθυσκάφους, M.I.R. (30-08-2001). Τμήματα από τους λέβητες εκτίθενται σήμερα στο μουσείο εκθεμάτων *TITANIKOY* του Ausstellung.

να γνώριζαν τόσο ο πλοίαρχος όσο και ο Ismay. Υπό αυτές τις συνθήκες ο *TITANIKOS* θα έπρεπε να πλεύσει με αυξημένη ταχύτητα.

Την 23.40 ώρα, σαράντα λεπτά μετά την τελευταία προειδοποίηση ο *TITANIKOS* πήγαινε κατευθείαν πάνω στη νέμεσή του. Ο παρατηρητής F. Fhrint σήμανε συναγερμό. Το πηδάλιο του πλοίου τη στιγμή εκείνη κρατούσε ο αξιωματικός William Bontorch που έκανε δύο μοιραία για το πλοίο λάθη. Έστριψε το τιμόνι αριστερά προκειμένου να αποφύγει το παγόβουνο και έκοψε την ταχύτητα του πλοίου αντί να την χρησιμοποιήσει για να επιχειρήσει ελιγμό. Έτσι εξέθεσε το πιο ευάλωτο σημείο του πλοίου, την δεξιά πλευρά του στο σκληρό σαν βράχο παγόβουνο.

Οι υδατοστεγείς θύρες στα αμπάρια την ώρα της σύγκρουσης ήταν κλειστές.

Ο πλοίαρχος Smith και ο T. Andrews επιβάτης του σκάφους αλλά και κατασκευαστής του⁴³⁵, έτρεξαν κάτω στα αμπάρια για να επιβλέψουν τη ζημιά. Εκεί είδαν το νερό να εισέρχεται μέσα με μεγάλη ορμή. Το πλοίο μπορούσε να επιπλεύσει με ένα, δύο, τρία διαμερίσματα πλημμυρισμένα. Αλλά με πέντε διαμερίσματα γεμάτα νερό, η πλώρη του σύντομα θα βυθιζόταν. Όταν θα συνέβαινε αυτό, το νερό θα ανέβαινε πάνω από το πέμπτο κατάστρωμα όπου δεν υπήρχαν υδατοστεγείς θύρες και θα ξεχύνονταν στα υπόλοιπα καταστρώματα. Ο Andrews γνώριζε ότι το πλοίο ήταν καταδικασμένο. Έκανε γρήγορους υπολογισμούς γύρισε στον πλοίαρχο και είπε: «αυτό ήταν, το πλοίο έχει 2,5 ώρες ζωής ακόμη»⁴³⁶.



“R.M.S. TITANIC”(HULL)

Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο HARLAND & WOLF (Belfast)

⁴³⁵ Πρόεδρος των ναυπηγείων HARLAND & WOLF.

⁴³⁶ Απόσπασμα από κατάθεση W. Bontock ενώπιον της ειδικής εξεταστικής επιτροπής που συνεστήθη από την Γερουσία των ΗΠΑ για να ερευνήσει τα αίτια και τις συνθήκες της τραγωδίας.

Ο πλοίαρχος διέταξε τους επιβάτες να ετοιμαστούν για εγκατάλειψη και άρχισε να οργανώνει την διάσωση. Γνώριζε ότι αν οι λέμβοι γέμιζαν θα μπορούσαν να σωθούν μόνο 1.178 άτομα. Οι υπόλοιποι 1000 άνθρωποι θα χάνονταν. Πήγε στον ασύρματο και διέταξε την άμεση αποστολή του διεθνούς σήματος κινδύνου «CQD⁴³⁷ MGY». Το πλήρωμα πρώτα ειδοποίησε τους επιβάτες της Α΄ θέσης κι έπειτα εκείνους της Β΄ θέσης. Στο μεταξύ άλλα μέλη του πληρώματος αγωνίζονταν να καθελκύσουν τις λέμβους. Κατ' εντολή των αξ/κών επέτρεπαν να επιβιβαστούν σ' αυτές μόνο οι γυναίκες και τα παιδιά. Καθώς περνούσαν τα λεπτά, οι επιβάτες και στα υπόλοιπα καταστρώματα άρχισαν να ανησυχούν και να συνωστίζονται προσπαθώντας να περάσουν τα κλειδωμένα διαχωριστικά κιγκλιδώματα για να ανέλθουν στο καταστρώμα Α΄ θέσης. Μέσα στη σύγχυση άρχισαν να καθελκούνται από το κατάστρωμα Α΄ θέσης και οι πρώτες σωσίβιες λέμβοι. Λίγες είχαν γεμίσει πλήρως. Το πλήρωμα δεν είχε εκπαιδευθεί στην χρήση τους. Η άσκηση που είχε προβλεφθεί για την εγκατάλειψη του σκάφους είχε προγραμματιστεί μόλις για την επόμενη ημέρα. Ο μύθος του αβύθιστου πλοίου είχε εξαλείψει ακόμη και τις πιο στοιχειώδεις προφυλάξεις ασφαλείας. Την 01.30 το πρωί είχαν γεμίσει και οι τελευταίες βάρκες με γυναίκες και παιδιά. Από το κατάστρωμα Γ΄ θέσης, λίγοι μπόρεσαν να περάσουν στο κατάστρωμα Α΄ θέσης. Σε κάποιες περιπτώσεις το πλήρωμα υποχρεώθηκε σε πυροβολισμούς για την συμμόρφωση των ταραγμένων επιβατών. Σκηνές πανικού και χάους επακολούθησαν. Υπήρξε κι άλλο ένα γεγονός που ολοκλήρωσε την τραγωδία. Ένα πλοίο φαίνονταν στον ορίζοντα σε απόσταση μόνο 10 ν. μίλια από τον *TITANIKO*, το *CALIFORNIAN*. Το πλήρωμά του ήταν σε θέση να δει από μακριά τον *TITANIKO*. Κανείς όμως στη γέφυρα δεν άκουσε την απελπισμένη έκκληση για βοήθεια των δύο ασυρματιστών του *TITANIKOY*.

Στις 02.20 ξημέρωμα της 15^{ης} Απριλίου 1912 όλα είχαν τελειώσει. Ο *TITANIKOS* ύψωσε την πρύμνη του πάνω από την επιφάνεια και χάθηκε στον ωκεανό. Ένας τεράστιος ήχος γέμισε το σκότος καθώς οι λέβητες, τα υαλικά και τα έπιπλα ελευθερώνονταν και συγκρούονταν για να παρασυρθούν μαζί με το πλοίο στην άβυσσο. Όταν ξημέρωσε έγινε εμφανές το μέγεθος της καταστροφής. Στην σκηνή του δράματος επέπλεαν μόνο 12 λέμβοι. Πολλές ήταν μισοάδειες. Συνολικά είχαν χαθεί 1.563 άτομα. Από τους επιβάτες, οι πιο άτυχοι ήταν της Γ΄ θέσης. Επέζησαν λιγότεροι από το 25%. Σώθηκαν μόνο 69 άνδρες και 105 γυναίκες. Πολλοί

⁴³⁷ CQD: «Προσοχή Σήμα Κινδύνου»

MGY: Διεθνές διακριτικό σήμα για τον *TITANIKO*.

από αυτούς δεν είχαν στην διάθεσή τους τον απαιτούμενο χρόνο να φθάσουν στα επάνω καταστρώματα ενώ άλλοι δεν μπόρεσαν να επιβιβασθούν στις λέμβους. Στην Β΄ θέση τα πράγματα ήταν καλύτερα για τις γυναίκες και τα παιδιά. Σώθηκαν 104 ενώ χάθηκαν 24. Μόνο 11 άνδρες της Β΄ θέσης επιβιβάσθηκαν στις λέμβους.

Οι επιβάτες της Α΄ θέσης είχαν προτεραιότητα. Σώθηκαν 145 γυναίκες και παιδιά. Χάθηκαν μόνο 11. Το ένα τρίτο όλων των ανδρών της θέσης αυτής επιβιβάσθηκε στις λέμβους.

Συνολικά το ποσοστό επιζώντων ανά θέση ήταν το ακόλουθο: στην πρώτη θέση σώθηκε το 31% των ανδρών και το 93% των γυναικών και παιδιών, στην Β΄ σώθηκε μόνο το 11% των ανδρών και το 81% των γυναικοπαίδων. Τέλος στη Γ΄ θέση σώθηκε το 14% των ανδρών και το 47% των γυναικών και παιδιών. Από τους επιβάτες της θέσης αυτής χάθηκαν συνολικά 536 άτομα.

Στατιστικά, υψηλότερα ποσοστά επιβίωσης είχε το πλήρωμα παρά οι επιβάτες της Γ΄ θέσης. Επέζησε το 22% των ανδρών και το 87% των γυναικών και παιδιών. Σε σύνολο 899 μελών πληρώματος 194 άνδρες και 20 γυναίκες, βρήκαν θέση στις βάρκες. Οι περισσότεροι άνδρες πήραν διαταγή από τους αξιωματικούς να μουν στις λέμβους για να αναλάβουν τα κουπιά.

Ένα πλοίο της *CUNARD*, το *CARPATHIA*, που είχε λάβει το σήμα κινδύνου έπλεε όλο το βράδυ για να φθάσει στον *TITANIKO*. Τελικά την 04.00 της 15^{ης} Απριλίου έφθασε στην σκηνή του θανάτου. Τέσσερις ώρες αργότερα παρέλαβε τους επιβάτες και από την τελευταία από τις 12 λέμβους του *TITANIKOY*. Από το σύνολο 2.235 επιβαινόντων, το *CARPATHIA* μπόρεσε να διασώσει μόνο 705 άτομα.



Y/K "CARPATHIA"

Πηγή: φωτογραφικό αρχείο εκθ. *TITANIKOY* National Maritime Museum, Greenwich

Στη Νέα Υόρκη ο κόσμος δεν γνώριζε τίποτα για το δράμα που εκτυλισσόταν. Η Δευτέρα 15.4.1912 ήταν μια καθαρή και ηλιόλουστη μέρα. Στο λιμάνι γίνονταν προετοιμασίες για την πρώτη άφιξη του *TITANIKΟΥ*. Στο κέντρο του Μανχάταν ο ισχυρός ασύρματος που βρίσκονταν στην κορυφή του 18^{ου} ορόφου του κτηρίου των Τάιμς της Νέας Υόρκης προσπαθούσε να έρθει σε επικοινωνία με τον *TITANIKΟ*. Νωρίτερα, ο χειριστής του ασύρματος είχε λάβει ένα μήνυμα από το σταθμό του Ακρωτηρίου Rays του New Foundland με το εξής περιεχόμενο: *«Στις 22.40 απόψε το ατμόπλοιο της εταιρείας WHITE STAR TITANIKΟΣ εξέπεμψε σήμα κινδύνου εδώ στο σταθμό μας και ανέφερε ότι έπεσε σε παγόβουνο. Το ατμόπλοιο ανέφερε ότι χρειαζόταν άμεση βοήθεια»*.

Οι Τάιμς της Νέας Υόρκης με τις λίγες πληροφορίες που είχαν στην διάθεσή τους εκτίμησαν ότι το πλοίο μπορεί να είχε χαθεί.

Μέχρι το μεσημέρι ένα πλήθος συγγενών και γνωστών των επιβαινόντων άρχισαν να καταφθάνουν στα γραφεία της *WHITE STAR* στη Νέα Υόρκη. Όμοιες σκηνές διαδραματίστηκαν και στο *OCEANIC HOUSE* στο Λονδίνο τα κεντρικά γραφεία της *WHITE STAR*. Πλήθος κόσμου περίμενε για νέα από το πλοίο. Στις 16.35 ένα νέο μήνυμα ελήφθη στη Νέα Υόρκη. Ήρθε από έναν ισχυρό πομπό στην κορυφή του πολυκαταστήματος *WANNAMAUER*. Ο χειριστής David Sharnof⁴³⁸ ανέφερε: *«Ο TITANIKΟΣ βυθίστηκε στις 00.47 ώρα της Νέας Υόρκης. Οι μόνοι επιζώντες περίπου 675 άτομα, βρίσκονται πάνω στο CARPATHIA και κατευθύνονται προς τη Νέα Υόρκη»*.

Τα νέα ότι μία τρομερή τραγωδία είχε συμβεί διαδόθηκαν γρήγορα σχεδόν σε ολόκληρο τον κόσμο. Μια καταστροφή στη θάλασσα που όμοια της δεν είχε συμβεί ποτέ. Η επιτομή της σύγχρονης τεχνολογίας είχε εξαφανιστεί στην άβυσσο και η πίστη στα νέα επιτεύγματα είχε χαθεί. Πάνω από 1.500 άτομα είχαν πεθάνει με τρόπο τραγικό. Τα υπερατλαντικά ταξίδια δε θα ήταν ποτέ πια τα ίδια.

Τόσο το Βρετανικό Συμβούλιο Εμπορίου, όσο και η Ειδική Επιτροπή της Αμερικανικής Γερουσίας άρχισαν αμέσως έρευνες για το συμβάν. Σύντομα έστρεψαν την οργή τους προς τον Ismay που είχε εγκαταλείψει από τους πρώτους το σκάφος με μια από τις λέμβους ενώ αμέτρητες γυναίκες και παιδιά παρασύρονταν στον βυθό.

⁴³⁸ Μελλοντικός ιδρυτής της RCA.

Όμως την βαρύτερη κατηγορία οι Αρχές την επεφύλαξαν στον πλοίαρχο του *CALIFORNIAN*⁴³⁹ διότι δεν αντιλήφθηκε την κρισιμότητα της κατάστασης παρότι ήταν σε θέση να διασώσει την πλειοψηφία των επιβατών του *TITANIKOY*.

Μέσα σε όλα αυτά ο τύπος αναζητούσε επίμονα και έναν ήρωα σε αυτή την τραγική ιστορία. Η επιλογή σύντομα έγινε στο πρόσωπο του Β' αξιωματικού του πλοίου Leitoler. Σύμφωνα με τον τύπο της εποχής, είχε βοηθήσει πολλές γυναίκες και παιδιά να επιβιβαστούν με ασφάλεια στις σωσίβιες λέμβους και από απλή τύχη διασώθηκε κι ο ίδιος. Όμως μια προσεκτική μελέτη των εγγράφων της ακρόασης της Επιτροπής της Γερουσίας και οι έρευνες που ακολούθησαν θα αποκάλυπταν μια εντελώς διαφορετική ιστορία. Ο Leitoler που συντόνιζε την διάσωση στην αριστερή πλευρά του πλοίου είχε διατάξει εσπευσμένα να κατέβουν οι βάρκες χωρίς να έχουν γεμίσει πλήρως. Ο ίδιος ισχυρίστηκε ενώπιον της Επιτροπής ότι το έπραξε διότι φοβήθηκε ότι οι βάρκες θα έσπαγαν εάν γέμιζαν πλήρως⁴⁴⁰.

Ο Leitoler ισχυρίστηκε επίσης ότι κατά την τελευταία φάση εγκατάλειψης του πλοίου, δεν υπήρχε κανείς στο κατάστρωμα για να επιβιβασθεί στις βάρκες. Όμως η κατάσταση ήταν τελείως διαφορετική γιατί οι υδατοστεγείς θύρες στα αμπάρια του πλοίου έκλειναν την διόδο από τη Γ' και την Β' θέση προς το κατάστρωμά της Α' θέσης. Μάλιστα κάποιοι από τους επιβάτες της Γ' θέσης βρήκαν διέξοδο και πήδησαν κατευθείαν στις λέμβους που κατέβαιναν προς την θάλασσα⁴⁴¹.

Αν και οι έρευνες συνεχίσθηκαν καμία από τις δύο επιτροπές δεν είχε την τόλμη να κατηγορήσει κάποιο υπεύθυνο άτομο ή τα στελέχη της πλοιοκτητρίας εταιρείας για εγκληματική αδιαφορία. Η πανίσχυρη επιρροή του J.P. Morgan εμπόδισε την λήψη οποιουδήποτε μέτρου εναντίον των συμφερόντων της εταιρείας *WHITESTAR*.

Η θέση του *TITANIKOY* στον βυθό παρέμεινε άγνωστη για 73 χρόνια⁴⁴² και όπως ήταν αναμενόμενο προσέελκυσε το ενδιαφέρον πολλών ερευνητών που οργάνωσαν πολλές αποστολές για τον εντοπισμό του. Το 1985 μετά από πολλές

⁴³⁹ Stanley L.

⁴⁴⁰ Στα ναυπηγεία των HARALD & WOLF είχαν γίνει εξαντλητικές δοκιμές, που είχαν πιστοποιήσει ότι οι λέμβοι είχαν την απαιτούμενη αντοχή.

⁴⁴¹ Η λέμβος Νο 5 καθαρεύθηκε την 12.55 με επιβαίνοντες 35 άτομα (30 θέσεις παρέμειναν κενές). Η λέμβος Νο 8 καθαρεύθηκε την 01.10 με επιβαίνοντες 28 άτομα (37 θέσεις έμειναν κενές). Η λέμβος Νο 1 ρίχθηκε στο κατάστρωμα την 01.12 ώρα κατ' εντολή του Bentock σε μία απέλπιδα προσπάθεια ταχείας επιβίβασης των επιβατών και παρέλαβε 12 άτομα (53 θέσεις παρέμειναν κενές). Τέλος η λέμβος Νο 2 ήταν η τελευταία λέμβος που καθαρεύθηκε την 01.45 και παρέλαβε 30 άτομα (35 θέσεις παρέμειναν κενές). Μόνο στις τέσσερις αυτές λέμβους θα μπορούσαν να είχαν επιβιβασθεί άλλοι 115 επιβάτες.

⁴⁴² Δεν ήταν γνωστές οι συντεταγμένες βύθισής του. Το ναυάγιο του πλοίου εντοπίστηκε ύστερα από έρευνες που διεξήγαγε γαλλική ερευνητική ομάδα υπό τον R. Ballard.

αποτυχημένες προσπάθειες, μια γαλλική ερευνητική ομάδα υπό τον Robert Baland, εντόπισε το ναυάγιο σε βάθος 3.793m στη μεσωκεάνεια ράχη του Β. Ατλαντικού ωκεανού⁴⁴³. Το σκάφος βρέθηκε χωρισμένο σε δυο τμήματα.

Από τότε μέχρι σήμερα πολλές ερευνητικές αποστολές έχουν επισκεφθεί το μέρος και έχουν αιχμαλωτίσει το σκηνικό του θανάτου με κάμερες. Από τις εικόνες και τα δείγματα που ανασύρθηκαν οι ερευνητές προσπάθησαν να δώσουν εξηγήσεις για ότι συνέβη πάνω στο πλοίο κατά τις τελευταίες στιγμές του. Καθώς ο *TITANIKΟΣ* γλιστρούσε στο νερό, κάτω από τη μεγάλη πίεση του τεράστιου βάρους του κυριολεκτικά έσπασε στα δύο ανάμεσα στην τρίτη και τέταρτη καμινάδα του. Ήταν εμφανές για ποιο λόγο η διάρρηξη συνέβη σε εκείνη την περιοχή. Ήταν ο χώρος που η δομική κατασκευή της γιγάντιας υπερκατασκευής παρουσίαζε άνοιγμα για να κατέρχεται το κάρβουνο που έκαιγε στους τεράστιους λέβητες του, χωρίς εμπόδιο. Ο *TITANIKΟΣ* συνέχισε να βυθίζεται όλο και περισσότερο και κάτω από την αυξανόμενη πίεση τα τρία εναπομείναντα φουγάρα έσπασαν. Το τμήμα της πλώρης που είχε ήδη γεμίσει με νερό θα πρέπει να παρασύρθηκε πρώτο στον βυθό του ωκεανού. Καθώς η μεγάλη πλώρη προσέκρουσε στο βυθό τα μεταλλικά της ελάσματα διαρρήχθηκαν και μερικά εκτινάχθηκαν, όμως η δομή της παραμένει μέχρι σήμερα αναγνωρίσιμη. Το τμήμα της πρύμνης του πλοίου είχε χειρότερη μοίρα. Ήταν το τελευταίο τμήμα του που παρέμεινε έξω από την επιφάνεια και βυθίστηκε σχεδόν όρθιο. Αν και παρασύρονταν στον ωκεανό διατηρούσε ακόμη μεγάλες ποσότητες αέρα. Καθώς βυθιζόταν και η πίεση αυξανόταν ο αέρας που είχε εγκλωβιστεί στα διαμερίσματα εκτονώθηκε βίαια παρασύροντας μαζί του μεγάλα κομμάτια της. Όταν προσέκρουσε στον βυθό του ωκεανού, τελικά, κατέρρευσε.

Η πιο σημαντική ανακάλυψη που αφορά το ναυάγιο έγινε κατά την ερευνητική αποστολή του 2001(MIR). Έπειτα από προσεκτική παρατήρηση της καρίνας στη δεξιά πλευρά του πλοίου δόθηκε η τελική απόδειξη γι' αυτό που συνέβη την τραγική νύκτα της 14^{ης} Απριλίου 1912.

Για 89 χρόνια ο κόσμος πίστευε ότι το παγόβουνο είχε δημιουργήσει ένα μακρύ ρήγμα, περίπου 100m μέτρων στο μεταλλικό σκελετό του πλοίου. Η φωτογραφική απόδειξη έδειξε κάτι διαφορετικό. Καθώς το πλοίο προσέκρουσε στο μεγάλο βυθισμένο τμήμα του παγόβουνου λόγω της τρομακτικής πίεσης της πρόσκρουσης αποκαρφώθηκαν ελάσματα της γάστρας τα οποία λύγισαν και

⁴⁴³ Αρχικά το σκάφος εντοπίστηκε από αυτόματη υποβρύχια συσκευή (ROV). Ακολούθησε επανδρωμένη αποστολή με το βαθυσκάφος «ALVIN».

παρασύρθηκαν. Η συνεχής αύξηση της πίεσης από το παγόβουνο αποκάρφωσε μεγαλύτερο αριθμό ελασμάτων που άνοιξαν και παρασύρθηκαν διαδοχικά όπως σ' ένα ντόμινο. Αυτό μπορούσε να εξηγήσει το μεγάλο μέγεθος της ζημιάς που προκλήθηκε στα ύφαλα του πλοίου μέσα σε σύντομο σχετικά χρονικό διάστημα. Σχεδόν το ένα τρίτο της δεξιάς πλευράς της κατασκευής του πλοίου κατέρρευσε και το καταδίκασε για πάντα.

Σ' αυτήν την δομική ατέλεια αναμένεται να προστεθούν επίσης και νέα στοιχεία. Σήμερα, υπάρχουν πλέον αρκετές αποδείξεις για το πώς έγινε η βύθιση του *TITANIKOY*.

Με βάση τα προαναφερθέντα ως κυριώτερα αίτια της καταστροφής του «*TITANIKOY*» μπορούμε να αναφέρουμε τα εξής:

α) λάθη στην κατασκευή (ανεπαρκή στεγανά, έλλειψη φωτισμού στις φρακτές της πλώρης, ελάχιστες σωστικές λέμβοι για τους επιβάτες, ελαττωματικές συνδέσεις ελασμάτων εξωτερικής γάστρας),

β) ακατάλληλο πλήρωμα (αξιωματικοί και πλήρωμα αγνοούσαν τις διαδικασίες εκτάκτου ανάγκης και δεν διέθεταν εμπειρία και εξοικείωση με τα μέσα του πλοίου),

γ) ανεπαρκής εξοπλισμός,

δ) ασυνήθιστες για την εποχή συνθήκες (νύκτα χωρίς φεγγάρι, ιδιαίτερα χαμηλές θερμοκρασίες, ισχυρά ρεύματα, μεγάλα παγόβουνα),

ε) υπερβολική ταχύτητα πλεύσης (21,5 κόμβοι),

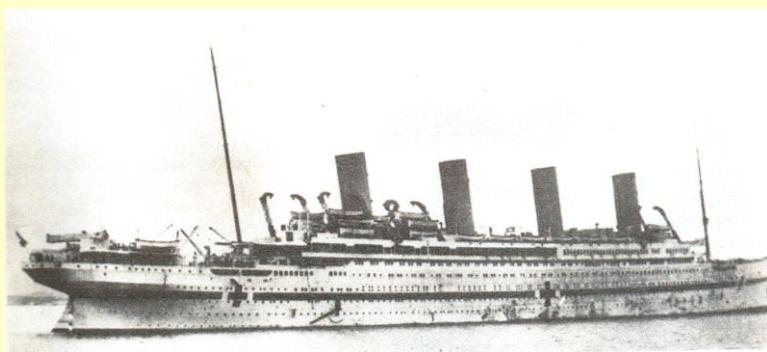
ζ) αδιαφορία του πληρώματος για την σωτηρία των επιβατών Β' και ιδίως Γ' θέσης

αλλά κυρίως υπερβολική χαλάρωση των μέτρων ασφαλείας σε ένα πλοίο που από πολλούς θεωρείτο αβύθιστο ήταν ίσως η σημαντικότερη αιτία της καταστροφής του. Ήταν η ίδια η νέμεσις του.

BRITANNIC

Στοιχεία πλοίου: Υπερωκεάνιο «BRITANNIC» υπό σημαία Αγγλίας ολ. χωρ. 48158 κόρων εκτοπίσματος 78.950 τον. μήκους 275,2m πλάτους 28,7m με 9 καταστρώματα συνολικής μεταφορικής ικανότητας 3573 ατόμων(ναυπηγήθηκε το 1915 στα ναυπηγεία HARLAND AND WOIF του Belfast) κινούμενο με ατμοστρόβιλους, με τρεις προπέλες (μεγ. ταχύτητα 22 κόμβοι), πλοιοκτησίας WHITE STAR LINE (αδελφό πλοίο με το «R.M.S TITANIC»).

Ιστορικό: Βυθίστηκε την 09.00 ώρα της 21/11/1916 στο στενό πέραςμα Κέας-Μακρονήσου προσκρούοντας σε νάρκη (3ν.μ. από τις ακτές της Κέας) καθώς κατευθύνονταν προς Λήμνο (έχασαν τη ζωή τους 29 επιβαίνοντες). Εντοπίστηκε για πρώτη φορά από το 1977 από την καταδυτική ομάδα του ΖΥ Κουστό.



Το βρετανικό υπερωκεάνιο «BRITANNIC».

Πηγή: *Η καθημερινή*, τευχ.18 Οκτωβρίου 1997

F/V "HERALD OF THREE ENTERPRISE"

Το κρύο απόγευμα της 6^{ης} Μαρτίου του 1987 το *HERALD OF FREE ENTERPRISE* ένα Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο 8.000 τόνων ιδιοκτησίας *TOWNSEND THORESEN* φθάνει από το Dover της Αγγλίας στο Zebruggee του Βελγίου.

Το πλοίο είχε να εκτελέσει το διαρκείας 4,5 ωρών δρομολόγιό του, να διασχίσει με ασφάλεια την θάλασσα της Μάγχης, ταξίδι που έχει επαναλάβει χιλιάδες φορές.

Στην γέφυρα την στιγμή του κατάπλου βρίσκονταν ο πλοίαρχος⁴⁴⁴, που ήλεγξε στον χάρτη την πορεία της επιστροφής προς την Αγγλία για μία ακόμη φορά. Εκείνη την ημέρα το πλοίο θα εκτελούσε το δρομολόγιο του για δεύτερη φορά και καθώς η εταιρεία πρόσφερε μειωμένο ναύλο όλα έδειχναν ότι θα είχε πληρότητα επιβατών και

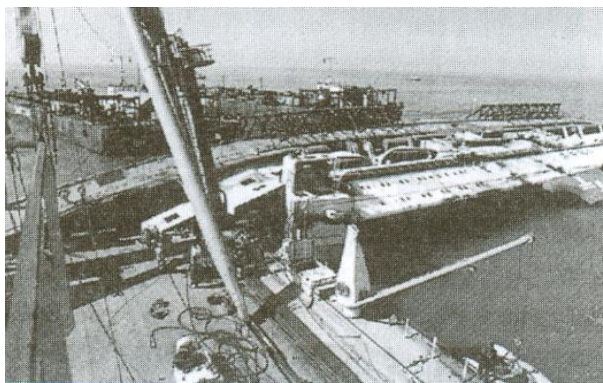
⁴⁴⁴ Liuried D.

οχημάτων. Όταν η φόρτωση του κυρίου καταστρώματος ολοκληρώθηκε ο πλοίαρχος αύξησε το βύθισμα του πλοίου μέσα στο νερό έτσι ώστε το άνω κατάστρωμα χώρων στάθμευσης οχημάτων να είναι προσπελάσιμο από τη ράμπα φόρτωσης του λιμένος. Εκείνο το μοιραίο απόγευμα επιβιβάστηκαν στο πλοίο 459 επιβάτες. Το χρονικό περιθώριο για την φόρτωση ήταν περιορισμένο και το παραμικρό λάθος θα κατέστρεφε το πρόγραμμα δρομολογίων του πλοίου. Όταν εν τέλει το πλήρωμα ολοκλήρωσε την φόρτωση το πλοίο είχε ήδη καθυστερήσει στο δρομολόγιό του. Ο αξιωματικός πρύμνης⁴⁴⁵ ανέφερε στον πλοίαρχο την ολοκλήρωση της φόρτωσης και εγκατέλειψε τους χώρους των οχημάτων για να πάρει την θέση του στην γέφυρα. Την 18:00 τέθηκαν σε λειτουργία οι 39.000 ίππων μηχανές του *HERALD* και το πλοίο απέπλευσε αφήνοντας πίσω του τον λιμένα του Zebruggee. Ο καιρός προμηνυόταν καλός (ήρεμη θάλασσα με ασθενείς ανέμους). Έτσι ο πλοίαρχος θα επιχειρούσε να καλύψει τον χαμένο χρόνο συντομεύοντας την διαδρομή. Το *HERALD* θα έπλεε στα παγωμένα νερά της Βόρειας θάλασσας με αυξημένη ταχύτητα.

Την 18:24 ώρα κι ενώ το πλοίο πλησίαζε την έξοδο του λιμένα με ταχύτητα 18 κόμβους, την ανώτερη επιτρεπόμενη, τραντάχθηκε αιφνίδια. Στην αρχή οι επιβάτες δεν έδωσαν σημασία. Το πλοίο σταθεροποιήθηκε και όλα επέστρεψαν σε κανονικούς ρυθμούς. Χαμηλά όμως στα καταστρώματα οχημάτων υπήρχε ήδη ένα σοβαρό πρόβλημα. Το *HERALD* άρχισε να μεταβάλλει την πορεία του. Ο πλοίαρχος προσπάθησε να ανακτήσει τον έλεγχο αλλά το σκάφος δεν ανταποκρινόταν στους χειρισμούς του. Από το πέμπτο κατάστρωμα (κυρίως γκαράζ) ένα μέλος του πληρώματος ανέφερε στην γέφυρα ότι υπήρχε μεγάλο πρόβλημα εισροής υδάτων.

Την 18:28 ένα νέο ισχυρό τράνταγμα ακούστηκε και το πλοίο άρχισε να παίρνει κλίση προς τα αριστερά. Ο πλοίαρχος δεν πρόλαβε να στείλει σήμα κινδύνου καθώς από το τράνταγμα κτύπησε και έπεσε αναίσθητος στο πάτωμα της γέφυρας. Η κλίση γρήγορα έφθασε στις 30° και συνέχισε να αυξάνει ενώ οι επιβάτες προσπαθούσαν απεγνωσμένα να βρουν στηρίγματα για να μην παρασυρθούν από το νερό. Λίγο αργότερα το νερό άρχισε να εισέρχεται με ορμή από τα φινιστρίνια. Σύντομα ολόκληρη η αριστερή πλευρά του πλοίου βυθίστηκε στην Βόρεια Θάλασσα.

⁴⁴⁵ Samble D.



F/V "HERALD OF THREE ENTERPRISE"

Πηγή: JULTON G. Picture collection

Την ίδια ώρα στην έξοδο του λιμένος το πλήρωμα του M/S SANTARAS είδε τα φώτα του *HERALD* να τρεμοπαίζουν και στη συνέχεια να σβήνουν. Η λιμενική Αρχή του Zeebrugge που έλαβε την κλήση κινδύνου από το *SANATARAS* κινητοποίησε αμέσως όλα τα παραπλέοντα σκάφη για να σπεύσουν προς βοήθεια του *HERALD*. Μέσα στο πλημμυρισμένο *HERALD* περισσότεροι από 450 άνθρωποι πάλευαν για την ζωή τους. Η θερμοκρασία του νερού στην Βόρεια Θάλασσα εκείνο το βράδυ βρίσκονταν λίγο πιο πάνω από τους 0⁰ C. Με τέτοιες συνθήκες οι περισσότεροι από τους επιβάτες θα έχαναν τις αισθήσεις τους μέσα σε είκοσι λεπτά. Καθώς το νερό εξακολουθούσε να εισέρχεται στο σκάφος με γρήγορο ρυθμό πολλοί επιβάτες εγκλωβίστηκαν στη δεξιά πλευρά του πλοίου έχοντας στην διάθεσή τους περιορισμένο χώρο με ύψος κάτι περισσότερο από 40 cm για να αναπνεύσουν. Την 18:40 και αφού είχαν περάσει δώδεκα λεπτά από την ανατροπή του *HERALD*, το ρυμουλκό *SEAWORLD* κατέπλευσε στην περιοχή του συμβάντος. Το πλήρωμά του έσπασε τα φινιστρίνια του πλημμυρισμένου σκάφους και απεγκλώβισε όσους επιβάτες βρίσκονταν ακριβώς από κάτω.

Μέσα σε τριάντα πέντε λεπτά αφότου το πλοίο αναποδογύρισε, είχε στηθεί μια γιγάντια επιχείρηση διάσωσης από ελικόπτερα της ακτοφυλακής και πολλά παραπλέοντα σκάφη. Στον χώρο έφθασαν επίσης και δύτες τοπικών σωστικών ομάδων που γνώριζαν την περιοχή. Η κατάδυση τους μέσα στο πλοίο φαίνονταν εξαιρετικά επικίνδυνη καθώς εξακολουθούσε να παραμένει ασταθές. Παρ' όλα αυτά οι δύτες ήταν η μόνη ελπίδα για την σωτηρία των παγιδευμένων. Άνοιγαν δρόμο ανάμεσα σε πτώματα και οι συντρίμια που επέπλεαν, για τυχόν επιζώντες μέσα στους σκοτεινούς διαδρόμους και τις αίθουσες του πλοίου.

Την 21:00, δύομιση ώρες αφότου το *HERALD* είχε αναποδογυρίσει οι δύτες εξακολουθούσαν να βρίσκουν επιζώντες, αλλά οι νεκροί που ανασύρονταν ξεπερνούσαν σε αριθμό τους διασωθέντες.

Τα ξημερώματα και ενώ είχαν περάσει περισσότερες από οκτώ ώρες μετά το δυστύχημα, η παλίρροια ανέβασε το ύψος του νερού απότομα και δημιούργησε επικίνδυνα ρεύματα στο εσωτερικό του αναποδογυρισμένου σκάφους. Τα σωστικά συνεργεία διέκοψαν τις επιχειρήσεις διάσωσης μέχρι το πέρας της παλίρροιας. Από την ώρα εκείνη κάθε ελπίδα για εύρεση επιζώντων είχε πλέον σβήσει. Πολλοί συγγενείς, επιβάτες και μέλη του πληρώματος που χωρίστηκαν όταν το πλοίο πήρε κλίση, πληροφορήθηκαν ότι κάποιοι δεν τα κατάφεραν. Άλλοι μάταια περίμεναν κάποια είδηση.

Τα νέα της τραγωδίας ταξίδευσαν γρήγορα σε όλο τον κόσμο. Το μέγεθος της καταστροφής προκάλεσε δέος στην διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα. Οι πρώτες αναφορές μιλούσαν για 150 νεκρούς καθιστώντας το ναυάγιο του *HERALD* το πλέον πολύνεκρο σε καιρό ειρήνης για την Βρετανία από την βύθιση του *TITANIKΟΥ*. Καθώς ξημέρωσε, ιστορίες ηρωικών πράξεων και απίθανης επιβίωσης ακούγονταν από τους επιβάτες, το πλήρωμα και τα ΜΜΕ⁴⁴⁶. Η καταστροφή ήταν απρόσμενη γι' αυτό και το Βρετανικό Υπουργείο Μεταφορών διόρισε ερευνητές-πραγματογνώμονες για την διερεύνηση των αιτίων του δυστυχήματος.

Οι πραγματογνώμονες επισκέφθηκαν το αναποδογυρισμένο πλοίο την επόμενη μέρα μετά την τραγωδία. Το πλοίο έμοιαζε άθικτο. Στην αριστερή πλευρά του σκάφους δεν υπήρχαν σημάδια πρόσκρουσης ή βλάβης. Αυτό που είδαν όμως στην πλώρη, τους άφησε άναυδους. Οι τεράστιες πόρτες της πλώρης του πλοίου ήταν ορθάνοικτες. Ήταν ξεκάθαρο ότι το νερό έπρεπε να έχει μπει μέσα από αυτές. Τα ΜΜΕ αποκάλεσαν τις ανοικτές πόρτες της πλώρης, «πόρτες του θανάτου». Το *HERALD* είχε προσαράξει με την αριστερή πλευρά του, σε έναν αμμόδη ύφαλο σχεδόν 1 ναυτικό μίλι μακριά από την έξοδο του λιμένος.

Υπήρχαν πολλά ανάλογα εμπόδια στον βυθό έξω από τον λιμένα Zeebrugge. Τα πλοία για να αποφύγουν τα εμπόδια αυτά ακολουθούσαν μια καθορισμένη διαδρομή, ένα κανάλι πλάτους 900m το οποίο οι λιμενικές αρχές φρόντιζαν να διατηρούν ανοικτό.

⁴⁴⁶ «Ένας άνδρας λειτούργησε σαν ανθρώπινη γέφυρα για να γλιτώσουν οι υπόλοιποι». «Ένας οδηγός φορτηγού έσωσε ένα πεντάχρονο κορίτσι που έχασε την οικογένειά του».

Οι Αρχές του λιμένα ήλεγχαν την περιοχή με Radar (σε ακτίνα 3 ν. μιλίων) και παρακολουθούσαν όλα τα πλοία που αναχωρούσαν από τον λιμένα με μια διαδικασία ρουτίνας. Το ίχνος του Radar έδειξε ότι το HERALD κατά τις τελευταίες στιγμές του απέκλινε της πορείας του. Επίσης έδειξε ότι δεν συγκρούστηκε με ύφαλο. Στην πραγματικότητα επικάθησε πάνω του, αφού πρώτα αναποδογύρισε. Το πλοίο παρουσίασε εκτροπή από την πορεία του επειδή ήδη είχε παρουσιασθεί πρόβλημα. Ο ύφαλος δεν ήταν η νέμεσις του αλλά η σωτηρία του. Εμπόδισε το πλοίο να αναποδογυρίσει σώζοντας πολλούς από τους επιβάτες και το πλήρωμα. Η θεωρία ότι οι πόρτες της πλώρης άνοιξαν λόγω της σύγκρουσης σε ύφαλο, γρήγορα κατέληξε σε αδιέξοδο. Από την εξέταση των προσώπων που έγινε στο προσωπικό της λιμενικής Αρχής που βρίσκονταν σε υπηρεσία την νύκτα της τραγωδίας ήρθαν στο φως νέα στοιχεία που βοήθησαν να εξακριβωθούν τα αίτια της τραγωδίας. Ο προϊστάμενος της Λιμενικής Αρχής ανέφερε μια παράξενη πληροφορία που είχε λάβει από τον κυβερνήτη του πλοίου SANTARAS είκοσι λεπτά αφότου το HERALD είχε αναχωρήσει από τον λιμένα. Ο κυβερνήτης του πλοίου αυτού είχε αναφέρει ότι τα φώτα και ότι οι θύρες της πλώρης του HERALD ήταν ανοικτά και ότι μπορούσε να διακρίνει μέσα από αυτές τα σταθμευμένα οχήματα. Έτσι οι πραγματογνώμονες οδηγήθηκαν στο συμπέρασμα ότι το HERALD απέπλευσε χωρίς να έχουν κλείσει οι πόρτες της πλώρης του.

Την επίβλεψη του έργου της φόρτωσης οχημάτων είχε ο αξιωματικός καταστρώματος του πλοίου⁴⁴⁷ ο οποίος έπρεπε να φορτώσει το HERALD εγκαίρως ώστε να αναχωρήσει στην ώρα του. Ήταν επίσης ο τελευταίος που έφυγε από το γκαράζ. Με την ανακοίνωση αναχώρησης του πλοίου θα έπρεπε να κλείσουν οι πόρτες της πλώρης. Αυτό επιτυγχάνονταν με την χρήση ενός υδραυλικού διακόπτη που βρίσκονταν στο γκαράζ. Την ευθύνη γι' αυτό το σημαντικό έργο είχε ο λοστρόμος του πλοίου. Όταν όμως ερωτήθηκε από τις Αρχές για τις κινήσεις του εκείνη την νύκτα, τους περίμενε μια έκπληξη. Την ώρα του απόπλου του πλοίου εκείνος βρίσκονταν στην καμπίνα του και κοιμόταν. Επίσης, κανείς άλλος από το πλήρωμα δεν πρόσεξε ότι το πλοίο απέπλευσε με τις θύρες της πλώρης ανοικτές. Από την διερεύνηση προέκυψε επίσης ότι το κλείσιμο των θυρών της πλώρης ήταν η τελική πράξη μιας διαδικασίας ανεξάρτητων μεταξύ τους γεγονότων. Όταν τελείωνε η φόρτωση υπήρχε πάντοτε κάποιος από το πλήρωμα που έκλεινε τις θύρες. Εκείνη

⁴⁴⁷ Stanley M.

τη νύκτα όμως δεν τις έκλεισε κανείς. Διαπιστώθηκε επίσης ότι δεν υπήρχε στο πλοίο σύστημα που να κλείνει αυτόματα τις πόρτες της πλώρης σε περίπτωση που το πλήρωμα τις ξεχνούσε ανοικτές. Στις περιπτώσεις καθυστερήσεων, ήταν συνήθης τακτική ο αξιωματικός πλώρης να φεύγει από τον χώρο οχημάτων προτού κλείσουν οι πόρτες. Ο αξιωματικός έπρεπε να ελέγξει τις πόρτες και την ίδια στιγμή όφειλε να βρίσκεται στην γέφυρα. Αυτό στην πράξη φαινόταν ακατόρθωτο. Ωστόσο υπήρχε και άλλη ατέλεια στο σύστημα ελέγχου. Ο πλοίαρχος του πλοίου δεν μπορούσε να δει τις πόρτες της πλώρης από την γέφυρα.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες ήταν πλέον ξεκάθαρο ότι ο συνδυασμός ανθρώπινου λάθους και τεχνικών ατελειών οδήγησε το πλοίο, με τις πόρτες της πλώρης του ανοικτές, στην καταστροφή.

Το αδελφό πλοίο του *HERALD, PRIDE OF THREE ENTERPRISE* αντιμετώπισε κι εκείνο το ίδιο πρόβλημα μόλις τέσσερα χρόνια πριν την καταστροφή, όταν είχε αποπλεύσει από το Dover με τις πόρτες της πλώρης του ανοικτές. Παρ' όλα αυτά το *PRIDE* είχε φθάσει στον προορισμό του χωρίς πρόβλημα. Το *HERALD* θα μπορούσε να είχε ολοκληρώσει το ταξίδι του. Ωστόσο η ράμπα φόρτωσης του λιμένα δημιουργούσε στο πλοίο ένα σοβαρό πρόβλημα. Δεν ήταν αρκετά μεγάλη σε μήκος ώστε να φθάσει στο πάνω κατάστρωμα. Έτσι κάθε φορά που ο χώρος αυτός επρόκειτο να διατεθεί για φόρτωση οχημάτων, ο πλοίαρχος έδινε εντολή να γεμίσουν με έρμα οι δεξαμενές έρματος στην πλώρη ώστε το πλοίο να βυθιστεί όσο χρειαζόνταν για τις ανάγκες της φόρτωσης. Αυτή η κίνηση βύθισε το *HERALD* ένα μέτρο χαμηλότερα στην πλώρη του. Έτσι οι πόρτες της πλώρης έφθασαν πιο κοντά στην επιφάνεια του νερού (απόσταση περίπου 2,5m). Ο λιμένας Zebrugge εκείνη την εποχή ήταν σχετικά ρηχός με μέσο βάθος μόλις 5,5m. Αυτό είχε ιδιαίτερη σημασία διότι καθώς το πλοίο ταξίδευε η κίνησή του δημιουργούσε στο νερό ρεύμα χαμηλής πίεσης που τραβούσε την πλώρη του προς τα κάτω. Στα βαθιά νερά οι συνέπειες θα ήταν ασήμαντες. Στα ρηχά νερά όμως ήταν πολύ μεγάλες διότι καθώς το νερό πιέζονταν στο στενό πέρασμα ανάμεσα στη γάστρα του πλοίου και τον βυθό του διαύλου η ταχύτητα του αυξάνονταν. Αυτή η ταχύτητα του νερού δημιούργησε μια περιοχή χαμηλής πίεσης κάτω ακριβώς από το πλοίο που τραβούσε την πλώρη του ακόμα περισσότερο προς τα κάτω. Έτσι η απόσταση από την επιφάνεια της θάλασσας μέχρι τις ανοικτές πόρτες της πλώρης μειώθηκε στο 1,5m. Το ταξίδι υπό τις συνθήκες αυτές ήταν βέβαια επικίνδυνο αλλά αυτό δεν ήταν αρκετό για να προκαλέσει την ανατροπή του πλοίου.

Την 10^η Μαΐου 1987 εννέα εβδομάδες μετά το τραγικό ναυάγιο του *HERALD*, πραγματοποιήθηκε αναπαράσταση του μοιραίου ταξιδιού με το αδελφό πλοίο του το *PRIDE OF FREE ENTERPRISE*. Το τελευταίο άφησε τον λιμένα Zebrugge με μια μέση ταχύτητα 10 έως 15 κόμβους. Μετά τον απόπλου του οι πόρτες της πλώρης βρέθηκαν 1,5 μέτρο πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας και καθώς το πλοίο ταξίδευε δημιουργήθηκε ένα κύμα στην πλώρη. Ωστόσο το ύψος του κύματος σταμάτησε αρκετά πιο κάτω από τις πόρτες της πλώρης του σκάφους. Στην επόμενη φάση της αναπαράστασης το πλοίο ανέπτυξε ταχύτητα για να διακριβωθεί εάν και κατά πόσο το κύμα θα έφθανε στις πόρτες της πλώρης του. Με ταχύτητα 16,9 κόμβους κατεγράφη μέγιστο ύψος κύματος που ήταν χαμηλότερο από το ύψος της πόρτας της πλώρης. Το κύμα δεν επηρέασε την πλευστότητα του σκάφους. Όταν το πλοίο ανέπτυξε ταχύτητα 17,4 κόμβους το αποτέλεσμα διαφοροποιήθηκε. Δεν παρατηρήθηκε αύξηση μόνο στο ύψος του κύματος αλλά μεταβλήθηκε και η κατεύθυνσή του. Το κύμα αντί να προσκρούσει στην πλώρη και να διαχέεται κινούνταν προς την πρύμνη του σκάφους. Το ύψος του ανήλθε σε 2,5m, εν τούτοις όμως δεν αρκούσε για να πλημμυρίσει το γκαράζ του πλοίου.

Με περαιτέρω αύξηση της ταχύτητας τους σκάφους στους 18 κόμβους (που ήταν και η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα) το κύμα αυξήθηκε απότομα φθάνοντας σχεδόν σε ύψος τα 4m. Το ύψος αυτό ήταν αρκετό για να επικαλύψει την πόρτα της πλώρης. Με τον τρόπο αυτό εξηγήθηκε γιατί στο *HERALD OF FREE ENTERPRISE* το νερό πλημμύρισε σχεδόν αμέσως το κυρίως κατάστρωμα του χώρου οχημάτων. Περαιτέρω ανάλυση του φαινομένου σε Η/Υ έδειξε ότι το μυστικό της ανατροπής κρύβονταν στα ρηχά νερά του διαύλου του Zebrugge. Όπως όλα τα πλοία, έτσι και το *PRIDE* προκαλούσε μεγαλύτερο κύμα στην πλώρη όταν έπλεε σε ρηχά νερά⁴⁴⁸. Η προσομοίωση της πορείας σε Η/Υ επιβεβαίωσε ότι όταν το *HERALD* έφθασε στους 18 κόμβους πυροδοτήθηκε μια κλιμακωτή αντίδραση γεγονότων. Εμφανίσθηκε έτσι μια απότομη αύξηση του ύψους του κύματος της πλώρης. Η κατά μισό κόμβο μεγαλύτερη ταχύτητα του πλοίου σε συνδυασμό με τα ρηχά νερά του λιμένος Zebrugge οριοθέτησαν την μοιραία διαφορά και το πέραςμα στην καταστροφή.

Ωστόσο ο σχεδιασμός του *HERALD* διέφερε από τα συνήθη επιβατηγά πλοία. Σε αυτά ο χώρος κάτω από το κύριο κατάστρωμα διαιρείται σε στεγανά διαμερίσματα. Το *HERALD* όμως διέθετε ένα ενιαίο, τεράστιου μεγέθους, κύριο

⁴⁴⁸ Είναι γνωστό ως «φαινόμενο των ρηχών νερών». Το φαινόμενο γίνεται σταδιακά εντονότερο όσο αυξάνεται η ταχύτητα ενός πλοίου.

κατάστρωμα για τα οχήματα χωρίς διαχωριστικά. Έτσι επιτυγχάνονταν γρηγορότερα η φορτοεκφόρτωση των οχημάτων στους λιμένες προσέγγισης και το πλοίο μπορούσε να εξασφαλίζει το πλεονέκτημα εκεί που κυριαρχούσε ο ανταγωνισμός. Αυτό το συγκριτικό πλεονέκτημα του *HERALD* κατέληξε να γίνει η αιτία της καταστροφής του.

Υπολογίσθηκε ότι εισήλθαν πάνω από 2.000 τόνοι νερού στο γκαράζ όταν το πλοίο έχασε την ευστάθειά του. Καθώς το *HERALD* εξακολουθούσε να ταξιδεύει, η ελεύθερη επιφάνεια του νερού διατοιχίζονταν από πλευρά σε πλευρά αλλά όπως ήταν φυσιολογικό το νερό συγκεντρώνονταν κάθε φορά στην χαμηλότερη πλευρά επιβαρύνοντας κι άλλο την κλίση του πλοίου. Αρχικά η ικανότητα επανάκαμψης επέτρεψε στο πλοίο να αποφύγει την άμεση ανατροπή του. Καθώς όμως το πλοίο συνέχιζε να εκτρέπεται από την μια πλευρά στην άλλη, σαν εκκρεμές, παρέσερνε μαζί του όλο και μεγαλύτερη ποσότητα νερού. Σταδιακά το πλοίο έφθασε σε ένα σημείο πέρα από το οποίο δεν μπορούσε πλέον να ανακάμψει.

Το σκηνικό της καταστροφής στο *HERALD OF FREE ENTERPRISE* τα τελευταία λεπτά μπορεί να περιγραφεί ως εξής: τέσσερα λεπτά πριν την πρόσκρουση ο πλοίαρχος χωρίς να γνωρίζει ότι οι πόρτες της πλώρης ήταν ανοικτές, αύξησε κατά 0,5 κόμβους την ταχύτητα του πλοίου του (ανήλθε στους 18 κόμβους). Τα ρηχά νερά του διαύλου του Zebrugge συνέτειναν στο να φθάσει το κύμα στην πλώρη του πλοίου σε ύψος γύρω στα 4m. πάνω από την ίσαλο γραμμή. Περίπου 2.000 τόνοι νερού 90'' πριν την πρόσκρουση εισήλθαν στο ενιαίο γκαράζ του πλοίου και μόλις 60'' πριν την ανατροπή του (κι ενώ το νερό εκτρέπονταν από την μία μέχρι την άλλη πλευρά του) οι επιβάτες αισθάνθηκαν ένα δυνατό τράνταγμα. Το νερό που εισήλθε στο γκαράζ παρέσυρε αυτοκίνητα και φορτηγά και 30'' πριν την καταστροφή το πλοίο έλαβε αριστερή κλίση (30°) και ανατράπηκε στο πλάι μέσα στα παγωμένα νερά της Βόρειας Θάλασσας.

Επτά εβδομάδες μετά την τραγωδία, το *HERALD* ρυμουλκήθηκε στον λιμένα Zebrugge. Οι νεκροί ανήλθαν στους 193 (οι 38 ήταν μέλη του πληρώματος). Το πόρισμα της ερευνητικής επιτροπής ανέφερε ότι το πλοίο ανετράπη λόγω ανθρωπίνου λάθους. Ο πλοίαρχος και ο Α' αξιωματικός του πλοίου τέθηκαν σε διαθεσιμότητα. Ο άνθρωπος που παρέλειψε να κλείσει τις πόρτες της πλώρης, κατηγορήθηκε για αμέλεια αλλά απαλάχθηκε των ποινικών του ευθυνών. Το πόρισμα καταλόγισε επίσης ευθύνες στην πλοιοκτήτρια εταιρεία λόγω κακής διαχείρισης του πλοίου. Το Βρετανικό Υπουργείο Μεταφορών επέβαλε συνολικά πρόστιμα στην εταιρεία ύψους

400.000£. Ωστόσο στην μνήμη των επιζώντων το ναυάγιο του *HERALD OF FREE ENTERPRISE* άφησε την δική του διδαχή. Την δύναμη της στιγμής.

Το ναυάγιο οδήγησε σε αναμόρφωση των κανονισμών ασφάλειας στα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία. Καθιερώθηκαν κλειστά κυκλώματα παρακολούθησης που επιτρέπουν πλέον στους κυβερνήτες να επιτηρούν τους κλειστούς χώρους και τις υδατοστεγείς θύρες από την γέφυρα με φωτεινές ενδείξεις που ειδοποιούν το πλήρωμα στις περιπτώσεις που οι θύρες έχουν μείνει ανοικτές. Οι ναυτιλιακές εταιρείες υποχρεώθηκαν περαιτέρω να τροποποιήσουν τα πλοία τους και να βελτιώσουν την στεγανότητα και ευστάθειά τους χρησιμοποιώντας διαχωριστικά μέσα στους χώρους κάτω από το κύριο κατάστρωμα.

Έτσι εάν ένα επιβατηγό πλοίο κλειστού τύπου παρουσιάσει εισροή νερού μέχρι 50cm στο κυρίως γκαράζ θα πρέπει να είναι ικανό να διατηρεί την πλευστότητά του για 30' τουλάχιστον.

Το ναυάγιο του *HERALD OF FREE ENTERPRISE* ήταν ένα ισχυρό πλήγμα στην βιομηχανία της ναυπηγικής. Οι κανονισμοί ασφαλείας που καθιερώθηκαν μετά το δυστύχημα έθεσαν νέες σταθερές ασφαλείας που ακολούθησε όλος ο κόσμος.

F/V "SCANDINAVIAN STAR"

Στο *SCANDINAVIAN STAR* διαδραματίστηκε το χειρότερο σενάριο που θα μπορούσε να συμβεί σε πλοίο όταν ξεσπάει μια πυρκαγιά και δεν υπάρχει ετοιμότητα για την αντιμετώπισή της.

Την νύκτα της 6^{ης} Απριλίου του 1990 το *F/V SCANDINAVIAN STAR*⁴⁴⁹ απέπλευσε από το Όσλο με 482 επιβάτες και 99 άτομα πλήρωμα για την Δανία. Γύρω στις 01:45, την ώρα που οι περισσότεροι επιβάτες κοιμόντουσαν στις καμπίνες τους ξέσπασε πυρκαγιά σε ένα από τα χαμηλά καταστρώματα. Δεν υπήρχαν συστήματα πυρόσβεσης κι έτσι η φωτιά απλώθηκε ανεξέλεγκτα. Οι τοίχοι του πλοίου που ήταν φτιαγμένοι από ασβέστη συγκέντρωσαν την φωτιά μέσα στους διαδρόμους.

Η πυρκαγιά ξεκίνησε από μια στοίβα ρούχα έξω από μια καμπίνα στο κατάστρωμα Νο 3 και εξαπλώθηκε γρήγορα σε όλο το πλοίο. Πολλοί επιβάτες ξύπνησαν και βγαίνοντας από την καμπίνα τους αντίκρισαν πυκνό καπνό και την υστερία άλλων επιβατών. Το άπειρο πλήρωμα δεν ήταν εξοικειωμένο με τους χώρους

⁴⁴⁹ Κ.ο.χ. 12.500 τόνοι, έτος κατασκευής 1971.

του πλοίου και λίγοι γνώριζαν Αγγλικά ή Νορβηγικά. Ελάχιστοι από το πλήρωμα σκέφθηκαν να χρησιμοποιήσουν φορητό εξοπλισμό για να καθοδηγήσουν τους επιβάτες στα καταστρώματα.

Το *SCANDINAVIAN STAR* έφερε σημάνσεις ανάγκης γραμμένες στα Αγγλικά και Ισπανικά. Όταν ναυλώθηκε από την περιοχή της Καραϊβικής στις θάλασσες της Σκανδιναβίας, οι πινακίδες δεν αντικαταστάθηκαν και οι περισσότεροι νορβηγοί επιβάτες δεν ήταν σε θέση να κατανοήσουν τις επιγραφές.

Όταν η πυρκαγιά επεκτάθηκε, όλοι στο πλοίο πανικοβλήθηκαν και μέσα στην σύγχυση ο πλοίαρχος⁴⁵⁰ έκανε ένα θανάσιμο λάθος που θα στοίχιζε την ζωή σε πολλούς επιβάτες: γύρω στις 02:30 ανέφερε στις Αρχές, χωρίς να γνωρίζει επακριβώς την κατάσταση του πλοίου του, ότι όλοι οι επιβάτες και το πλήρωμα είχαν εγκαταλείψει το σκάφος καθώς και ότι δεν υπήρχε κανείς στους χώρους ενδιαίτησης όπου μαίνονταν η πυρκαγιά. Όμως διαψεύσθηκε από τα γεγονότα καθώς 30 περίπου επιβάτες είχαν αποκλεισθεί από την φωτιά στο πίσω μέρος του πλοίου⁴⁵¹ ενώ άλλοι 76 βρίσκονταν εγκλωβισμένοι στους εσωτερικούς του χώρους.

Οι τελευταίοι πέθαναν από ασφυξία παγιδευμένοι στους διαδρόμους και στις καμπίνες τους από πυκνούς καπνούς και αναθυμιάσεις. Όσοι από τους επιβάτες και το πλήρωμα κατόρθωσαν να φθάσουν στο πίσω κατάστρωμα εγκατέλειψαν το πλοίο με την βοήθεια των πληρωμάτων άλλων πλοίων.

Τα σωστικά αγήματα που έφθασαν λίγο αργότερα στο πλοίο αντίκρυσαν ένα μακάβριο θέαμα, μια ανευ προηγμένου ανθρώπινη εκατόμβη.

Για να αποφευχθεί η επανάληψη τέτοιων συμβάντων έγιναν πολλές δοκιμές και σχεδιασμοί ασφαλείας σε Ε/Γ-Ο/Γ πλοία στη Νορβηγία.

Στους διαδρόμους του *SCANDINAVIAN STAR* η κύρια αιτία που προκάλεσε την απώλεια τόσων ζώων ήταν ο καπνός⁴⁵². Επί πλέον βρέθηκε ότι όλοι οι τοίχοι λόγω της πυρκαγιάς έβγαζαν ένα θανάσιμο κοκταίηλ κυανίου και διοξειδίου του άνθρακα. Όμως η έρευνα αποκάλυψε και κάτι άλλο. Ότι η πυρκαγιά στο *SCANDINAVIAN STAR* οφείλονταν σε εμπρησμό⁴⁵³.

⁴⁵⁰ Larsen H.

⁴⁵¹ Επί του καταστρώματος Νο 5.

⁴⁵² Η διακοπή της λειτουργίας του κεντρικού κλιματισμού (προβλέπονταν ως διαδικασία ανάγκης) επέτρεψε την είσοδο του καπνού στις καμπίνες των επιβατών και επιβάρυνε την ήδη δυσχερή θέση των εγκλωβισμένων σ' αυτές επιβατών.

⁴⁵³ Το πλοίο μόλις είχε αρχίσει να εκτελεί δρομολόγια (μια υπηρεσία που τελειώσε τότε πρόωρα όσο και άδοξα).

Μετά από πολλές έρευνες ελήφθησαν νέα μέτρα ασφαλείας σε όλα τα επιβατηγά πλοία, όπως υποχρεωτική και επαρκής σήμανση, για να μειωθούν οι κίνδυνοι παρόμοιων καταστροφών. Όσο για τον εμπρηστή του *SCANDINAVIAN STAR* φαίνεται ότι χάθηκε μαζί με τα υπόλοιπα θύματα παίρνοντας μαζί του στον τάφο τα κίνητρα του.

Η συμπεριφορά που απειλεί την ζωή των ανθρώπων μπορεί να εμφανισθεί σε πολλές μορφές κάποτε ως απροσεξία, άλλες φορές πάλι από υπερβολική αυτοπεποίθηση.

Γ.3. ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟ

Τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια βρήκαν την ελληνική ναυτιλία να προσπαθεί να κλείσει τις πληγές της μέσα από ένα μακρύ και καταστροφικό πόλεμο στον τον οποίο απώλεσε τα 75% του αριθμού των πλοίων (από τα 506 απωλέστηκαν 434) και το 72% της χωρητικότητάς της (από 1.787.403 απωλέσθηκαν 1.361.626 τόνοι).

Οι αριθμοί αυτοί γίνονται ακόμη πιο θλιβεροί όταν αναφερόμαστε στην ακτοπλοΐα, αφού από τα 55 συνολικά επιβατηγά απωλέσθηκαν τα 53, ενώ από πλευράς πετρελαιοκίνητων μικρών σκαφών, που εξυπηρετούσαν τις εσωτερικές μεταφορές, απωλέσθηκαν τα 434 επί συνόλου 713⁴⁵⁴.

Την τραγική κατάσταση που βρήκε μεταπολεμικά την Ελλάδα, με δύο μόνο επιβατηγά να εξυπηρετούν τη νησιωτική χώρα, σε πρώτη φάση, ενίσχυσε η παρουσία των 7 Αγγλικών κορβετών που μετονομάστηκαν σε «ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ», «ΛΗΜΝΟΣ», «ΠΑΤΡΑ», «ΣΥΡΟΣ», «ΧΑΝΙΑ», «ΓΑΛΑΞΙΑΙ» και «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ» καθώς και των τριών επιβατηγών πλοίων που προήλθαν από τις γερμανικές επανορθώσεις. Το ένα από αυτά ήταν και το τραγικό «ΧΕΙΜΑΡΑ». Στη συνέχεια, άρχισε η απόκτηση μικρών υπερήλικων επιβατηγών σκαφών από παραδοσιακούς εφοπλιστές της ακτοπλοΐας που μετά από επισκευές τα δρομολόγησαν με αφετήριο λιμένα, τον Πειραιά («ΑΓΓΕΛΙΚΑ», «ΑΙΓΑΙΟΝ», «ΠΑΝΤΕΛΗΣ», «ΔΕΣΠΟΙΝΑ», «ΕΛΣΗ», «ΚΥΚΛΑΔΕΣ», «ΚΩΣΤΑΚΗΣ», «ΤΟΓΙΑΣ», «ΚΑΡΥΣΤΟΣ», «ΜΟΣΧΑΝΘΗ», «ΑΔΡΙΑΣ», «ΠΙΝΔΟΣ»). Πολλά από αυτά τα πλοία κυβερνούσαν παλιοί γνωστοί καπεταναίοι που έγραψαν ιστορία στη μεταπολεμική ναυτιλία.

Η κατάσταση ασφαλώς βελτιώθηκε στα μέσα της δεκαετίας του '50 με την απόκτηση των νεότευκτων από τις ιταλικές επανορθώσεις «ΜΙΑΟΥΛΗΣ», «ΚΑΝΑΡΗΣ», «ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ» και «ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ», (με 1700 περίπου τόρους το καθένα). Τα πλοία αυτά μαζί με τα επίσης νεότευκτα «ΑΧΙΛΛΕΥΣ» και «ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ», (με 5500 τόρους το καθένα) που εντάχθηκαν στις γραμμές Πειραιά-Ανατολικής και Δυτικής Μεσογείου και τα επακολουθήσαντα επίσης νεότευκτα «ΑΦΡΟΔΙΤΗ», «ΕΡΩΣ» και «ΑΔΩΝΙΣ» έθεσαν τις βάσεις για νέες

⁴⁵⁴ Μέσης καθ.χωρ. 30 τόρων

ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες καθώς έφερναν και έναν αέρα μεταπολεμικού εκσυγχρονισμού ως προς την πολυτέλεια και την εξυπηρέτηση που πρόσφεραν.

Δεν θα ήταν υπερβολικό να αναφερθεί για τα πλοία αυτά συνέδεσαν την ελληνική επιβατηγό ναυτιλία με την θαλάσσια περιήγηση και τον τουρισμό. Ήταν αυτά τα πλοία η αφορμή για την εμφάνιση των πρώτων κρουαζιερόπλοιων που τότε ονομάζονταν Περιηγητικά. Τα πρώτα κρουαζιερόπλοια δεν ήταν νεότευκτα, αλλά προήλθαν από μετασκευές, με πρώτο της κατηγορίας αυτής το γνωστό «ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ» της ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ που ήταν σε υπηρεσία για περισσότερο από 20 χρόνια (εκτελούσε κρουαζιέρες στο Αιγαίο). Το παράδειγμα του «ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ» ακολούθησαν και άλλα κρουαζιερόπλοια των εταιρειών Τυπάλδου, Καβουνίδη, Ευθυμιάδη κλπ.

Παράλληλα με την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και την αύξηση της ζήτησης για μεταφορές έγινε και η πρώτη προσπάθεια της διασύνδεσης των νησιών που βρίσκονταν σε κοντινή απόσταση από τις ηπειρωτικές ακτές.

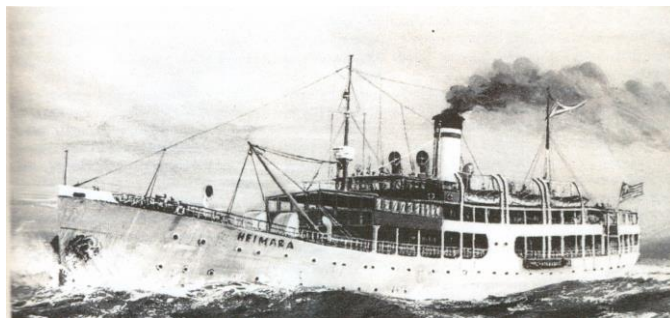
Έτσι εμφανίστηκαν τα πρώτα οχηματαγωγά ανοικτού τύπου, οι γνωστές («παντόφλες»), δηλαδή πλοία στα οποία τα αυτοκίνητα μπορούσαν να εισέλθουν και να εξέλθουν στο σκάφος από τον προωαίο καταπέλτη του. Το κύριο κατάστρωμα των πλοίων αυτών ήταν συνάμα και ανοικτός χώρος στάθμευσης οχημάτων (η ιδέα προήλθε από τα αποβατικά του πολέμου). Τα πλοία αυτά αρχικά εκτελούσαν δρομολόγια μεταξύ Ρίου-Αντίριου (με πρωτοπόρο τον Κώστα Ευθυμιάδη). Ακολούθησε η θαλάσσια σύνδεση Περάματος-Παλούκια, Ωρωπού-Ερέτριας, Αρκίτσας-Αιδηψού, Καβάλας-Θάσου, Πρέβεζας-Άκτιου και Ηγουμενίτσας-Κέρκυρας (με πρωτοπόρους εδώ τους αδελφούς Κων/νο και Αντώνη Αγαπητό), Πειραιά-Αίγινας-Μεθάνων-Πόρου κλπ. Πολλά πλοία ανοικτού τύπου προήλθαν από μετασκευή αποβατικών του Π.Ν. αλλά στη συνέχεια και για αρκετά χρόνια τα ναυπηγεία του Περάματος ναυπήγησαν τα γνωστά «Φέρρυ-Μποουτς», περισσότερα από 100, το μέγεθος των οποίων ήταν αρκετά υπολογίσιμο και οι αξίες τους μεγάλες, καθώς ενσωμάτωναν σύγχρονη τεχνολογία.

Το εγχείρημα των «Φέρρυ-Μποουτς», δηλαδή των οχηματαγωγών ανοικτού τύπου, οδήγησε στην τολμηρή σκέψη ότι τα αυτοκίνητα, που μέχρι και την δεκαετία του '50 φορτώνονταν με τους γερανούς στο κατάστρωμα των επιβατηγών πλοίων για τη μεταφορά τους στις νησιωτικές περιοχές, θα μπορούσαν να φορτώνονται αυτοδύναμα σε ειδικά διαμορφωμένους εσωτερικούς χώρους του πλοίου (τους γνωστούς πλέον σήμερα χώρους οχημάτων «γκαράζ»).

Δημιουργός του πρώτου Επιβατηγού/Οχηματαγωγού κλειστού τύπου στην Ελλάδα ήταν ο Κώστας Ευθυμιάδης με το *Ε/Γ- Ο/Γ ΦΑΙΣΤΟΣ*. Ακολούθησαν και άλλα πλοία όμοιας κατασκευής. Ασφαλώς το πλοίο αυτό δεν ήταν νεότευκτο. Ήταν ένα σουηδικό δεξαμενόπλοιο 15.000 τόνων που παρέλαβε στον Πειραιά και το μετασκεύασε στο Πέραμα.

Το παράδειγμα του Ευθυμιάδη ακολούθησαν πολλοί άλλοι γνωστοί εφοπλιστές της ακτοπλοΐας. Το αμιγώς επιβατηγό πλοίο είχε διαγράψει πλέον τον ιστορικό του κύκλο. Το αντικατέστησε εξ ολοκλήρου το Επιβατηγό-Οχηματαγωγό πλοίο. Όσα από τα επιβατηγά πλοία δεν μπόρεσαν να μετασκευαστούν είτε σε οχηματαγωγά, είτε σε κρουαζιερόπλοια, πουλήθηκαν σε χώρες της Ανατολής ή οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια. Στις σελίδες που ακολουθούν παραθέτουμε περιληπτικά τα ατυχήματα των επιβατηγών πλοίων που συγκλόνισαν την ελληνική κοινή γνώμη και στάθηκαν αφορμή για νέες νομοθετικές ρυθμίσεις αλλά και ερωτηματικά που δεν βρήκαν μέχρι σήμερα την απάντησή τους:

Ε/Γ «ΧΕΙΜΑΡΑ»



Το επιβατηγό ατμόπλοιο «ΧΕΙΜΑΡΑ», νηολογίου 595.
Πηγή: Πίνακας, έργο Γιώργου Βελέντζα

Το Ε/Γ πλοίο «ΧΕΙΜΑΡΑ» είναι συνδεδεμένο με μια από τις μεγαλύτερες ναυτικές τραγωδίες της ελληνικής ναυτιλίας.

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό «ΧΕΙΜΑΡΑ» (πρ. *HERTHA*) νηολ. Λονδίνου 595 ολικ. Χωρητ. 1227 κόρων και καθ. 487 κόρων, μήκους 78m, πλάτους 10,20m και

βυθίσματος 5m (ναυπηγήθηκε το 1903 στα ναυπηγεία STETINER ODERWERKE Γερμανίας) έφερε δύο έλικες, με ιπποδύναμη 224 NHP (μεγ. ταχύτητα έως και 12 κόμβοι). Περιήλθε στο ελληνικό δημόσιο με τις γερμανικές πολεμικές αποζημιώσεις το καλοκαίρι του 1946. Μετασκευάστηκε στον Πειραιά και άρχισε να εξυπηρετεί την ακτοπλοϊκή γραμμή Πειραιάς-Θεσσαλονίκη.



Κατάδυση στο ιστορικό «*ΧΕΙΜΑΡΑ*» σε βάθος 42 μ.(Σεπτέμβριος 1996)
Πηγή: Αρχείο φωτογραφιών Κ. Θωκταρίδη

Ιστορικό: Το πρωί της 18/01/1947 (ώρα 08.30) το πλοίο απέπλευσε από την Θεσσαλονίκη με προορισμό τον Πειραιά, με κυβερνήτη του τον Μπιλλίνη Σπυρίδωνα 86 άνδρες πλήρωμα και 530 επιβάτες(εκ των οποίων οι 224 ήταν στρατιωτικοί). Τα μεσάνυχτα το πλοίο κατέπλευσε στην Χαλκίδα και έπειτα από ολιγόωρη παραμονή στον λιμένα συνέχισε το ταξίδι του προς τον Νότιο Ευβοϊκό. Περί ώρα 04.10 το πλοίο συγκλονίστηκε από ισχυρή δόνηση. Επακολούθησε βλάβη στο πηδάλιο του, διακοπή ρεύματος και εισροή υδάτων στο μηχανοστάσιο και τα ύφαλά του . Το πλοίο ακυβέρνητο παρασύρθηκε από τα ρεύματα και τους ανέμους και βυθίστηκε μεταξύ Αγ. Μαρίνας και Ν. Στύρων. Από τους επιβαίνοντες έχασαν την ζωή τους 383 (εκ των οποίων οι 341 επιβάτες). Το πόρισμα της Ανακριτικής Επιτροπής Ελέγχου Ναυτικών Ατυχημάτων απέδωσε την βύθιση του πλοίου σε πρόσκρουση του στο υφαλοπρανές της βραχονησίδας Γαΐδαρος από τήρηση λανθασμένης πορείας (140° αντί της ορθής 125°). Οι απόψεις του πλοιάρχου, των αξιωματικών και των μελών του πληρώματος ότι το πλοίο προσέκρουσε σε νάρκη δεν έγιναν δεκτές. Το δικαστήριο επέβαλε στον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς του πλοίου ποινές φυλάκισης από ένα μήνα έως ένα έτος.

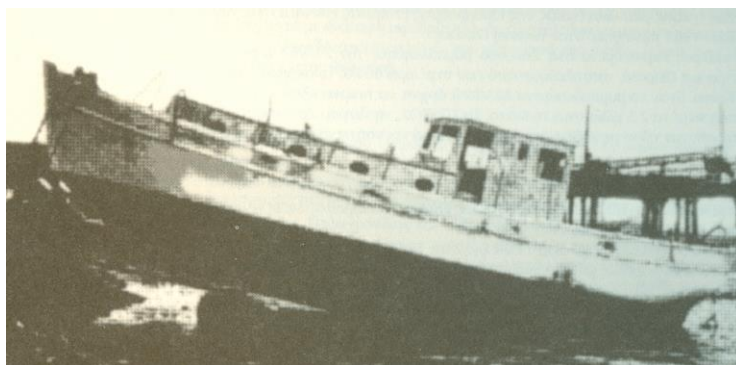
Πενήντα τρία χρόνια αργότερα το ναυάγιο εντοπίστηκε σε απόσταση 1,8 ν.μ. από τον φάρο της νησίδας Βερδούχι (διόπτρευση 176°). Από την αυτοψία του χώρου του ναυαγίου προέκυψε ότι το ρήγμα στη γάστρα δημιουργήθηκε από την πρόσκρουση σε βράχια. Ελάσματα της γάστρας του πλοίου βρέθηκαν αποκαρφωμένα στο χώρο γύρω από το ναυάγιο.



Ένα από τα ευρήματα του ναυαγίου «*ΧΕΙΜΑΡΑ*» (Σεπτέμβριος 1996)
Πηγή: Αρχείο φωτογραφιών Κ. Θωκταρίδη

Θ/Γ «ΔΗΛΟΣ»

Στοιχεία σκάφους: Θαλαμηγός ΔΗΛΟΣ, νηολογίου Πειραιώς 1538, ολικ. χωρητ. 17 κόρων και καθ. 12 κόρων, ιδιοκτησίας Βορρέ Ανδρέα, (78%) και Μανταλέρου Στυλιανού, (22%).



Θ/Γ «ΔΗΛΟΣ»
Πηγή: Κ.Λ Λαυρίου

Ιστορικό: Την 21/11/1960 το σκάφος απέπλευσε από το Μικρολίμανο του Πειραιά με επιβαίνοντες τον Μανταλέρο Γεώργιο (Κυβερνήτη), τον Ευστάθιο Δημήτρη, (ναύτη), και τον αμερικανό Ranney Roger για κρουαζιέρα στον Αργοσαρωνικό. Το σκάφος ρυμουλκούσε και την μικρή λέμβο *FALCONET* ιδιοκτησίας του Ranney.

Το *ΔΗΛΟΣ* κατέπλευσε στον Πόρο απογευματινές ώρες της ίδιας ημέρας και απέπλευσε την 11.00 ώρα της επομένης για τον Πειραιά. Την 26/11/1960 ο Ranney παρουσιάστηκε στη Λιμενική Αρχή Λαυρίου και ανέφερε ψευδώς ότι κατά την διάρκεια του ταξιδιού του με το *FALCONET* από την Κρήτη για τον Πειραιά, λόγω θαλασσοταραχής, το σκάφος του προσέκρουσε στους βράχους της Μακρονήσου και βυθίστηκε. Από τις έρευνες που διενήργησαν οι Αρχές διαπιστώθηκε ότι το υποδειχθέν βυθισμένο σκάφος δεν ήταν το *FALCONET* αλλά η θαλαμηγός *ΔΗΛΟΣ*, από την οποία ο Ranney είχε αφαιρέσει το όνομα και είχε αναγράψει πρόχειρα με κόκκινα γράμματα το όνομα *FALCONET*.

Διαπιστώθηκε επίσης ότι λίγο μετά την αναχώρηση της θαλαμηγού *ΔΗΛΟΣ* από τον Πόρο ο Ranney φόνευσε τα δύο μέλη του πληρώματος της και έριξε τα πτώματά τους στην θαλάσσια περιοχή μεταξύ Πόρου και Αίγινας. Εντοπίστηκε και συνελήφθη από τις Αρχές λίγο πριν από την αναχώρησή του με το Επιβατηγό *ΑΔΡΙΑΣ* για την Χάιφα. Προφυλακίστηκε και στη συνέχεια προσήχθη σε δίκη, όπου κατά την ακροαματική διαδικασία ομολόγησε την ενοχή του για ανθρωποκτονία εκ προθέσεως. Το δικαστήριο επέβαλε στον Ranney ποινή του θανάτου για τους φόνους που διέπραξε και φυλάκιση ενός έτους για την βύθιση της Θαλαμηγού *ΔΗΛΟΣ*. Η υπόθεση είχε συνταράξει το πανελλήνιο και διατηρήθηκε αρκετό καιρό στην επικαιρότητα. Απετέλεσε δε το έναυσμα για ελληνική κινηματογραφική παραγωγή αναλόγου περιεχομένου.

Ε/Γ – Ο/Γ “ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ”

Στοιχεία σκάφους: Ελληνικό επιβατηγό οχηματαγωγό *ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ* (πρώην *LEICESTERSHIRE*), νηολογίου Πειραιώς 2562, ολικ. χωρητ. 8922 κόρων και καθ. 5247 κόρων, μήκους 498 πόδων, πλάτους 60 ποδών και βάθους 36 πόδων, (ναυπηγήθηκε το 1949 στα ναυπηγεία FAIRFIELD CO LTD, GLASGOW της

Σκωτίας), κινούμενο με ατμοστρόβιλους (μεγ. ταχύτητα έως και 17 κόμβοι). Αρχικά το πλοίο ανήκε στην ναυτική εταιρεία BIBBY LINE που εξυπηρετούσε την γραμμή Αγγλίας-Βιρμανίας.



Επιβατηγό/Οχηματαγωγό «ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ»
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α.

Ιστορικό: Το 1964 επωλήθη στην εταιρεία των αδελφών Τυπάλδου «ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΑΙΓΑΙΟΥ» και μετασκευάστηκε κατά τρόπο ώστε τα πλωραία κύτη του (που έφεραν πλευρικές θύρες) να γίνουν χώροι μεταφοράς φορτηγών αυτοκινήτων και τα αντίστοιχα πρυμναία, χώροι μεταφοράς για τα επιβατικά αυτοκίνητα. Το πλοίο άρχισε να εκτελεί δρομολόγια στην γραμμή Πειραιά-Ηράκλειο και Πειραιά-Χανιά από τον Ιούνιο του 1965.

Τη νύκτα της 7/12/1966 (ώρα 19:00) το μοιραίο για την ελληνική ακτοπλοΐα πλοίο απέπλευσε από τα Χανιά με προορισμό τον Πειραιά, με κυβερνήτη του τον Βερνίκο Εμμανουήλ. 73 άνδρες πλήρωμα και 191 επιβάτες. Το πλοίο ήταν έμφορτο με οχήματα και φορτηγά μεταξύ των οποίων βρίσκονταν και ένα ψυγείο μεγάλου μήκους.

Όταν πλησίασε την θαλάσσια περιοχή της Φαλκονέρας αντιμετώπισε σφοδρή θαλασσοταραχή που είχε ως αποτέλεσμα να μετακινηθούν τα φορτηγά οχήματα που βρίσκονταν στα πλωραία κύτη του. Το φορτηγό ψυγείο κτύπησε με τρομακτική δύναμη στην μια πλευρική θύρα (μπουκαπόρτα) η οποία και υποχώρησε. Η μοίρα του πλοίου είχε πλέον διαγραφεί. Μεγάλα κύματα κατέκλυσαν ολόκληρη την επιφάνεια στον πλωραίο χώρο οχημάτων και το πλοίο άρχισε να παίρνει πλωραία κλίση. Η κατάκλιση με νερό και των υπολοίπων επιφανειών στον χώρο των οχημάτων ήταν θέμα λίγων λεπτών. (Το σήμα κινδύνου εκπέμφθηκε όταν το πλοίο παρέπλεε τη Φαλκονέρα σε στίγμα 36° 52' Βόρειο και 24° 08' Ανατολικό). Μέσα σε δέκα λεπτά το πλοίο ανετράπη ολοσχερώς πλην όμως εξακολουθούσε να προωθείται αφού οι

μηχανές του λειτουργούσαν. Από τους επιβαίνοντες έχασαν τη ζωή τους 217 άτομα. Περισυνελλέγησαν 47 ναυαγοί οι οποίοι πέρασαν δραματικές ώρες αγωνίας μέσα στη θάλασσα. Τη στιγμή που το πλοίο ανετράπη το ρολόι έδειχνε 02.06 ξημερώματα της 8/12/1966 (ημέρα Πέμπτη). Στον τόπο του ναυαγίου κατέπλευσαν το Επιβατηγό πλοίο *MINΩΣ* της εταιρείας Ευθυμιάδη, το Επιβατηγό Οχηματαγωγό πλοίο *ΧΑΝΙΑ*, (αδελφό σκάφος με το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ) τα ελληνικά δεξαμενόπλοια *ALDEBARAN* και *ΑΝΔΡΟΣ*, το ρωσικό φορτηγό *ΟΥΡΙΣΚ*, το ελληνικό Αρματαγωγό *ΣΥΡΟΣ* το Δεξαμενόπλοιο *NOYLALATSI* και τα αγγλικά Πολεμικά *ASHTON* και *LEVERTOG*.

Μετά το ναύαγιο του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ τα Χανιά βυθίστηκαν στο πένθος. Την επόμενη ημέρα τα καταστήματα παρέμειναν κλειστά και οι σημαίες κυμάτιζαν μεσίστιες.

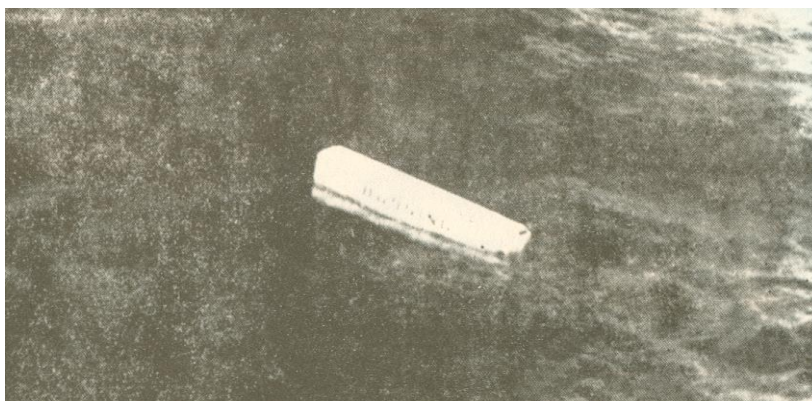


Πρωτοσέλιδο εφημερίδας *TA NEA*, τευχ. 8/12/1966 (Β' εκδ.)

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ανακοίνωσε ότι θα διέθετε το ποσό των 100.000 δραχμών συνολικά ως αποζημίωση στις οικογένειες των θυμάτων, ποσό που αντιστοιχούσε σε 500 δρχ για κάθε οικογένεια. Το γεγονός θα οδηγούσε σε παραίτηση του Ιωάννη ΛΑΤΣΗ από την Ένωση. Την ίδια ώρα η καπνοβιομηχανία ΚΕΡΑΝΗΣ ανακοίνωνε ότι διέθετε 150.000 δρχ στις οικογένειες των θυμάτων.

Το Φεβρουάριο του 1968 αρχίζει η δίκη με κατηγορούμενους τον πλοιοκτήτη, στελέχη της εταιρείας και επιζώντες αξιωματικούς του πλοίου (κατηγορούνται για πλημμελήματα). Το δικαστήριο επέβαλε ποινές φυλάκισης στους ανωτέρω από δύο

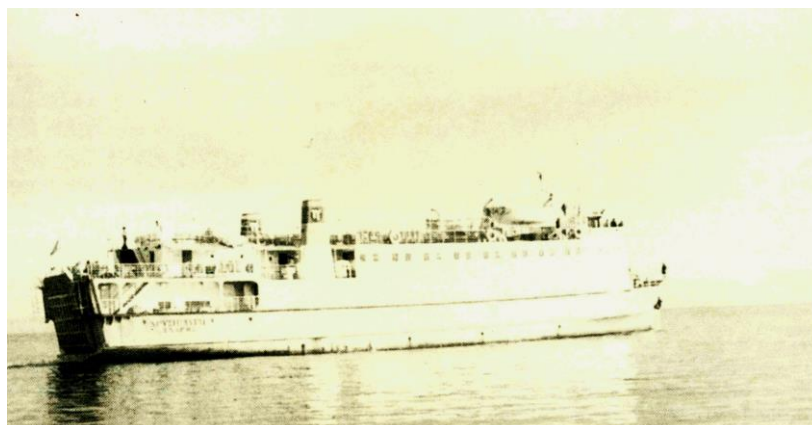
έως πέντε έτη πλην όμως στην κοινή γνώμη παρέμειναν ακόμη αναπάντητες αρκετές πτυχές του τραγικού αυτού συμβάντος.⁴⁵⁵



Το μοιραίο ψυγείο φωτογραφημένο να επιπλέει μετά το ναυάγιο
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο πλοίαρχου ΕΝ Α.Σαρρή

Ε/Γ – Ο/Γ “ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ”

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Οχηματαγωγό κλειστού τύπου *ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ* (πρ.*HAYABUSA*), νηολογίου Άνδρου 9443, με ΔΔΣ : SVJM ,ολικ.χωρητ. 6499 κόρων και καθ. 215 κόρων, μήκους 59 μέτρων, (ναυπηγήθηκε το 1970 στα ναυπηγεία YOSHIURA Zosen, της Ιαπωνίας), κινούμενο με δυο μηχανές MEK, AKASAKA, 2700 BHP (η κάθε μια), πλοιοκτησίας της εταιρείας «ΓΡΑΜΜΕΣ ΗΠΕΙΡΟΥ ΕΠΕ».



Ε/Γ-Ο/Γ «ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ»
Πηγή φωτογραφικό αρχείο ΕΕΑ

⁴⁵⁵ Εφ.ΒΗΜΑ τευχ. 27/03/08

Ιστορικό: Την 23/02/1983 το πλοίο απέπλευσε από το λιμένα της Ραφήνας για εκτέλεση προγραμματισμένου δρομολογίου (Γαύριο- Πάρος- Νάξος) έμφορτο με βυτιοφόρα οχήματα μεταφοράς καυσίμων συνολικού βάρους 298 τόνων. Στο πλοίο επέβαιναν 42 άτομα εκ των οποίων οι μισοί αποτελούσαν το πλήρωμα του και οι υπόλοιποι ήταν επιβάτες (κυρίως οδηγοί οχημάτων). Οι καιρικές συνθήκες κατά την στιγμή του απόπλου ήταν άσχημες (επικρατούσαν άνεμοι έντασης 7 BF).

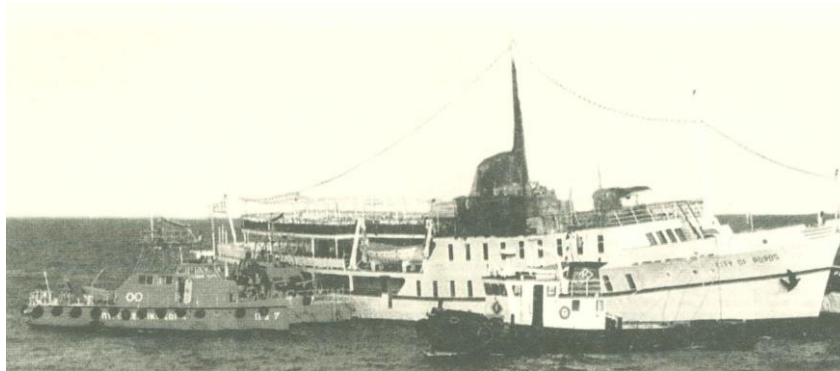
Την 18.25 ώρα της ίδιας ημέρας κι ενώ το πλοίο συνέχιζε το ταξίδι του μετατοπίσθηκαν προς τα δεξιά λόγω απότομης κλίσης του πλοίου από την ισχυρή θαλασσοταραχή δύο σειρές των βυτιοφόρων οχημάτων που βρίσκονταν στον πλωραίο χώρο στάθμευσης. Το πλοίο έλαβε σταθερή κλίση 10° προς τα δεξιά που διατηρήθηκε μέχρι την 18.40 ώρα.

Την στιγμή εκείνη και σε στίγμα 37° 52' Βόρειο και 24° 31' Ανατολικό (2 ν. μίλια από τη νησίδα Μαντίλι), σημειώθηκαν δύο διαδοχικές εκρήξεις στο πλωραίο χώρο στάθμευσης οχημάτων. Από τις εκρήξεις επήλθε διάρρηξη των πλευρικών τοιχωμάτων του πλοίου και εισροή υδάτων. Το σκάφος απώλεσε την ευστάθειά του και λίγο αργότερα βυθίστηκε.

Από τη βύθιση του πλοίου έχασαν την ζωή τους 28 επιβαίνοντες. Το «ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ» πριν βυθιστεί παρέμεινε ανεστραμμένο στην επιφάνεια της θάλασσας μέχρι την 21.50 ώρα (σε απόσταση 6 ναυτικά μίλια νοτίως της νησίδας Μαντήλι). Η επιχείρηση διάσωσης διεξήχθη κάτω από δυσμενείς καιρικές συνθήκες και στο σήμα κινδύνου που πρόλαβε να εκπέμψει το πλοίο ανταποκρίθηκαν τα πλοία ΧΡΥΣΗ ΑΜΜΟΣ (αδελφό πλοίο της ίδιας εταιρείας), ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΚΕΑΣ, ΣΑΜΠΥ ΡΑΜΠΑΤ (σημαία Ρωσίας), ΜΠΟΛΝΤΕΪΝ (σημαία Ρουμανίας) και δυο ακόμη σκάφη του Πολεμικού Ναυτικού.

K/Z "ΣITY ΟΦ ΠΟΡΟΣ" ("CITY OF POROS")

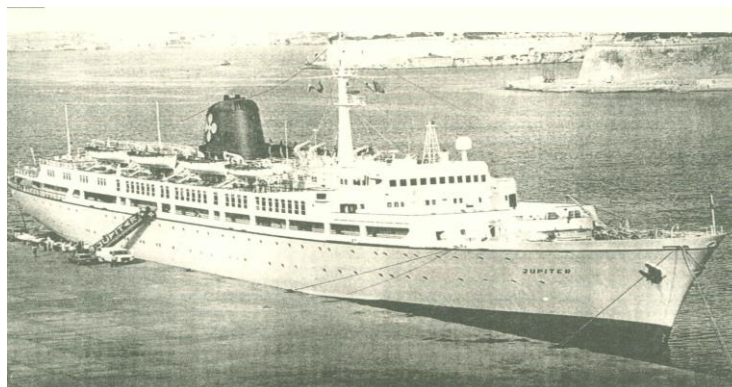
Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Κρουαζιερόπλοιο ΣITY ΟΦ ΠΟΡΟΣ (πρώην VULCANELLO), νηολογίου Πειραιώς 8476, με ΔΔΣ: SV 7812, ολικ. χωρητ. 688 κόρων και καθ. 365 κόρων, μήκους 62 μέτρων, (ναυπηγήθηκε το 1962 στα ναυπηγεία CANTLERI, NAVALI CASSARO της MESSINA), κινούμενο με δύο μηχανές MEK τύπου B+W υποδύναμης 1730 BHP, πλοιοκτησίας της Ναυτικής Εταιρείας «ΑΦΑΙΑ».



Κ/Ζ «ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΟΡΟΣ» («CITY OF POROS») (11/07/1988)
 Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο ΕΕΑ

Ιστορικό: Την 11/07/1988 πρωινές ώρες το πλοίο απέπλευσε από τη μαρίνα Φλοίσβου με πλήρωμα 20 άτομα και 471 επιβάτες για ημερήσια κρουαζιέρα (στα νησιά Ύδρα, Πόρο και Αίγινα). Στην επιστροφή του προς Πειραιά κι ενώ έπλεε στη θαλάσσια περιοχή νοτιοανατολικά της Σαλαμίνας, εκδηλώθηκε στους χώρους ενδιαίτησής του οργανωμένη τρομοκρατική επίθεση από ομάδα ενόπλων (18.45 ώρα). Μόλις εκδηλώθηκε η επίθεση, πολλοί από τους επιβαίνοντες έπεσαν στη θάλασσα για να σωθούν. Στην γέφυρα εξερράγη πυρκαγιά και προκλήθηκαν εκτεταμένες ζημιές. Για τη διάσωση των επιβαινόντων κινητοποιήθηκαν κάθε είδους πλωτά μέσα. Από την τρομοκρατική επίθεση έχασαν την ζωή τους εννέα άτομα μεταξύ των οποίων και ο Ύπαρχος του πλοίου.

Κ/Γ “ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ(JUPITER)”



K/Z «ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ» («JUPITER»)
 Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α.

Στοιχεία σκάφους: Κρουαζιερόπλοιο *ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ* (*JUPITER*) (πρώην *ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ*), νηολογίου Πειραιώς 3747, με ΔΔΣ: SCGS, ολικ. χωρητ. 6306 κόρων και καθ. 3182 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1961 στα γαλλικά ναυπηγεία ATTELIER ET CHANTIERS DE BRETAGNE), ολικού μήκους 127 μέτρων και πλάτους 19 μέτρων, κινούμενο με δύο μηχανές PIELSTICK, συνολικής ισχύος 6390 BHP (μεγ. ταχύτητα 14,5 κόμβοι), ιδιοκτησίας της εταιρείας «ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ Α.Ε.» των αδελφών Γεωργίου και Ανδρέου Ποταμιάνου.

Italian freighter captain arrested
All 472 Britons
saved as school
cruise ship sinks
Children leap into sea after
liner is rammed off Piraeus

Reports by Anton La Guardia, Richard Savill and Joanna Coles

A GREEK liner carrying 472 British children and teachers on an educational cruise in the Mediterranean sank last night after being rammed by an Italian cargo ship a mile outside the port of Piraeus.

But four hours after the collision, fears of heavy casualties were allayed when it was reported that all but one of the children had been accounted for. The Greek authorities, however, believe the missing girl is safe because her mother says she saw her on television.

Earlier, the Greek merchant marine ministry said two Greek seamen were killed and 64 people, including 50 pupils, were in hospital with slight injuries and shock.

Mr Evangelos Yannopoulos, the minister, laying the blame for the near-disaster squarely on the Italian ship, said its skipper, Capt Flavio Caminale, was being held on manslaughter charges.

At least 50 panic-stricken children and adults jumped into the sea from the liner, the 6,306-ton Jupiter, when it was hit by the 2,053-ton apples-based Adige, carrying cargo from West Germany to Piraeus.

A second cruise liner immediately went to the rescue along with arms heli-copters, tug, fishing boats and other small craft.

Hercules aircraft of the Greek Air Force dropped flares to light the scene.

The Jupiter, which was sailing for Rhodes, had a crew of 120 and had been carrying 391 children and 81 teachers from at least 14

countries from anywhere that the crew left the children to fend for themselves.

He said the crew should get some of the credit for the fact rescued.

"I had spoken to the ship, and I said the crew could not have known if there were individual cases, but the crew was in a state of panic, I find that very hard to believe."

Athens radio said the children were being treated in the Jupiter's sickening room at the time of the collision.

One of the crew said: "We heard a great noise and the ship immediately started to sink."

"We had no time to reach the rescue boats," the passengers were young boys who were crying hysterically."

Miss Tina Horton, a teacher at Brownhill school, said: "I never imagined a ship could sink."

They were seen jumping into the sea, but small boats came to the rescue. A 15-year-old girl refused to give her name, so I did not jump into the sea and swim for a rescue boat."

A crew member from the Jupiter said dozens of children were thrown into the sea by the shock of the collision and popped up again after swallowing the dirty water.

Many people are in shock," the captain, Panthos Bougiovannis, said.

Scores of rescued children were taken to the British consular headquarters on the dockside.

They were later transferred to another Epauriki Lines ship for the night.

A statement by Italian merchant marine officials said a Greek pilot was aboard the Adige at the time of the collision. The statement said there were no victims on the Italian ship.

A spokesman for the Italian navy, however, said: "I am not competent to say much about this, but I believe the ship had been hit by the Jupiter and they had not heard about the rescue until now."

"We have 15 ships and 1000 of our captains as a service," said the spokesman.

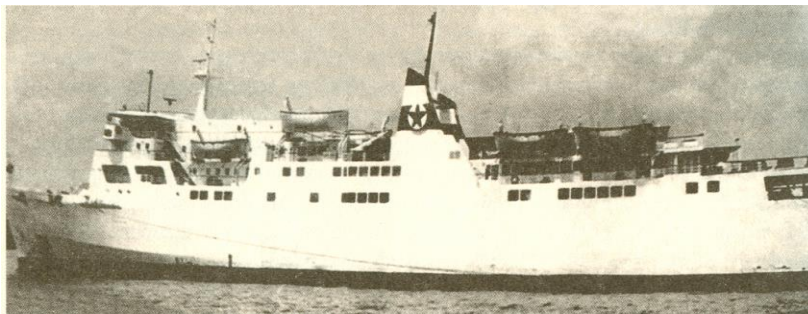
"It is too early to say what really happened. The ship was hit at a depth of 270 feet and sank in 10 minutes. It is not possible to say what happened."

The Greek Prime Minister M. Karamanlis, who is in London recovering from open heart surgery, said: "I am very sorry."

Δημοσίευμα εφημερίδας *DAILY TELEGRAPH* για το "JUPITER"

Ιστορικό: Την 21/10/1988 το σκάφος εμβολίστηκε έξω από το λιμένα του Πειραιά, δυτικά της εισόδου του, από το ιταλικό οχηματαγωγό πλοίο *ANTITZE* νηολογίου Παλέρμο 1037 με αποτέλεσμα να βυθιστεί⁴⁵⁶. Από τη βύθιση του *ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ* έχασαν τη ζωή τους δύο μέλη του πληρώματος και δύο επιβάτες. Το *ANTITZE* υπέστη ζημιές στην πλώρη.

⁴⁵⁶ Στίγμα βύθισης 37° 55' 26'' Β και 23° 36' 20'' Α (βάθος 71m).

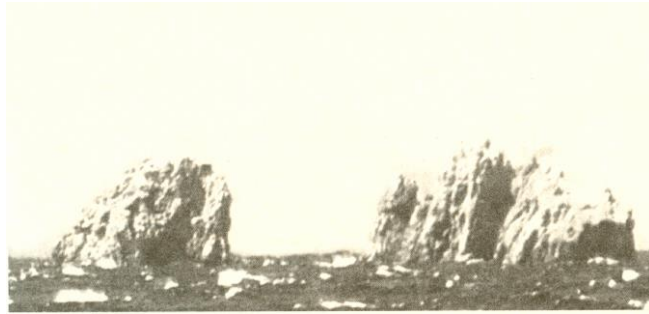
Ε/Γ - Ο/Γ "EXPRESS SAMINA"

Το επιβατηγό οχηματαγωγό «ΕΞΠΡΕΣΣ ΣΑΜΙΝΑ»

Στοιχεία σκάφους: Το Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο «ΕΞΠΡΕΣΣ ΣΑΜΙΝΑ», νηολογίου Πειραιώς με αριθμό 8193 και με το διεθνές διακριτικό σήμα SVAE/6613548, κατασκευάστηκε στη Γαλλία το έτος 1966, και από το έτος 1982, που μεταβιβάστηκε σε ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες δρομολογήθηκε σε εσωτερικές γραμμές, τελευταία εκ των οποίων ήταν η γραμμή Πειραιά-Σάμου (με ενδιάμεσους σταθμούς σε νησιά των Κυκλάδων). Το Δεκέμβριο του 1999 το πλοίο μεταβιβάστηκε στη νεοσυσταθείσα εταιρεία με την επωνυμία «ΕΛΛΑΣ ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε.».

Ιστορικό: Την 26^η Σεπτεμβρίου 2000 και περί ώρα 17:15 το πλοίο απέπλευσε από το λιμάνι του Πειραιά με προορισμό τους Λειψούς Δωδεκανήσου και με ενδιάμεσες προσεγγίσεις τα λιμάνια της Πάρου, της Νάξου, του Εύδηλου Ικαρίας, της Σάμου και της Πάτμου. Τη συγκεκριμένη ημέρα επέβαιναν στο πλοίο 533 συνολικά επιβαίνοντες, εκ των οποίων οι 61 ήταν μέλη του πληρώματος και οι υπόλοιποι 472, επιβάτες. Αμέσως μετά την έξοδο από το λιμενοβραχίονα του Πειραιά το πλοίο ανέπτυξε την συνήθη ταχύτητα πλεύσης των 18,5 κόμβων περίπου. Οι καιρικές συνθήκες κατά το ταξίδι ήταν μεν δυσμενείς, καθόσον έπνεαν ισχυροί βόρειοι άνεμοι εντάσεως 6 έως 7 βαθμίδων της κλίμακας Bf, με ριπές κατά διαστήματα μέχρι 8, ενώ το ύψος του κύματος κυμαίνονταν από 2,5 έως 3,0m μέτρα περίπου, πλην, όμως οι συνθήκες αυτές ήταν ελεγχόμενες με τα μέσα του πλοίου, έτσι ώστε να μην επηρεάζουν σημαντικά την ασφαλή πορεία και τη δυνατότητα ελιγμών του. Σύμφωνα με το σχέδιο ταξιδιού και με τη συγκεκριμένη πορεία που ακολουθούσε το πλοίο προβλεπόταν περί ώρα 22:13' να παραλλάξει ασφαλώς αριστερά, βόρεια των βραχονησίδων «Πόρτες» και στις 22:15 να καταπλεύσει στον λιμένα της Πάρου.

Περί, ώρα, όμως 22:12 και ενώ το πλοίο βρισκόταν 1,5 ναυτικό μίλι από τον λιμένα της Παροιτιάς της Πάρου, προσέκρουσε βίαια με τη δεξιά πλευρά του στη βόρεια από τις δύο βραχονησίδες «Πόρτες».



Βραχονησίδες “Πόρτες”

Άμεσο αποτέλεσμα ήταν να προκληθεί μια σειρά ρηγμάτων και μικρότερες ρηγματώσεις στη δεξιά πλευρά του πλοίου, τόσο στα ύφαλα, όσο, και στα έξαλα αυτού. Το κύριο και σημαντικότερο ρήγμα το σκάφος υπέστη στα δεξιά ύφαλά του στην περιοχή του κυρτού του κυρίως μηχανοστασίου. Από το συγκεκριμένο ρήγμα εισέρευσαν μεγάλες ποσότητες νερού, αρχικά στο κυρίως μηχανοστάσιο και στη συνέχεια, στο πωραίο και πρυμναίο βοηθητικό μηχανοστάσιο μέσω των στεγανών θυρών του κυρίως μηχανοστασίου, οι οποίες ήταν, καθόλη τη διάρκεια του πλου, ανοικτές.

Μέσα σε λίγα λεπτά από την πρόσκρουση και λόγω των μεγάλων ποσοτήτων νερού που εισέρευσαν στο εσωτερικό του πλοίου προκλήθηκε, καταρχήν, κλίση προς τα δεξιά, η οποία συνέχισε αυξανόμενη αφού το νερό εξακολουθούσε να κατακλύζει σταδιακά, μέσω των ανοικτών υδατοστεγών θυρών, όλα τα παρακείμενα και υπερκείμενα διαμερίσματα του πλοίου.

Το νερό συνέχισε να εισρέει στα διαμερίσματα του πλοίου με αποτέλεσμα η κλίση του να αυξηθεί, οπότε και η δεξιά κουπαστή του πλοίου, στο ύψος του καταστρώματος επιβίβασης στις σωστικές λέμβους, άρχισε να βυθίζεται στο νερό. Στις 23:30 περίπου, δηλαδή 45 λεπτά, μετά την πρόσκρουση το πλοίο χάθηκε από την επιφάνεια της θάλασσας σε απόσταση 1,4 ναυτικό μίλι από το σημείο πρόσκρουσης και 0,5 ναυτικό μίλι, περίπου, από τις ακτές της Πάρου.

Αποτέλεσμα του ναυαγίου και της ταχύτατης βύθισης του πλοίου ήταν να χάσουν τη ζωή τους 80 επιβαίνοντες. Οι υπόλοιποι επιζώντες ναυαγοί,

περισυνελέγησαν από τα πληρώματα αλιευτικών και ερασιτεχνικών σκαφών, που έσπευσαν προς βοήθεια τους.

Αναφορικά με τα αίτια της βύθισης του πλοίου μπορούν να αναφερθούν τα εξής:

Μετά την πρόσκρουση του πλοίου στη βορειότερη των βραχονησίδων «Πόρτες» προκλήθηκαν σ' αυτό σειρά ρηγμάτων και μικρότερων ρηγματώσεων, τόσο στα ύφαλα, όσο και στα έξαλα αυτού.

Από τα ρήγματα άρχισε η εισχώρηση σημαντικών ποσοτήτων νερού κυρίως στο μηχανοστάσιο, που γρήγορα μέσω των ανοικτών στεγανών θυρών του πλοίου επεκτάθηκε στα παρακείμενα και κατόπιν στα υπερκείμενα στεγανά διαμερίσματα του πλοίου.

Με βάση τα παραπάνω μπορεί να ειπωθεί ότι ένας από τους βασικούς παράγοντες, που προκάλεσε τη βύθιση του πλοίου, ήταν η παράλειψη, έστω και μετά την πρόσκρουση, του άμεσου κλεισίματος των υδατοστεγών θυρών, που θα περιόριζαν την κατάκλιση του πλοίου στο χώρο του κυρίως ή και πρωραίου βοηθητικού μηχανοστασίου.

Όταν ο πλοίαρχος και αξιωματικός γέφυρας του πλοίου προσπάθησαν να κλείσουν από τη γέφυρα τις στεγανές θύρες δεν το κατόρθωσαν.

Την νύκτα της 26 Σεπτεμβρίου του 2000 το Ε/Γ-Ο/Γ *ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ* εκτελούσε ένα δρομολόγιο ρουτίνας, όταν συνέβη η τραγωδία. Μόλις 1,5 ν. μίλι έξω από την Πάρο, το πλοίο έπεσε πάνω στις βραχονησίδες Πόρτες και βυθίστηκε σχεδόν αμέσως.

Επικράτησε χάος και πανικός, με τους επιβάτες να πέφτουν στην θάλασσα.

Σύμφωνα με τις αναφορές τους, όταν έγινε η πρόσκρουση, στην γέφυρα του πλοίου δεν υπήρχε κανείς.

Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα δεν κατηγορήθηκαν μόνο για τις πράξεις ή παραλείψεις τους που οδήγησαν στην πρόσκρουση αλλά και για τις μετέπειτα ενέργειές τους μέχρι την βύθιση του πλοίου. Πολλοί επιζήσαντες διηγήθηκαν ότι εγκαταλείφθηκαν από το πλήρωμα που δεν ήταν εκπαιδευμένο για ανάλογες καταστάσεις.

Ογδόντα άνθρωποι έχασαν την ζωή τους σε ένα καθημερινό ταξίδι ρουτίνας.

Η Ελλάδα κήρυξε κατάσταση πένθους για τους νεκρούς της.

Ο πλοίαρχος και κάποια μέλη του πληρώματος εκτείνουν μέχρι σήμερα την πολυετή ποινή τους.

Η Ελλάδα είχε χρόνια να δει τέτοια τραγωδία.

Ονομάστηκε ο ελληνικός *TITANIKΟΣ*.

K/Z “ΣΗ ΝΤΑΪΜΟΝΤ” (“SEA DIAMOND”)

Στοιχεία: *K/Z SEA DIAMOND* (πρ.*BIRKA PRINCESS*) με IMO No 8406731, ναυπηγήθηκε το 1986 στην Φιλανδία και μετασκευάστηκε το 1999.

Το πλοίο πυρκολουθούσε ο νορβηγός νηογνώμονας (DNV) με τελευταία επιθεώρηση την 09/03/2007 στον Πειραιά.

Ιστορικό: Την 05/04/2007 και περί ώρα 15:45 το *K/Z SEA DIAMOND* ιδιοκτησίας της *LOUIS HELLENIC GRUISES* κατά την διάρκεια κρουαζιέρας στην Μεσόγειο προσέκρουσε σε ύφαλο της θαλάσσιας περιοχής της Καλντέρας Θήρας με αποτέλεσμα να υποστεί ρήγμα στα ύφαλα. Το σκάφος μετά την πρόσκρουση αποκολλήθηκε προκειμένου να διευκολυνθεί η διάσωση των 1500 επιβατών του από τα παραπλέοντα σκάφη που έσπευσαν προς βοήθεια. Η επιχείρηση διάσωσης διήρκησε τρεις ώρες πλην όμως στο πλοίο εισήλθαν μεγάλες ποσότητες νερού με αποτέλεσμα να ανατραπεί και να βυθιστεί (ξημερώματα της επομένης ημέρας).



K/Z «SEA DIAMOND»

Εκ των επιβαινόντων, δεν βρέθηκαν δύο επιβάτες ενώ προκλήθηκε ευρείας έκτασης ρύπανση από πετρελαιοειδή και απόβλητα πλοία.

Το πλοίο ήτο ασφαλισμένο στο *P&I CLUB* έναντι ποσού 50 εκ. δολ. ενώ η συνολική κάλυψη ανέρχεται σε 8,2 δισ. δολ. (1 δισ. αφορά στην πρόκληση ζημιών από θαλάσσια ρύπανση, 3 δισ. αφορούν αξιώσεις που θα εγείρουν οι επιβάτες και 5,2 δισ. αφορούν όλες τις άλλες αστικές ευθύνες που πιθανόν να προκύψουν).

Το ναυάγιο παραμένει στον βυθό, φέροντας ποσότητα 200 τον. πετρελαιοειδών (με ρυθμό διαρροής 50 λιτ./ ημέρα).

Τα σημερινά Ε/Γ-Ο/Γ πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών μεγέθους υπερωκεανίων έχουν δημιουργήσει πλωτή γέφυρα, όχι μόνο μεταξύ των ελληνικών λιμένων αλλά κατά αποκλειστικότητα σχεδόν μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας.

Όμως ο κίνδυνος στη θάλασσα εξακολουθεί να υπάρχει έτοιμος να εκδηλωθεί σε κάθε έλλειψη, αδυναμία ή αμέλεια του κυβερνήτη ή του πληρώματος. Η σύγχρονη τεχνολογία συχνά αποκρύπτει τους πραγματικούς κινδύνους και παρασύρει την ανθρώπινη αίσθηση σε εφησυχασμό. Η πίστη ότι η τεχνολογία σώζει ενίοτε διαψεύδεται. Υπάρχουν στιγμές όπου η αδράνεια αποκαλύπτεται ως ο χειρότερος σύμμαχός της. Τραγικές περιπτώσεις των παραπάνω είναι τα αμέτρητα παραδείγματα ατυχημάτων που συνέβησαν τα τελευταία χρόνια σε όλες σχεδόν τις κατηγορίες των πλοίων ιδίως των επιβατηγών και οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η πρόοδος στην τεχνολογία δεν συνοδεύεται πάντοτε από την αντίστοιχη επάρκεια κατανόησης της. Η τεχνολογία ενδεχομένως να μην λειτουργεί πάντοτε αποτρεπτικά ως προς τον κίνδυνο αλλά αντίθετα να οδηγεί σε αυτόν.

Δ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ανάπτυξη των θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών στο διεθνή χώρο έφερε στο προσκήνιο την ανάγκη αντιμετώπισης των θεμάτων ασφαλείας της ναυσιπλοΐας με διεθνείς κανονισμούς. Αυτή η ανάγκη έγινε επιτακτική μετά από δραματικά και πολύνεκρα ναυάγια⁴⁵⁷. Η νομοθεσία για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας έλαβε διεθνή χαρακτήρα μετά τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο και ιδιαίτερα με την ίδρυση του I.M.C.O (Intergovernmental Maritime Consultive Organization) ήδη ονομαζόμενου I.M.O (International Maritime Organization) την 6^η Μαρτίου 1948, ως ειδικευμένου οργάνου του Ο.Η.Ε.⁴⁵⁸ Ο I.M.O. έχει ως σκοπό την συνεργασία των κρατών σε θέματα εμπορικής ναυτιλίας και την επίτευξη του υψηλότερου δυνατού επιπέδου ασφαλείας στα πλοία.

Προς το σκοπό αυτό την 17^η Ιουνίου 1960 υπογράφηκε στο Λονδίνο η Διεθνής Σύμβαση περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα⁴⁵⁹ γνωστή ως SOLAS από τα αρχικά των λέξεων Safety Of Life At Sea, η οποία ρυθμίζει την ασφάλεια του πλοίου στους τομείς της κατασκευής, των σωστικών και τηλεπικοινωνιακών μέσων, της μεταφοράς ειδικών και επικίνδυνων φορτίων. Επίσης σημαντική για την ασφάλεια του πλοίου υπήρξε η Διεθνής Σύμβαση περί Γραμμής

⁴⁵⁷ Τέτοια είναι : το έτος 1865 το αμερικάνικο ποταμόπλοιο «*MEMPHIS*», που μετέφερε 2.580 άτομα, καταστράφηκε από έκρηξη στο Μισσισιππή με 1.547 απωλεσθέντες. Το έτος 1912 το ιαπωνικό «*KITSA MAROU*» βυθίστηκε έξω από τις ακτές της Ιαπωνίας με 1000 απωλεσθέντες. Την 15.4.1912 το βρετανικό Υπερωκεάνειο «*TITANIKOS*» βυθίστηκε λόγω πρόσκρουσης σε παγόβουνο με 1563 απωλεσθέντες. Το έτος 1921 το κινέζικο επιβατηγό πλοίο «*HONG KONG*» συνετρίβη σε βράχους κοντά στο λιμάνι Suatsu με 1.000 απωλεσθέντες («*Dictionary of Disasters at Sea*», έκδοση Lloyd's Register of Shipping, 1969).

⁴⁵⁸ Το κύριο όργανο του I.M.O. (πρώην I.M.C.O.) είναι η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee) που μελετά τις προτάσεις που υποβάλλουν τα Κράτη – μέλη με προοπτική να τις ενσωματώσει στη Διεθνή Σύμβαση περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα. Η Επιτροπή έχει τις εξής υποεπιτροπές :

- (α) Υποδιαίρεσης και Ευσταθείας για την μελέτη των προβλημάτων των πλοίων από πλευράς ναυπηγικής ευσταθείας και υποδιαίρεσης.
- (β) Ασφαλείας της Ναυσιπλοΐας.
- (γ) Καταμέτρησης.
- (δ) Ρύπανσης της Θάλασσας.
- (ε) Μεταφοράς επικινδύνων φορτίων.
- (στ) Σχεδίασης και εξοπλισμού πλοίων.
- (ζ) Σωστικών μέσων.
- (η) Προστασίας κατά της φωτιάς.
- (θ) Χύδην φορτίων.
- (ι) Ραδιοεπικοινωνιών.

⁴⁵⁹ Η πρώτη Διεθνής σύμβαση περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα υπογράφηκε το έτος 1914 στο Λονδίνο, αλλά δεν τέθηκε σε ισχύ λόγω του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Ακολούθησε νέα Διεθνής Σύμβαση το έτος 1929, την οποία κύρωσε και η Ελλάδα με τον Α.Ν. 1086/1938. Νέα Σύμβαση υπογράφηκε και το έτος 1948, η οποία καταργήθηκε με την Σύμβαση του 1960.

Φόρτωσης του 1966, σύμφωνα με την οποία χαράσσεται στις πλευρές του πλοίου ο «δίσκος ασφαλείας» με γραμμές μέχρι τις οποίες επιτρέπεται η φόρτωση του πλοίου, ανάλογα με την εποχή, την περιοχή πλου και το είδος του φορτίου⁴⁶⁰. Ακολούθησαν και άλλες σημαντικές διεθνείς συμβάσεις για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, πολλές από τις οποίες εξακολουθούν και παραμένουν σε ισχύ ενώ μερικές τροποποιήθηκαν για να ανταποκριθούν στις τεχνολογικές εξελίξεις.

Ο Έλληνας νομοθέτης αντιλαμβανόμενος τη σημασία της ασφάλειας του πλοίου και τις ευρύτερες κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες που επιφέρει το ναυτικό ατύχημα⁴⁶¹ ως αποτέλεσμα της έλλειψης ασφάλειας, περιέλαβε στον Κ.Δ.Ν.Δ. στο Πρώτο Μέρος αυτού και στο Κεφάλαιο Δ', τα άρθρα 31 – 45 με τα οποία ρυθμίζει την ασφάλεια των πλοίων. Με κανόνες Δημοσίου Δικαίου καθορίζει τα θέματα που έχουν σχέση με την ασφάλεια του πλοίου από την πρώτη στιγμή της ναυπήγησής του. Σύμφωνα με το άρθρο 31, κάθε πλοίο με ελληνική σημαία δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να εκπληρώσει τον προορισμό του, εάν δεν διαπιστωθεί ότι είναι ικανό για ναυσιπλοΐα και εφοδιασμένο με τα οικεία πιστοποιητικά ασφαλείας⁴⁶².

⁴⁶⁰ Γραμμή Φόρτωσης του πλοίου είναι το μέγιστο βύθισμα που του επιτρέπεται. Το βύθισμα εξαρτάται από την πυκνότητα του νερού και η ασφάλεια σε σχέση με το βύθισμα εξαρτάται από τον κυματισμό που διαφέρει από περιοχή σε περιοχή και από εποχή σε εποχή· γι αυτό χαράσσονται οι γραμμές Θέρους, Χειμώνα, Ατλαντικού, Τροπική Γραμμή, Γραμμή σε Γλυκό Νερό και Γραμμή Φόρτωσης Ξυλείας. Οι γραμμές αυτές είναι οριζόντιες με μήκος 230 χιλιοστά και πάχος 25 χιλιοστά, ο δίσκος έχει εξωτερική διάμετρο 300 χιλιοστά και πάχος 25 χιλιοστά και το κέντρο του τοποθετείται στο μέσον του πλοίου και σε απόσταση κατακόρυφη ίση με το ύψος των εξάλων του θέρους.

⁴⁶¹ Ως ναυτικό ατύχημα χαρακτηρίζεται : (α) το ναυάγιο, (β) η βύθιση πλοίου, (γ) η άτυχη απώλεια πλοίου, (δ) η εξαφάνιση πλοίου, (ε) η καταστροφή πλοίου, (στ) η ανατροπή πλοίου, (ζ) η αποκοπή πλοίου στα δύο, (η) η εγκατάλειψη πλοίου, (θ) η σύγκρουση πλοίου, (ι) η πρόσκρουση πλοίου, (ια) η προσάραξη πλοίου, (ιβ) η επικάθηση, (ιγ) η εισροή υδάτων σε πλοίο, (ιδ) η ακυβερνησία πλοίου, (ιε) η επικίνδυνη κλίση πλοίου, (ιστ) η προσωρινή απώλεια πλοίου. (Γ. Τσουρή, «Ο Διοικητικός Έλεγχος των Ναυτικών Ατυχημάτων», Αθήνα 1978, σελ. 105).

⁴⁶² Τα Πιστοποιητικά Ασφάλειας είναι δημόσια έγγραφα με τα οποία βεβαιώνεται από την κρατική Αρχή ότι οι τομείς του πλοίου, στους οποίους αναφέρονται, έχουν ελεγχθεί και έχει διαπιστωθεί ότι ανταποκρίνονται στις διατάξεις των νόμων και των Διεθνών Συμβάσεων περί ασφαλείας του πλοίου. Δεν φέρουν πιστοποιητικά ασφαλείας τα πολεμικά πλοία και τα πλοία που έχουν χωρητικότητα κάτω από 5 κόρους ή ολικό μήκος μέχρι 6 μέτρα (Β.Δ. 542/1968, ΦΕΚ 181Α/20.8.1968). Τη διαδικασία επιθεώρησης και την έκδοση πιστοποιητικών προβλέπει ο Κ.Δ.Ν.Δ. που ορίζει ότι οι λεπτομέρειες αυτών τίθενται με Π.Δ. Έτσι εκδόθηκαν :

- (α) Π.Δ. 149/1976 (ΦΕΚ 58Α/16.3.1976), «περί έγκρισης και θέσης σε εφαρμογή κανονισμού περί πυροσβεστικών μέσων των πλοίων».
- (β) Π.Δ. 116/1977 (ΦΕΚ 38Α/11.2.1977), «περί έγκρισης και θέσης σε εφαρμογή κανονισμού περί τηλεπικοινωνιών των ελληνικών εμπορικών πλοίων».
- (γ) Π.Δ. 399/1980 (ΦΕΚ 110Α), «περί έγκρισης και θέσης σε εφαρμογή κανονισμού περί γραμμών φόρτωσης των πλοίων».

Ο Α.Ν. 391/1968 που κυρώνει την Διεθνή Σύμβαση «περί γραμμών φόρτωσης» της 5^{ης} Απριλίου 1966 του Λονδίνου, στο άρθρο 2 ορίζει ότι από την ισχύ της Σύμβασης που κυρώνεται με τον παρόντα νόμο απαγορεύεται ο απόπλους των πλοίων που υπάγονται στις διατάξεις αυτής με ελληνική ή με σημαία των συμβαλλομένων κρατών, εφόσον τα πλοία αυτά δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις της Σύμβασης. Κατά δε το Π.Δ. 399/1980 που θέτει σε εφαρμογή τον «Κανονισμό περί γραμμών φόρτωσης των πλοίων», άρθρο 21 παράγραφος 1 η Ε.Ε.Π. ή η Λιμενική Αρχή, αν, κατά τη διενέργεια ελέγχου σε πλοία με ελληνική ή με ξένη σημαία που υπάγονται στις διατάξεις αυτού του Κανονισμού, διαπιστώσει ελλείψεις ή αντικανονικότητες που επηρεάζουν την ικανότητα του πλοίου για ασφαλή πλου, τότε

(δ) Π.Δ. 259/1981 (ΦΕΚ 72Α/26.3.1981) «περί κανονισμού ενδιαίτησης πλοιάρχου και πληρώματος των ελληνικών εμπορικών πλοίων».

(ε) Π.Δ. 192/1980 «περί έγκρισης και θέσης σε εφαρμογή κανονισμού περί εφοδιασμού των εμπορικών πλοίων με ναυτιλιακά όργανα, βιβλία και χάρτες, όπως συμπληρώθηκε με το Π.Δ. 583/1981».

(στ) Π.Δ. 131/1981 «περί έγκρισης και θέσης σε εφαρμογή κανονισμού περί επιθεώρησης των ανυψωτικών μέσων των πλοίων», κ.ά.

Πολλά βέβαια εκ των ανωτέρω νομοθετημάτων έχουν τροποποιηθεί ή αντικατασταθεί.

Τα πιστοποιητικά ασφάλειας διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογες με το είδος του πλοίου και τους πλόες που εκτελούν :

(Α) Φορτηγά Πλοία, που εκτελούν διεθνείς πλόες, άνω των 500 κ.ο.χ.

(α1) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Κατασκευής Φορτηγού Πλοίου (Cargo Ship Safety Construction Certificate) διάρκειας πέντε ετών.

(α2) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Εξαρτισμού Φορτηγού Πλοίου (Cargo Ship Safety Equipment Certificate) διάρκειας δύο ετών.

(α3) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ραδιοτηλεγραφίας ή Ραδιοτηλεφωνίας φορτηγού πλοίου (Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate) διάρκειας ενός έτους.

(α4) Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης (International Load Line Certificate) διάρκειας δύο ετών.

(Β) Φορτηγά πλοία που εκτελούν πλόες εσωτερικού και φορτηγά πλοία κάτω των 500 κ.ο.χ.

(β1) Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης που καλύπτει όλους τους τομείς, διάρκειας ενός έτους.

(β2) Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης.

(Γ) Επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες.

(γ1) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Επιβατηγού Πλοίου (Passenger Ship Safety Certificate) διάρκειας ενός έτους.

(γ2) Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης (International Load Line Certificate) διάρκειας πέντε ετών.

(Δ) Επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες εσωτερικού.

(δ1) Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης, διάρκειας ενός έτους.

(δ2) Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης, διάρκειας πέντε ετών.

(Ε) Τουριστικά πλοία αναψυχής (Π.Δ. 917/1979).

Φέρουν Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης, διάρκειας δύο ετών.

(ΣΤ) Επαγγελματικά Τουριστικά Πλοία.

Φέρουν Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης, εκτός από εκείνα που εκτελούν διεθνείς πλόες και μεταφέρουν άνω των 12 επιβατών και τα οποία φέρουν Πιστοποιητικό Ασφάλειας Επιβατηγού Πλοίου (Π.Δ. 917/1979).

θα απαγορεύει τον απόπλου του πλοίου μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων. Εάν όμως οι ελλείψεις δεν επηρεάζουν ουσιωδώς τους όρους ασφάλειας του πλοίου, κατά το άρθρο 21 παράγραφος 3 του πιο πάνω Π.Δ., ο Κ.Ε.Ε.Π. δύναται να επιτρέψει τον απόπλου αφού χορηγήσει εύλογη προθεσμία για αποκατάσταση παρατηρήσεων-ελλείψεων. Μόνο, λοιπόν, ο Κ.Ε.Ε.Π. και όχι η Λιμενική Αρχή, έχει τη διακριτική ευχέρεια να χορηγήσει άδεια απόπλου, όταν οι ελλείψεις για την ασφάλεια του πλοίου κρίνονται επουσιώδεις. Με το Νόμο 1045/24.4.1980 κυρώθηκε από την Ελλάδα η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, που υπογράφηκε στο Λονδίνο το έτος 1974 (SOLAS 1974 που αντικατέστησε την SOLAS 1960) με το συνημμένο σ' αυτή Παράρτημα και Προσάρτημα. Το Παράρτημα αποτελείται από οκτώ Κεφάλαια, καθένα από τα οποία περιλαμβάνει τους Κανονισμούς. Το Προσάρτημα περιλαμβάνει υποδείγματα των διαφόρων πιστοποιητικών ασφάλειας πλοίου.

Η Διεθνής αυτή Σύμβαση δεν εφαρμόζεται :

- (α) στα πολεμικά πλοία και οπλιταγωγά,
- (β) στα φορτηγά πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω των 500 κόρων,
- (γ) στα ξύλινα πλοία με πρωτόγονη κατασκευή,
- (δ) στα πλοία ψυχαγωγίας που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικές μεταφορές και
- (ε) στα αλιευτικά πλοία.

Σύμφωνα με το Κεφάλαιο 1, Μέρος Β' της Διεθνούς Σύμβασης, κάθε πλοίο που υπάγεται στις διατάξεις της θα επιθεωρείται από την Αρχή του λιμένος κατάπλου, για να εξασφαλίζεται ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του διατηρείται από κάθε άποψη σε ικανοποιητική κατάσταση για την υπηρεσία που προορίζεται. Η Αρχή μπορεί να εξουσιοδοτεί επιθεωρητές ή αναγνωρισμένους οργανισμούς για να προβαίνουν στο σχετικό έλεγχο. Σύμφωνα με τον Κανονισμό 19 του Β' μέρους, όπως αντικαταστάθηκε με το Πρωτόκολλο 1978 :

- (α) Κάθε πλοίο που βρίσκεται σε λιμάνι άλλης συμβαλλόμενης χώρας υπόκειται σε έλεγχο από τα αρμόδια όργανα αυτής. Ο έλεγχος αυτός περιορίζεται στην εξακρίβωση της ισχύος των πιστοποιητικών⁴⁶³ του πλοίου, που εκδόθηκαν κατά τον Κανονισμό 12 ή τον Κανονισμό 13 της Σύμβασης.

⁴⁶³ Σύμφωνα με τους Κανονισμούς 12 και 13 της Διεθνούς Σύμβασης τα πιστοποιητικά είναι :

- (Α) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Επιβατηγού.
- (Β) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Κατασκευής Φορτηγού Πλοίου.
- (Γ) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Εξαρτισμού Φορτηγού Πλοίου.

(β) Τα πιστοποιητικά αυτά, εάν είναι σε ισχύ, θα γίνονται αποδεκτά, εκτός εάν υπάρχουν φανερές ενδείξεις ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του δεν ανταποκρίνεται ουσιωδώς στις απαιτήσεις της Σύμβασης.

(γ) Στις πιο πάνω περιπτώσεις ή όταν κάποιο πιστοποιητικό έχει λήξει, η Αρχή που ενεργεί τον έλεγχο θα λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσει ότι το πλοίο δεν θα αποπλεύσει μέχρις ότου αυτό καταστεί ικανό να εκτελέσει πλου ή να εγκαταλείψει το λιμάνι για να καταπλεύσει σε κατάλληλη επισκευαστική βάση χωρίς να υπάρχει κίνδυνος για το πλοίο ή τους επιβαίνοντες.

(δ) Σε περίπτωση που επιτραπεί στο πλοίο να αποπλεύσει, τότε θα ενημερώνεται λεπτομερώς η Αρχή του επόμενου λιμένα κατάπλου.

(ε) Όταν ασκείται έλεγχος σύμφωνα με τους παραπάνω Κανονισμούς, θα καταβάλλονται όλες οι δυνατές προσπάθειες για να αποφευχθεί αδικαιολόγητη κράτηση ή καθυστέρηση του πλοίου. Εάν εξαιτίας του ελέγχου το πλοίο κρατηθεί ή καθυστερήσει ο απόπλους του αδικαιολόγητα, τότε παρέχεται το δικαίωμα αποζημίωσης για κάθε απώλεια που προκλήθηκε εξ' αιτίας της κράτησης/καθυστερήσης.

Κατά το άρθρο 3 του κυρωτικού Νόμου της Σύμβασης προβλέπεται ρητά η απαγόρευση του απόπλου και ορίζεται συγκεκριμένα ότι : *«Απαγορεύεται από την ισχύ της Σύμβασης ο απόπλους των πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία χωρών που μετέχουν ή όχι στη Σύμβαση, εφόσον δεν πληρούν τις διατάξεις αυτής. Για την εφαρμογή της απαγόρευσης του απόπλου αρμόδιες είναι η Ε.Ε.Π. και οι Λιμενικές Αρχές για την Ελλάδα και για το εξωτερικό, τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος που ασκούν διοικητικά καθήκοντα ναυτιλίας στα Προξενία».*

Ο έλληνας νομοθέτης προέβλεψε ρητά την απαγόρευση του απόπλου, όταν δεν υπάρχει ή όταν έχει λήξει το Πιστοποιητικό Ασφάλειας που είναι ο καθρέπτης του πλοίου. Εξάλλου όταν υπάρχουν φανερές ενδείξεις που οδηγούν τον επιθεωρητή στη διαμόρφωση της γνώμης ότι το πλοίο δεν ανταποκρίνεται στους όρους ασφάλειας, έστω και αν έχει σε ισχύ τα πιστοποιητικά του μπορεί να απαγορεύσει τον απόπλου του πλοίου. Μάλιστα ο έλληνας νομοθέτης είναι πεπεισμένος για την ορθότητα του μέτρου και δεν λαμβάνει υπόψη του ενδεχόμενη καθυστέρηση του πλοίου καθώς πρόκειται για θέμα ασφάλειας.

(Δ) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ραδιοτηλεγραφίας Φορτηγού Πλοίου.

(Ε) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ραδιοτηλεφωνίας Φορτηγού Πλοίου.

Εκτός από την τεχνική ασφάλεια του πλοίου σημαντικό ρόλο στην ομαλή διεξαγωγή του πλου και στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, γενικά, διαδραματίζει ο ανθρώπινος παράγοντας ο οποίος θα κληθεί να λάβει τις αναγκαίες αποφάσεις και να προβεί στις κατάλληλες ενέργειες για να αντιμετωπίσει κάθε πρόβλημα και κίνδυνο που θα παρουσιαστεί στη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού, ανεξάρτητα από το επίπεδο τεχνολογικής εξέλιξης του πλοίου.

Η συνεχής κίνηση του πλοίου και μάλιστα σε απομονωμένες θαλάσσιες περιοχές, οι ειδικές συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στα πλοία, η αντιμετώπιση αντίξοων συνθηκών και καταστάσεων και γενικά η ιδιομορφία του ναυτικού επαγγέλματος επιβάλλει ανάλογα με το είδος και τη χωρητικότητα του πλοίου, τη στελέχωση του με προσωπικό, ικανό σε αριθμό και ποιότητα. Για τη σωστή λειτουργία κάθε πλοίου απαιτείται ο ανάλογος αριθμός προσώπων που αποτελεί τη σύνθεση προσωπικού κατά αριθμό και εξαρτάται από την κατηγορία του. Αλλά τα πρόσωπα που στελεχώνουν το πλοίο πρέπει να κατέχουν τη ναυτική τέχνη και να διαθέτουν τις απαραίτητες γνώσεις, ανάλογα με τις απαιτήσεις και το είδος του πλοίου. Έτσι προήλθε η σύνθεση προσωπικού κατά προσόντα⁴⁶⁴.

Βεβαίως η πρόβλεψη αυτή του νόμου δεν έχει μείνει ανενεργός αλλά αντιθέτως λόγω της επιτακτικής αναγκαιότητας εφαρμογής του έχουν εκδοθεί πάρα πολλά Προεδρικά Διατάγματα⁴⁶⁵ για να καθορίσουν τη σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων ανάλογα πάντοτε με την κατηγορία τους. Επίσης έχουν εκδοθεί πολλές Υπουργικές Αποφάσεις⁴⁶⁶ ιδίως κατ' εξουσιοδότηση του αρθ.87 παρ.2 του ΚΑΝΔ.

⁴⁶⁴ Η Διεθνής Σύμβαση 53/1936, «Περί κατωτάτου ορίου επαγγελματικής ικανότητας των πλοιάρχων και αξιωματικών των εμπορικών πλοίων» υποχρέωσε για πρώτη φορά τα κράτη να χορηγούν διπλώματα ναυτικής ικανότητας στους αξιωματικούς.

⁴⁶⁵ Τέτοια είναι τα :

(α) Π.Δ. 177/1974 (ΦΕΚ 64Α/13.3.1974), «περί οργανικής σύνθεσης των πληρωμάτων των επιβατηγών (ακτοπλοϊκών, μεσογειακών, τουριστικών πλοίων)», όπως συμπληρώθηκε με το Π.Δ. 581/1977 (ΦΕΚ 191Α/1977).

(β) Π.Δ. 417/1978 (ΦΕΚ 84Α/27.5.1978), «περί σύνθεσης πληρωμάτων φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας ανωτέρας των 3.000 κόρων», όπως συμπληρώθηκε με το Π.Δ. 2/1986 (ΦΕΚ 5Α/22.1.1986).

(γ) Π.Δ. 382/1978 (ΦΕΚ 80Α/9 Μαΐου 1978), «περί σύνθεσης των πληρωμάτων φορτηγών πλοίων κάθε κατηγορίας με ολική χωρητικότητα μέχρι 500 κόρους».

(δ) Π.Δ. 237/1987 (ΦΕΚ 102Α/1987), «περί σύνθεσης των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων με ολική χωρητικότητα από 500,01 μέχρι 3.000 κόρους».

(ε) Π.Δ. 238/1987 (ΦΕΚ 102Α/1987), «περί σύνθεσης προσωπικού των φορτηγών πλοίων με ολική χωρητικότητα πάνω από 3.000 κόρους».

⁴⁶⁶ Υπουργικές Αποφάσεις είναι :

Σύμφωνα με τα άρθρα 88, 89 και 90 του ιδίου νομοθετήματος επιτρέπεται για ειδικούς λόγους η ελλιπής κατά προσόντα ή κατ' αριθμό σύνθεση του πληρώματος καθώς και ειδική σύνθεση προκειμένου το πλοίο να αποπλεύσει από κάποιο λιμάνι. Συγκεκριμένα το άρθρο 87 παράγραφος 1 ορίζει ότι επιτρέπεται εξαιρετικώς και με την προϋπόθεση ότι δεν δημιουργείται κίνδυνος για την ασφάλεια του πλοίου, μετά από αίτηση του πλοιάρχου και έγκριση της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής, ή συμπλήρωση του πληρώματος, (α) με ημεδαπούς ναυτικούς που δεν έχουν το απαιτούμενο αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας⁴⁶⁷, όταν δεν υπάρχουν έλληνες ναυτικοί που έχουν το απαιτούμενο αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας⁴⁶⁸ στο λιμάνι

(α) Η με αριθμό 70151/4127/17.5.1978, «περί σύνθεσης τουριστικών επαγγελματικών πλοίων και πλοιαρίων».

(β) Η με αριθμό 70004/2379/28.3.1985, «περί σύνθεσης προσωπικού δρομολογημένων επιβατηγών τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων που δεν υπάγονται στις διατάξεις του Π.Δ. 438/1976».

(γ) Η με αριθμό 70004/4009/30.5.1985, «περί σύνθεσης Ε/Γ και Ε/Γ – Ο/Γ πλοίων γραμμής Αργοσαρωνικού».

(δ) Η με αριθμό 70003/5423/1.12.1986, «περί σύνθεσης προσωπικού των αυτοματοποιημένων πλοίων άνω των 3.000 κ.ο.χ.».

⁴⁶⁷ Τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας στο Εμπορικό Ναυτικό διακρίνονται σε διπλώματα, πτυχία και άδειες. Η μεταξύ αυτών τάξη κατά κλάδους, κατηγορίες και ειδικότητες είναι η πιο κάτω :

(α) Κλάδος Προσωπικού Καταστρώματος

Δίπλωμα Πλοιάρχου Α', Β', Γ' τάξης.

Δίπλωμα Πρακτικού Πλοιάρχου.

Πτυχίο Ναυκλήρου.

Πτυχίο Κυβερνήτου Α', Β', Γ' τάξης.

Πτυχίο Κυβερνήτου Ρυμουλκών.

(β) Κλάδος Προσωπικού Μηχανής

Δίπλωμα Μηχανικού Α', Β', Γ' τάξης.

Δίπλωμα Πρακτικού Μηχανικού.

Πτυχίο Μηχανοδηγού Α', Β' τάξης.

Άδεια Χειριστού.

(γ) Κλάδος Προσωπικού Γενικών Υπηρεσιών

(γα) Κατηγορία Υπηρεσίας Τηλεπικοινωνίας : Δίπλωμα Ραδιοτηλεγραφητού Α', Β' τάξης.

(γβ) Κατηγορία Οικονομικής Υπηρεσίας : Δίπλωμα Οικονομικού Αξιωματικού Α', Β' τάξης.

(γγ) Κατηγορία Υπηρεσίας Τροφοδοσίας : Δίπλωμα Φροντιστού.

Άδεια Βοηθού Φροντιστού.

(γδ) Κατηγορία Υπηρεσίας Διαμερισμάτων :

Πτυχίο Αρχιθαλαμηπόλου Α', Β' τάξης.

Άδεια θαλαμηπόλου Α', Β' τάξης.

(γε) Κατηγορία Υπηρεσίας Μαγειρείου :

Πτυχίο Αρχιμαγείρου.

Άδεια Μαγείρου Α', Β', Γ' τάξης.

⁴⁶⁸ Σε κάθε Λιμενική Αρχή λειτουργεί Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας, όπου εγγράφονται σε καταλόγους οι άνεργοι ναυτικοί της περιοχής και λαμβάνουν επίδομα ανεργίας. Τα

προσόρμισης του πλοίου και τους πλησιέστερους λιμένες ή δεν είναι δυνατή η έγκαιρη προσέλευση των προσοντούχων από τους λιμένες αυτούς και χωρίς καθυστέρηση του απόπλου του πλοίου, ή όταν αυτοί που υπάρχουν δεν προσφέρονται για εργασία ή προσφέρονται με όρους που αντίκεινται στις διατάξεις περί μισθολογίου και όρων εργασίας και (β) με αλλοδαπούς ναυτικούς, όταν συντρέχουν οι προϋποθέσεις της προηγούμενης περίπτωσης και δεν προσφέρονται έλληνες ναυτικοί που στερούνται το προβλεπόμενο αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας ή προσφέρονται με όρους που αντίκεινται στις διατάξεις *«περί μισθολογίου και όρων εργασίας»*.

Εκτός όμως από την ελλιπή κατά προσόντα σύνθεση ο Κώδικας επιτρέπει διά του άρθρου 89 και την ελλιπή κατά αριθμό σύνθεση. Η παράγραφος 1 του άρθρου 89 ορίζει ότι εξαιρετικώς επιτρέπεται η ελλιπής κατ' αριθμό σύνθεση του πληρώματος μετά από έγκριση της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής που καταχωρείται στο ναυτολόγιο. Η αίτηση αυτή παρέχεται μετά από έγγραφη αίτηση του πλοιάρχου όταν το πλοίο λόγω ανειλημμένων υποχρεώσεων που απορρέουν από ναύλωση ή από άλλη έκτακτη ανάγκη πρέπει να αποπλεύσει μέσα σε διάστημα που δεν επιτρέπει, χωρίς επιζήμια καθυστέρηση του πλου, την συμπλήρωση του πληρώματος με βάση την οργανική σύνθεση αυτού και με την προϋπόθεση ότι δεν συντρέχει κίνδυνος για την ασφάλεια του πλοίου.

Εκτός από τις πιο πάνω περιπτώσεις ειδική σύνθεση πληρώματος επιτρέπεται από το άρθρο 90, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να καθορίζεται από τον Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π. για την εκτέλεση μεμονωμένου πλου ή πλόων. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις που το πλοίο δεν διαθέτει την καθορισμένη με Π.Δ. ή Υ.Α. σύνθεση, τότε με τη ρητή διάταξη του άρθρου 92 του Κ.Δ.Ν.Δ. η Λιμενική Αρχή θα απαγορεύσει τον απόπλου του πλοίου αυτού. Ο σκοπός του άρθρου είναι να διασφαλισθεί η αξιοπλοΐα του πλοίου όσον αφορά τον τομέα της επάνδρωσης. Το πλοίο που πρόκειται να αποπλεύσει πρέπει να στελεχώνεται με πλήρωμα σε αναγκαίο αριθμό και με τα απαραίτητα προσόντα.

Γ.Ε.Ν.Ε. εποπτεύονται από τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π. (άρθρο 2 του Π.Δ. 259/1988, «Περί Οργανισμού Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας»). Τη σύσταση, λειτουργία, διοίκηση και αρμοδιότητες του Γ.Ε.Ν.Ε. ρυθμίζει ο Α.Ν. 192/1936, «περί ευρέσεως ναυτικής εργασίας στους εργάτες θαλάσσης».

Για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ιδιαίτερη επίσης σημασία έχει η τήρηση ορισμένων κανόνων πλεύσης και κίνησης στο θαλάσσιο χώρο. Η κίνηση των πλοίων διέπεται από κανονισμούς για να αποφεύγεται η σύγκρουση αυτών.

Το έτος 1897 τέθηκαν σε εφαρμογή Διεθνείς Κανονισμοί για την Αποφυγή της Θαλάσσιας Σύγκρουσης και το έτος 1910 επικυρώθηκαν από τις σπουδαιότερες ναυτικές χώρες και έγιναν γνωστοί ως «Κανονισμοί του 1910»⁴⁶⁹. Στη συνδιάσκεψη των ναυτικών χωρών του έτους 1948 οι Κανονισμοί έλαβαν την ονομασία «Διεθνής Κανονισμός προς Αποφυγή Σύγκρουσης στη Θάλασσα»(ΔΚΑΣ). Από τότε επήλθαν πολλές τροποποιήσεις στο Διεθνή Κανονισμό και η τελευταία έγινε το 1972 στο Λονδίνο. Η Ελλάδα κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση περί Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα του 1972, με το Ν.Δ. 93/1974 (ΦΕΚ 293Α/7.10.1974).

Σύμφωνα με το άρθρο 3 του κυρωτικού αυτού νόμου, απαγορεύεται ο απόπλους από ελληνικούς λιμένες των πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία των χωρών που μετέχουν στη Σύμβαση, αν δεν πληρούν τους όρους που θεσπίζονται με τη Διεθνή Σύμβαση. Το άρθρο 7 εξουσιοδοτεί τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας να καθορίζει τις περιπτώσεις απαγόρευσης του απόπλου των με ελληνική ή ξένη σημαία πλοίων, για παραβάσεις ή για μη συμμόρφωση με τις διατάξεις των Κανονισμών που εκδίδονται σε εξουσιοδότηση του ως άνω Ν.Δ. Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 5 του ιδίου Ν.Δ., η Λιμενική Αρχή ή ο Κ.Ε.Ε.Π. δύναται σε περιπτώσεις παράβασης της Διεθνούς αυτής Σύμβασης, να επιβάλει πρόστιμο στον πλοίαρχο ή στον πλοιοκτήτη και από την κοινοποίηση της σχετικής απόφασης να απαγορεύσει τον απόπλου μέχρι την πληρωμή του προστίμου ή μέχρι την κατάθεση σχετικής εγγυητικής επιστολής.

Η τήρηση των Κανονισμών της Διεθνούς Σύμβασης περί Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα εξαρτάται από τον ανθρώπινο παράγοντα, ο οποίος θα κληθεί να τους εφαρμόσει κατά τη διάρκεια της πλεύσης του πλοίου. Και αυτό βέβαια προληπτικά επιτυγχάνεται με την κατάλληλη εκπαίδευση του προσωπικού του πλοίου, όπως σε άλλη παράγραφο έχουμε αναφέρει.

Εν τούτοις η Αρχή ευθύνεται έναντι του Δημοσίου όταν :

(α) απαγορεύσει τον απόπλου πλοίου κατά παράβαση του νόμου, χωρίς να δικαιολογείται η απόφαση αυτή από τις κείμενες διατάξεις.

⁴⁶⁹ Δ. Αρβανίτη, «Εγχειρίδιο Διεθνούς Κανονισμού Αποφυγής Συγκρούσεων στην Θάλασσα», (1982) Πειραιεύς, σελ. 5.

(β) παραλείπει να απαγορεύσει τον απόπλου πλοίου ενώ αυτό επιβάλλεται από το νόμο, η παράλειψη δε αυτή δύναται να επιφέρει δυσμενείς συνέπειες, όπως έκθεση του πλοίου και των επιβαινόντων σε κίνδυνο, πρόκληση κινδύνου για τη ναυσιπλοΐα, προσβολή των δικαιωμάτων τρίτου, τα οποία προστατεύονται με την παραμονή – δέσμευση του πλοίου στο λιμάνι κ.λπ.

Τα πρόσωπα που αποφασίζουν την απαγόρευση του απόπλου κατά παράβαση του νόμου ή παραλείπουν να αποφασίσουν αυτή στις περιπτώσεις που προβλέπεται στο νόμο υπόκειται σε ποινική, ευθύνη που συνίσταται κατ' αρχήν στην παράβαση καθήκοντος του άρθρου 259 Π.Κ.⁴⁷⁰. Εκτός όμως από την ποινική ευθύνη η Αρχή υπέχει και αστικής ευθύνης, όταν από την απόφασή της για απαγόρευση του απόπλου, η οποία ελήφθη κατά παράβαση του νόμου, προκληθεί ζημιά στον διοικούμενο και το Δημόσιο υποχρεωθεί σε αποζημίωση μετά από την άσκηση σχετικής αγωγής.

Η αξιοπλοΐα ενός πλοίου έχει τριπλή σημασία κατά IMO, (1992) : (α) την καταλληλότητα του πλοίου από πλευράς κατασκευής, εξοπλισμού και στελεχών (πλήρωμα), (β) την καταλληλότητα του πλοίου (από πλευράς θαλάσσιας ασφάλειας) ν' ανταπεξέλθει/ αντιμετωπίσει τους συνήθεις κινδύνους της θάλασσας στη διάρκεια ενός (ασφαλισμένου) ταξιδιού, και, (γ) την καταλληλότητα του πλοίου (από πλευράς συμβολαίων εργολαβικής μεταφοράς) σχετικά με το αντικείμενο μεταφοράς, αν δηλαδή το πλοίο είναι κατάλληλο να διεκπεραιώσει την μεταφορά επιβατών ή/και φορτίου.

Απλούστερα, ένα πλοίο θεωρείται μη-ασφαλές αν, σαν συνέπεια ελαττωματικής κατάστασης στο σκάφος (hull), στον εξοπλισμό ή στις μηχανές, ή λόγω υπερφόρτωσης ή ανεπάρκειας του αριθμού του πληρώματος, είναι ακατάλληλο (ανέτοιμο) να ναυσιπλοεί χωρίς ν' απειλείται σοβαρά η ανθρώπινη ζωή εν πλω.

Ορισμένες χώρες σημαίας όπως η Ελλάδα έχουν νομοθετήσει την ελάχιστη στελέχωση στα πλοία. Ωστόσο υπάρχουν σημαίες που δεν καθορίζουν τον ελάχιστο αριθμό του πληρώματος. Στην περίπτωση αυτή υπερισχύει η πείρα του εν ενεργεία πλοιάρχου γύρω από τις συνθήκες που επικρατούν κατά το ταξίδι έτσι ώστε ο αριθμός και τα προσόντα του πληρώματος του να είναι ικανά ν' αντιμετωπίσουν τόσο

⁴⁷⁰ Άρθρο 259, «Υπάλληλος που με πρόθεση παραβαίνει τα καθήκοντα της υπηρεσίας του με σκοπό να προσπορίσει στον εαυτόν του ή σε άλλον παράνομο όφελος ή για να βλάψει το κράτος ή κάποιον άλλον τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι δύο ετών, αν η πράξη αυτή δεν τιμωρείται με άλλη ποινική διάταξη.

τις εργασίες ρουτίνας όσο και – το πιο σημαντικό – τις συνήθεις περιστάσεις ανάγκης ή επειγόντων περιστατικών.

Εξάλλου για την αντιμετώπιση των περιστάσεων ανάγκης ή έκτακτων περιστάσεων χρειάζεται να αναπτυχθούν σχέδια στα οποία, πρέπει να προσδιορίζονται κατ' αρχήν αναλυτικά όλες εκείνες οι καταστάσεις που θεωρούνται «καταστάσεις έκτακτης ανάγκης» και όλες εκείνες οι διαδικασίες και ενέργειες, με τρόπο τέτοιο ώστε η ναυτιλιακή εταιρεία να διασφαλίζει τα πλοία της από οποιονδήποτε κίνδυνο.

Τα σχέδια (πλοίου – εταιρείας) πρέπει να έχουν συνάφεια μεταξύ τους, να είναι πρακτικά και εφαρμόσιμα και να ενημερώνονται όποτε χρειάζεται.

Τα σχέδια θα πρέπει να εξασφαλίζουν :

- (α) την έγκαιρη ενεργοποίηση των αρμοδίων προσώπων ώστε να υπάρξει αξιοποίηση του παράγοντα «χρόνος»,
- (β) την αναγνώριση – σχηματισμό πλήρους εικόνας του συμβάντος,
- (γ) την διατήρηση διαύλων επικοινωνίας μεταξύ των αρμοδίων (εταιρεία, πλοίο, Αρχές) και
- (δ) την άμεση αντίδραση με την λήψη ορθών αποφάσεων και ενεργειών.

Τα σχέδια αντιμετώπισης περιστατικών έκτακτης ανάγκης πρέπει ν' αναφέρουν μεθόδους ενεργειών και τρόπους αντιμετώπισης των παρουσιαζόμενων επικίνδυνων για το πλοίο καταστάσεων και να λαμβάνουν υπόψη τη ναυτική πρακτική, τα μέσα και τον εξοπλισμό που διαθέτει το συγκεκριμένο πλοίο.

Ως προς τα περιστατικά έκτακτης ανάγκης μπορεί κανείς ενδεικτικά ν' αναφέρει τα πιο κάτω:

- (1) Βλάβη κυρίων μηχανών και αξονικών συστημάτων.
- (2) Βλάβη μηχανισμού πηδαλιουχίας.
- (3) Απώλεια ηλεκτρικής ισχύος.
- (4) Κατασκευαστική ζημία.
- (5) Προσάραξη.
- (6) Σύγκρουση.
- (7) Πυρκαγιά (σε κύτη, μηχανοστάσιο κ.λπ.).
- (8) Εγκατάλειψη πλοίου.
- (9) Κατάκλυση/διαρροή στο πλοίο.
- (10) Πτώση ανθρώπου στη θάλασσα.
- (11) Έρευνα και διάσωση.

- (12) Σοβαρός τραυματισμός, ασθένεια, θάνατος.
- (13) Κλίση και μετατόπιση φορτίου/απώλεια ευστάθειας πλοίου.
- (14) Ζημίες από κακοκαιρία.
- (15) Επιχειρήσεις μ' ελικόπτερο.
- (16) Πειρατία/τρομοκρατία.
- (17) Ατύχημα από φορτία με επικίνδυνες φυσικοχημικές ιδιότητες (διάβρωση, τοξικές επιδράσεις κ.λπ.).

Για την επιτυχή αντιμετώπιση των καταστάσεων που χαρακτηρίζονται σαν καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, δεν είναι αρκετός μόνο ο σχεδιασμός όλων εκείνων των ενεργειών που θα πρέπει να γίνουν όταν απαιτηθεί αλλά χρειάζεται και η συνεχής εκπαίδευση του συνόλου του προσωπικού που θα επιδιώξει την αντιμετώπιση του συμβάντος, είτε είναι επιβαίνοντες (πλήρωμα – επιβάτες) είτε είναι το προσωπικό της εταιρείας.

Στην εκπαίδευση με «γυμνάσια και ασκήσεις», οι «ενδιαφερόμενοι» καλούνται να ενεργήσουν όπως θα ενεργούσαν κάτω από πραγματικές συνθήκες επέλευσης ενός επικίνδυνου συμβάντος, με σκοπό την εξοικείωσή τους με τα υπάρχοντα μέσα του πλοίου καθώς επίσης και τη βελτίωση της ικανότητας και της αποδοτικότητάς τους σε αυτά.

Από τους διεθνείς κανονισμούς και την εθνική νομοθεσία προβλέπεται η πραγματοποίηση των παρακάτω γυμνασίων στα πλοία :

- (1) Συγκέντρωση επιβατών.
- (2) Καθαίρεση σωσίβιων λέμβων για εγκατάλειψη του πλοίου.
- (3) Κατάσβεση πυρκαγιάς.
- (4) Αντιμετώπιση διαρροής
- (5) Δοκιμή μηχανισμού κίνησης πηδαλίου (κυρίου και βοηθητικού), και,
- (6) έκτακτη ανάγκη αντιμετώπισης περιστατικού ρύπανσης από πετρέλαιο.

Η ικανότητα των ναυτικών και τα πρότυπα λειτουργίας ενός πλοίου είναι επίσης σημαντικά. Οι ρυθμιστές της ναυτιλίας επιχειρούν να επανα-δημιουργήσουν την παραδοσιακή ναυτοσύνη, όμως αυτό δεν γίνεται άμεσα αλλά έμμεσα μέσω του ISM Code.

Είναι αλήθεια ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις προσπαθούν ταυτόχρονα να διαφημιστούν μέσα από την απόκτηση των πιστοποιητικών του ISM Code. Η πιστοποίηση όμως δεν εγγυάται αντίστοιχα επίπεδα ποιότητας προσφερόμενων

υπηρεσιών αλλά μάλλον διαδικασίες που θα έχουν ως στόχο μια συνεπή ποιότητα μέσα από προδιαγραφές κατασκευαστών ή προμηθευτών αγαθών και υπηρεσιών προς την ναυτιλιακή επιχείρηση.

Αλλά έχουν οι επιθεωρητές και αυτοί που χορηγούν τα πιστοποιητικά πείρα από τη λειτουργία του πλοίου ώστε να κατανοήσουν την κατανομή της ευθύνης;

Απαιτούνται κατ' εξοχήν απλά συστήματα ελέγχου που συνδυάζονται με τη φύση του ανθρώπου. Αν και καλής πρόθεσης τα πολύπλοκα συστήματα στην πράξη έχουν αποτύχει.

Το πλοίο χρειάζεται επαρκείς υπηρεσίες από την ξηρά, όπως κανόνες ναυσιπλοΐας, χάρτες, επικοινωνιακά συστήματα και υπηρεσίες λιμένων (ασφαλή κρηπιδώματα, ευκολίες παράδοσης πετρελαϊκών καταλοίπων /απορριμάτων, επαρκείς υπηρεσίες ιατρικής περίθαλψης, επισκευαστικές ευκολίες). Οι υπηρεσίες αυτές θα πρέπει να παρέχονται υπεύθυνα στο πλοίο και πάντοτε πριν από την αναχώρηση του.

Στη ναυτιλία υπάρχουν πολλές φορές αντικρουόμενα συμφέροντα, όπου οι πλοιοκτήτες χρειάζονται γερά πλοία ενώ τα ναυπηγεία επιθυμούν εύκολες κατασκευές. Τα πλοία πρέπει να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται για ν' αντιμετωπίζουν τις απαιτήσεις που προορίζονται να ικανοποιήσουν. Πρέπει επίσης να επιθεωρούνται, να συντηρούνται και να επισκευάζονται με ευκολία. Ο καθορισμός του περιεχομένου του χάλυβα στα πλοία δεν πρέπει να γίνεται σε βάρος της ασφάλειας, αφού είναι γνωστές οι καταπονήσεις του πλοίου στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Η ποιότητα του πλοίου είναι συνισταμένη καλού αρχικού σχεδιασμού και καλής αρχικής κατασκευής. Επιπροσθέτως, η διατήρηση της τεχνικής ποιότητας ενός πλοίου εξαρτάται από την συντήρηση που έλαβε μέχρι να παύσει να υπάρχει.

Ο καθορισμός ηλικίας – στόχου των πλοίων οδηγεί συχνά σε αντίθετα από τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα, γιατί η συντήρηση σ' αυτή την περίπτωση είναι βραχυχρόνια, αντί να είναι μακροχρόνια. Στην αιτία αυτή αποδίδεται η έξαρση των ναυτικών ατυχημάτων στην περίοδο 1990/1991⁴⁷¹.

Ο κρίσιμος παράγοντας με τον οποίο πρέπει να συσχετισθούν τα ναυτικά ατυχήματα είναι η κατάσταση των πλοίων και όχι η ηλικία τους.

Για την παγκόσμια ναυτιλία, τα πλοία που συμμορφώνονται με τις αναθεωρημένες απαιτήσεις των μεταφορών ή που παρέχουν μεγαλύτερο βαθμό

⁴⁷¹ Gratsos G.A., (2/10/1995), «ISM Code: A. Shipowner's point of view», Δελτίο NEE, 139, Οκτ-Δεκ.1995, σελ. 108-111

ασφάλειας, προσθέτουν αξία στο κεφάλαιό της και δεν πρέπει ν' αποθαρρύνονται. Το καλο-συντηρημένο πλοίο δεν έπαυσε ποτέ να αποτελεί μια σωστή εναλλακτική επιχειρηματική απόφαση.

Το ζήτημα της ασφάλειας των επιβατικών μεταφορών στις ελληνικές θάλασσες ειδικά μέσα από τις απώλειες των επιβατηγών πλοίων όπως αυτές καταγράφηκαν κατά τα τελευταία 57 έτη συνδέεται ιστορικά με την καταλληλότητα των πλοίων να αντιμετωπίσουν τους κινδύνους της θάλασσας (με απώλειες από φυσικούς κινδύνους 30,8%), το ανθρώπινο λάθος (30,3%) και την τεχνική καταλληλότητα του πλοίου και του εξαρτισμού του (απώλειες που οφείλονται σε αποτυχία κατασκευής και εξαρτισμού 22,5%)⁴⁷². Τα αποτελέσματα διαφοροποιούνται όταν περιοριστούμε στις περιπτώσεις εκείνες που το πλοίο θαλασσοπλούσε. Το ανθρώπινο λάθος αναδुकνύεται σε κυρίαρχο παράγοντα (31,5%) έναντι της καταλληλότητας του πλοίου στον καιρό (απώλειες από φυσικούς κινδύνους 26,9%) και της τεχνικής καταλληλότητας του πλοίου και του εξαρτισμού του. Οι απώλειες εν πλω που οφείλονται σε αποτυχία κατασκευής και εξαρτισμού του πλοίου παρουσιάζονται αυξημένες (29,6%) σε σχέση με το σύνολο των απωλειών της υπό εξέταση περιόδου κι αυτό οφείλεται κυρίως στις μηχανικές βλάβες που αντιμετωπίζουν τα πλοία.

Βέβαια η παραπάνω διάκριση όπως ήδη έχουμε αναφέρει είναι σχετική καθώς ο κακός σχεδιασμός, η ακαταλληλότητα υλικών κατασκευής, μηχανών και εξαρτισμού και η κακή συντήρηση και λειτουργία του πλοίου οφείλεται συχνά σε ανθρώπινα σφάλματα που προηγήθηκαν του περιστατικού της απώλειας. Περαιτέρω αναλύοντας τα αποτελέσματα ανα κατηγορία επιβατηγού πλοίου διαπιστώνουμε:

ι) Το ανθρώπινο λάθος κυριαρχεί στις κατηγορίες, υπερωκεάνια (100% εν όρμω και εν πλω/εν πλω), κρουαζιερόπλοια (75% εν όρμω και εν πλω, 50% εν πλω) και επιβατηγά (35,5% εν όρμω και εν πλω / 57,2% εν πλω). Ο περιορισμός του ανθρώπινου λάθους στο επιβατηγό πλοίο εν όρμω και εν πλω (35,5%) σε σχέση με τα θαλασσοπλούντα (57,2%) αλλά και η μειωμένη καταλληλότητά τους στους φυσικούς κινδύνους (απώλεια από φυσικούς κινδύνους 32,2% εν όρμω και εν πλω) οφείλεται στον μεγάλο αριθμό υπερήλικων, παροπλισμένων πλοίων της κατηγορίας αυτής που απωλέσθηκαν στο αγκυροβόλιό τους έπειτα από ισχυρή θαλασσοταραχή. Το ανθρώπινο λάθος περιορίζεται επίσης και στις κατηγορίες των επιβατηγών-

⁴⁷² Βλ. Πίνακες Παραρτήματος 24

τουριστικών (25,7% εν όρμω και εν πλώ, 29,2% εν πλώ) και των θαλαμηγών (5% εν όρμω και εν πλώ, 7% εν πλώ) έναντι των φυσικών κινδύνων (36,7% για τα επιβατηγά-τουριστικά και 30% για τα θαλαμηγά εν όρμω και εν πλώ) και της καταλληλότητας του πλοίου/εξοπλισμού (50% αποτυχία κατασκευής και εξαρτισμού για τα θαλαμηγά εν όρμω και εν πλώ). Στην πρώτη περίπτωση ο φυσικός κίνδυνος απείλησε σκάφη των οποίων το μέγεθος και το είδος θαλασσοπλοΐας (θαλάσσια περιήγηση/αναψυχή) τα εξέθεσε σε ιδιαίτερα καιρικά φαινόμενα. Δεν είναι τυχαίο ότι οι απώλειες της κατηγορίας αυτής καταγράφονται σε ταραγμένες θάλασσες όπως αυτή του Κάβο-Ντόρο, του Καρπάθιου Πελάγους και των Κυκλάδων ή σε επισφαλή αγκυροβόλια. Εξάλλου πολλά από αυτά τα σκάφη ήταν υπερήλικα και αντιμετώπιζαν τεχνικά προβλήματα ιδίως στην μηχανή (έτσι η αποτυχία κατασκευής και εξαρτισμού στα επιβατηγά-τουριστικά ανέρχεται σε 25,7% εν όρμω και εν πλώ και σε 31% εν πλώ). Η τεχνική καταλληλότητα και η καταλληλότητα εξαρτισμού των θαλαμηγών αποδεικνύεται περισσότερη επικίνδυνη από τους φυσικούς κινδύνους που αντιμετωπίζουν τα σκάφη αυτά κατά τα ταξίδια τους (50% εν όρμω και εν πλώ / εν πλώ). Η παρατήρηση αυτή μας οδηγεί στην υπόθεση ότι τα σκάφη της κατηγορίας αυτής ήταν στην πλειονότητά τους ακατάλληλα για τις ελληνικές τρικυμιώδεις θάλασσες.

Η μειωμένη τεχνική καταλληλότητα υποκρύπτει όμως και κάτι άλλο, την υπερβολική αυτοπεποίθηση των κυβερνητών τους (για τους οποίους δεν απαιτούνταν πιστοποιητικό καταλληλότητας) ότι θα μπορούσαν με τα σκάφη αυτά να εκτελέσουν οποιοδήποτε ταξίδι. Δεν είναι τυχαίο ότι σημαντικές απώλειες των σκαφών αυτών καταγράφηκαν κατά την χειμερινή περίοδο και οφείλονται σε μηχανική βλάβη ή πυρκαγιά. Εξάλλου υψηλό ποσοστό απωλειών της κατηγορίας αυτής οφείλεται κυρίως σε απώλειες από πυρκαγιά (40%), τόσο εν πλώ (25%) όσο και εν όρμω (15%).

ii) Τα οχηματαγωγά πλοία εν πλώ, εμφανίζονται λιγότερο επικίνδυνα (20%) από τα επιβατηγά-τουριστικά (31%) στους φυσικούς κινδύνους κάτι το οποίο άλλωστε αναμένονταν αφού όντας νεότερης τεχνολογίας από τα δεύτερα θα έπρεπε να είναι και καταλληλότερα. Δεν θα πρέπει όμως να παραγνωρίσουμε το γεγονός ότι τα περισσότερα από τα πλοία της κατηγορίας αυτής για την υπό εξέταση περίοδο έχουν προέλθει από επισκευές ή υπέστησαν μετασκευές που είχαν ως αποτέλεσμα να επέλθουν σημαντικότερες μεταβολές στους όρους ευστάθειας τους σε σχέση με τις αρχικές προδιαγραφές τους. Αυτό σημαίνει ότι αυξήθηκε η τρωτότητα τους στον καιρό. Παράλληλα δε, αυξάνεται και το ποσοστό επικινδυνότητας της τεχνικής

καταλληλότητάς τους όταν ταξιδεύουν (από 5,5% εν όρμω και εν πλω σε 10% εν πλω).

Εξετάζοντας την ιστορική εξέλιξη των τριών ως άνω παραγόντων επικινδυνότητας ανά κατηγορία πλοίου διαπιστώνουμε:

i) Η υψηλή ποσοστιαία συμμετοχή (100%) των φυσικών κινδύνων των αρχών της δεκαετίας του 60' στην κατηγορία των επιβατηγών-τουριστικών πλοίων υποχώρησε τις αμέσως επόμενες δεκαετίες για να ανέλθει περίπου σε 50% κατά την τρέχουσα περίοδο. Το ίδιο αποτέλεσμα έχουμε και στην περίπτωση θαλασσοπλοΐας (με εξαίρεση την περίοδο 1950-1959). Μετά τα τέλη της δεκαετίας του 90' και έπειτα από μια περίοδο διαμοιρασμού των κινδύνων (1970-1990) οι αυστηρότεροι κανονισμοί και έλεγχοι που επιβλήθηκαν στα πλοία της κατηγορίας αυτής στις αρχές της τελευταίας δεκαετίας πέτυχαν να μειώσουν τον κίνδυνο από την τεχνική καταλληλότητα. Εξάλλου την ίδια περίοδο αρκετά νεότευκτα σκάφη της κατηγορίας αυτής έκαναν την εμφάνισή τους στις ελληνικές θάλασσες.

ii) Τα επιβατηγά παρουσιάζουν στις αρχές της δεκαετίας του 50' ακραίο ποσοστιαίο δείκτη ανθρωπίνου λάθους (66,6% εν όρμω και εν πλω) ο οποίος εκλείπει από τις αρχές της τελευταίας δεκαετίας (με έξαρση κατά την περίοδο 1960-1969 και 1990-1999). Όσον αφορά τους άλλους ποσοστιαίους δείκτες παρατηρούμε μία κλιμακούμενη έξαρση του ποσοστιαίου δείκτη των φυσικών κινδύνων για την περίοδο 1960-1989 (εν όρμω και εν πλω). Η τεχνική καταλληλότητα των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων που θαλασσοπλοούσαν στις ελληνικές θάλασσες τις δεκαετίες του 70' και ιδίως του 90' δεν ήταν επαρκής. Πολλά από τα πλοία της κατηγορίας αυτής ήταν ήδη υπέργηρα και παρουσίαζαν ελλείψεις σε κατάλληλα ανταλλακτικά. Οι διάφοροι άλλοι παράγοντες εμφανίζονται εξίσου σημαντικοί κατά την εν λόγω περίοδο (όπως και κατά την περίοδο του 80'.

iii) Η ποσοστιαία συμμετοχή των φυσικών κινδύνων για τα θαλαμηγά αγγίζει το 66,6% (εν όρμω και εν πλω) από τις αρχές της δεκαετίας του 70' και περιορίζεται βαθμιαία. Τούτο συμβαίνει διότι κατά τις πρώτες δεκαετίες καταγράφονται πολλές απώλειες θαλαμηγών σε αγκυροβόλιο που σχετίζονται με ελλειπή μέτρα προστασίας, ανεπαρκείς λιμενικές υποδομές κλπ. Ο εν λόγω δείκτης για τα θαλασσοπλοούμενα θαλαμηγά είναι σχεδόν μηδενικός για την περίοδο 1950-1979 παρουσιάζοντας έξαρση την περίοδο 1980-1989 (43%) και την περίοδο 1990-1999 (20%). Υψηλή ποσοστιαία συμμετοχή στον κίνδυνο εμφανίζει επίσης η τεχνική καταλληλότητα θαλαμηγών για την περίοδο 1970-1999 και το ανθρώπινο λάθος (εν όρμω και εν πλω)

για την περίοδο 1990-1999 (ανάλογα υψηλοί εμφανίζονται οι δύο αυτοί παράγοντες και για τα θαλασσοπλούντα θαλαμηγά). Είναι η εποχή που τα θαλαμηγά «εισβάλλουν» στις ελληνικές θάλασσες και δημιουργούν τις συνθήκες για ένα νέο είδος τουρισμού, εκείνου της θαλάσσιας κρουαζιέρας με ιδιωτικό σκάφος αναψυχής. Πολλά από τα σκάφη αυτά παρουσιάζουν κατασκευαστικά και μηχανολογικά προβλήματα ενώ αποδεικνύονται ακατάλληλα να αντιμετωπίσουν τις αντίξοες καιρικές συνθήκες των ελληνικών θαλασσών. Επιπλέον οι κυβερνήτες πολλών εξ' αυτών δεν διαθέτουν την απαιτούμενη εμπειρία στην διακυβέρνησή τους.

iv) Τα επιβατηγά οχηματαγωγά όντας από την φύση τους μεγάλα πλοία αναδυσκύνουν ένα νέο είδος κινδύνου που συνδέεται με τον ανθρώπινο παράγοντα, την έλλειψη ικανότητας πλοήγησης και χειρισμού τους από ικανά και εκπαιδευμένα στελέχη. Έτσι ο κίνδυνος αυτής της κατηγορίας εμφανίζει σταθερά υψηλή ποσοστιαία συμμετοχή τόσο κατά τις δεκαετίες του 80' και του 90' , όσο και κατά την τρέχουσα (εν όρμω και εν πλώ).

Ο δείκτης του ανθρώπινου παράγοντα αυξάνει σταθερά καθόλη την υπό εξέταση περίοδο με εξαίρεση εκείνη του 1950-1979. Η καταλληλότητα της λιμενικής υποδομής σ' αυτήν την περίπτωση δεν θα πρέπει να υποεκτιμηθεί δεδομένου ότι πολλές απώλειες πλοίων της κατηγορίας αυτής σημειώθηκαν εντός ή πλησίον του λιμένα.

v) Όσον αφορά τις απώλειες στα κρουαζιερόπλοια και τα υπερωκεάνια καθοριστικό ρόλο και εδώ διαδραματίζει ο ανθρώπινος παράγοντας.

Για την πληρότητα της μελέτης αναφορικά με τα απωλεσθέντα πλοία στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο παραθέτουμε σε Παράρτημα διαβαθμισμένους χάρτες επικυνδύνων θαλασσίων περιοχών ως προς την συχνότητα απωλεσθέντων επιβατηγών πλοίων καθώς και χάρτη κατανομής απωλεσθέντων πλοίων ως προς την κατηγορία επιβατηγού πλοίου.⁴⁷³

Συμπερασματικά μπορεί κανείς να διαπιστώσει ότι η υπόθεση της ασφάλειας (safety) των θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών είναι ένα πολυδιάστατο ζήτημα που πρέπει να εξεταστεί σε όλες τις πτυχές του: εκπαίδευση-προσόντα και δεξιότητες πληρωμάτων, λειτουργικά και τεχνικά θέματα του πλοίου κ.ο.κ.⁴⁷⁴.

⁴⁷³ Βλ. Παράρτημα 25

⁴⁷⁴ Βλέπε Lavidas M: «Safety and Quality Management Systems in Shipping», (1995), Shipping, σελ. 24 – 28.

Η εμφάνιση σοβαρών ναυτικών ατυχημάτων (major accidents), συχνά οδηγεί σε πίεση της κοινής γνώμης πάνω στο πολιτικό σύστημα, το οποίο παράγει λύσεις, οι οποίες στην πραγματικότητα δεν βελτιώνουν την κατάσταση αλλά ικανοποιούν την κοινή γνώμη. Αυτό συμβαίνει διότι τα σοβαρά ατυχήματα προκαλούν απώλειες ζωών και μεγάλες ζημιές στο περιβάλλον που ευαισθητοποιούν την κοινωνία και τα ΜΜΕ.

Ενέργειες μη αποδεκτές κάτω του προτύπου (substandard actions) πολλές φορές έχουν αιτία παράγοντες που μπορούν να ελεγχθούν ή ελέγχονται. Η δημιουργία ενός συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας με διαδικασίες γραπτές (τόσο στο γραφείο όσο και στο πλοίο) σκοπό έχει να αποφευχθούν οι υποβαθμισμένες ενέργειες.

Οι νομικές εξελίξεις για την ποινική ευθύνη των πλοιοκτητών/διαχειριστών δείχνουν ότι υπάρχει αυξανόμενο ενδιαφέρον από νομοθέτες και δικαστήρια, για να επεκταθεί η ευθύνη για τις ασφαλείς λειτουργίες στις ναυτιλιακές εταιρείες και στους κατ' ιδίαν διευθυντές τους, καθώς και στα στελέχη τους. Οι νόμιμοι εκπρόσωποι των ναυτιλιακών εταιρειών δεν μπόρεσαν να αποκλείσουν την ποινική τους ευθύνη και επομένως ο καταλογισμός για θέματα που έχουν σχέση με την λειτουργία του πλοίου θα περιλαμβάνει και πρακτικές λειτουργίες σε ζητήματα ασφάλειας.

Η ευθύνη του εφοπλιστή/διαχειριστή (ship manager), επεκτείνεται επίσης και στο σημαντικό τομέα της επιλογής του πληρώματος (καθόσον έχει την διακριτική ευχέρεια να το αντικαταστήσει ή και να το απολύσει).

Η ευθύνη του εφοπλιστή/διαχειριστή προκύπτει κυρίως από την υποχρέωση του να διατηρεί το πλοίο αξιόπλοο και λειτουργικό καθώς έχει την εξουσιοδότηση του πλοιοκτήτη να διαπραγματευτεί και να εγκρίνει τα συμβόλαια επισκευών και συντήρησης του.

Εξάλλου ο πλοιοκτήτης οφείλει :

- να μην αρνείται την άδεια να γίνουν στο πλοίο μετατροπές ώστε αυτό να συμμορφωθεί με υποχρεωτικές απαιτήσεις
- να επικυρώσει και να επιβεβαιώσει ότι ο εφοπλιστής/διαχειριστής νόμιμα πράττει ή έπραξε.

Έχει επίσης εξαιρετική σημασία για τον ερευνητή των ναυτικών ατυχημάτων να επιβεβαιώνει αν η εφαρμογή του κώδικα (ISM Code) μείωσε τα ατυχήματα που οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα.

Στα συμβόλαια της ασφάλισης θαλασσίων κινδύνων παλαιότερα υπήρχε ο λεγόμενος όρος perils clause ο οποίος κατέγραφε μόνο τις αιτίες των ζημιών που

καλύπτονταν από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, δηλαδή μόνο την τυχαία και απρόσμενη ζημία, που προέρχονταν από εξαιρετική επίδραση των στοιχείων της θάλασσας ή από αστοχίες στη ναυσιπλοΐα (όπως η σύγκρουση με άλλο πλοίο, η προσάραξη, η φωτιά, ο κεραυνός ή ο σεισμός), αποκλεισμένης οποιασδήποτε άλλης ζημιάς που πραγματοποιούνταν στην θάλασσα. Στη σύγχρονη εποχή όμως αυξήθηκαν οι ασφαλίσιμοι κίνδυνοι και το ασφαλιστήριο συμβόλαιο καλύπτει πλέον όλους τους κινδύνους (all risks) που αυτοί περιλαμβάνουν, όπως, την ρήξη των καζανιών, την θραύση των αξόνων της κυρίας μηχανής, τα ατυχήματα κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωση και γενικά οποιονδήποτε κίνδυνο φυσικής ζημιάς/απώλειας, εκτός αν αυτοί ρητά εξαιρούνται. Δεν περιλαμβάνονται στους ασφαλίσιμους κινδύνους : ο πόλεμος, η σύλληψη του πλοίου και η κατάληψή του, οι πολιτικές ή εργατικές αναταραχές, η κοινωνική αναταραχή, η στάση και οι συναφείς με αυτά κίνδυνοι.

Όπως ανέφερε ο Λόρδος Donaldson (Report : *SAFER SEAS, CLEANER SEAS*), από όλους τους ασφαλιστές, τα *P & I Clubs* έχουν την καλύτερη ευκαιρία (και πράγματι το κάνουν αυτό) να επηρεάζουν τα ναυτιλιακά πρότυπα. Τούτο συμβαίνει διότι κάθε μέλος είναι πλήρως ενήμερο ότι το ύψος των ασφαλιστρών που θα αντιμετωπίσει σαν «συνασφαλιστής» θα προσδιοριστεί από τα πρότυπα διαχείρισης, συντήρησης και λειτουργίας, που αυτό και τα λοιπά μέλη υιοθετούν.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ Α., *Το εφαρμοστέο δίκαιο στο ναυτεργατικό ατύχημα*, Δημοσιεύσεις Ελληνικής Εταιρείας Ιδιωτικού Διεθνούς Δικαίου, (1988), Αθήνα.

ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ Α., *Θαλάσσια αρωγή και διάσωση, Ι, Πηγές και Έννοια*, (1992), Αθήνα.

ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ Α., *Η Σύμβαση του 1952 για τη συντήρηση κατάσχεση πλοίων, Ανάλυση και ένταξη στην ελληνική έννομη τάξη*, (1998), Αθήνα.

ΑΡΒΑΝΙΤΗ Δ., *Εγχειρίδιο Διεθνούς Κανονισμού Αποφυγής Συγκρούσεων στην Θάλασσα*, (1982), Πειραιάς.

ΒΛΑΧΟΣ Γ.Π., *Εμπορική Ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον*, (1999), Αθήνα.

ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Λ., *Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου*, (1986), τεύχος 2, Β, Αθήνα.

ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Ε., & ΒΛΑΧΟΣ Γ.Π., *Ναυτιλιακή Οικονομική*, (1997), Πειραιάς.

ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΑΠ., *Ενοχικό Δίκαιο, Γενικό Μέρος*, (1999), Αθήνα.

ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ Α.,-ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ Ε., *«Ακτοπλοΐα και ναυτιλία μικρών αποστάσεων»*, (2002), Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.

COOPERS & LYBRAND, *«Μελέτη Σκοπιμότητας για την Δημιουργία Συστήματος Αυτόματης Κράτησης θέσεων και Έκδοσης Εισιτηρίων για τα Ακτοπλοϊκά Πλοία»*, μελέτη για λογαριασμό του YEN, (1994), YEN.

ΔΕΛΟΥΚΑΣ Ν., *Ναυτικόν Δίκαιον*, (1979), εκδ. 2^α, Αθήνα.

ΔΟΞΙΑΔΗΣ, «Μελέτη Σχεδιασμού των Ελληνικών Λιμένων», μελέτη για λογαριασμό του ΥΕΝ, *Γραφείο Δοξιάδη Α.Ε.*, (1983), ΥΕΝ.

ΔΡΟΜΟΣ-ΡΟΓΚΑΝ, «ΕΛΛΑΔΑ 2010-Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής», μελέτη για λογαριασμό του ΥΠΕΘΟ, *ΔΡΟΜΟΣ ΑΕΜ-Α. ΡΟΓΚΑΝ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΕΠΕ*, (1993), ΥΠΕΘΟ.

ΙΜΕΤ, «Μελέτη σκοπιμότητας (κόστους-οφέλους) εναλλακτικών λύσεων οργάνωσης δικτύου ακτοπλοϊκών συνδέσεων ενδοεπικοινωνίας των μικρών νησιών του Αιγαίου (δικτύου άγονων γραμμών)», μελέτη για λογαριασμό του Υπουργείου Αιγαίου, από Ινστιτούτο Μεταφορών, (2002), Υπουργείου Αιγαίου.

ΙΜΡΕΤΟΥΣ, «Σχεδιασμός Συστήματος Μεταφορών στα Νησιά του Αιγαίου», μελέτη για λογαριασμό του Υπουργείου Αιγαίου, *ΙΜΡΕΤΟΥΣ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΕΠΕ*, (1995), Υπουργείο Αιγαίου.

ΙΟΒΕ, «Η Οικονομική Κατάσταση της Ελληνικής Ακτοπλοΐας», Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, (1984), Αθήνα.

ΚΑΡΑΒΑΣ Κ., *Ελληνικόν Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, (1956), τ. Α, Θεσσαλονίκη.

ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ Ι., *Περιβάλλον και Δίκαιο*, (2000), Αθήνα.

ΚΙΑΝΤΟΣ Β., *Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, (1974), τεύχος Β, Αθήνα.

ΚΙΑΝΤΟΥ-ΠΑΜΠΟΥΚΗ Α., *Ναυτικό Δίκαιο*, (2003), 3^η έκδοση Θεσσαλονίκη.

ΚΟΡΝΗΛΑΚΗΣ Π., *Η ευθύνη από διακινδύνευση*, (1998), Θεσσαλονίκη.

ΚΟΡΟΤΖΗΣ Ι., *Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης-Βίμπυ*, (1994), Αθήνα.

ΛΙΒΑΝΗΣ Ν., *Ευθύνη από διακινδύνευση*, (2001), Αθήνα.

ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ Ε., *Ναυτικόν Δίκαιον και Εμπορική Ναυτιλία*, (1909), εκδ. Φέξη.

ΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ Γ., *Η κυρωτική αποζημίωση και η ελληνική δημόσια τάξη του άρθρου 33 ΑΚ*, (2003), Αθήνα.

ΠΑΣΣΙΑΣ Ι., *Ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτου*, (1949), Αθήνα.

ΠΡΑΞΙΣ, «Μελέτη Διάγνωσης Κατάστασης Μεταφορών στα Νησιά του Αιγαίου», μελέτη για λογαριασμό του Υπουργείου Αιγαίου, ΠΡΑΞΙΣ Α.Ε.-ΑΘΗΝΑΪΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ Α.Ε., (1995), Υπουργείο Αιγαίου.

RCD, «ΑΡΙΑΔΝΗ: Πρόγραμμα Ανάπτυξης Εσωτερικών Θαλάσσιων Μεταφορών», μελέτη για λογαριασμό Υπουργείου Ανάπτυξης και ΥΕΝ, R.C.D. ENGINEERING, (1998), Υπουργεία Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας.

ΠΟΥΛΙΑΔΗΣ ΑΘ., *Συλλογική αγωγή και προστασία των καταναλωτών*, (1990), Θεσσαλονίκη.

ΡΟΚΑΣ Ι., *Ιδιωτική ασφάλιση*, 10^η έκδ., (2005), Αθήνα.

ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Κ., *Ελληνικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, (1948), Α' Αθήνα.

ΣΠΥΡΙΔΑΚΗΣ Ι.Σ., *Το αδίκημα κατά ΑΚ 914*, (1999), Αθήνα.

ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ Μ., *Γενικό Ενοχικό Δίκαιο*, (1999), 4^η εκδ. Αθήνα.

ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ Μ., σε ΑΚ Γεωργιάδη/Σταθόπουλου, άρθρα 297-298 και 330.

ΣΧΙΝΑΣ Ι., *Πηγαί του ομοιόμορφου δικαίου της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων*, (1977), Αθήνα.

ΤΣΟΥΡΗ Γ., *Ο Διοικητικός Έλεγχος των Ναυτικών Ατυχημάτων*, (1978), Αθήνα.

TRADEMCO-TRUTH, «Μελέτη-έργο ανάπτυξης συστήματος διαχείρισης εσωτερικών θαλασσίων μεταφορών (ΣΕΘΑΜ)», μελέτη για λογαριασμό ΥΕΝ,

Υπουργείου Αιγαίου, Υπουργείου Ανάπτυξης από *TRADEMCO*, *TRUTH*, σε συνεργασία με *ALPHA MARINE*, *NEI/MERC* (χρηματοδότηση ETBA), (2001), Υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου, Ανάπτυξης.

ΦΛΟΓΑΙΤΗΣ ΣΠ., *Η διοικητική σύμβαση*, (1991), Αθήνα.

YEN, «Μελέτη Επιτροπής Ναυτολογίου», Μάρτιος 2002, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Κλάδος Ναυτιλιακής Πολιτικής, Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

BASCOM, W., *Waves and Beaches*, (1980), Rev ed. Anchor/Doubleday

BIGELOW, H.B. and EDMONDSON W.T., *Wind Waves at Sea Breakers and Surf* (1947), Reprinted (1953), Washington D.C: US Navy Hydrographic Office.

BISSLY Lawrence Diaries” (2003), OCKELMAN R. Expedition “*TITANIC*” die Ausstellung.

BOWDITCH N., *American Practical Navigation*, (1966), Washington D.C.: US Navy Hydrographic Office.

CHEN X., *Limitation of Liability for Maritime Claims: A study of US Law, Chinese Law and International Conventions*, (2001), Kluwer International.

CLOUGH M. & RANDOLPH F., *Shipping and EC Competition Law*, (1991), Butterworths.

DANJON D., *Traité de droit maritime*, t. II, 2e ed. (D. Danjon & J. Lepargneur), (1926), Paris Sirey.

DEACON, G., *The Antarctic Circumpolar Ocean*, (1984), Cambridge: Cambridge University Press.

DUDLEY, W.C., *Tsunami*, (1998), 2d ed. Honolulu, University of Hawaii Press.

DUXBURY, A.B., DUXBURY A.C. and SVERDRUP K.A., *An Introduction to the World's Oceans*, (2000), 6th ed. Mc Graw Hill.

ESCA, “*The liberalization of Maritime Trade in the European Community*”, (2002), ESCA Publication 02-1, Brussels.

GANDOLFO TH., *Bureau Veritas, Procedures de classification et de contrôle, Aspects techniques et juridiques*, Mémoire DESS Transports, Aix, (1982), αδημ.

GARRISON, T., *Oceanography. An Invitation to Marine Science*, (2002), 4th ed. Brooks/Cole Publishing Company.

GAUCI G., *Oil pollution at sea, Civil Liability and Compensation for Damage*, (1997), John Wiley & Sons.

GREEN N., *Commercial Agreements and Competition Law, Practice and Procedure in the UK and EEC*, (1986), Graham & Trotman.

GROSS, M.G. and GROSS E., *Oceanography. A view of the Earth*, (1996), 7th ed. Prentice Hall.

GÖRANSSON M., *The 1984 and 1992 Protocols to the Civil Liability Convention, 1969 and the Fund Convention*, (ed 1971), c. de la Rue.

GRIGGS P. & WILLIAMS R. *Limitation of Liability for Maritime Claims*, (1998), 3rd ed..

HYNDS, P., “*FAST FERRIES*”, The Lloyd's Business Intelligence Centre, (1996), London.

KANERVA, M., “*A revolution in RoRo shipping*”, RORO94, (1994), Gothenburg.

KAMPION D., *The Book of Waves*, (1989), Santa Barbara, CA: Arpel Graphics.

KINSMAN B., *Wind Waves: Their Generation and Propagation on the Ocean Surface*, (1965), Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall.

KORAH V., *An introductory guide to EEC Competition Law and Practice*, (1990), 4th ed., ESC Publishing Ltd.

JUNGER S., *The Perfect Storm*, (1997), New York: Harper.

MANDARAKA-SHEPPARD A., *Modern Admiralty Law*, (2001), Cavendish Publishing Ltd, London.

MAXTONE-GRAHAM J., *The Only way to cross*, (1972), New York: Collier/Macmillan

OECD, “*Regulatory reform in electricity, domestic ferries and trucking*”, (2000), OECD Reviews of Regulatory Reform-Regulatory Reform in Greece.

OECD, “*Regulatory in International Maritime Transport*”, (2001), OECD Report.

Open University: *Waves. Tides and Shallow Water Processes*, (1989), Oxford Pergamon Press.

Open University: *Ocean Circulation*, (1989), Oxford Pergamon Press.

Open University: *Seawater: Its composition, Properties and Behaviour*, (1989), Oxford: Pergamon Press.

PHILANDER, S.G., *El Niño, La Niña, and the Southern 1990 Oscillation*, (1990), San Diego Academic Press.

PINET P.R., *Oceanography. An introduction to the planet Oceanus*, (2000), 2nd ed West Publishing Company.

RÈMOND-GOUILLOUD M., *Le contrat de transport*, (1993), Paris (éd. Dalloz).

RÈMOND-GOUILLOUD M., *Droit maritime*, (1993), 2^{ème} éd., Paris Pédone.

RIPERT G., *Droit Maritime*, I-II, (1950-52), 4^e éd. Paris.

RODIÈRE R & DUPONTAVICE E., *Droit maritime*, (1997), 12^e éd Précis Dalloz.

ROSS, D.A., *Introduction to Oceanography*, (1995), Harper Collins College Company.

SEGAR, D.A., *Introduction to Ocean Sciences*, (1998), Wadsworth.

SMITH J.R.G., *IACS and IMO: the essential relationship*, (24 May 1996), αδημ.

STEWART C., “*Wave Theory and Facts’ In Heavy Weather Sailing*, (1968), edited by Coles K.A., New York: de Craaf

STEWART, R.H., *Methods of Satellite Oceanography*, (1985), Berkeley: University of California Press.

STOWE K., *Exploring Ocean Science*, (1996), 2th ed. John Wiley & Sons.

SWEARD R.C., *The insurance View Point “In the New Law”*, (1979).

THURMAN H.V. and TRUJILLO A.P., *Essentials of Oceanography*, (1999), 6th ed. Prentice Hall, σελ. 244-275.

THURMAN H.V., and BURTON E.V., *Introductory Oceanography*, (2001), 9th ed. Prentice Hall.

TAYLOR M. “*Hosono Diaries*” Hosono Diaries translated by Anita Makiyama, (2006), Pergamon Press

TIMAGENIS GR., *International control of marine pollution*, (1980), Oceana Pub., New York.

UNITED STATES CONGRESS: HEARINGS A SUBCOMMITTEE OF THE SENATE COMMERCE COMMITTEE. Pursuant to S. Res. 283 "To Investigate the causes leading to the wreck of the WHITE STAR "TITANIC" 62nd congress 2d Session, (1914), S, Doc 726.

VIALARD A., *Droit maritime*, (1997), Paris PUF.

VINEY G., *Modération et limitation des responsabilités et des indemnités in "The limits of Liability: keeping the floodgates shut"* , (1996), Kluwer.

WHITEMARSH R.P., "Great Sea Waves", (1934), *Proceedings of the United States Naval Institute* 60 (No 8).

WUNSCH C., *The Ocean Circulation Inverse Problem*, (1996), New York: Cambridge University Press.

ZAMPIERI A., *Il Registro Italiano navale: ruolo, struttura et prospettive*, (1991-1992), Tesi di Laurea, Università di Genova, αδημ.

**ΑΡΘΡΑ - ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ**

ΑΒΡΑΜΕΑΣ Π., Memorandum of Agreement NSF 1993, *ΕΝΔ* (1994), τεύχος 2, σελ. 3. επ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Λ., Ευθύνη θαλάσσιου μεταφορέα προς αποζημίωση επιβαινόντων σε περίπτωση ναυαγίου του πλοίου, *ΝοΒ* 51 (2003), σελ. 1586 επ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Λ., Η σύμβαση διαχείρισης εταιρείας (management contract), *Ελλάνη* (2004), σελ. 982 επ.

ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ Α., Περιορισμός της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο - Κυπριακό Δίκαιο - Διεθνής Σύμβαση 1976 (γνωμ.), *Κοινοδίκιον* (1997), σελ. 36 επ.

ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ Α., Εκμετάλλευση του πλοίου από τρίτο και προστασία των ναυτικών δανειστών, Πρακτικά και Εισηγήσεις 1^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου «*Η προστασία των ναυτικών δανειστών*», (1994), Πειραιάς, σελ. 175 επ.

ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ Α. Ζητήματα από την ανέλκυση ναυαγίου πλοίου και τον περιορισμό της ευθύνης του κυρίου αυτού (γνωμ.) *ΔΕΕ* (1996), σελ. 220 επ.

ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ Α., Ζητήματα περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (γνωμ.), *ΕΕμπΔ*, (2004), σελ. 660 επ.

ΒΡΕΛΛΗΣ ΣΠ., Ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτου -Σχέσεις ομοιόμορφου δικαίου και εθνικών κανόνων συγκρούσεως. *Κοινοδίκιον*, (1998), σελ. 43 επ.

ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ Ν., Η επίδραση του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης στη Νομική Έννοια της αξιοπλοΐας του πλοίου, Εισήγηση στο 3^ο Διεθνές Ναυτικό Συνέδριο: «*Το ναυτικό ατύχημα ως νομικό πρόβλημα*», (25-27 Μαΐου 1998).

ΓΚΟΛΟΓΚΙΝΑ-ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Ε., Ευθύνη προς καταβολή πλήρους αποζημίωσης για ναυτικές απαιτήσεις (το άρθρο 4 της Διεθνούς Σύμβασης του Λονδίνου του 1976, ιδίως στο ελληνικό δίκαιο) Εισηγήσεις 4^{ου} Διεθνούς Ναυτικού Συνεδρίου «*Η ευθύνη προς αποζημίωση στο ελληνικό και διεθνές ναυτικό δίκαιο*», (2001), Πειραιάς, σελ. 103 επ.

ΚΙΑΝΤΟΣ Β., Υποχρεώσεις δι' ας δύναται να χωρήσει ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη, *Αρμ.*, (1975), σελ. 487 επ.

ΚΙΑΝΤΟΥ-ΠΑΜΠΟΥΚΗ Α., Η Αστική Ευθύνη για Θαλάσσια Ρύπανση (Αξιολόγηση των υπαρχουσών ρυθμίσεων) *Μνήμη Καρακατσάνη*, 1999.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ Ν., Το νομικό καθεστώς ναυαγίων και προκλήσεως ζημιών στη λιμενική περιοχή του ΟΛΠ, *ΕΕμπΔ*, (1992), σελ. 683 επ.

ΛΙΤΖΕΡΟΠΟΥΛΟΣ Α., Τρία θεμελιώδη προβλήματα της αστικής ευθύνης εις τα σύγχρονα δίκαια και τον Ελληνικόν Αστικόν Κώδικαν, *ΑρχΙΔ*, (1940), σελ. 158 επ.

ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ Κ., Punitive Damages («ποινική αποζημίωση») και ελληνική δημόσια τάξη (ή προς μια επανεξέταση των σκοπών της αστικής ευθύνης), [Με αφορμή την απόφαση ΟλομΑΠ 17/1999], *Κριτική Επιθεώρηση*, (2000), τ. 2, σελ. 195 επ.

ΡΟΚΑΣ Ι., Προς διαμόρφωση γενικών αρχών αδικοπρακτικής ευθύνης για τη μόλυνση του περιβάλλοντος και ιδιαίτερα της θάλασσας από πετρέλαιο, *Κριτική Επιθεώρηση*, (1994/2), σελ. 87 επ.

ΡΟΚΑΣ Ν. & ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ Α., Περιορισμός της ευθύνης του κυρίου του πλοίου για ζημίες που οφείλονται σε ρύπανση της θάλασσας από υδρογονάνθρακες, *ΠειρΝ*, (1986), σελ. 5 επ.

ΤΣΑΛΑΓΑΝΙΔΗΣ Ι., Ο διοικητικός έλεγχος του ναυτικού ατυχήματος, 3^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου: «*Το ναυτικό ατύχημα ως νομικό πρόβλημα*», 27-30 Μαΐου 1998.

ΤΣΙΡΙΔΗΣ Π., Η ποινική αντιμετώπιση του Ναυτικού Ατυχήματος, *Πειραιϊκή Νομολογία*, (1998), τευχ. 2, σελ. 130 επ.

ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ Δ., Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων και το περιορισμένο της ευθύνης του πλοιοκτήτη, *ΕΕμπΔ*, (2002), σελ. 264 επ.

ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ Φ., Το πλοίο ως ιδιαίτερο στοιχείο της περιουσίας του πλοιοκτήτη, Πρακτικά και εισηγήσεις 1^{ου} Διεθνούς Ναυτικού Συνεδρίου, «*Η προστασία των ναυτικών δανειστών*», (1994), σελ. 86 επ.

ΧΡΥΣΑΝΘΗΣ ΧΡ., Η ένταξη της ηθελημένης κακής διαχειρίσεως στο σύστημα της αστικής ευθύνης του διεθνούς μεταφορέα, *ΕΕμπΔ*, (1999), σελ. 688 επ.

ΑΡΘΡΑ - ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΑ

BAR-LEV J., Liability of a vessel Classification Society cannot be based on warranty of seaworthiness, *JMLC*, (1973), σελ. 334 επ.

BARNES J.-SVARNEY P., Tsunami: Following the deadly wave, *Sea Frontiers*, 34(5), (1988), σελ. 256-263.

BASCOM W., “Ocean Waves” *Scientific American* August, (1959), σελ. 89-97.

BOISSON Ph., Classification Society Liability: Maritime Law Principles Must Be Requestioned: *CMI Yearbook*, (1994), SYDNEY II, σελ. 235 επ.

BONASSIES P., Le Droit positif francais en (1993), *DMF* 1994, σελ. 3 επ.

BRADI A.J., «The Japan Coastal Ferry System», *Maritime Policy and Management*, Volume 27, No 1, (2000).

CANE P.F., The Liability of Classification Societies *Lloyd's Mar. & Com. L.Q.* (1994), σελ. 363 επ.

DAVIES M., & LAWSON G., Limiting shipowners' liability for economic loss, *Australian Bus. L. Rev.*, (1988), σελ. 271 επ.

GOSS R., Safety in Sea Transport, *J.Tr. Eco & Pol.*, (1994), no. 1, σελ. 99 επ.

GRATSOS G.A. «ISM Code: A. Shipowner's point of view», Δελτίο *NEE*, 139, Οκτ-Δεκ. 1995, σελ. 108-111.

EYER W.W., Shipowners Limitation of Liability - New Directions for an Old Doctrine, *Stanford L.R.*, (1964), σελ. 370 επ.

GIESE G. and GHAPMAN D., "Coastal seiches", *Oceanus* 36(1), (1993), σελ. 38-46

HADDON-CAVE Ch., Limitation against passenger claims: medieval, unbreakable and unconscionable, *CMI Yearbook*, (2001), σελ. 242.

HARLING R., The liability of classification societies to cargo owners "The Nicholas H.", *Lloyd's Mar. & Com. L.Q.* (1993), σελ. 1 επ.

HONKA H., The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies, *European Transport Law* (1996), no. 5, σελ. 620 επ.

HUYBRECHTS M., The International Safety Management Code and its application to Ro-Ro and Passenger Vessels: From Human Failure to Achievement, εισήγηση στο 3^ο Διεθνές Ναυτικό Συνέδριο: *Το ναυτικό ατύχημα ως νομικό πρόβλημα*, (25-27 Μαΐου 1998).

HUYGHE P., The Storm Down Below, *Discover*, (Nov. 1990), σελ. 70-76.

INMAN D.L and BRUSH B.M., "The Coastal Challenge" *Science* 181, (1973), σελ. 11-15.

INMAN D.L., and BRUSH B.M., “The Coastal Challenge” (*Science*) 181, 1973, σελ. 20-31.

JACOBSSON M., The International Regime on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage Revisited, CMI 38th Conference, Vanvouver, (31/5-4/6/2004)

KERR R., Models Win Big in Forecasting El Niño *Science* 280 (5363), (1998), σελ. 522-523.

KRÖGER B., Passengers carried by sea -should they be granted the same rights as airline passengers?, *CMI Yearbook* (2001), σελ. 244 επ.

LÓPEZ SAAVEDRA D., The London Convention of 1976 on Limited Liability for Maritime Claims: Disadvantages of its possible ratification, *YML IV*, (1987-88), σελ. 137 επ.

MANDARAKA-SHEPPARD A., The ISM Code and its Effect on Shipowners and Managers Liabilities, Εισηγήσεις (I) 4^ο Διεθνές Ναυτικό Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου: «Η ευθύνη προς αποζημίωση στο Ελληνικό και Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο», (2001), σελ. 327.

MATHIESEN (Tor.-Chr.), The Maritime Safety Regime into the New Millennium, The Economist Conference, *Shipping: The Maritime Bridge into the New Millennium*, 2-3 Δεκεμβρίου 1997, Αθήνα, αδημ.

MATHIESEN (Tor.-Chr.), *The Changing Role of Ship Classification Societies*, Sname Annual Meeting 97, (18 October 1997), Ottawa.

MATHIESEN (Tor.-Chr.), *The Shipping Industry and the roles of IACS*, Luncheon Seminar, DNV-Hovik, (12 Δεκεμβρίου 1997), αδημ.

MILLER M., Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law, *Tul. Mar. L.J.*, τ. 22, (1997), no. 1, σελ. 75 επ.

MUSTLL Lord, Ships are different -or are they? *JMCLQ* (1993), σελ. 490 επ.

OCEANUS 37, (No 1) Spring, (1994), Atlantic Ocean Circulation

OCEANUS 29, (No2) Fall/Winter, (1996),: Oceans and Climate.

PETERSON I., “Rough math: Focusing on rogue waves at sea” *Science News* 150 (No 21), (1996), σελ. 325.

POPP A.H.E., Liability and Compensation for Pollution Damage Caused by Ships Revisited-report on an important International Conference, *LMCLQ*, (1985), σελ. 118 επ.

POPP A.H.E., Limitation of Liability in Maritime Law -An Assessment of its Viability from a Canadian Perspective, *JMLC*, (1993), vol. 24, σελ. 335 επ.

PRICE J., WELLER R., and SCHUDLICH R., “Wind-Driven Ocean Currents and Ekman Transport” *Science* 238 (No 4833), (1987), σελ. 1534-38.

ROBINSON J., “Superwaves of Southeast Africa” *Sea Frontiers* 22(2), (1976).

REIN A., International Variations on the Concept of Limitation of Liability, 53 *Tul. L.R.* (1979), σελ. 1259 επ.

RØSAEG E., The impact of insurance practices on liability conventions, *Mar. S.* (2001), no 283

RØSAEG E., Conflicts of Maritime Liability Conventions, εις Εισηγήσεις και Παρεμβάσεις 5^{ου} Διεθνούς Ναυτικού Συνεδρίου «Θαλάσσια Ρύπανση: Το πρόβλημα της αποζημίωσης και των κυρώσεων», (2004), σελ. 299 επ.

RØSAEG E., Compulsory maritime insurance, *Mar. S.*, (2001), No 258, σελ. 179 επ.

SELVIG E., The Hamburg Rules, the Hague Rules and Maritime Insurance Practice, *JMLC*, (1980), σελ. 299 επ.

SMAIL J., Internal Waves: The wake of Sea Monsters, *Sea Frontiers* 28(1), (1982), σελ. 16-22.

SMITH F.G.W., “The Simple Wave” *Sea Frontiers* 16 No 5, (1970).

STEEL D., Ships are different: the case for limitation of liability, *LMCLQ* (1995), σελ. 77 επ.

SUNDAY EXPRESS No 62.710, (Saturday 07/03/1987), “*THE DOORS OF DEATH*” σελ. 2-7

TASSEL Y., Le dommage element de la faute, εις Εισηγήσεις 4^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου, «*Η ευθύνη προς αποζημίωση στο ελληνικό και το διεθνές ναυτικό δίκαιο*», (2001), Πειραιάς, σελ. 355 επ.

THE CHICAGO No 92 τευχ., (Tuesday 16 Apr. 1914), σελ. 1-3

VASSALOS D., PAPANIKOLAOU A., “Stockholm Agreement-Past, Present, Future (Part 1)”, *Marine Technology*, Vol 39, No 3, (Jul. 2002).

VASSALOS D., PAPANIKOLAOU A., “Stockholm Agreement-Past, Present, Future (Part 2)”, *Marine Technology* Vol 39, No 4, (Oct. 2002).

VIALARD A., L’affaire “Heiberg”: gros temps sur la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, *DMF* (1993), σελ. 706 επ.

VINEY G., “La responsabilité, Aspects nouveaux”, *Rapport de synthese, Travaux de l’ Association H. Capitant*, tome L 1996, σελ. 1 επ.

WATSON H., The 1976 IMCO Limitation Convention: A comparative view, 15 *Houston L.R.*, (1978), σελ. 249 επ.

WETTERSTEIN P., P&I and Environmental Damage, in SUSKI (M.) (ed.), *Law under Exogenous Influences*, (1994), σελ. 78 επ.

WHITEHEAD J.A., “Grant Ocean Cataracts” *Scientific American* Feb., (1989), σελ. 50-61.

WISWALL F.L., Report, Joint Working Group on a Study of Issues Re Classification Societies, *CMI Yearbook*, (1996), σελ. 329.

NΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Council Regulation (EEC) No 4055/86 of 22 December 1986 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport between Member States and between Member States and third countries.

Council Regulation (EEC) No 4056/86 of 22 December 1986 laying down detailed rules for the application of Articles 85 and 86 of the Treaty [now Articles 81 and 82] to maritime transport.

Council Regulation (EEC) No 4057/86 of 22 December 1986 on unfair pricing practices in maritime transport.

Council Regulation (EEC) No 4058/86 of 22 December 1986 concerning coordinated action to safeguard free access to cargoes in ocean trades.

Council Regulation (EEC) No 3577/92 of 7 December 1992 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage).

COM (1997) 678 final, Green Paper on sea ports and maritime infrastructure.

Council Directive 98/18/EC of 17 March 1998 on safety rules and standards for passenger ships (also known as EUROSOLAS Directive).

COM (2001) 0370 final. White Paper “European Transport Policy for 2010: Time to Decide”.

Directive 2003/24/EC of the European Parliament and of the Council of 14 April 2003 amending Council Directive 98/18/EC on safety rules and standards for passenger ships.

Directive 2003/25/EC of the European Parliament and of the Council of 14 April 2002 on specific stability requirements for ro-ro passenger ships.

COM (2003) 564 final. Amended proposal for a Decision of the European Parliament and of the Council amending the amended proposal for a Decision of the European Parliament and of the Council amending Decision No. 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the Trans-European Network.

Regulation (EC) No. 725/2004 of the European Parliament and of the Council on enhancing ship and port security.

COM (2004) 76 final. Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on enhancing port security.

COM (2004) 453 final. Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, on Short Sea Shipping.

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ISM

Εισαγωγή

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και για την Πρόληψη της Ρύπανσης (Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM)) υιοθετήθηκε από τον ΔΝΟ (IMO) με την απόφαση Α.741(18) και τέθηκε σε ισχύ την 1 Ιουλίου 1998 με το Κεφαλαίο IX της SOLAS. Ο Κώδικας ISM παρέχει ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης.

Ο Κώδικας ISM απαιτεί όπως οι πλοιοκτήτριες/διαχειρίστριες εταιρείες αναπτύξουν, εφαρμόσουν και διατηρήσουν ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης στην εταιρεία/πλοίο (SMS) το οποίο περιλαμβάνει λειτουργικές απαιτήσεις (όπως καταγράφονται στο τμήμα 1.1.4 του Κώδικα ISM).

Η εφαρμογή του Κώδικα ISM υποστηρίζει και ενθαρρύνει την ανάπτυξη ενός πλαισίου ασφαλείας για τον τομέα της ναυτιλίας.

Η ανάγκη εφαρμογής του Κώδικα ISM

Η κατάλληλη οργάνωση της διαχείρισης της Εταιρείας/πλοίου χρειάζεται για να επιβεβαιώνει επαρκή πρότυπα ασφάλειας. Για τον σκοπό αυτό απαιτείται να ακολουθηθεί μια συστηματική προετοιμασία από εκείνους που αναλαμβάνουν την διαχείριση της εταιρείας/πλοίου για την εφαρμογή του Κώδικα ISM που θα αποδεικνύεται με:

1. Την συμμόρφωση προς τους διεθνείς κανόνες και κανονισμούς σχετικά με την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος και
2. Την επιβεβαίωση της Αρχής. Η επιβεβαίωση της Αρχής πρέπει να περιλαμβάνει επαρκή έλεγχο ότι το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM, καθώς επίσης και την συμμόρφωση με τους επιτακτικούς κανόνες και Κανονισμούς.

Η εφαρμογή του Κώδικα ISM πρέπει να επιβεβαιώνει και να υποστηρίζει τους ισχύοντες Κώδικες, Οδηγίες και τα Πρότυπα που συστήνονται από τον IMO, τις Αρχές, τους νηογνώμονες και τους οργανισμούς της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Έλεγχος και ευθύνες πιστοποίησης

Η Αρχή είναι υπεύθυνη να ελέγχει τη συμμόρφωση της Εταιρείας/πλοίου με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM και να εκδίδει τα Έγγραφα Συμμόρφωσης για τις εταιρείες (DOC) και τα Πιστοποιητικά Ασφαλούς Διαχείρισης για τα πλοία (SMC).

Η Απόφαση Α.739(18), «Οδηγίες για την εξουσιοδότηση των Οργανισμών που ενεργούν εκ μέρους της Αρχής, σύμφωνα με το νέο κεφάλαιο XI της SOLAS» και η Απόφαση Α.740(18), «Προσωρινές Οδηγίες προς βοήθεια των Χωρών της Σημαίας», έχουν εφαρμογή όταν οι Αρχές εξουσιοδοτούν Οργανισμούς για να εκδίδουν DOC και SMC εκ μέρους τους.

1. ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

1.1. Ορισμοί

1.1.1. Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM): ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και για την Πρόληψη της Ρύπανσης, όπως υιοθετήθηκε από τον IMO με την απόφαση Α.741(18), και ισχύει σήμερα.

1.1.2. Εταιρεία: ο πλοιοκτήτης του πλοίου ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο όπως ο διευθυντής ή ο ναυλωτής σκάφους ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου από τον πλοιοκτήτη και ο οποίος κατά την ανάληψη αυτής της ευθύνης έχει συμφωνήσει να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που απαιτούνται από τον Κώδικα ISM.

1.1.3. Αρχή: η Κυβέρνηση της Χώρας της οποίας τη σημαία φέρει το πλοίο.

1.1.4. Σύστημα ασφαλούς διαχείρισης (SMS): ένα οργανωμένο και καταγεγραμμένο σε αρχεία σύστημα που επιτρέπει στο προσωπικό της Εταιρείας να ερμηνεύει αποτελεσματικά την ασφάλεια της Εταιρείας και την πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος.

1.1.5. Έγγραφο Συμμόρφωσης (DOC): ένα έγγραφο που εκδίδεται για μία Εταιρεία το οποίο δηλώνει ότι η Εταιρεία συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM.

1.1.6. Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης (SMC): ένα έγγραφο που εκδίδεται για ένα Πλοίο το οποίο δηλώνει ότι η Εταιρεία και η επί του πλοίου διαχείριση λειτουργούν σύμφωνα με το εγκεκριμένο S.M.S.

1.1.7. Έλεγχος Ασφαλούς Διαχείρισης: μία συστηματική και ανεξάρτητη εξέταση για να καθοριστεί εάν οι δραστηριότητες SMS και τα σχετικά αποτελέσματα είναι σύμφωνα με τις σχεδιασμένες διευθετήσεις και εάν αυτές οι διευθετήσεις ερμηνεύονται αποτελεσματικά και είναι κατάλληλες για την επίτευξη αντικειμένων.

1.1.8. Παρατήρηση: ένα δηλωτικό γεγονός που έγινε κατά την διάρκεια ενός ελέγχου ασφαλούς διαχείρισης και αποδεικνύεται με αντικειμενική απόδειξη.

1.1.9. Αντικειμενική απόδειξη: ποσοτικές ή ποιοτικές πληροφορίες, αρχεία ή δηλωτικά γεγονότων που αναφέρονται στην ασφάλεια ή στην ύπαρξη και ερμηνεία ενός στοιχείου SMS, το οποίο βασίζεται σε παρατήρηση, μέτρηση ή δοκιμή και το οποίο μπορεί να επιβεβαιωθεί.

1.1.10. Μη-συμμόρφωση: μια παρατηρηθείσα κατάσταση που με αντικειμενική απόδειξη υποδεικνύει τη μη-πλήρωση μιας συγκεκριμένης απαίτησης.

1.1.11. Μη-συμμόρφωση μεγάλου βαθμού: μία αξιοσημείωτη παρέκκλιση η οποία προκαλεί σοβαρή απειλή για το προσωπικό ή την ασφάλεια του πλοίου ή σοβαρό κίνδυνο για το περιβάλλον και απαιτεί άμεση διορθωτική ενέργεια. Επιπλέον, η έλλειψη αποτελεσματικής και συστηματικής εφαρμογής μίας απαίτησης του Κώδικα ISM θεωρείται επίσης ως μη-συμμόρφωση μεγάλου βαθμού.

1.2. Σκοπός και εφαρμογή

1.2.1. Οι οδηγίες του Κώδικα ISM εγκαθιδρύουν βασικές αρχές:

1. Την επιβεβαίωση ότι το SMS μίας Εταιρείας που είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία πλοίων ή το SMS για το πλοίο ή τα πλοία που ελέγχονται από την Εταιρεία συμμορφώνεται με τον Κώδικα ISM και

2. Την έκδοση και την περιοδική επιβεβαίωση του DOC και του SMC.

1.2.2. Αυτές οι οδηγίες εφαρμόζονται από τις Αρχές.

2. ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΜΕ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ISM

2.1. Γενικά

2.1.1. Για να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM, οι Εταιρείες πρέπει να αναπτύξουν, εφαρμόσουν και διατηρήσουν ένα SMS που να επιβεβαιώνει ότι η ασφάλεια και η πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος της Εταιρείας εφαρμόζονται. Η πολιτική της Εταιρείας πρέπει να περιλαμβάνει τα αντικείμενα που καθορίζονται από τον Κώδικα ISM. Οι Οδηγίες για την Εφαρμογή του Κώδικα

Ασφαλούς Διαχείρισης του ICS/ISF (Α. 18/INF.5) παρέχουν χρήσιμες οδηγίες σχετικά με σημαντικά αυτόνομα στοιχεία ενός SMS και της ανάπτυξης του από τις Εταιρείες.

2.1.2. Οι Αρχές επιβεβαιώνουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM καθορίζοντας:

1. Τη συμφωνία του SMS της Εταιρείας με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM και

2. Ότι το SMS επιβεβαιώνει ότι τα αντικείμενα που καθορίζονται στον Κώδικα ISM πληρούνται (παρ. 2.2.1).

2.1.3. Ο έλεγχος της συμφωνίας ή μη-συμφωνίας των στοιχείων του SMS με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον Κώδικα μπορεί να γίνεται με κριτήρια που αναπτύσσει η Αρχή. Συνιστάται οι Αρχές να περιορίζουν την ανάπτυξη των κριτηρίων, σε εκείνα που μπορούν να περιγράψουν ένα σύστημα διαχείρισης. Τα κριτήρια ελέγχου είναι ειδικά με την έννοια ότι οι Εταιρείες δεν πρέπει να εφαρμόζουν λύσεις που εφαρμόστηκαν από άλλους, διότι τότε θα ήταν δύσκολο για μια Εταιρεία να αναπτύξει τις λύσεις οι οποίες θα ταίριαζαν καλύτερα σε αυτή ή στη συγκεκριμένη λειτουργία στο συγκεκριμένο πλοίο.

2.1.4. Συνιστάται στις Αρχές να επιβεβαιώνουν ότι τα κριτήρια ελέγχου που αναπτύσσουν βασίζονται στον καθορισμό της αποτελεσματικότητας του SMS για την πλήρωση των συγκεκριμένων αντικειμένων και διευκολύνουν την εκτίμηση της συμμόρφωσης των Εταιρειών με τον Κώδικα ISM.

2.2. Η ικανότητα του SMS να πληρεί γενικά αντικείμενα ασφαλούς διαχείρισης

2.2.1. Ο Κώδικας ISM καθορίζει γενικά αντικείμενα ασφαλούς διαχείρισης. Αυτά τα αντικείμενα είναι:

1. να προβλέπει για τις ασφαλείς πρακτικές στη λειτουργία του πλοίου και για ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον ·
2. να εγκαθιδρύει τρόπους προστασίας έναντι όλων των προσδιοριζόμενων κινδύνων και
3. να βελτιώνει συνεχώς τις δεξιότητες ασφαλούς διαχείρισης του προσωπικού στην ξηρά και πάνω στο πλοίο, περιλαμβανομένης της προετοιμασίας για τα έκτακτα περιστατικά σχετικά και με την ασφάλεια και με την προστασία του περιβάλλοντος.

Ο έλεγχος πρέπει να υποστηρίζει και να ενθαρρύνει τις Εταιρείες για την επίτευξη αυτών των αντικειμένων.

2.2.2. Τα αντικείμενα αυτά παρέχουν σαφείς οδηγίες στις Εταιρείες για την ανάπτυξη στοιχείων SMS σύμφωνα με τον Κώδικα ISM.

Οι Οδηγίες του ICS/ISF (CA 18/INF.5) για την εφαρμογή του Κώδικα ISM παρέχουν χρήσιμη πληροφόρηση σχετικά με σημαντικά αυτόνομα στοιχεία που μπορεί να ληφθούν υπόψη κατά την ανάπτυξη του SMS από τις Εταιρείες.

2.3. Η ικανότητα του SMS να πληρεί συγκεκριμένες απαιτήσεις ασφαλείας και πρόληψης ρύπανσης

2.3.1. Η ικανότητα του SMS να πληρεί τις συγκεκριμένες απαιτήσεις όπως καθορίστηκαν από τον Κώδικα ISM με όρους συγκεκριμένων προτύπων ασφαλείας και πρόληψης της ρύπανσης είναι καθοριστικής σημασίας για την αποδοχή των διαδικασιών του συστήματος αυτού.

Τα πρότυπα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος που καθορίστηκαν από τον Κώδικα ISM είναι:

1. Συμμόρφωση με επιτακτικούς κανόνες και κανονισμούς και
2. Να εφαρμόζονται οι Κώδικες, Οδηγίες και Πρότυπα που συστήνονται από τον IMO, τις Αρχές, τους νηογνώμονες και τους άλλους ναυτιλιακούς οργανισμούς βιομηχανίας.

2.3.2. Όλα τα αρχεία που επιβεβαιώνουν την συμμόρφωση με τον Κώδικα ISM πρέπει να είναι προσβάσιμα προς λεπτομερή έλεγχο κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης. Η Αρχή ελέγχει την Εταιρεία για να επιβεβαιώσει από τα στοιχεία που της παρέχονται ότι η συμμόρφωση με τους σχετικούς κανόνες και κανονισμούς διατηρείται. Από την άποψη αυτή τα αρχεία πιθανόν να εξετάζονται για να επιβεβαιώνεται η αυθεντικότητα και η ακρίβειά τους.

2.3.3. Μερικές επιτακτικές απαιτήσεις πιθανόν να μην υπόκεινται σε σταθερές ή ταξινομικές επιθεωρήσεις, όπως:

1. Η διατήρηση της κατάστασης του πλοίου και του εξοπλισμού του ανάμεσα στις επιθεωρήσεις
2. Καθορισμένες λειτουργικές απαιτήσεις.

Ειδικές διευθετήσεις πιθανόν να απαιτούνται για να επιβεβαιώσουν τη συμμόρφωση και την παροχή αντικειμενικής απόδειξης όπως:

1. Έγγραφες διαδικασίες και λειτουργίες και

2. Έγγραφα σχετικά με την καθημερινή λειτουργία του πλοίου.

2.3.4. Ο έλεγχος συμμόρφωσης με επιτακτικούς κανόνες και κανονισμούς, αποτελεί μέρος της διαδικασίας πιστοποίησης ISM, και δεν αντικαθιστά ή υποκαθιστά επιθεωρήσεις για άλλα ναυτιλιακά πιστοποιητικά. Η πιστοποίηση συμμόρφωσης με τον Κώδικα ISM δεν απαλλάσσει την Εταιρεία, τον Πλοίαρχο ή άλλο πρόσωπο φυσικό ή νομικό που εμπλέκεται στη διαχείριση ή λειτουργία.

2.3.5. Οι Αρχές πρέπει να επιβεβαιώνουν ότι η Εταιρεία έχει:

1. Λάβει υπόψη τις συστάσεις του Κώδικα ISM (παρ. 2.1.1) όταν δημιουργεί το SMS.
2. Αναπτύξει διαδικασίες για να εξασφαλίσει ότι αυτές οι συστάσεις εφαρμόζονται και στο πλοίο και στην ξηρά.

2.3.6. Μέσα στα πλαίσια ενός SMS, η εφαρμογή των Κωδίκων, των Οδηγιών και των Προτύπων που συστήνονται από τους Οργανισμούς, τις Αρχές, τους νηογνώμονες και τους άλλους οργανισμούς ναυτιλιακής βιομηχανίας δεν είναι επιτακτική, σύμφωνα με τον Κώδικα ISM. Όμως οι επιθεωρητές πρέπει να ενθαρρύνουν τις Εταιρείες να υιοθετούν τις συστάσεις αυτές όταν και όπου αυτό είναι πρακτικά δυνατό για την Εταιρεία.

3. ΕΚΔΟΣΗ ΚΑΙ ΙΣΧΥΣ ΤΟΥ DOC ΚΑΙ ΤΟΥ SMC

3.1. Έκδοση και ισχύ του DOC

3.1.1. Το DOC πρέπει να εκδίδεται σε μία Εταιρεία έπειτα από τον αρχικό έλεγχο συμμόρφωσης της με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM.

3.1.2. Το DOC εκδίδεται μόνο όταν το SMS της Εταιρείας κατά αντικειμενική απόδειξη συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM και εφαρμόζεται. Η αποδοχή πρέπει να στηρίζεται σε αντικειμενική απόδειξη, ότι το SMS βρίσκεται σε λειτουργία τουλάχιστον τρεις μήνες και σε ένα τουλάχιστον πλοίο για κάθε τύπο που διαθέτει η Εταιρεία. Η αντικειμενική απόδειξη πρέπει, μεταξύ των άλλων, να περιλαμβάνει αρχεία από τον εσωτερικό ετήσιο έλεγχο που εκτελέσθηκε από την Εταιρεία, στην ξηρά και πάνω στο πλοίο.

3.1.3. Το DOC ισχύει μόνο για τους τύπους των πλοίων που περιλαμβάνονται στην αρχική αποδοχή.

3.1.4. Η ισχύς του DOC πιθανόν να επεκταθεί κατόπιν εγκρίσεως της Αρχής για να καλύψει επιπλέον τύπους πλοίων μετά την επιβεβαίωση της ικανότητας της

Εταιρείας να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM για αυτούς τους τύπους πλοίων. Οι τύποι πλοίων είναι εκείνοι που αναφέρονται στη SOLAS Κεφάλαιο IX.

3.1.5. Το DOC έχει ισχύ για μία περίοδο πέντε ετών.

3.1.6. Υπόκειται ετήσια επιθεώρηση, που μπορεί να διενεργηθεί μέσα σε τρεις μήνες πριν ή μετά την ημερομηνίας πρώτης έκδοσης του, για να επιβεβαιώσει την αποτελεσματική λειτουργία του SMS. Η επιθεώρηση περιλαμβάνει την εξέταση και επιβεβαίωση της ορθότητας των σταθερών και των αρχείων ταξινόμησης που παρουσιάζονται για ένα τουλάχιστον πλοίο κάθε τύπου στο οποίο έχει εφαρμογή το DOC. Διορθωτικές ενέργειες και τροποποιήσεις στο SMS που έγιναν μετά την τελευταία επιθεώρηση πρέπει να επιβεβαιώνονται.

3.1.7. Η ανανέωση του DOC μετά παρέλευση πενταετίας προϋποθέτει την διερεύνηση όλων των στοιχείων του SMS σχετικά με την αποτελεσματικότητά του για την πλήρωση των αντικειμένων που καθορίστηκαν στον Κώδικα ISM.

3.1.8. Μόνο η εκδίδουσα Αρχή μπορεί να αποσύρει το DOC. Η εκδίδουσα Αρχή αποσύρει το DOC αν υπάρχει απόδειξη μη-συμμόρφωσης σε μεγάλο βαθμό με τον Κώδικα ISM. Τα SMS που σχετίζονται με το DOC ακυρώνονται και αποσύρονται για τους ίδιους λόγους.

3.2. Έκδοση και ισχύς του SMC

3.2.1. Το SMC εκδίδεται για ένα πλοίο έπειτα από μία αρχική επιθεώρηση συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM. Η έκδοση του προϋποθέτει ότι το DOC για την Εταιρεία που είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία του πλοίου έχει εφαρμογή στον ειδικό τύπο του πλοίου και ότι το SMS συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM και εφαρμόζεται. Προς διαπίστωση της συμμόρφωσης του SMS με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM απαιτούνται αντικειμενικές αποδείξεις που αποδεικνύουν ότι το SMS της Εταιρείας λειτουργεί αποτελεσματικά για τρεις τουλάχιστον μήνες πάνω στο πλοίο. Οι αποδείξεις συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ των άλλων και των αρχείων του εσωτερικού ελέγχου που εκτελέστηκε από την Εταιρεία πρέπει να βρίσκονται διαθέσιμες επί του πλοίου.

3.2.2. Το SMC έχει ισχύ για μια περίοδο πέντε ετών.

3.2.3. Υπόκειται σε μία τουλάχιστον ενδιάμεση επιθεώρηση, για να διαπιστωθεί η αποτελεσματική λειτουργία του SMS και η αποκατάσταση των παρατηρήσεων που διαπιστώθηκαν από την προηγούμενη επιθεώρηση σύμφωνα με

τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ιδίως κατά την πρώτη περίοδο εφαρμογής του SMS, η Αρχή μπορεί εφόσον κρίνει απαραίτητο να αυξήσει τη συχνότητα των ενδιάμεσων επιθεωρήσεων. Η φύση των μη-συμμορφώσεων παρέχει επίσης μία βάση για την αύξηση της συχνότητας των ενδιάμεσων επιθεωρήσεων.

3.2.4. Η ανανέωση του SMC μετά την παρέλευση πενταετίας προϋποθέτει την διερεύνηση όλων των στοιχείων SMS που αναφέρονται στο πλοίο σχετικά με την αποτελεσματικότητα του SMS για την πλήρωση των αντικειμένων που καθορίστηκαν στον Κώδικα ISM.

3.2.5. Μόνο η εκδίδουσα Αρχή μπορεί να αποσύρει το SMC. Η εκδίδουσα Αρχή αποσύρει το SMC εάν δεν υπάρξει ενδιάμεση επιθεώρηση ή αν υπάρξει απόδειξη μη-συμμόρφωσης σε μεγάλο βαθμό με τον Κώδικα ISM.

3.3. Προσωρινό DOC και SMC

3.3.1. Σε περίπτωση αλλαγής σημαίας ή Εταιρείας, απαιτούνται ειδικές διευθετήσεις σύμφωνα με τις παρούσες Οδηγίες.

3.3.2. Ένα προσωρινό DOC μπορεί να εκδίδεται για να διευκολύνει την αρχική εφαρμογή του Κώδικα ISM νεοσυσταθείσας Εταιρείας. Επίσης προσωρινό DOC μπορεί να εκδίδεται και στην περίπτωση όπου νέοι τύποι πλοίων προστίθενται σε ένα υπάρχον DOC.

3.3.3. Μία Αρχή μπορεί να εκδίδει ένα προσωρινό DOC σε μία Εταιρεία που έχει ισχύ μέχρι δώδεκα μήνες. Στην περίπτωση αυτή απαιτείται αντικειμενική απόδειξη ότι η Εταιρεία έχει ένα SMS που πληρεί τα αντικείμενα της παραγράφου 2.2. του Κώδικα ISM. Η Αρχή απαιτεί η Εταιρεία να αποδεικνύει ότι εφαρμόζει ένα SMS που πληρεί τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM μέσα στην περίοδο ισχύος του προσωρινού DOC.

3.3.4. Ένα προσωρινό SMC, που έχει ισχύ μέχρι έξι μήνες, μπορεί να εκδίδεται για νέα πλοία υπό παράδοση ή όταν η Εταιρεία αναλαμβάνει την ευθύνη διαχείρισης ενός νέου πλοίου. Σε ειδικές περιπτώσεις η Αρχή πιθανόν να παρατείνει την ισχύ του προσωρινού SMC για έξι ακόμη μήνες.

3.3.5. Πριν εκδοθεί το προσωρινό SMC, η Αρχή διασφαλίζει ότι:

1. Το DOC ή το προσωρινό DOC, αφορά το συγκεκριμένο πλοίο,

2. Το SMS που παρέχεται από την Εταιρεία για το πλοίο περιλαμβάνει τα βασικά στοιχεία του Κώδικα ISM και έχει ληφθεί υπόψιν για την έκδοση του DOC ή για την έκδοση προσωρινού DOC (βλ. 3.3.3.),

3. Ο πλοίαρχος και οι αξ/κοί είναι εξοικειωμένοι με το SMS και τις σχεδιασμένες διευθετήσεις για την εφαρμογή του,

4. Οι οδηγίες που έχουν θεωρηθεί ως ουσιώδεις παρέχονται πριν από την εντολή για απόπλου,

5. Υπάρχει προγραμματισμός από την Εταιρεία για έλεγχο του πλοίου μέσα σε περίοδο τριών μηνών,

6. Οι σχετικές πληροφορίες για το SMS δίνονται σε γλώσσα ή γλώσσες κατανοητές από το προσωπικό του πλοίου.

4. Η ΜΕΘΟΔΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ

4.1. Δραστηριότητες πιστοποίησης

4.1.1. Έλεγχος για την έκδοση ενός DOC σε μία Εταιρεία και ενός SMC για ένα πλοίο περιλαμβάνει τα παρακάτω βήματα:

1. Αρχικό έλεγχο
2. Περιοδικό ή ενδιάμεσο έλεγχο, και
3. Έλεγχο για ανανέωση DOC.

Οι έλεγχοι εκτελούνται μετά από αίτηση της Εταιρείας στην Αρχή ή στον οργανισμό που είναι αναγνωρισμένος από την Αρχή για να εκτελεί εργασίες πιστοποίησης σύμφωνα με τον Κώδικα ISM.

Οι έλεγχοι θα περιλαμβάνουν οπωσδήποτε έναν έλεγχο του SMS.

4.2. Αρχικός έλεγχος

4.2.1. Η Εταιρεία υποβάλει αίτηση για πιστοποίηση, σύμφωνα με τον Κώδικα ISM, στην Αρχή.

4.2.2. Η αξιολόγηση του διαχειριστικού συστήματος της ξηράς διενεργείται από την Αρχή στα γραφεία της Εταιρείας στην ημεδαπή αλλά μπορεί να επεκταθεί και στην αλλοδαπή ανάλογα με την οργάνωση της Εταιρείας και τις λειτουργίες της.

4.2.3. Μετά την αποδοχή από την Αρχή του SMS στην ξηρά μπορούν να αρχίσουν οι διευθετήσεις/σχεδιασμός για την εφαρμογή του επί του/των πλοίου/πλοίων της Εταιρείας.

4.2.4. Μετά την αποδοχή από την Αρχή του SMS εκδίδεται DOC για την Εταιρεία, αντίγραφα του οποίου αποστέλλονται σε όλα τα γραφεία της στην ημεδαπή καθώς και σε κάθε πλοίο του στόλου της. Κάθε πλοίο αξιολογείται και εκδίδεται γι' αυτό SMC. Αντίγραφό του παραδίδεται στα κεντρικά γραφεία της Εταιρείας.

4.2.5. Στις περιπτώσεις που τα πιστοποιητικά εκδίδονται από αναγνωρισμένο οργανισμό, αντίγραφά τους αποστέλλονται και στην Αρχή.

4.2.6. Ο έλεγχος Ασφαλούς Διαχείρισης για την Εταιρεία και για κάθε πλοίο της περιλαμβάνει τα ίδια στάδια. Ο σκοπός είναι να εξασφαλισθεί ότι μία Εταιρεία ή ένα πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM. Ο έλεγχος περιλαμβάνει:

1. Τη συμμόρφωση του SMS της Εταιρείας με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM, και
2. Την πιστοποίηση ότι το SMS εξασφαλίζει ότι τα αντικείμενα που καθορίστηκαν στην παράγραφο 2.2. του Κώδικα ISM πληρούνται.

4.3. Περιοδικός έλεγχος του DOC

4.3.1. Ο σκοπός των περιοδικών ελέγχων είναι να διαπιστώσουν την αποτελεσματική λειτουργία του SMS και ότι τυχόν τροποποιήσεις που έγιναν στο SMS είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM.

4.3.2. Ο περιοδικός έλεγχος εκτελείται κατ' έτος μέσα σε διάστημα τριών μηνών πριν ή μετά την ημερομηνία της πρώτης έκδοσης του DOC. Για τον σκοπό αυτό καταρτίζεται ένα πρόγραμμα συμμόρφωσης που δεν υπερβαίνει τους τρεις μήνες προκειμένου να γίνουν οι απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες.

4.3.3 Οι περιοδικοί έλεγχοι δέον να επεκτείνονται σε όλες τις εγκαταστάσεις ξηράς που διαθέτει μια Εταιρεία.

4.4 Ενδιάμεσος έλεγχος του DOC

4.4.1 Ο σκοπός αυτών των ελέγχων είναι να επιβεβαιώσουν την αποτελεσματική λειτουργία του SMS και ότι τυχόν τροποποιήσεις που έγιναν στο SMS είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM.

4.4.2 Αν πρόκειται να γίνει μόνο ένας ενδιάμεσος έλεγχος δέον να λαμβάνει χώρα ανάμεσα στη δεύτερη και την τρίτη επέτειο της ημερομηνίας πρώτης έκδοσης του DOC.

4.5 Έλεγχοι ανανέωσης

Ο έλεγχος ανανέωσης διενεργείται πριν την λήξη της ισχύος του DOC ή SMC. Ο έλεγχος ανανέωσης περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία του SMS και τις δραστηριότητες στις οποίες οι απαιτήσεις του Κώδικα ISM έχουν εφαρμογή. Ο έλεγχος ανανέωσης θα πρέπει να διενεργείται το πολύ μέσα σε έξι μήνες πριν την ημερομηνία λήξης του DOC ή του SMC και να συμπληρώνεται οπωσδήποτε μέχρι τις ημερομηνίες αυτές.

4.6 Έλεγχοι ασφαλούς διαχείρισης

Η διαδικασία ελέγχου ασφαλούς διαχείρισης που περιγράφεται στις παρακάτω παραγράφους περιλαμβάνει όλα τα στάδια τα σχετικά με την αρχική πιστοποίηση. Οι έλεγχοι ασφαλούς διαχείρισης (περιοδικοί και ανανέωσης) βασίζονται στις ίδιες αρχές ακόμη και αν ο στόχος τους είναι διαφορετικός.

4.7 Αίτηση για έλεγχο

4.7.1 Η Εταιρεία υποβάλλει αίτηση για έλεγχο στην Αρχή ή τον οργανισμό που είναι εξουσιοδοτημένος από την Αρχή για να εκδίδει DOC ή SMC.

4.7.2 Η Αρχή ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός καθορίζει τον επικεφαλής ελεγκτή και την ελεγκτική ομάδα.

4.8 Προκαταρκτική επιθεώρηση

Ο ελεγκτής επιθεωρεί το Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης για να διαπιστώσει την επάρκεια του SMS ως προς την πλήρωση των απαιτήσεων του Κώδικα ISM. Αν η επιθεώρηση αυτή αποδείξει ανεπάρκεια ο έλεγχος αναβάλλεται μέχρι να εκτελεσθούν από την Εταιρεία οι διορθωτικές ενέργειες.

4.9 Προετοιμασία του ελέγχου

4.9.1 Ο επικεφαλής ελεγκτής επικοινωνεί με την Εταιρεία προκειμένου να καθορισθεί το πρόγραμμα ελέγχου.

4.9.2 Ο ελεγκτής παρέχει όλα τα έγγραφα εργασίας (checklists) που διέπουν την εκτέλεση του ελέγχου για να διευκολύνει τις διαδικασίες και τις προπαρασκευαστικές ενέργειες. Πρότυπα, διαδικασίες και οδηγίες έχουν καθιερωθεί προκειμένου να εξασφαλίζονται συνεχείς πρακτικές ελέγχου.

4.9.3 Η ελεγκτική ομάδα πρέπει να είναι σε θέση να επικοινωνεί αποτελεσματικά με τους ελεγχόμενους.

4.10 Εκτέλεση του ελέγχου

4.10.1 Ο έλεγχος αρχίζει με μία προκαταρκτική συνάντηση προκειμένου να ενημερωθεί η ελεγκτική ομάδα για την κύρια διαχείριση της Εταιρείας, να αναφερθούν εν συντομία οι μέθοδοι που θα ακολουθηθούν για την εκτέλεση του ελέγχου και να διασφαλισθεί ότι όλες οι συμφωνηθείσες ευκολίες διατίθενται. Η συνάντηση αυτή επιβεβαιώνει επίσης τον χρόνο και την ημερομηνία της έναρξης των κυρίων εργασιών και διευκρινίζει λεπτομέρειες σχετικές με τον έλεγχο.

4.10.2 Η ελεγκτική ομάδα εκτιμά το SMS στη βάση των εγγράφων που παρουσιάζονται από την Εταιρεία και με την αντικειμενική απόδειξη σχετικά με την αποτελεσματική εφαρμογή τους.

4.10.3 Οι αποδείξεις συλλέγονται μέσα από συνεντεύξεις και εξέταση των εγγράφων. Η παρατήρηση των δραστηριοτήτων και των συνθηκών δύναται να συμπεριλαμβάνεται όταν είναι απαραίτητο στα αντικείμενα του ελέγχου που καθορίζουν την αποτελεσματικότητα του SMS ως προς την πλήρωση των ειδικών πρότυπων ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος που απαιτούνται από τον Κώδικα ISM.

4.10.4 Οι παρατηρήσεις του ελέγχου καταγράφονται αφού ελεγχθούν οι δραστηριότητες. Η ελεγκτική ομάδα καθορίζει ποιες από αυτές πρέπει να αναφερθούν ως μη-συμμορφώσεις. Οι μη-συμμορφώσεις αναφέρονται υπό τους όρους των γενικών και ειδικών διατάξεων του Κώδικα ISM.

4.10.5 Στο τέλος του ελέγχου και πριν την τελική αναφορά, η ελεγκτική ομάδα συγκαλεί συνάντηση με την κύρια διαχείριση της Εταιρείας και με εκείνους που είναι υπεύθυνοι για τις λειτουργίες που εξετάστηκαν. Σκοπός της συνάντησης είναι η παρουσίαση των παρατηρήσεων και η επιβεβαίωση ότι τα αποτελέσματα του ελέγχου έγιναν πλήρως κατανοητά.

4.11 Αναφορά ελέγχου

4.11.1 Η αναφορά ελέγχου προετοιμάζεται υπό την καθοδήγηση του επικεφαλής ελεγκτή ο οποίος είναι και ο υπεύθυνος για την ακρίβεια και την πληρότητά του.

4.11.2 Η αναφορά ελέγχου περιλαμβάνει το πρόγραμμα ελέγχου, τον προσδιορισμό των μελών της ελεγκτικής ομάδας, την ημερομηνία ελέγχου την επωνυμία της Εταιρείας, παρατηρήσεις, μη-συμμορφώσεις και σημειώσεις σχετικά με την πλήρωση των ειδικών αντικειμένων.

4.11.3 Η Εταιρεία λαμβάνει ένα αντίγραφο της αναφοράς ελέγχου. Η Εταιρεία με τη σειρά της παρέχει ένα αντίγραφο των αναφορών ελέγχου του πλοίου (που διενήργησε).

4.12 Διορθωτικές ενέργειες

4.12.1 Η Εταιρεία είναι υπεύθυνη για την υλοποίηση των διορθωτικών ενεργειών που απαιτούνται σύμφωνα με την τελική αναφορά ελέγχου. Αποτυχία διόρθωσης, μη-συμμόρφωσης με τις ειδικές απαιτήσεις του Κώδικα ISM πιθανόν να επηρεάσει την ισχύ του DOC και των σχετικών SMC.

4.12.2 Οι διορθωτικές ενέργειες και οι έλεγχοι για την υλοποίησή τους πρέπει να ολοκληρωθούν μέσα στη χρονική περίοδο που συμφωνήθηκε. Η Εταιρεία υποβάλλει αίτηση για τους επόμενους ελέγχους συμμόρφωσης.

4.13 Ευθύνες της Εταιρείας αναφορικά με τους ελέγχους ασφαλούς διαχείρισης.

4.13.1 Η επιβεβαίωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM δεν απαλλάσσει την Εταιρεία, τη διαχείριση, τους αξ/κούς ή τους ναυτικούς από τις υποχρεώσεις τους σχετικά με την εθνική και τη διεθνή νομοθεσία σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

4.13.2 Η Εταιρεία είναι υπεύθυνη για να:

1. Πληροφορεί τους υπαλλήλους της για τα αντικείμενα και το σκοπό της πιστοποίησης του Κώδικα ISM,
2. Ορίζει υπεύθυνα μέλη του προσωπικού της για να συνοδεύουν τα μέλη της ομάδας που εκτελεί τον έλεγχο.
3. Παρέχει το υλικό που ζητείται από εκείνους που εκτελούν τον έλεγχο, έτσι ώστε να τεκμηριώνεται αντικειμενικά η αποτελεσματική λειτουργία του SMS και ότι τυχόν τροποποιήσεις που έγιναν στο SMS είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις του κώδικα ISM.
4. Παρέχει πρόσβαση στα καταγεγραμμένα αρχεία και συστήματά της σε εκείνους που εκτελούν τον έλεγχο και
5. Συνεργάζεται με την ομάδα ελέγχου.

4.14 Ευθύνες του οργανισμού που εκτελεί την πιστοποίηση του Κώδικα ISM

Ο οργανισμός που είναι εξουσιοδοτημένος για την πιστοποίηση του Κώδικα ISM είναι υπεύθυνος για να επιβεβαιώνει ότι η διαδικασία πιστοποίησης εκτελείται

σύμφωνα με τον Κώδικα ISM και τις παρούσες οδηγίες. Αυτό περιλαμβάνει τον διαχειριστικό έλεγχο όλων των θεμάτων πιστοποίησης σύμφωνα με το Προσάρτημα1.

4.15 Ευθύνες του κλιμακίου ελέγχου

4.15.1 Ανεξάρτητα εάν ο έλεγχος ο σχετικός με την πιστοποίηση εκτελείται από ένα κλιμάκιο ή όχι, ένα πρόσωπο καθορίζεται ως υπεύθυνο για τον έλεγχο. Ο επικεφαλής ελέγχου εξουσιοδοτείται να παίρνει τελικές αποφάσεις σχετικά με την επιβεβαίωση και την καταγραφή τυχόν παρατηρήσεων. Οι ευθύνες συνίστανται:

1. Στον καθορισμό ενός προγραμματισμού ελέγχου.
2. Υποβολή αναφοράς ελέγχου.

4.15.2 Το προσωπικό που λαμβάνει μέρος στον έλεγχο είναι υπεύθυνο για την συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που διέπουν τον έλεγχο, διατηρώντας το απόρρητο των εγγράφων και πληροφοριών που αφορούν την πιστοποίηση.

4.16 Τύποι DOC και SMC

Το DOC, το SMC, το προσωρινό DOC και το προσωρινό SMC εκδίδονται σύμφωνα με τον τύπο του υποδείγματος που περιλαμβάνεται στο Προσάρτημα 2. Αν η γλώσσα που χρησιμοποιείται δεν είναι ούτε η αγγλική ούτε η γαλλική, το κείμενο περιλαμβάνει τουλάχιστον μία μετάφραση σε αυτές τις γλώσσες.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1

Πρότυπα για τις διευθετήσεις πιστοποίησης του Κώδικα ISM

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το κλιμάκιο ελέγχου και ο οργανισμός από τον οποίο αυτό διοικείται, που εμπλέκεται με την πιστοποίηση του Κώδικα ISM συμμορφώνονται με τις ειδικές απαιτήσεις του παρόντος Προσαρτήματος.

2 . ΠΡΟΤΥΠΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1 Οι οργανισμοί που εξουσιοδοτούνται για την πιστοποίηση συμμόρφωσης με τον Κώδικα ISM πρέπει να έχουν πρακτική εμπειρία στην λειτουργία του πλοίου και να διαθέτουν αποδεδειγμένα ικανότητα να:

1. Επιβεβαιώνουν την συμμόρφωση των Εταιρειών με τους κανόνες και κανονισμούς συμπεριλαμβανομένης της πιστοποίησης των ναυτικών για τα πλοία που λειτουργούν υπό την επίβλεψη της Εταιρείας,
2. Εγκρίνουν την επιθεώρηση και τις δραστηριότητες πιστοποίησης τις σχετικές με τα ναυτιλιακά πιστοποιητικά,
3. Εξασφαλίζουν ότι το SMS εφαρμόζεται και είναι σύμφωνο προς τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM.

2.2 Η Σύμβαση SOLAS 1974 απαιτεί οι οργανισμοί που αναγνωρίζονται και εξουσιοδοτούνται από τις Αρχές για την έκδοση DOC και SMC μετά από αίτηση τους, να συμμορφώνονται με την απόφαση A.739 (18) του IMO.

2.3 Οποιοσδήποτε οργανισμός πιστοποιεί συμμόρφωση σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα ISM πρέπει να εξασφαλίζει ότι υπάρχει ανεξαρτησία ανάμεσα στο προσωπικό που παρέχει συμβουλευτικές υπηρεσίες σε σχέση με εκείνο που εμπλέκεται στη διαδικασία πιστοποίησης.

3. ΠΡΟΤΥΠΟ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

3.1 Προγραμματισμός πιστοποίησης του Κώδικα ISM

Ο προγραμματισμός για την πιστοποίηση του Κώδικα ISM πρέπει να εκτελείται από εκείνους που έχουν πρακτική γνώση των διαδικασιών και πρακτικών πιστοποίησης του Κώδικα ISM.

3.2 Βασικές ικανότητες για την εκτέλεση των ελέγχων για πιστοποίηση συμμόρφωσης

3.2.1 Το προσωπικό που μετέχει στους ελέγχους για την πιστοποίηση της συμμόρφωσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM πρέπει να διαθέτει ελάχιστη επίσημη εκπαίδευση που αποδεικνύεται από:

1. Πτυχίο ή δίπλωμα τριτοβάθμιου εκπαιδευτικού ιδρύματος, αναγνωρισμένου από την Αρχή ή από τον αναγνωρισμένο οργανισμό με γνωστικό αντικείμενο στο πεδίο μηχανικής ή φυσικής επιστήμης (τουλάχιστον διετούς φοίτησης) ή
2. Πτυχίο ή δίπλωμα από ναυτικό ή ναυτιλιακό ίδρυμα και σχετική θαλάσσια εμπειρία αξ/κού πλοίου.

3.2.2 Πρέπει επίσης να έχει λάβει κατάλληλη εκπαίδευση η οποία θα επιβεβαιώνει την γνωστική του επάρκεια για την εκτέλεση των ελέγχων συμμόρφωσης για πιστοποίηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM, ιδιαίτερα σχετικά με:

- 1) η γνώση και κατανόηση του Κώδικα ISM,
- 2) τους επιτακτικούς κανόνες και κανονισμούς,
- 3) τους όρους αναφοράς τους οποίους ο Κώδικας ISM απαιτεί να λαμβάνονται υπόψη από τις Εταιρείες,
- 4) την γνώση τεχνικών εξέτασης, ερώτησης, εκτίμησης και αναφοράς,
- 5) τα τεχνικά ή λειτουργικά θέματα της ασφαλούς διαχείρισης,
- 6) τη βασική γνώση της ναυτιλίας και των λειτουργιών πάνω στο πλοίο και
- 7) τα ναυτιλιακά συστήματα ελέγχου που αφορούν στη διαχείριση.

3.2.3 Τα παραπάνω θα αποδεικνύονται μέσω γραπτών ή προφορικών εξετάσεων ή άλλων αποδεικτικών μέσων.

3.3 Ικανότητα για αρχικό έλεγχο πιστοποίησης και έλεγχο ανανέωσης πιστοποίησης

3.3.1 Προκειμένου να εκτιμηθεί πλήρως εάν η Εταιρεία ή το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM, εκτός από τις βασικές ικανότητες που αναφέρθηκαν στο τμήμα 3.2 (ως παραπάνω), το προσωπικό το οποίο πρόκειται να εκτελέσει αρχικό έλεγχο ή έλεγχο ανανέωσης πιστοποίησης για ένα DOC ή SMC, πρέπει να επιδεικνύει ικανότητα να:

1. Καθορίζει εάν τα στοιχεία SMS συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM,
2. Καθορίζει την αποτελεσματικότητα του SMS της Εταιρείας ή του πλοίου προκειμένου να πιστοποιήσει τη συμμόρφωση με τους κανόνες και τους κανονισμούς όπως αποδεικνύονται και από τα αρχεία της επιθεώρησης ταξινόμησης και τα σταθερά αρχεία,
3. Αξιολογεί την αποτελεσματικότητα του SMS ως προς την συμμόρφωση με άλλους κανόνες και κανονισμούς οι οποίοι δεν καλύπτονται από τα αρχεία επιθεώρησης ταξινόμησης και τα σταθερά αρχεία,
4. Εκτιμά εάν οι ασφαλείς πρακτικές που συστήνονται από τον IMO, τις Αρχές, τους νηογνώμονες και τους άλλους οργανισμούς ναυτιλιακής βιομηχανίας έχουν ληφθεί υπόψη.

3.3.2. Η παραπάνω ικανότητα μπορεί να εξασφαλίζεται από πρόσθετο προσωπικό.

3.3.3 Το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την αρχική πιστοποίηση συμμόρφωσης ή για την επιβεβαίωση ανανέωσης της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM, πρέπει να έχει τουλάχιστον πέντε χρόνια εμπειρία σε πεδίο σχετικό με τεχνικά ή λειτουργικά θέματα ασφαλούς διαχείρισης. Επίσης πρέπει να έχει πάρει μέρος σε τρεις τουλάχιστον ελέγχους που να αφορούν αρχική ή πιστοποίηση ανανέωσης. Η συμμετοχή σε έλεγχο συμμόρφωσης με άλλα πρότυπα διαχείρισης πιθανόν να θεωρηθεί από την Αρχή ως ισότιμη με τη συμμετοχή σε έλεγχο συμμόρφωσης με τον Κώδικα ISM.

3.4 Ικανότητα για περιοδικό, ενδιάμεσο και προσωρινό έλεγχο

Το προσωπικό που εκτελεί περιοδικούς, ενδιάμεσους και προσωρινούς ελέγχους πρέπει να ικανοποιεί τις βασικές απαιτήσεις για το προσωπικό που λαμβάνει μέρος σε ελέγχους πιστοποίησης/συμμόρφωσης και να έχει συμμετάσχει σε δύο

τουλάχιστον περιοδικούς, ανανεωτικούς ή αρχικούς ελέγχους πιστοποίησης/συμμόρφωσης. Πρέπει επίσης να έχει την ικανότητα που απαιτείται για να καθορίζει την αποτελεσματικότητα του SMS της Εταιρείας.

4. ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣΩΝΤΩΝ

Οι οργανισμοί που εκτελούν την πιστοποίηση του Κώδικα ISM οφείλουν να έχουν θέσει σε εφαρμογή ένα έγγραφο σύστημα παρακολούθησης για τα προσόντα και το συνεχή εκσυγχρονισμό της γνώσης και της ικανότητας του προσωπικού τους που πρόκειται να εκτελέσει τον έλεγχο πιστοποίησης/συμμόρφωσης με τον Κώδικα ISM. Αυτό το σύστημα περιλαμβάνει θεωρητικά εκπαιδευτικά προγράμματα που καλύπτουν όλες τις απαιτήσεις ικανότητας που συνδέονται με τις διαδικασίες και τη μέθοδο πιστοποίησης, καθώς επίσης και την απαιτούμενη πρακτική εκπαίδευση. Το σύστημα παρέχει επίσης έγγραφες αποδείξεις ικανοποιητικής συμπλήρωσης του προγράμματος.

5. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΟΔΗΓΙΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ

Οι οργανισμοί που εκτελούν την πιστοποίηση του Κώδικα ISM πρέπει να έχουν θέσει σε εφαρμογή ένα έγγραφο σύστημα για να επιβεβαιώνουν ότι οι διαδικασίες και η μέθοδος πιστοποίησης εκτελούνται σύμφωνα με αυτό το πρότυπο. Αυτό το σύστημα μεταξύ άλλων περιλαμβάνει διαδικασίες και οδηγίες:

- 1) για τη σύναψη συμφωνιών με τις Εταιρείες,
- 2) για το σχεδιασμό, προγραμματισμό και εκτέλεση ελέγχου προς πιστοποίηση συμμόρφωσης,
- 3) για την αναφορά των αποτελεσμάτων ελέγχου.
- 4) για την έκδοση DOC, SMC, προσωρινού DOC και SMC καθώς και
- 5) για τις διορθωτικές ενέργειες και τις ενέργειες που ακολουθούν τον έλεγχο, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που πρέπει να γίνουν σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης μεγάλου βαθμού.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2

DOC

DOCUMENT OF COMPLIANCE	
(Official seal) Certificate No.	(State)
Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 as amended, Under the authority of the Government of by (name of the State) (person or organization authorized)	
Name and address of the Company (see paragraph 1.1.2 of the ISM Code)	
THIS IS TO CERTIFY THAT the safety management system of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code) for the types of ships listed below (<i>delete as appropriate</i>):	
Passenger ship Passenger high-speed craft Cargo high-speed craft Bulk carrier Oil tanker Chemical tanker Gas carrier Mobile offshore drilling unit Other cargo ship	
This Document of Compliance is valid until, subject to periodical verification. Issued at (place of issue of the document)	
Date of issue..... (Signature of the duly authorized official issuing the document)	
(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)	

Ενδιάμεσο/προσωρινό DOC

INTERIM DOCUMENT OF COMPLIANCE	
<i>(Official seal)</i> Certificate No.	(State)
Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended. Under the authority of the Government of by (name of the State) (person or organization authorized)	
Name and address of the Company (see paragraph 1.1.2 of the ISM Code)	
THIS IS TO CERTIFY THAT the safety management system of the Company has been recognized as meeting the objectives of paragraph 1.2.3 of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), for the types of ships listed below <i>(delete as appropriate)</i> :	
Passenger ship Passenger high-speed craft Cargo high-speed craft Bulk carrier Oil tanker Chemical tanker Gas carrier Mobile offshore drilling unit Other cargo ship	
This Interim Document of Compliance is valid until Issued at (place of issue of the document)	
Date of issue (Signature of the duly authorized official issuing the document)	
(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)	

SMC

SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE	
<i>(Official seal)</i> Certificate No.	(State)
Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended, Under the authority of the Government of by (person or organization authorized)	
Name of ship: Distinctive number of letters: Port of registry: Type of ship* Gross tonnage: IMO Number: Name and address of the Company: (see paragraph 1.1.2. of the ISM Code)	
THIS IS TO CERTIFY THAT the safety management system of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship: This Safety Management Certificate is valid until, subject to periodical verification and the Document of Compliance remaining valid. Issued at (place of issue of the document)	
Date of issue (Signature of the duly authorized official issuing the certificate)	
(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)	
* Insert the type of ship from among the following: passenger ship, passenger high-speed craft; cargo high-speed craft, bulk carrier, oil tanker, chemical tanker, gas carrier; mobile offshore drilling unit, other cargo ship.	

Ενδιάμεσο/προσωρινό SMC

INTERIM SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE		
<i>Official seal)</i>	(State)	
Certificate No.		
Issued under the provisions of the		
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,		
as amended. Under the authority of the Government of		
by	(name of the State)	
(person or organization authorized)		
Name of ship:		
Distinctive number or letters:		
Port of registry:		
Type of ship*		
Gross tonnage:		
IMO Number:		
Name and address of Company:		
(see paragraph 1.1.2 of the ISM Code)		
THIS IS TO CERTIFY THAT the requirements of paragraph 14.4 of the ISM		
Code have been met and that the Document of Compliance/ Interim Document		
of Compliance** of the Company is relevant to this ship.		
This Interim Safety Management Certificate is valid until		
subject to the Document of Compliance/Interim Document of Compliance**		
remaining valid.		
Issued at:		
(place of issue of the document)		
Date of issue		
(Signature of the duly authorized official issuing the document)		
(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)		
(*) Insert the type of ship from among the following: passenger ship, passenger high-speed craft, cargo high-speed craft, bulk carrier, oil tanker, chemical tanker, gas carrier, mobile offshore drilling unit, other cargo ship. (**) Delete as appropriate.		
The validity of this Interim Safety Management Certificate is extended to.....		
Date of extension.....(signature of the duly authorized official		
extending the validity)		
(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)		

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2
ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ
ΜΕ Ε/Γ - Ο/Γ ΠΛΟΙΑ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Γ2 – Δήλωση

ΔΗΛΩΣΗ ΕΝΙΑΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΜΕ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΜΗΜΑ ΓΙΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΕΙΔΗ
ΣΥΣΚΕΥΑΣΜΕΝΑ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ
(ΠΑ XXX/YYY)

Αποστολέας Εμπορευμάτων :		Παραλήπτης :
Αριθμός Δελτίου Αποστολής :		Μεταφορική Εταιρεία :
<u>ΔΗΛΩΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ</u> Με το παρόν δηλώνω, ότι τα περιεχόμενα αυτής της αποστολής που περιγράφονται παρακάτω με την κατάλληλη ονομασία αποστολής, είναι ταξινομημένα, συσκευασμένα και σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις περί διαχωρισμού, φέροντα σήμανση και επισήμανση και είναι από όλες τις απόψεις σε κατάλληλη κατάσταση προς μεταφορά σύμφωνα με τους ισχύοντες διεθνείς / εθνικούς κανονισμούς.		Πρόσθετες πληροφορίες διακίνησης :
<u>Είδος συσκευασίας</u>	<u>(*) Περιγραφή Εμπορευμάτων</u>	<u>Μεικτό βάρος (kg)</u>
<u>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΜΕΙΚΤΟ ΒΑΡΟΣ (kg) :</u>		
<u>ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ</u> Επωνυμία εταιρείας & Τηλ. Επικοινωνίας :		<u>ΟΔΗΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΜΕΣΟΥ</u> (συμπληρώνεται από τον οδηγό του οχήματος που θα επιβιβασθεί στο πλοίο) Αριθμός κυκλοφορίας οχήματος :
Τόπος και ημερομηνία :	Τόπος και ημερομηνία :	
Όνομα και Υπογραφή :	Όνομα & υπογραφή του Οδηγού :	

(*) Για τις επικίνδυνες ουσίες δηλώνετε: την κατάλληλη ονομασία αποστολής, την κλάση επικινδυνότητας, τον αριθμό UN, την ομάδα συσκευασίας (εάν είναι διαθέσιμη) και οποιοδήποτε άλλο στοιχείο πληροφόρησης ορισμένο από τους ισχύοντες διεθνείς και εθνικούς κυβερνητικούς κανονισμούς. (Βλέπε τον κώδικα IMDG – παράγραφο 5.4.1.1)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΑΠΟΣΥΡΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΟΝΟΥ ΤΟΙΧΩΜΑΤΟΣ

Αρκετές μελέτες έχουν δει το φως της δημοσιότητας για τις επιπτώσεις και τις συνέπειες που θα υπάρξουν λόγω της απόσυρσης των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος. Επί του παρόντος υπάρχουν τουλάχιστον 900 «γηραιές κυρίες» που δηλώνουν παρούσες στη ναυτιλιακή αγορά με συνολική χωρητικότητα 76 εκατ. τόνων dwt έναντι των πλοίων διπλών πλευρικών τοιχωμάτων, που συγκεντρώνουν συνολικά 13 εκατ. dwt. Το 1/3 των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος είναι σχετικά νέα, αλλά λόγω των διεθνών ναυτιλιακών κανονισμών θα πρέπει να αποσυρθούν έως το 2010.

Σύμφωνα με κάποιους ναυτιλιακούς κύκλους δεν υπάρχει λόγος εφησυχασμού. Σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα αρκετά πλοία θα πρέπει να αποσυρθούν. Είναι η πρώτη φορά στην οποία η ναυτιλία καλείται να αντιμετωπίσει μια συγκεκριμένη και αμετάκλητη ημερομηνία απόσυρσης πλοίων αποτελώντας κατά κάποιο τρόπο και ένα ενδιαφέρον οικονομικά και πρωτοπόρο συνάμα για τον κλάδο πείραμα. Μέσα σε δυόμιση έτη περίπου θα πρέπει να έχει αποσυρθεί ένας σημαντικός αριθμός δεξαμενοπλοίων⁴⁷⁵.

Στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού (ΗΠΑ), η αποδοχή των πλοίων μονού τοιχώματος, εκτός ορισμένων εξαιρέσεων, είναι πλέον ανέφικτη. Η ζήτηση των πλοίων μονού τοιχώματος παραμένει αυξημένη μόνο στην δυτική πλευρά του Ειρηνικού (Ασιατικές χώρες).

Τους τελευταίους 18 μήνες, η απασχόληση των μεγάλων πλοίων μονού τοιχώματος (VLCC's) καλύφθηκε κατά 92% με φορτώσεις από τον Αραβικό Κόλπο με προορισμό την Κορέα (22%), την Κίνα (13%), την Ινδία (13%), την Σιγκαπούρη (10%), την Ταϊλάνδη (9%), την Ταϊβάν (9%) και την Ιαπωνία (8%). Η χρησιμότητά τους έστω και για την μία μόνο πλευρά του Ειρηνικού δημιουργεί ερωτήματα περί της τρέχουσας αξίας των πλοίων αυτών. Η μέση συνολική αξία ενός πλοίου μονού τοιχώματος παραμένει υψηλή εάν κρίνουμε ότι κυμαίνεται κοντά στα 40 εκατ. δολ. Με τιμή διάλυσης τα 9 εκατ. δολ. ένα πλοίο της κατηγορίας αυτής χρειάζεται 44.000 δολ. ημερήσιο ναύλο για να αποσβέσει κεφάλαιο 40 εκατ. δολ., έσοδα τα οποία

⁴⁷⁵ Αν και πρακτικά υπάρχει τρόπος επέκτασης της εκμετάλλευσής των έως το 2015.

βρίσκονται λίγο πιο χαμηλά από τα αντίστοιχα για ένα πλοίο διπλού τοιχώματος VLCC τριών ετών (49.000 δολ./ημέρα).

Η απόσυρση των πλοίων μονού τοιχώματος έχει προβλεφθεί ότι θα φθάσει σε συνολική χωρητικότητα τους 13 εκατ. τόνους dwt ως το 2009. Τα πλοία αυτά θα αποσύρονται σταδιακά έως το 2015 ενώ την απουσία χωρητικότητας θα καλύψουν οι παραγγελίες των νέων διπλού τοιχώματος δεξαμενοπλοίων συνολικής χωρητικότητας 139 εκατ. τόνων dwt, με παραδόσεις ισόποσα διανεμηθείσες στα επόμενα 3 έτη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4**Ε/Γ-Ο/Γ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΘΕΙ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ (2008)**

Πλοιοκτησία	Νόμιμος Εκπρόσωπος	Πλοίο	Ακτοπλοϊκή Γραμμή
MINΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	Π. Παναγόπουλος 12%, Πάνος Λασκαρίδης 5,2%, Γ. Σαλονίκης 5%, Α. Γκριμάλντι 1,5%	Κνωσός Παλλάς, Φαιστός Παλλάς,	Πειραιάς-Ηράκλειο Κρήτης
ANEK	Ιωάννης Σ. Βαρδινογιάννης	Κρήτη 1, Κρήτη 2, Λισσός, Λατώ και Πρεβέλης	Πειραιάς-Χανιά και Πειραιάς-Ηράκλειο Πειραιάς-Ρέθυμνο
NEA	Απόστολος Βεντούρης	Αίολος Κεντέρης, Μυτιλήνη, Ταξιάρχης, Θεόφιλος, Παναγιά Θαλασσινή, Παναγιά Τήνου, Παναγιά Πάρου, Παναγιά Ψαριανή, Παναγιά Χοχοβιώτισσα	Από Πειραιά και από Λαύριο για βορειοανατολικό Αιγαίο και Κυκλάδες. Επίσης από Θεσσαλονίκη για Αγ. Ευστράτιο-Ψαρά, Λήμνο-Σαμοθράκη, Αλεξανδρούπολη και από Θεσσαλονίκη για Λήμνο- Μυτιλήνη-Χίο-Πειραιά
BLEU-STAR FERRIES	Π. Παναγόπουλος	Blue Star 2, Blue Star Νάξος, Blue Star Paros και Διαγόρας. Seajet 2, Superferry II	Από Πειραιά για Κυκλάδες και Δωδεκάνησα. Από Ραφήνα για Άνδρο- Τήνο-Μύκονο-Πάρο
G.A. FERRIES	Γεράσιμος Αγουδήμος	Ανθή-Μαρίνα, Δημητρούλα, Μαρίνα, Νταλιάνα, Ροδάνθη, Jet Ferry I	Κυκλάδες και Δωδεκάνησα
HELLENIC SEAWAYS	Μινωικές 33,3%, Π. Λασκαρίδης 20%, Κ. Αγαπητός 6%, Απ. Βεντούρης 2% και Γιώργος Βεντούρης 1%	Flying Cat 1,2,3,4 Flying Dolphins Highspeed 1,2,3,4,5 Νήσος Μύκονος Εξπρές Πήγασος, Αθηνά, Αφροδίτη, Σαντορίνη, Αίας, Απόλων,	Σαρωνικός, Κυκλάδες, Σποράδες και Χανιά

		Σαρωνικός, Ποσειδών, Νεφέλη	
LANE SEA LINES	ANEK	Ιεράπετρα και Βιτσέντζος Κορνάρος	Από Πειραιά για Μήλο- Σαντορίνη- Αγ. Νικόλαο-Σητεία-Κάσο- Κάρπαθο-Διαφάνι-Χάλκη και Ρόδο Από Θεσσαλονίκη για Σάμο- Κάλυμνο-Κω-Ρόδο
ANEN	ANEK	Μυρτιδιώτισσα	Πειραιάς-Κύθηρα-Νεάπολη
AEGEAN SPEED LINES	Sea Containers και Δ. Ευγενίδης-Δημητριάδης	Speed Runner I	Πειραιάς-Σέριφος Σίφνος-Μήλος
AGOUDIMOS LINES	Μίμης Αγούδημος	Πηνελόπη Α	Ραφήνα-Άνδρος-Τήνος- Μύκονος-Πάρος
SAOS FERRIES	Φώτης Μανούσης	ΣΑΟΣ II, Σαμοθράκη, Νόνα Μαίρη, Αρσινόη, Λήμνος	Από Θεσσαλονίκη για Κεντρικό και Ανατολικό Αιγαίο. Από Βόλο για Σποράδες

Πηγή: Ε.Ε.Α. (2008)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

ΤΣΟΥΝΑΜΙ

ι) Κίνδυνοι από τα κύματα τσουνάμι

Είναι πολύ δύσκολο να προβλέψει κανείς αυτά τα καταστροφικά κύματα που κτυπούν χωρίς προειδοποίηση και δεν αφήνουν χρόνο για να εκκενωθούν οι περιοχές που προσβάλλουν. Τα τσουνάμι προσβάλλουν συχνότερα τα νησιά της Χαβάης. Στην Χαβάη έχουν σκοτωθεί από τσουνάμι περισσότεροι άνθρωποι από όσους έχουν σκοτώσει οι τυφώνες, τα ηφαίστεια και οι σεισμοί μαζί. Η Χαβάη είναι ένα φυσικό εργαστήριο για την μελέτη των κυμάτων τσουνάμι. Τα κύματα του ωκεανού αποτελούν μέρος του πολιτισμού του νησιού.

Ο Walter Dudley ωκεανογράφος στο Πανεπιστήμιο της Χαβάης και ειδικός στα θέματα της διάδοσης των κυμάτων εξηγεί: *" τα κύματα του ωκεανού είναι τα κύματα που δημιουργεί ο άνεμος στην επιφάνειά του και έχουν πολύ μεγάλη διάρκεια και ταχύτητα. Επειδή τα σωματίδια του νερού κινούνται σε κύκλους δεν μετακινείται μεγάλη ποσότητα νερού. Από την άλλη πλευρά τα κύματα τσουνάμι επηρεάζουν όλο το νερό από την επιφάνεια μέχρι τον βυθό. Τα κύματα μπορούν να φθάσουν στην παραλία σαν μια παλίρροια που φουσκώνει γρήγορα ή σαν νερό που έρχεται συνέχεια και δεν σταματά ή σαν ένας όρθιος τοίχος νερού πολύ μεγάλος που προχωρεί για εκατοντάδες-εκατοντάδες μέτρα. Ύστερα το νερό υποχωρεί παρασύροντας τα πάντα μαζί του στην θάλασσα. Και κυριολεκτικά αυτή η υποχώρηση του τσουνάμι είναι η αιτία της μεγάλης καταστροφής καθώς δεν παρασύρει στην θάλασσα μόνο σπίτια κι ότι άλλο βρίσκει αλλά και ανθρώπους"*⁴⁷⁶.

Τα τσουνάμι δημιουργούνται από σεισμούς ή ηφαίστεια ή και από μετακίνηση πλακών που γίνεται κάτω ή δίπλα από την θάλασσα.

Ο σεισμός στέλνει μια σειρά κυμάτων που πάνε κι έρχονται στον βυθό της θάλασσας. Κατά την διάρκεια ενός σεισμού στον ωκεανό ο βυθός της θάλασσας ανυψώνεται και προκαλεί στον όγκο νερού που βρίσκεται από πάνω του τεράστιες παλινδρομικές κινήσεις από κάτω προς τα πάνω δημιουργώντας εξαιρετικά βαθιά κύματα.

Ένας σεισμός που γίνεται στην Ν. Αμερική μπορεί να δημιουργήσει τσουνάμι που μπορούν να φθάσουν μέσα σε μερικές ώρες μέχρι την Χαβάη και την Ιαπωνία.

⁴⁷⁶ Dudley, W.C., *Tsunami* (1998) 2ed Honolulu, University of Hawaii Press σελ. 5

Μπορεί να δημιουργήσει πολλά κύματα τα οποία απέχουν το ένα από το άλλο εκατοντάδες χιλιόμετρα. Το καθένα από αυτά ταξιδεύει με μεγαλύτερη ταχύτητα από ότι ένα αεροπλάνο. Ένα πείραμα με μοντέλο υπό κλίμακα δείχνει πως τα κύματα τσουνάμι στην μέση του ωκεανού μοιάζουν να είναι μικρά και ήρεμα. Όταν πλησιάζουν στην ακτή η ταχύτητά τους μειώνεται και καθώς η θάλασσα γίνεται πιο ρηχή συσσωρεύονται. Τα κύματα τσουνάμι κοντά στην θητή μετατρέπονται σε καταστροφικές δυνάμεις που δεν αφήνουν τίποτα όρθιο στο πέρασμά τους.

Το 1960 ένας σεισμός στην Χιλή μεγέθους 8,5 Ρίχτερ ταρακούνησε την παραλία της Χιλής και έστειλε γιγάντια κύματα τσουνάμι στον Ειρηνικό Ωκεανό.

Ωστόσο το ζήτημα των τσουνάμι δεν συνδέεται αποκλειστικά μόνο με τον Ειρηνικό και τον Ινδικό Ωκεανό. Επιστημονικές έρευνες γύρω από τα Κανάρια Νησιά έχουν αποκαλύψει ο βυθός μοιάζει με εκείνον της Χαβάης. Γιγάντιες μάζες ηφαιστειακού πετρώματος έχουν εναποτεθεί για εκατοντάδες χιλιόμετρα στην ηπειρωτική κατωφέρεια. Οι ερευνητές εκτιμούν ότι κατά το παρελθόν υπήρξαν τεράστιες υποθαλάσσιες κατολισθήσεις κοντά στα νησιά Tenerife και El Hierro. Σε μια πιο πρόσφατη έρευνα αποκαλύφθηκε ότι μια υποθαλάσσια κατωφέρεια έχει διαρρηχθεί γύρω από το δυτικό μέρος της La Palma και είναι έτοιμη να καταρρεύσει.

Κατά την τελευταία ηφαιστειακή έκρηξη το 1949 η περιοχή Cumbre Vieja μετακινήθηκε προς τον Β. Ατλαντικό για τέσσερα μέτρα και έπειτα σταμάτησε. Μερικοί ερευνητές από τις Η.Π.Α. και το Ηνωμένο Βασίλειο πιστεύουν ότι αυτή η γιγάντια αλυσίδα ηφαιστειακού πετρώματος, που υπολογίζεται σε εκατοντάδες κυβικά χιλιόμετρα και είναι σχεδόν διπλάσια σε μέγεθος από την Μ. Βρετανία, αποκολλάται από το κυρίως ηφαιστειακό σώμα. Μετρήσεις που πάρθηκαν με GPS στα τέλη της δεκαετίας του 1990 έδειξαν διολίσθηση περιοχών προς την θάλασσα της τάξης του εκατοστού κατ' έτος. Οι ερευνητές συμφωνούν ότι κάποια στιγμή στον χρόνο, ο κρατήρας του Cumbre Vieja στη La Palma θα καταρρεύσει και θα προκαλέσει τσουνάμι σ'ολόκληρο τον Ατλαντικό Ωκεανό. Οι: Steven Ward του Πανεπιστημίου της Santa Cruz στην Καλιφόρνια και Simon Day του Κέντρου Έρευνας Κινδύνων Benfield του University of College London δημοσίευσαν μια μελέτη, το 2001, που παρουσιάζει σε μοντέλο την επικείμενη κατάρρευση του κρατήρα Cumbre Vieja καθώς και την δημιουργία τσουνάμι στον Ατλαντικό.

Η καταστροφική δύναμη των τσουνάμι δεν θα πρέπει να υποεκτιμηθεί. Αντίθετα με τα κανονικά κύματα που κτυπούν τις ακτές και έχουν μήκος λίγες δεκάδες μέτρα τα τσουνάμι έχουν μήκος εκατοντάδες ή και χιλιάδες μέτρα. Αυτό

σημαίνει πως όταν το τσουνάμι κτυπήσει την ακτή σαν ένας υδάτινος τείχος από αλμυρό νερό, αυτό θα διαρκέσει – ίσως για δέκα ή δεκαπέντε λεπτά ή και περισσότερο – πριν πάρει τον ίδιο περίπου χρόνο η αποχώρηση του. Κάτω απ’ αυτές τις συνθήκες επέρχεται σαρωτική καταστροφή στα παράλια είτε πρόκειται για ζωές είτε για πλοία και υποδομές.

Από τη δεκαετία του 1990 η Ε.Ε. είχε διαγνώσει την αξία της μελέτης του φαινομένου και αποφάσισε τη χρηματοδότηση σχετικών ερευνητικών προγραμμάτων. Η προσπάθεια καταγραφής της κατανομής του κινδύνου από τσουνάμι στην Ε.Ε. εντοπίζεται κυρίως στο μεσογειακό χώρο. Χρησιμοποιώντας τα υπάρχοντα αρχεία, έχουν προσδιοριστεί δεκαέξι (16) κύριες ζώνες (προσφάτως 18), με τις εστίες των σεισμών που έδωσαν τσουνάμι κατά το παρελθόν. Για την εκτίμηση του κινδύνου λαμβάνεται επίσης υπόψη η συχνότητα και η ένταση των καταγεγραμμένων τσουνάμι κάθε ζώνης.

Οι περιοχές με το μεγαλύτερο δυναμικό και άρα με την μεγαλύτερη πιθανότητα να παραχθεί τσουνάμι, είναι ο Κορινθιακός Κόλπος, καθώς και το δυτικό και ανατολικό τμήμα του ελληνικού τόξου. Ακολουθούν ζώνες ενδιάμεσου κινδύνου και άλλες πολύ χαμηλού. Με τις υποθαλάσσιες έρευνες του ωκεανογραφικού σκάφους «ΑΙΓΑΙΟ» διαπιστώθηκε μεγάλης έκτασης υποβρύχια κατολίσθηση στην υποθαλάσσια τάφρο μεταξύ Θήρας – Αστυνάλαϊας και έχει υποστηριχθεί ότι το τσουνάμι της 09/06/1956 που προκλήθηκε μετά από σεισμό μεγέθους 7,5 Ρίχτερ (με ύψος κύματος έως 20m) οφειλόταν όχι μόνο στη διάρρηξη του πυθμένα από τον σεισμό αλλά και στην κατολίσθηση που επακολούθησε. Το τσουνάμι αυτό παρέσυρε και κατέστρεψε πολλά σκάφη στην Αμοργό.

Σήμερα επιχειρείται η χαρτογράφηση του κινδύνου από τσουνάμι σε παράκτιες περιοχές (παράκτια ζώνη δυτικά του Ηρακλείου) με τη δημιουργία θεματικών χαρτών που συνδυάζουν κι άλλα χαρακτηριστικά, όπως γεωφυσικά, δημογραφικά κ.ο.κ. (με την υπόθεση ορισμένων παραδοχών). Ο χάρτης θα περιγράφει σε μικροζωνική βάση (τοπικά) τον κίνδυνο. Η χαρτογράφηση του κινδύνου και τα ενόργανα συστήματα αποτελούν προς το παρόν τα κυριότερα εργαλεία πρόληψης για τα τσουνάμι.

ii) Συστήματα έγκαιρου προειδοποίησης τσουνάμι

Ένα σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης, τοπικής εμβέλειας για τα τσουνάμι όπως αυτό της νήσου Στρόμπολι (Ιταλία), περιλαμβάνει μια σειρά παλιρροιογράφων που φέρουν

ειδικούς αισθητήρες και είναι εγκατεστημένοι σε επιλεγμένα σημεία στη θάλασσα. Τα δεδομένα που καταγράφονται, μεταφέρονται ασύρματα μέσω ενός αυτόνομου τροφοδοτούμενου συστήματος συσκευών στο ηφαιστειακό παρατηρητήριο, επεξεργάζονται, αναλύονται και αξιολογούνται, έτσι ώστε να μπορεί να παρασχεθεί έγκαιρη πληροφόρηση στις αρχές που είναι υπεύθυνες για την κινητοποίηση και εκκένωση των περιοχών που αναμένεται να πληγούν από τσουνάμι.

Ανάλογα συστήματα, μεγαλύτερης όμως ευαισθησίας και γεωγραφικής κάλυψης, χρησιμοποιούνται σήμερα παγκοσμίως προκειμένου να υπάρξει έγκαιρη εκκένωση πληθυσμών από παράκτιες περιοχές, αν αυτό απαιτηθεί. Ειδικότερα στις Η.Π.Α. και την Ιαπωνία, όπου οι εκτιμήσεις των επιστημόνων δεν αποκλείουν στο άμεσο μέλλον πολύ ισχυρές δονήσεις στη λεκάνη του Ειρηνικού, που περικλείεται από το επονομαζόμενο δαχτυλίδι της φωτιάς (ring of fire), τα συστήματα αυτά επεκτείνονται ολοένα και περισσότερο. Αυτό συμβαίνει διότι η ύπαρξη ενός ισχυρού κύματος τσουνάμι δεν καθιστά εύκολη και την πρόγνωση της διέλευσής του προς συγκεκριμένες παράκτιες περιοχές, λόγω της διάθλασης που υφίσταται από την τοπογραφία του πυθμένα αλλά και της μεγάλης ταχύτητας διάδοσής του (περί τα 700 χλμ./ ώρα). Ο βαθμός δηλαδή της καταστρεπτικότητας ενός τσουνάμι εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά του και το ανάγλυφο του βυθού που καθορίζει τοπικά την διάθλασή του. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο το 2005 είδαμε στην ΝΑ Ασία τα κύματα τσουνάμι να πλήττουν παράκτιες περιοχές του Ινδικού Ωκεανού με διαφορετικό βαθμό καταστρεπτικότητας. Το βάθος διείσδυσης του κύματος σε ορισμένες περιοχές, όπως στην Άτσε της Ινδονησίας ήταν κατά πολύ μεγαλύτερο των ακτών της υπόλοιπης νήσου (έως και 5 χλμ.). Αυτό όμως αποτελεί και τον κρίσιμο παράγοντα ώστε να σχεδιασθούν εκ νέου τα συστήματα έγκαιρης προειδοποίησης για τα τσουνάμι.

Πολλά αναμένεται να γίνουν όσον αφορά τις έρευνες για το τσουνάμι από την ολοκλήρωση της χαρτογράφησης του βυθού.

Προς το παρόν ένα σύγχρονο σύστημα εγκαίρου προειδοποίησης περιλαμβάνει σειсмоγράφους και παλιρροϊκούς αισθητήρες που μεταδίδουν τα δεδομένα σε συνεχή βάση σε ένα ερευνητικό επιστημονικό κέντρο για περαιτέρω επεξεργασία, ανάλυση, συσχέτιση και αξιολόγηση. Το ερευνητικό κέντρο συνήθως συνεργάζεται απ' ευθείας με τον αρμόδιο φορέα διαχείρισης της κατάστασης.

Στην Ιαπωνία αλλά και στις Η.Π.Α. η τεχνολογία GPS χρησιμοποιείται σε καταγραφικά συστήματα (2000 περίπου στην Ιαπωνία), που μετρούν τις μετατοπίσεις και τις παραμορφώσεις των εδαφών και τις συγκρίνουν στον χρόνο προκειμένου να

καταγραφούν τα φαινόμενα αυξημένης γεωλογικής δραστηριότητας ως ένδειξη προειδοποίησης για έναν καταστροφικό σεισμό ή μια ηφαιστειακή έκρηξη. Ανάλογα ασυνήθιστες αυξομειώσεις της στάθμης της θάλασσας μπορούν και καταγράφονται από ευαίσθητους παλιρροιογράφους, προκειμένου να εντοπιστεί η επερχόμενη διέλευση ενός τσουνάμι.

Στην Ιαπωνία ο τομέας της παράκτιας Πολιτικής Προστασίας έχει προχωρήσει στη δημιουργία φραγμάτων σε τρωτά σημεία παράκτιων περιοχών ως άμυνα για τα τσουνάμι μικρής εμβέλειας.

Στις Η.Π.Α. το βάρος έχει δοθεί στην ανάπτυξη θεματικών χαρτών τρωτότητας και στη δημιουργία ενός αποτελεσματικού σχεδιασμού εκκένωσης. Ωστόσο δεν υπάρχει ακόμη τρόπος να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των μέσων έγκαιρης προειδοποίησης του κοινού (μελετάται ακόμα και η τηλεειδοποίηση, κάτι που εφαρμόζεται ήδη πιλοτικά σε επιβατικά κρουαζιερόπλοια της δυτικής ακτής των ΗΠΑ).

Η πικρή εμπειρία έδειξε, ότι οι μεγαλύτερες απώλειες ανθρωπίνων ζώων από τσουνάμι ποήλθαν όχι από το πρώτο κύμα αλλά από εκείνα που το ακολούθησαν, καθώς τα θύματα δεν γνώριζαν πώς να αναδράσουν. Ο σχεδιασμός και τα συστήματα προειδοποίησης είναι καταδικασμένα να αποτύχουν αν πρώτα δεν ενημερωθούν κατάλληλα οι πληθυσμοί που βρίσκονται σε κίνδυνο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

ΟΙ ΠΕΤΡΙΝΟΙ ΦΑΡΟΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Το ελληνικό φαρικό δίκτυο αριθμεί σήμερα 120 πέτρινους φάρους, με μέση ηλικία για κάθε φάρο τους δύο αιώνες. Μόνον οι 20 βρίσκονται σε καλή κατάσταση ενώ μέτρια χαρακτηρίζεται η κατάσταση άλλων 30. Οι υπόλοιποι φέρουν εμφανή τα σημεία εγκατάλειψης. Το 1998 η Υπηρεσία Φάρων του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού (ΓΕΝ), στην οποία ανήκει η ευθύνη για την διαχείριση του δικτύου, εκπόνησε ένα συνολικό πρόγραμμα συντήρησης και αποκατάστασης όλων των πέτρινων φάρων και προώθησε το σχέδιο αυτό προς ένταξη στο Β΄ Κοινοτικό πλαίσιο στήριξης. Το Υπουργείο Πολιτισμού και οι Εφορείες Νεωτέρων Μνημείων ανέλαβαν να αξιολογήσουν έναν προς έναν όλους τους εν λόγω φάρους και στο διάστημα αυτό κλιμάκια του Υπουργείου επισκέφθηκαν 20, τους οποίους και έκριναν ως νεώτερα διατηρητέα μνημεία. Ωστόσο η χρηματοδότηση του έργου και η αποκατάσταση των φαρικών κτισμάτων δεν υλοποιήθηκε.

Η Υπηρεσία Φάρων, με τις πιστώσεις που διαθέτει σήμερα, έχει την δυνατότητα να επισκευάζει μόλις 3-4 πύργους ετησίως. Με τον ρυθμό αυτό η αποπεράτωση ολόκληρου του έργου αποκατάστασης φάρων υπολογίζεται να ολοκληρωθεί σε 40 χρόνια.

Με το Γ΄ ΚΠΣ, διατέθηκαν σε πρώτη φάση πιστώσεις ύψους 1,5 δισεκατομμυρίων δρχ. (περίπου 4,5 εκατομμύρια €) για την εκπόνηση ενός πιλοτικού προγράμματος αναπαλαίωσης και αποκατάστασης του φαρικού δικτύου. Με τα χρήματα αυτά οι υπηρεσίες του ΓΕΝ επισκεύασαν 40 φάρους. Οι μεγαλύτερες καταστροφές στο ελληνικό φαρικό δίκτυο προκλήθηκαν κατά την διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, ιδίως με την αποχώρηση των στρατευμάτων κατοχής από την Ελλάδα.

Το 1940 υπήρχαν σε λειτουργία 206 πέτρινοι φάροι ενώ μετά το τέλος του πολέμου λειτουργούσαν μόνον 19.

Η πρώτη προσπάθεια ανασυγκρότησης του φαρικού δικτύου της Ελλάδας άρχισε το 1945 και συνεχίστηκε έως τα μέσα της δεκαετίας του '50. Περίπου 80 φάροι ανακατασκευάστηκαν κατά την περίοδο αυτή.

Περί τα μέσα της δεκαετίας του '50, οι φωτοσημαντήρες επισκίασαν την χρησιμότητα των φάρων. Πολύ φθηνότεροι, ευκολότεροι στην τοποθέτηση και την

συντήρηση τους, αναπτύχθηκαν σε ευρεία κλίμακα και σε όλους τους σημαντικούς θαλάσσιους διαύλους.

Οι νέες τεχνολογίες στις τηλεπικοινωνίες και τα δορυφορικά συστήματα, κατέστησαν τους φάρους στην πλειονότητά τους ανενεργούς. Έως το 1980 η Υπηρεσία Φάρων συντηρούσε επαρκώς το δίκτυο και αποκαθιστούσε τις φθορές στα κτίσματα. Σταδιακά όμως ο αριθμός του προσωπικού της που υπηρετούσε στους φάρους μειώθηκε και σήμερα οι φαροφύλακες δεν ξεπερνούν τους 70.

Στις αρχές του καλοκαιριού, του 2001, η Υπηρεσία Φάρων φιλοξένησε στις Σπέτσες τη διάσκεψη του Διεθνούς Οργανισμού Φάρων (IALA) για να εξετασθούν οι εναλλακτικές χρήσεις τους. Η Ελλάδα υπήρξε ιδρυτικό μέλος του Οργανισμού και έχει συμμετάσχει ενεργά σε όλες τις δραστηριότητες του από τις αρχές της δεκαετίας του 1970. Το πρόβλημα της συντήρησης του φαρικού δικτύου απασχολεί όλες τις παράκτιες χώρες. Από το έτος 1996 ο IALA έχει συστήσει τρεις ομάδες εργασίας που ασχολούνται συστηματικά με την καταγραφή των φάρων, την περιγραφή της κατάστασής τους, την επεξεργασία κοινών πρωτοβουλιών για την διάσωσή τους και τις δυνατότητες αξιοποίησης τους. Η ιδέα σήμερα που κατακτά έδαφος στις περισσότερες χώρες - μέλη του IALA - είναι να μετατραπούν οι φάροι σε μουσεία/μνημεία ναυσιπλοΐας. Η Διεύθυνση Μελετών της Υπηρεσίας Φάρων πρότεινε την αυτοχρηματοδότηση των έργων συντήρησης και επισκευής των φάρων από τα φαρικά τέλη που προβλέπονται από το νόμο. Τα ετήσια έσοδα από τα φαρικά τέλη ανέρχονται σε 1 δισεκατομμύριο δραχμές (περίπου 3 εκατομμύρια €) τα οποία σήμερα αποδίδονται στο Υπουργείο Οικονομικών. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής σε συνεννόηση με το ΓΕΝ, εξετάζει τόσο το ζήτημα της αναπροσαρμογής των τελών, όσο και εκείνο της απόδοσης τους στην Υπηρεσία Φάρων, προκειμένου να αντιμετωπισθούν τα σοβαρά προβλήματα του ελληνικού φαρικού δικτύου.

Παράλληλα με το πιλοτικό πρόγραμμα για την ανασυγκρότηση του φαρικού δικτύου η Υπηρεσία Φάρων προχώρησε και στην εκπόνηση ενός φιλόδοξου σχεδίου με στόχο να γνωρίσει στο ευρύτερο κοινό τους φάρους και την ιστορία τους. Το έτος 2000 περίπου 50 στελέχη του Πολεμικού Ναυτικού πέρασαν μέρος των διακοπών τους σε φάρους. Περαιτέρω αναμένεται να υπάρξει προσαρμογή του σχεδίου ώστε να συμμετάσχουν πολίτες που επιθυμούν να τους επισκεφθούν και να μείνουν σε φάρο για κάποιο χρονικό διάστημα. Κατά το προηγούμενο έτος με πρωτοβουλία της Υπηρεσίας Φάρων οργανώθηκαν τρεις εκδρομές προσκόπων. Τα αποτελέσματα

κρίθηκαν ενθαρρυντικά και η δραστηριότητα προγραμματίζεται να έχει συστηματικότερο χαρακτήρα. Εξίσου σημαντικές είναι και οι πρωτοβουλίες των τοπικών Αρχών. Στην Ίο ο παλαιός φάρος αναπαλαιώθηκε με δαπάνες της δημοτικής Αρχής και διατέθηκε στο κοινό ως μουσείο. Παρόμοια πρωτοβουλία εκδηλώθηκε πρόσφατα και από τον Δήμο Γυθείου για τον φάρο «Κρανέας». Σε συνεργασία με τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού ο φάρος θα επισκευασθεί για να στεγάσει το Ναυτικό Μουσείο της Μάνης.

Μεταξύ των φάρων που είναι ευρέως γνωστοί σήμερα συγκαταλέγονται εκείνοι της Πάτρας, της Αλεξανδρούπολης, των Χανίων, του Ηρακλείου, της Ρόδου και του Ρεθύμνου.

Οι πέτρινοι φάροι της Ελλάδας μπορεί να έπαυσαν να φωτίζουν την πορεία στα πλοία, δεν έπαυσαν όμως να φωτίζουν την ψυχή εκείνων που στήριξαν την ύπαρξή τους στη θάλασσα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΥΝΟΡΑ

1. ΓΥΘΕΙΟ
2. ΣΥΡΟΣ
3. ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
4. ΣΤΥΛΙΔΑ
5. ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
6. ΡΕΘΥΜΝΟ
7. ΛΕΥΚΑΔΑ
8. ΣΑΜΟΣ
9. ΒΟΛΟΣ
10. ΚΩΣ
11. ΔΑΦΝΗ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ
12. ΙΒΗΡΑ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ
13. ΓΕΡΑΚΙΝΗ
14. ΓΛΥΦΑΔΑ
15. ΠΡΕΒΕΖΑ
16. ΠΑΤΡΑ
17. ΚΕΡΚΥΡΑ
18. ΣΗΤΕΙΑ
19. ΧΙΟΣ
20. ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ
21. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
22. ΚΟΡΙΝΘΟΣ
23. ΚΑΛΑΜΑΤΑ
24. ΚΑΒΑΛΑ
25. ΙΘΑΚΗ
26. ΠΥΛΟΣ
27. ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΣΑΜΟΥ
28. ΛΑΥΡΙΟ
29. ΗΡΑΚΛΕΙΟ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ Ε/Γ-Ο/Γ ΠΛΟΙΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Όταν χρησιμοποιούμε τα ακτοπλοϊκά μέσα συγκοινωνίας πρέπει να βρισκόμαστε, τουλάχιστον μία ώρα πριν την αναχώρηση, στο χώρο επιβίβασης του πλοίου. Αν δεν προλάβουμε τον απόπλου του πλοίου, δεν δικαιούμαστε επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου, αφού φέρουμε την ευθύνη, για τη μη έγκαιρη προσέλευση, στο χώρο επιβίβασης. Εάν θελήσουμε, για οποιοδήποτε λόγο, να ακυρώσουμε το ταξίδι μας και ειδοποιήσουμε, εγκαίρως, τον ταξιδιωτικό πράκτορα, δικαιούμαστε επιστροφή του 50% του αντιτίμου του εισιτηρίου. Οι αποσκευές, που δικαιούται να μεταφέρει κάθε επιβάτης, δε μπορεί να υπερβαίνουν συνολικά τα 50 κιλά.

Εάν καθυστερήσει να αναχωρήσει το πλοίο μας, δικαιούμαστε κάλυψη των εξόδων διαμονής και διατροφής. Επίσης, μπορούμε να ακυρώσουμε το εισιτήριό μας και να ζητήσουμε να μας επιστραφούν τα χρήματά μας, όπως και να διεκδικήσουμε αποζημίωση, στα πολιτικά δικαστήρια, αν έχουμε υποστεί υπερβολική ταλαιπωρία ή αποδεδειγμένη ζημιά.

Εάν μείνουμε εκτός πλοίου, λόγω εκδόσεως υπεράριθμων εισιτηρίων και έχουμε εκδόσει εισιτήριο, ειδοποιούμε, αμέσως το τοπικό Λιμεναρχείο.

Πέρα από τις ποινικές και διοικητικές κυρώσεις, από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, μπορεί να αφαιρεθεί, η άδεια σκοπιμότητας δρομολόγησης του πλοίου.

Σε περίπτωση που έχουμε εκδόσει εισιτήριο με καμπίνα και είναι κατελημμένη, μπορούμε να αναφέρουμε το γεγονός στις λιμενικές Αρχές, οι οποίες επιλαμβάνονται όπως παραπάνω.

Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, οι επιβάτες για κάθε παράπονο απευθύνονται στον πλοίαρχο του πλοίου.

Η πλοικτήτρια εταιρεία δεν ευθύνεται για τυχόν καθυστέρηση ή αλλαγή του δρομολογίου του πλοίου, αν αυτό οφείλεται σε κακές καιρικές συνθήκες ή σε εντολή του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, όταν π.χ. το πλοίο έχει λάβει εντολή να βρίσκεται σε θαλάσσια περιοχή, όπου έχει προκληθεί ναυάγιο.

Εάν μεταφέρουμε το αυτοκίνητό μας με πλοίο, είμαστε υπεύθυνοι, για τη φόρτωση και εκφόρτωσή του. Αν συμβεί κάποια σύγκρουση με άλλο αυτοκίνητο, πρέπει να γνωρίζουμε ότι η ζημιά δεν καλύπτεται, από τις ασφαλιστικές εταιρείες. Εάν, όμως, το αυτοκίνητό μας υποστεί κάποια βλάβη, από μη ενδεδειγμένο χειρισμό του πλοιάρχου ή άλλου μέλους του πληρώματος, ενόσω βρίσκεται φορτωμένο, δικαιούμαστε αποζημίωση, από την πλοιοκτήτρια εταιρεία.

Τέλος, εάν μεταφέρουμε μεγάλα χρηματικά ποσά, αντικείμενα αξίας ή άλλα τιμαλφή, έχουμε τη δυνατότητα να τα παραδώσουμε στο λογιστήριο του πλοίου επί αποδείξει, για φύλαξη. Σε περίπτωση που αυτά κλαπούν, έχουμε δικαίωμα αποζημίωσης ίσης με την αξία τους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 9

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1. Το 90% των παγκοσμίων μεταφορών γίνεται από πλοία. Τα πλοία στο σύνολό τους εκπέμπουν λιγότερο από το 1,75% των συνολικών ρύπων παγκοσμίως.
2. Τριακόσσιες ενενήντα οκτώ φορές περισσότερο καυσαέριο ανά μονάδα μεταφερομένου φορτίου εκπέμπει ένα αεροπλάνο σε σύγκριση με ένα μεγάλο πλοίο και σαράντα εννέα φορές περισσότερο ένα φορτηγό αυτοκίνητο.
3. Το 92% του κόστους μεταφορών στην Ε.Ε. αφορά σε οδικές μεταφορές, 6% σε αεροπορικές μεταφορές και μόνο το 2% στα υπόλοιπα μέσα, (στα οποία συμπεριλαμβάνονται τρένα και ναυτιλία). Επειδή οι εκπομπές καυσαερίων συνήθως είναι ανάλογες του κόστους κίνησης, το πλοίο ευθύνεται για το μικρό ποσοστό αυτών.
4. Το 50% της παροχής υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς το 72% του σιδηρομεταλλεύματος, το 59% των πετρελαιοειδών και το 45% του άνθρακα της Ευρώπης εισάγονται μέσω θαλάσσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 10

ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

ι) Η πειρατεία στις ελληνικές θάλασσες

Το αρχιπέλαγος του Αιγαίου ποτέ δεν ήταν μία ήσυχη και ειρηνική θάλασσα για τους ναυτικούς. Ο Θουκυδίδης στην ιστορία του αναφέρει ως πρώτους πειρατές τους Φοίνικες και τους Κάρες, ενώ το 1828 περισσότερα από 1.500 πειρατικά πλοία επανδρωμένα με 50.000 άνδρες λυμαίνονταν τις ακτογραμμές του Αιγαίου. Τυνήσιοι, Βενετοί, Γάλλοι, Σικελοί, Τούρκοι και φυσικά Έλληνες πειρατές δρούσαν εκείνη την περίοδο κυρίως στα νησιά είτε για να λεηλατήσουν είτε για να κρύψουν τους θησαυρούς τους είτε απλώς για να ξεκουραστούν. Εκατοντάδες ήταν και οι φορές που οι πειρατές άρπαζαν τις γυναίκες, τις οποίες βίαζαν και στη συνέχεια πουλούσαν στα σκλαβοπάζαρα της Ανατολής.

Οι επιδρομές που πραγματοποιούσαν από τον 14^ο μέχρι και τον 17^ο αιώνα είχαν δημιουργήσει τρομερά προβλήματα. Στη Σίφνο, οι άνδρες που είχαν απομείνει ήταν ελάχιστοι, (αντιστοιχούσε ένας άνδρας σε 16 γυναίκες). Λίγο πριν από το 1500 οι κάτοικοι της Σάμου και των Ψαρών αποφάσισαν να εγκαταλείψουν τις εστίες τους και να φύγουν στην Χίο. Έτσι η Σάμος έμεινε έρημη για 100 και πλέον χρόνια. Στην Άνδρο και την Ίο ζούσαν μέρα νύκτα μέσα σε πύργους, ενώ η Σαντορίνη, εγκαταλείφθηκε λόγω των περατικών επιδρομών από τους μισούς και πλέον κατοίκους της που κατέφυγαν στην Κρήτη. Την ίδια περίοδο η Μήλος, η Κίμωλος και η Μύκονος λειτούργησαν τόσο ως αραξοβόλια πειρατών όσο και ως εμπορικοί σταθμοί της λείας τους. Η παραλία Σαρακήνικο της Μήλου με τις στοές στα βράχια ήταν ξακουστό ορμητήριο πειρατών - όπως και όλες οι νησιωτικές τοποθεσίες με παρόμοια ονόματα.

Τον 16^ο αιώνα δύο πειρατές, ετεροθαλή αδέρφια, ο Αρούτζ και ο Χαϊρεντίν Μπαρμπαρόσα, για τους οποίους πολλοί ιστορικοί υποστηρίζουν ότι κατάγονταν από τη Μυτιλήνη, από πατέρα Έλληνα γενίτσαρο έσπειραν τον τρόμο σε ολόκληρη την ανατολική λεκάνη της Μεσογείου και ιδιαίτερα στο Αιγαίο. Λέγεται ότι σε μία μόνο επίθεσή του στα Κύθηρα ο Χαϊρεντίν σκότωσε 7.000 ανθρώπους και ερήμωσε το νησί. Αργότερα έγινε ναύαρχος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και γενικός αρχηγός του στόλου της. Σήμερα στην Τουρκία αντιμετωπίζεται ως ήρωας. Πέθανε το 1547. Ο αδελφός του Αρούτζ σκοτώθηκε το 1518 σε ναυμαχία με τους Ισπανούς.

Ξακουστοί πειρατές της εποχής ήταν επίσης οι Μανιάτες. Το Οίτυλο Μάνης ονομαζόταν Μικρό Αλγέρι. Από το 1500 μ.Χ και για 300 χρόνια υπήρξε το μεγαλύτερο κέντρο σωματεμπορίας στην Ανατολική Μεσόγειο. Οι Μανιάτες πειρατές χρησιμοποιούσαν ως ορμητήριο την Φολέγανδρο, απ' όπου έκαναν επιθέσεις στα νησιά του Αιγαίου και σε πλοία ανεξαρτήτως σημαίας. Λέγεται ότι είχαν στενούς δεσμούς φιλίας με πειρατές από τη Μάλτα και τη Σαρδηνία, μάλιστα κάποιοι Μανιάτες επιχείρησαν επιθέσεις σε πλοία ακόμη και από τη στεριά. Αναβοσβήνοντας τα φώτα των φάρων και με διάφορα άλλα τεχνάσματα οδηγούσαν τα πλοία σε ξέρες και βράχους προκειμένου να προσαράξουν και στη συνέχεια τα λήστευαν.

Αποφασιστικό κτύπημα στους πειρατές του Αιγαίου έδωσε ο Καποδίστριας το 1828. Δύο ελληνικές μοίρες πλοίων με επικεφαλείς τον Κανάρη και τον Μιαούλη κατάφεραν να τους εκτοπίσουν. Ο θάνατος του Καποδίστρια το 1831 επανέφερε τα πράγματα στην πρότερη κατάσταση μέχρι το 1850 όταν το πολεμικό ναυτικό του νεοσύστατου ελληνικού κράτους, με τη βοήθεια των ξένων στόλων, κατάφερε να τους αφανήσει.

ii) Η πειρατεία στην Καραϊβική

Η πειρατεία στην Καραϊβική άνθισε από το 1560 και κράτησε μέχρι περίπου το 1730. Οι πειρατές εκείνης της εποχής και περιοχής είχαν επιλέξει ως σημαία των πλοίων τους τη γνωστή νεκροκεφαλή με τα δύο κόκαλα σε σχήμα χιαστί για να ξεγελούν τα πολεμικά πλοία, καθώς το σύμβολο αυτό αποτελούσε προειδοποίηση ότι το πλοίο είχε χτυπηθεί από πανούκλα⁴⁷⁷. Ο πρώτος που θα πατούσε στο αντίπαλο κατάστρωμα και όσοι πληγώνονταν στην επίθεση έπαιρναν και τα περισσότερα από τα λάφυρα. Σε ό,τι αφορά το αγαπημένο ποτό των πειρατών, το ρούμι, δεν το έπιναν ως λέγεται για να μεθύσουν, καθώς αυτό το έκαναν στα λιμάνια. Το ανακάτευαν με το νερό που διέθεταν στα πλοία τους και το οποίο συνήθως δεν ήταν διατηρημένο σωστά, για να αποφύγουν τις μολύνσεις από μικρόβια που μπορεί να είχε.

Εποχή με τη δράση τους στα τέλη του 17^{ου} αιώνα είχαν αφήσει δύο Αγγλίδες πειρατίνες, η Άννη Μπόνι, για την οποία λέγεται ότι ήταν ερωμένη του πειρατή Καλικό Τζακ, (από πολλούς θεωρείται ο εμπνευστής της πειρατικής σημαίας) που τον ακολούθησε στις περιπέτειές του και η Μαίρη Ριντ που αρχικά είχε καταταχθεί στο

⁴⁷⁷ Σήμερα σώζονται μόλις δύο τέτοιες σημαίες που ανήκουν σε ιδιωτικά μουσεία, μια στην Λιθουανία και η άλλη στην Πολιτεία Φλώριντα των ΗΠΑ.

Βασιλικό Ναυτικό της Μεγάλης Βρετανίας. Όταν το πειρατικό πλοίο του Καλικό Τζακ κατέλαβε το πλοίο της Ριντ εκείνη αποφάσισε να τον ακολουθήσει. Όταν οι δυο γυναίκες μαζί με τον Καλικό συνελήφθησαν η Μπόνι δεν καταδικάστηκε σε απαγχονισμό λόγω της προχωρημένης εγκυμοσύνης της.



Άλλοι γνωστοί πειρατές της εποχής ήταν ο Sir Henry Morgan αργότερα κυβερνήτης στην Τζαμάϊκα που παύθηκε των καθηκόντων του λόγω του έκλυτου βίου του, ο Captain Kid, ο Buccaneer και βέβαια ο διαβόητος Μαυρογένης κυρίως λόγω της ικανότητάς του να τρομοκρατεί ψυχολογικά τους αντιπάλους του (είχε αποκεφαλίσει τον πιο έμπιστο υποτακτικό του προκειμένου να γίνει γνωστό το πόσο αδίστακτος ήταν)

iii) Οι σύγχρονοι πειρατές

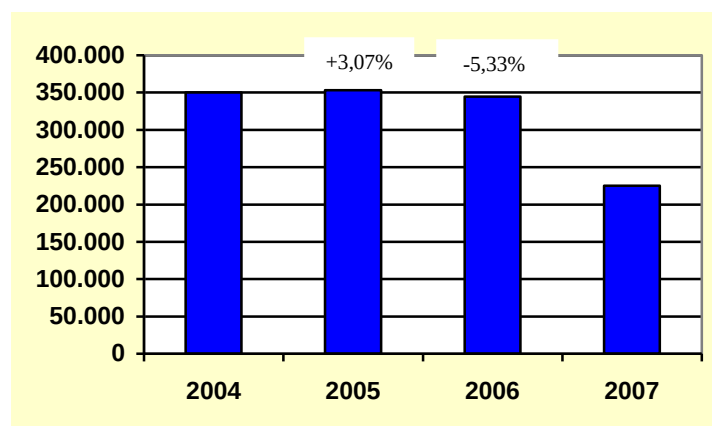
Δεν έχουν γάντζο στο χέρι ούτε καλυμμένο το ένα τους μάτι, αλλά φορούν σκούφους, είναι πάνοπλοι με ό,τι τελευταίο έχει να παρουσιάσει η βιομηχανία φορητού οπλισμού και επιτίθενται με πρωτοφανή βιαιότητα κυρίως τη νύκτα.. Ονομάζονται σύγχρονοι πειρατές και ετησίως πραγματοποιούν περί τις 200 επιθέσεις, σύμφωνα με το Κέντρο Μελέτης της Πειρατείας του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου. Κάθε χρόνο από τις επιθέσεις αυτές χάνουν τη ζωή τους αρκετές δεκάδες ναυτικοί, αν και τα τελευταία χρόνια, τα κρούσματα αυτά έχουν κάπως περιοριστεί. Οι πειρατές μπορεί να κλέψουν ολόκληρο το πλοίο (μέσα σε μία νύκτα καταφέρνουν να το βάψουν και να του αλλάξουν όνομα), εμπορεύματα ή ακόμη και όσα μετρητά και αντικείμενα αξίας μπορεί να υπάρχουν στα αμπάρια του. Ως περιοχές υψηλού κινδύνου στις οποίες δραστηριοποιούνται πειρατές αναφέρονται οι Φιλιππίνες, η Ινδία, η Μαλαισία, το Μπαγκλαντές, η Σομαλία, το Εκουαδόρ, η Βραζιλία, η Ινδονησία και η Νιγηρία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 11

ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ

ΣΤΗΝ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (1/2000 έως 9/2007)

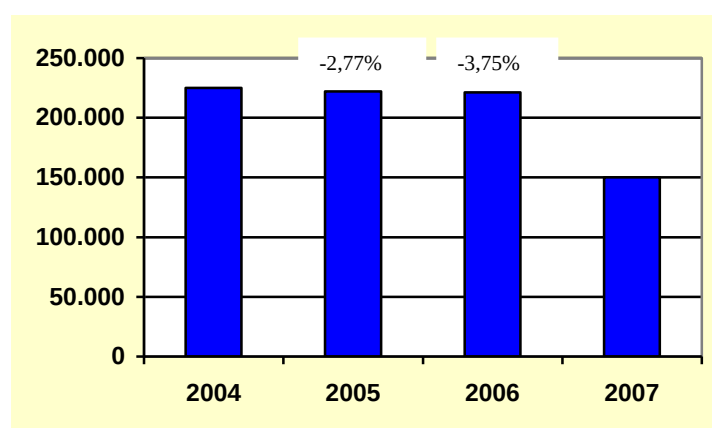
Στους παρακάτω πίνακες, απεικονίζεται η κίνηση επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών στην Αδριατική, από τις αρχές του έτους 2004 μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2007 για τέσσερις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες: *ANEK*, *ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ*, *BLUE STAR FERRIES* και *SUPERFAST FERRIES*.



Αδριατική: Κίνηση Ι.Χ. αυτοκινήτων

2004-2007 (πρώτο 9μηνο)

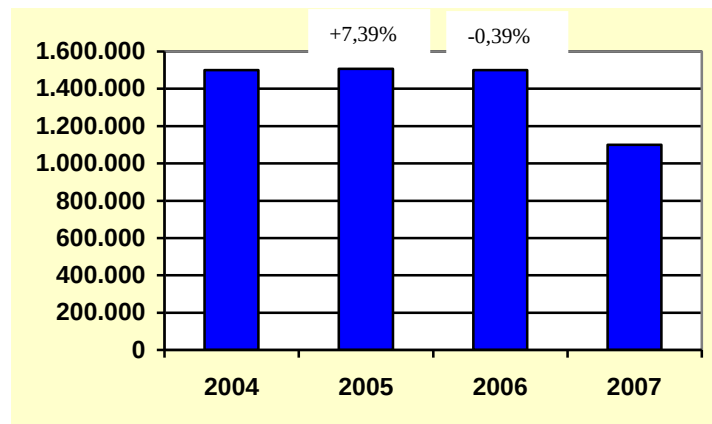
Πηγή: *XTRC BUSINESS CONSULTANTS*



Αδριατική: Κίνηση φορτηγών

2004-2007 (πρώτο 9μηνο)

Πηγή: *XTRC BUSINESS CONSULTANTS*



Αδριατική: Κίνηση επιβατών
 2004-2007 (πρώτο 9μηνο)
 Πηγή: *XTRC BUSINESS CONSULTANTS*

Όπως φαίνεται στις απεικονίσεις στους πίνακες (έγιναν από την εταιρεία *XTRC BUSINESS CONSULTANTS*) η κίνηση των επιβατών για τους πρώτους εννέα μήνες του 2007 παρουσίασε μείωση κατά 15% σε σχέση με το 2004. Το 2005 και 2006 η κίνηση σταθεροποιήθηκε στους 1.500.000 επιβάτες. Εξίσου μειωμένη εμφανίζεται και η κίνηση των ΙΧ αυτοκινήτων για τους πρώτους εννέα μήνες του 2007. Στα φορτηγά η μείωση είναι ακόμη μεγαλύτερη (κατά 19% σε σχέση με το 2004). Συνολικά το 2007 οι τέσσερις ελληνικές εταιρείες: *ANEK*, *ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ*, *BLUESTAR FERRIES* και *SUPER FAST FERRIES* μετέφεραν 219.917 λιγότερα φορτηγά σε σχέση με το 2004. Αυτό εξηγείται κυρίως: i) στην είσοδο νέων ναυτιλιακών εταιρειών στις γραμμές Αδριατικής και ii) στη βελτίωση της γεωπολιτικής κατάστασης στα Βαλκάνια.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 12

Η ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΣΤΗΝ ΝΑΥΣΠΛΟΪΑ – ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ.

Με την ανακάλυψη του νέου κόσμου αρχίζει μια νέα επανάσταση για την χαρτογράφηση. Για πρώτη φορά οι Ευρωπαίοι αποκτούν μια γενική γνώση του κόσμου.

Η γενική ιδέα του παλαιού κόσμου είχε ήδη δημιουργηθεί μέσα στα πλαίσια της παραδοσιακής γεωγραφίας. Τον 16^ο αιώνα όμως τα θαλάσσια ταξίδια φθάνουν στο αποκορύφωμά τους. Ο Βάσκο Ντε Γκάμα περνά το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας και πηγαίνει στην δυτική ακτή της Αφρικής. Από εκεί τελικά φτάνει στις Ινδίες. Ο Μαγγελάνος, βρίσκει έναν νέο θαλάσσιο δρόμο στο νότιο άκρο της Νοτίου Αμερικής και από εκεί μπαίνει σε έναν ήρεμο, γαλήνιο ωκεανό που τον ονομάζει «Ειρηνικό». Διαπλέοντάς τον φτάνει στις Φιλιππίνες όπου φονεύεται. Ο υφιστάμενός του Χουάν Ελκάνο το 1522 θα φέρει ένα από τα πλοία του πίσω στην Ισπανία, κάνοντας πρώτος τον γύρο του κόσμου. Ερευνητές, κατακτητές, ιεραπόστολοι και έμποροι θα συνεχίζουν τα θαλάσσια ταξίδια με την ίδια επιμονή. Μερικοί από αυτούς θα χαρτογραφήσουν τον νέο κόσμο. Μεταξύ αυτών ο Φράνσις Ντρέικ, ο Ερνάν Κορτές, ο Βερατσάνο και ο Ζακ Καρτιέ.

Με τις ανακαλύψεις του νέου κόσμου ανέτειλε η καινούργια εποχή για την χαρτογράφηση. Τα επιπεδόσφαιρα του 16^{ου} αιώνα όπως αυτά του Μερκατόρ μετατρέπονται σ' ένα τεχνικό παγκόσμιο «κτηματολόγιο» καθώς οι Ευρωπαίοι ιδιοποιούνται τις θάλασσες και θέλουν ένα νέο εργαλείο διαχείρισής της. Ο Μερκατόρ θα επινοήσει επίσης τον όρο «Άτλας» όπου πολλοί χάρτες ήταν δεμένοι σε ένα βιβλίο σε πρακτική μορφή. Ο Άτλας του Μερκατόρ, όπως τα σύγχρονα κτηματολόγια, δείχνουν τα ποτάμια, τις ακτές, τα βουνά και τα χωριά με απίστευτη ακρίβεια. Αλλά πάνω από όλα ο Μερκατόρ έγινε γνωστός επειδή έδωσε στους θαλασσοπόρους εξερευνητές αλλά και στη ναυτιλία γενικότερα, ένα αξιόπιστο εργαλείο πλοήγησης.

Την εποχή εκείνη της ναυτιλιακής προόδου και ανάπτυξης, ανακαλύφθηκε ο μαγνητικός Βόρειος Πόλος και έτσι μέσω της πυξίδας τα πλοία ακολουθούσαν πλέον σταθερή πορεία. Για πρακτικούς σκοπούς η πορεία έπρεπε να καθορίζεται σε ευθεία γραμμή στον χάρτη. Για να ικανοποιήσει αυτή την ανάγκη ο Μερκατόρ, μετέτρεψε την σφαίρα σε επίπεδη επιφάνεια, τελειοποιώντας το μαθηματικό σύστημα που λέγεται «προβολή».

Η επιφάνεια της σφαίρας η οποία εξ ορισμού είναι ελλειπτική προβάλλεται σε ένα επίπεδο. Έτσι αν ένα σημείο της σφαίρας όπως για παράδειγμα ο Β. Πόλος, ο Ισημερινός ή κάποιο άλλο τοποθετηθεί σε επαφή με μια επίπεδη επιφάνεια και μετά προβληθεί, η εικόνα της σφαίρας που θα πάρουμε από την προβολή της στην επιφάνεια θα είναι προφανώς διαστρεβλωμένη. Στην μερκατορική προβολή: i) οι γραμμές του μεσημβρινού είναι κάθετες στον Ισημερινό και έχουν μεταξύ τους ίσα διαστήματα, ii) καθώς απομακρυνόμαστε από τον ισημερινό, η κλίμακα αυξάνεται. Έτσι η Γροιλανδία φαίνεται τεράστια ενώ στην πραγματικότητα είναι πολύ μικρότερη. Παρά την διαστρέβλωση αυτή, η προβολή του Μερκατόρ θα διευκολύνει την πλοήγηση.

Η παραπάνω μέθοδος προβολής χρησιμοποιείται ακόμη και σήμερα στους ναυτικούς χάρτες.

Από τις αρχές του 16^{ου} αιώνα και για τα επόμενα 100 χρόνια οι Ολλανδοί θα κυριαρχήσουν στην παραγωγή χαρτών. Ένα από τα πιο σημαντικά πρόσωπα στην ολλανδική χαρτογραφία ήταν ο Άμπραμ Ορτίλιους με το «Θέατρο του κόσμου» του⁴⁷⁸, που παρουσιάζεται ως το αντίστοιχο για τον 17^ο αιώνα, έργο του Πτολεμαίου. Αυτός είναι ο πρώτος εμπορικά επιτυχημένος Άτλας. Η κατηγοριοποίηση του κόσμου σε 70 χάρτες χρησιμοποιείται ακόμα και σήμερα. Το αποκορύφωμα όμως της εποχής της ολλανδικής χαρτογράφησης είναι ο διάσημος «Μέγας Άτλας» του Ζουάν Μπλάου το 1662. Καταγράφει όλο τον γνωστό κόσμο, με ελάχιστες άγνωστες περιοχές, όπως για παράδειγμα την Αυστραλία. Αυτή η φλαμανδική υπεροχή στην χαρτογράφηση θα συμβαδίσει με την ναυτική υπεροχή της Ολλανδίας ολόκληρον τον 17^ο αιώνα.

Η χαρτογράφηση είναι ακριβής γνώση και δίνει στρατηγικό πλεονέκτημα. Ο Μπλάου είχε ακριβείς γνώσεις για τις ανεξερευνήτες περιοχές και τις περιοχές ασφαλούς πλεύσης απ' ότι φαίνονταν στους χάρτες του. Ολόκληρη η ναυτική δύναμη της Ολλανδίας εξαρτιώταν απ' αυτή τη γνώση.

Στο τέλος του 17^{ου} αιώνα ο βασιλιάς Λουδοβίκος ΙΔ΄ της Γαλλίας λαμβάνει ως δώρο δύο γιγάντιες υδρογείους από τον μοναχό και χαρτογράφο Κορονέλι. Το όλο σχέδιο έχει οργανωθεί μυστικά από τον Κολμπέρ. Η μπλε υδρόγειος εκπροσωπεί τον ουράνιο θόλο, τα ζώδια και την θέση των πλανητών όταν γεννήθηκε ο Λουδοβίκος ΙΔ΄. Η γήινη υδρόγειος δείχνει τις ατελείς ηπείρους και άρα την επιθυμία για την προσάρτηση των νέων περιοχών. Μ' αυτές τις υδρογείους ο Κολμπέρ πέτυχε τον

⁴⁷⁸ THEATRUM ORBIS TERRARUM

σκοπό του. Έκανε τον βασιλιά να καταλάβει την σπουδαιότητα της ανεξάρτητης χαρτογράφησης.

Ο Κολμπέρ ίδρυσε την Ακαδημία των Επιστημών και της ανέθεσε την αναμόρφωση της χαρτογράφησης της Γαλλίας καθώς και των περιοχών που ενδιέφεραν τις ναυτικές δυνάμεις. Ήθελε να παρουσιάσει έναν άτλαντα των ακτών της Γαλλίας που θα χρησιμοποιούσαν ως βοήθημα για να αποφεύγεται η προσάραξη των πλοίων. Για την επίτευξη αυτού του στόχου απαιτούνταν μια πιο λεπτομερής χαρτογράφηση. Ο υπολογισμός του γεωγραφικού μήκους μέχρι τότε δεν ήταν ακριβής και ελάχιστα είχε βελτιωθεί χάρη στις παρατηρήσεις των φάσεων του φεγγαριού.

Ο Κολμπέρ προσλαμβάνει τον αστρονόμο Φίλιπ Ντε Λατρ. Το 1862 με τον χάρτη του Ντε Λατρ δίδεται ένας πιο ακριβής ορισμός της γαλλικής ακτής. Φαίνεται ότι οι ακτές της χώρας βρίσκονται εσωτερικότερα προς την ήπειρο κατά το γεωγραφικό μήκος και ο βασιλιάς αναφωνεί: «Κύριοι, το έργο σας μου έκλεψε περισσότερα εδάφη απ' όσα όλοι οι εχθροί μου μαζί!». Ο Λουδοβίκος ΙΔ' καλεί τον αστρονόμο Ζαν Ντομινίκ Κασινί. Θα είναι ο πρώτος από τρεις γενιές χαρτογράφων που θα σχεδιάσουν τον πρώτο ακριβή χάρτη της Γαλλίας.

Οι χαρτογράφοι της εποχής χρησιμοποιούσαν μια αρχαία μέθοδο τον τριγωνισμό. Μετρούσαν τα εδάφη μέσω του τριγωνισμού, δηλαδή χρησιμοποιούσαν ως βάση μια ομάδα τριγώνων και υπολόγιζαν τα μήκη των πλευρών τους από τις μετρήσεις των γνωστών γωνιών. Οι νέοι εξάντles επιτρέπουν την ακριβή μέτρηση των γωνιών και δίνουν πολύ πιο αξιόπιστα αποτελέσματα.

Το γαλλικό σύστημα τριγωνισμού θα διαρκέσει μόλις 30 χρόνια. Η Γαλλία και Αγγλία, οι δύο κυριώτερες ναυτικές δυνάμεις της εποχής, επιχειρούν να λύσουν το μεγάλο χαρτογραφικό πρόβλημα, το γεωγραφικό μήκος. Η λύση θα αποδειχθεί μακρόχρονο και επίπονο έργο και οι δύο αντίπαλες χώρες θα προσφέρουν μεγάλα χρηματικά ποσά για το σκοπό αυτό. Έτσι οι αστρονόμοι θα ερευνούσαν έναν τρόπο ακριβούς μέτρησης του γεωγραφικού μήκους από τις φάσεις της σελήνης και την θέση των αστεριών.

Παράλληλα οι ωρολογοποιοί προσπαθούσαν να κατασκευάσουν ένα ρολόι που να αντέχει στην φουσκοθαλασσιά, στις αλλαγές της θερμοκρασίας και της υγρασίας και σε όλα όσα υπομένει ένα πλοίο στην θάλασσα.. Ο Χάρισον, ένας Άγγλος επιπλοποιός, θα κατασκευάσει ένα εξαιρετικά ακριβές ρολόι με ξύλινο μηχανισμό. Λύνει το πρόβλημα του εκκρεμούς εφευρίσκοντας το ελατήριο κι έτσι

μειώνει την καθυστέρηση των 15 λεπτών που είχαν καθημερινά τα ρολόγια εκείνης της εποχής. Με την βελτίωση των ρολογιών στα μέσα του 18^{ου} αιώνα μετριέται με ακρίβεια το γεωγραφικό μήκος, χωρίς λάθη όπως γινόταν μέχρι τότε. Η επιστημονική όμως μάχη για την βελτίωση της χαρτογράφησης στις θάλασσες συνεχίστηκε στον Ειρηνικό. Ο Δανός Μπερίνγκ ανακαλύπτει ότι η Ασία και η Αμερική είναι δύο ήπειροι που χωρίζονται από ένα στενό. Ο Άγγλος Κουκ ανακαλύπτει την Ν. Ζηλανδία και την Αυστραλία. Ο Γάλλος Λα Περούς τον ακολουθεί. Η μυστηριώδης εξαφάνισή του στον Ειρηνικό τον αναδυσκνεί σε ήρωα. Στις αρχές του 19^{ου} αιώνα παρουσιάζεται ο χάρτης του Κασινί. Αποτελεί σημαντικό εργαλείο στον εκσυγχρονισμό της Γαλλίας. Τυπώνεται και διαδίδεται ευρέως και επηρεάζει σημαντικά πολλούς ανθρώπους και εταιρείες θαλασσίων μεταφορών. Το 1808 ο Ναπολέων Βοναπάρτης διατάσσει την δημιουργία ενός νέου χάρτη που θα αντικαθιστούσε εκείνον του Κασινί. Εκδόθηκε από την νεοσύστατη Υπηρεσία Χαρτογράφησης.

Στον νέο αυτόν χάρτη για πρώτη φορά έχουμε την αίσθηση της μετρικής ακρίβειας. Σχεδόν εκτός από το χρώμα μοιάζει με τους σημερινούς χάρτες.

Τον 19^ο αιώνα, ο Βόρειος και Νότιος Πόλος αποτελεί τον στόχο πολλών δύσκολων και συχνά μοιραίων αποστολών. Οι εξερευνητές παγιδεύονται σε μια άγρια μάχη με την φύση στην επιδίωξη της επιστημονικής τους καταξίωσης. Ο Αμερικανός Ρόμπερτ Πίρι κατακτά τον Β. Πόλο και ο Νορβηγός Ρόαλντ Άμουντσεν τον Ν. Πόλο. Έτσι στις αρχές του 20^{ου} αιώνα ολόκληρος ο πλανήτης έχει πλέον χαρτογραφηθεί.

Σημαντική βοήθεια στην χαρτογράφηση των θαλασσών προσέφεραν δύο νέες τεχνολογίες της φωτογραφίας και της αεροναυτιλίας.

Την εποχή των δύο παγκοσμίων πολέμων η χαρτογράφηση των θαλασσών και έπαιξε σημαντικό ρόλο καθώς κατέγραφε συνεχώς την δράση του εχθρού. Η συνδρομή της στην απόβαση στην Νορμανδία ήταν ένα παράδειγμα της σημασίας της καθώς οι σύμμαχοι είχαν φωτογραφήσει και χαρτογραφήσει τις δυνάμεις του εχθρού. Έτσι ο πόλεμος περισσότερο από ποτέ έγινε έρευνα και επιστήμη.

Το 1949 η βιβλιοθήκη του Εθνικού Γεωγραφικού Ινστιτούτου της Γαλλίας, διέθετε περισσότερες από 5 εκ. φωτογραφίες για μια μόνο περιοχή 15 χλμ. Ο εθνικός χαρακτήρας των γεωγραφικών ινστιτούτων δείχνει ότι τα κράτη θέλουν να ελέγχουν την χαρτογράφηση και να αποφασίζουν για τις πληροφορίες που δίνουν. Στον ψυχρό πόλεμο, για παράδειγμα, η Σοβιετική Ένωση δεν έδινε πληροφορίες που αφορούσαν την χαρτογράφηση της επικράτειάς της και παραποιούσε τους χάρτες της.

Σήμερα οι δορυφορικές πληροφορίες είναι στην διάθεσή μας. Καθώς οι πληροφορίες αυτές διατίθενται από ιδιωτικές εταιρείες, δύσκολα παρεμβαίνει το κράτος για το περιεχόμενό τους κι αυτό που χθες ήταν μυστικό, σήμερα αποτελεί κοινή γνώση.

Η δυνατότητα φωτογράφισης οκόκληρου του πλανήτη και κατά συνέπεια και των θαλασσών από δορυφόρους δεν σήμανε το τέλος της χαρτογράφησης. Στους χάρτες επιλέγονται και τοποθετούνται στοιχεία που δεν μπορούν να συλλεγούν από δορυφόρο, όπως εκείνα που αφορούν τους βυθούς των θαλασσών. Εξάλλου υπάρχουν δυναμικά, κοινωνικά, οικονομικά κ.ο.κ. φαινόμενα, η κατανόηση των οποίων καθιστά αναγκαίες τις χαρτογραφικές ερμηνείες.

Τα προβλήματα που επιλύθηκαν κατά το παρελθόν με την χαρτογράφηση αφορούσαν κυρίως την τοπογραφία της γης. Οι σημερινές όμως δυσκολίες οφείλονται στον καθημερινό σχεδιασμό, στην ανθρώπινη δραστηριότητα και στην διαχείριση των κρίσεων όπως για παράδειγμα συνέβη με την εκτίμηση των ζημιών αμέσως μετά το τσουνάμι της Ινδονησίας.

Οι δορυφορικές εικόνες είναι πολύ σημαντικές αλλά η χαρτογράφηση εξακολουθεί και δίνει την ειδική πληροφόρηση για την τοπογραφία όπως για παράδειγμα την μορφολογία των βυθών και των επικίνδυνων ή ασφαλών θαλάσσιων περιοχών, ώστε να καθορίζονται οι διαδρομές των πλοίων. Είτε χρησιμοποιούνται για τον σχεδιασμό ασφαλών πορειών μέσα από κυκλώνες είτε για την επιλογή των κατάλληλων όρμων καταφυγής, τα ναυτιλιακά χαρτογραφικά δεδομένα δίνουν απαραίτητες πληροφορίες για την αντιμετώπιση φυσικών φαινομένων που εκδηλώνονται σε ένα περιβάλλον που αλλάζει συνεχώς.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 13

ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ



Η επιθυμία του ανθρώπου να κινηθεί ταχύτερα στο νερό που προήλθε από την ανάγκη του για επιβίωση χαράχθηκε στην ανθρώπινη ψυχή. Σήμερα μέσω της σύγχρονης τεχνολογίας ο άνθρωπος υλοποιεί το όνειρό του να ταξιδεύει με ασφάλεια και ταχύτητα στην θάλασσα.

Η τεχνολογία αεροπροώθησης χρησιμοποιήθηκε στο νερό, αρχικά στην προσπάθεια κατάρριψης του παγκόσμιου ρεκόρ ταχύτητας στην θάλασσα από το σκάφος «QUICKSILVER». Η τεχνολογία αυτή απαλλάσσει από τα προβλήματα που οφείλονται στην έλικα, το κιβώτιο ταχυτήτων και τον άξονα μετάδοσης. Όλα αυτά μειώνουν την απόδοση. Η τεχνολογία αυτή μετατρέπει όλη την ενέργεια του κινητήρα απευθείας σε ενέργεια προώθησης. Ακόμα και η φύση έχει αναγνωρίσει τα πλεονεκτήματα της επιτάχυνσης μέσω υδροπροώθησης σε ένα εκπληκτικό πλάσμα, το καλαμάρι που συμπιέζει το νερό και το σπρώχνει με πίεση. Οι νόμοι της φύσης ισχύουν και για τα σύγχρονα θαλάσσια μέσα που είναι εφοδιασμένα με τεράστιους αερωθούμενους κινητήρες. Υπάρχει όμως διαφορά ανάμεσα στον τρόπο κίνησης στο καλαμάρι και την αεροπροώθηση. Η διαφορά βρίσκεται στην εκτόξευση αέρα αντί

νερού. Η αεροδυναμική αναδεικνύεται σε κρίσιμο παράγοντα που εξασφαλίζει ταχύτητα και ασφάλεια.

Η ιδέα του *BLUEBIRD*⁴⁷⁹ δοκιμάστηκε στην θάλασσα. Οι πλωτήρες τοποθετούνται στο πίσω μέρος του σκάφους όπου προκαλούν λιγότερες δίνες στην ροή του αέρα από ότι μπροστά.

Ένα μέσο σκάφος με αεροπροώθηση μπορεί να ζυγίζει 9900 κιλά αλλά η ώθηση του φθάνει τα 15.000 κιλά. Η ισχύς είναι μεγαλύτερη από το βάρος του. Επομένως η απόδοσή του αναμένεται να είναι εξαιρετική. Σήμερα το ταχύτερο σκάφος στον κόσμο πλέει με ταχύτητα 514 χλ./ώρα. Για την σωστή θέση του κέντρου βάρους λαμβάνονται υπόψη όλες τις πληροφορίες από τον σχεδιασμό και τις δοκιμές.

Με μαθηματική προσομοίωση της ροής του αέρα σε σήραγγες δοκιμών η αντίσταση του μέσου ελαχιστοποιείται. Έτσι η σήραγγα δοκιμών επιτρέπει την επεξεργασία του σχήματος του σκάφους, την βελτίωση του και την ομαλότερη ροή του αέρα προς τον κινητήρα.

Το φαινόμενο της δημιουργίας φυσαλίδων υδρατμών γύρω από αντικείμενα που κινούνται με μεγάλη ταχύτητα στο νερό είναι από καιρό γνωστό. Στις πολύ υψηλές ταχύτητες (100-200 κόμβους) δημιουργούνται φυσαλίδες σπηλαίωσης στο μέτωπο ενός θαλάσσιου μέσου. Αν αυτό είναι κατάλληλα σχεδιασμένο οι φυσαλίδες μπορούν να το περιβάλλουν. Στην περίπτωση αυτή η επιφανειακή τριβή μηδενίζεται και το μέσο αναπτύσσει ακόμη μεγαλύτερες ταχύτητες.

Όταν η σπηλαίωση εμφανισθεί στο μέτωπο ενός αεροδυναμικού αντικειμένου, υδρατμός περιβάλλει το αντικείμενο προκαλώντας την υπερσπηλαίωση, η οποία μηδενίζει την αντίσταση του στο νερό. Τα ζώα που κολυμπούν με σχετικά μεγάλη ταχύτητα κάτω από την επιφάνεια του νερού δεν μπορούν να επιτύχουν την ταχύτητα που απαιτείται για να προκληθεί υπερσπηλαίωση. Η τεχνολογία ξεπέρασε σ' αυτόν τον τομέα την φύση. Ωστόσο υπάρχουν πολλές διαφορές στην κίνηση. Διαφορετική είναι η κίνηση ενός θαλάσσιου βλητικού μέσου από ένα θαλάσσιο μέσο μεταφορών, παρότι και τα δύο έχουν κατασκευασθεί από τον άνθρωπο. Η πρώτη προφανής διαφορά οφείλεται στο μέγεθος του αντικειμένου και η δεύτερη στην ταχύτητα. Τα βλήματα φθάνουν σχεδόν την ταχύτητα του ήχου μέσα στο νερό που είναι $\approx 1550\text{m/sec}$ ενώ ένα θαλάσσιο μέσο μεταφοράς σήμερα μπορεί να κινείται έως και 100m/sec που αντιστοιχεί περίπου σε ταχύτητα 200 κόμβων. Καθώς τα δύο μέσα

⁴⁷⁹ Όχημα που κατέρριψε το ρεκόρ ταχύτητας στην ξηρά το 2002.

κινούνται με διαφορετικές ταχύτητες διαθέτουν διαφορετικά συστήματα δημιουργίας φυσαλίδας υδρατμών (υπερσπληαίωσης). Ένα βλήμα κινείται αρκετά γρήγορα και ο υδρατμός δημιουργείται στο άκρο του και το περιβάλλει εξ ολοκλήρου μειώνοντας την αντίσταση του στο νερό.

Στη περίπτωση του θαλάσσιου μέσου μεταφοράς η φυσική σπληαίωση θα κάλυπτε μόλις τα πρώτα 30cm ανάλογα και με την ταχύτητά του. Για τον λόγο αυτό εισάγεται αέρας μέσα στην φυσαλίδα. Διάφορα μοντέλα χρησιμοποιούνται επίσης και για την μελέτη της αλληλεπίδρασης των εξαρτημάτων που φέρει το μέσο. Ο τρόπος δημιουργίας υπερσπληαίωσης, (το πως δηλαδή η πλώρη σχηματίζει την φυσαλίδα), η ποσότητα που απαιτείται για να διατηρηθεί η φυσαλίδα καθώς και οι αλληλεπιδράσεις που προκαλούνται από την σπληαίωση με διάφορα τμήματα του σκάφους, αποτελούν σημαντικά ζητήματα. Το σκάφος που χρησιμοποιεί την υπερσπληαίωση φέρει στο πλωραίο άκρο του εξάρτημα που δημιουργεί την φυσαλίδα μέσα στην οποία κινείται.

Το σύστημα ωστόσο έχει να παρουσιάσει και αποτυχίες σχεδιασμού, ειδικότερα όταν η ταχύτητα του αντικειμένου είναι πάρα πολύ μεγάλη. Εάν η ταχύτητα και η πίεση είναι πολύ μεγάλες μπορεί να προκαλέσουν ισχυρές στρεβλώσεις-παραμορφώσεις. Οι δυνάμεις που προκαλούνται σε μεγάλες ταχύτητες είναι πολύ ισχυρές ώστε το αντικείμενο αναγκάζεται να συστραφεί και να εκτραπεί της πορείας του. Αυτό συμβαίνει διότι η πυκνότητα στο νερό είναι πολύ μεγαλύτερη από ότι στον αέρα και οι δυνάμεις αναλόγως πιο ισχυρές. Αυτές μπορεί να είναι οι συνέπειες ενός αποτυχημένου σχεδιασμού.

Τα συστήματα υπερσπληαίωσης αναμένεται να φέρουν ένα σημαντικό άλμα στη θαλάσσια τεχνολογία των μέσων των επιβατικών μεταφορών. Η ανάγκη για ταχύτητα και ασφάλεια αποτελεί κινητήριο δύναμη για την εξέλιξη των θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών. Οι επιπτώσεις στην θαλάσσια μεταφορά μέχρι και σε επίπεδο απλού επιβάτη θα είναι μεγάλες.

Η επιθυμία μας να κινηθούμε ταχύτερα μας απομάκρυνε από τον ανταγωνισμό με την φύση και μας ώθησε σε έναν αγώνα ταχύτητας χωρίς όρια. Είναι μια επιθυμία που δεν θα τελειώσει ποτέ στην επιφάνεια της θάλασσας ακόμα και κάτω από αυτήν. Η τεχνολογία οδηγεί τον άνθρωπο σε ακραίες καταστάσεις όταν η ζωή σε αργούς ρυθμούς δεν αποτελεί πλέον εναλλακτική επιλογή.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 14

ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΩΡΟ ΑΠΟ ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΙΣΟ ΤΟΥ 20^{ου} ΑΙΩΝΑ ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ

Για τα πλοία αυτά παρέχονται τ' ακόλουθα στοιχεία:

1. Το όνομα του πλοίου. Τα πλοία είναι καταχωρημένα κατά τη σειρά των γραμμάτων του ελληνικού αλφαβήτου. Εφόσον έχουν εντοπιστεί, παρέχονται επίσης και τα προηγούμενα ονόματα του πλοίου.
2. Το νηολόγιο του πλοίου. Παρέχεται το νηολόγιο και ο αριθμός νηολογίου του πλοίου.
3. Το είδος και η κατηγορία του πλοίου. Παρέχεται ολογράφως το είδος και η κατηγορία του.
4. Το είδος της πρόωσης. Τα μηχανοκίνητα πλοία μετά το 1950 κατά κανόνα προωθούνται με μηχανή εσωτερικής καύσεως (ΜΕΚ).
Τα ωθούμενα με τα ιστία και μηχανή χαρακτηρίζονται ως πετρελαιοκίνητα.
Στα μηχανοκίνητα εκτός από το είδος της μηχανής αναγράφεται και η ιπποδύναμή τους, ενώ σε πολλά και η ταχύτητά τους.
5. Τεχνικά στοιχεία σκάφους. Παρέχονται:
Η ολική χωρητικότητα (ολικ. χωρητ.) σε κόρους.
Η καθαρά χωρητικότητα (καθ. χωρητ.) σε κόρους.
Το μήκος του πλοίου σε πόδια ή μέτρα.
Η μεταφορική ικανότητα (DWT) σε τόνους.
Το έτος ναυπήγησης, η χώρα και το όνομα του ναυπηγείου.
6. Πλοιοκτήτης. Αναγράφεται το όνομα του φυσικού προσώπου ή η επωνυμία της πλοιοκτήτριας εταιρείας.
7. Στοιχεία απώλειας του πλοίου.
α) Ημερομηνία. Παρέχεται η ακριβής ημερομηνία απώλειας.
β) Περιοχή. Αναφέρεται η περιοχή της απώλειας (π.χ. ανατολικά των Κυθήρων, βόρειο Αιγαίο κ.λ.π.).
Οι περιοχές που καλύπτονται είναι οι λιμένες, οι κόλποι και οι όρμοι, οι ακτές και η θαλάσσια ζώνη γύρω από τις ηπειρωτικές και νησιωτικές ακτές της χώρας.
γ) Αιτία: Αναγράφεται ο συγκεκριμένος κίνδυνος που προκάλεσε την απώλεια.
Π.χ. σύγκρουση, προσάραξη, πυρκαγιά, έκρηξη.

Σημειώνεται ότι στην απώλεια του σκάφους περιλαμβάνεται όχι μόνο η βύθισή του ως επιφέρουσα ολική απώλεια αλλά και η περίπτωση που το σκάφος εγκαταλείπεται λόγω σοβαρών ζημιών, η αποκατάσταση των οποίων κρίνεται ως αντισυμβατική. (Σ' αυτήν επίσης την περίπτωση κλείνει ο λειτουργικός κύκλος του πλοίου και επέρχεται η διαγραφή από τα νηολόγια). Προκειμένου περί ασφαλισμένου πλοίου η περίπτωση της εγκατάλειψης του πλοίου στους ασφαλιστές χαρακτηρίζεται ως τεκμαρτή ολική απώλεια (C.T.L.).

8 Επιβαίνοντες. Τα μέλη του πληρώματος και οι επιβάτες.

1. ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ

Στοιχεία σκάφους: Το Επιβατηγό *ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ*, νηολογίου Πειραιώς 1232, ολικ.χωρητ. 5557 κόρων και καθ. 3026 κόρων, μήκους 416 πόδων, ναυπηγήθηκε το 1953 στα ναυπηγεία CANTIERI DEL IERRENO της GENOVA και περιήλθε στο ελληνικό δημόσιο με τις ιταλικές πολεμικές αποζημιώσεις. Στη συνέχεια επωλήθη στην εταιρεία CAPE SHIPPING αντί του ποσού των 850.000 δολαρίων. Μαζί με το αδελφό του σκάφος *ΑΧΙΛΛΕΥΣ* εντάχθηκαν στην Ν.Ε. «ΔΩΡΙΚΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ» και εκτελούσαν πολυτελείς κρουαζιέρες στην Μεσόγειο. Την 27/03/1968 το πλοίο κατέπλευσε στην ακτή Ξαβερίου του λιμένος Πειραιά για επισκευές.

Ιστορικό: Το πλοίο βυθίστηκε την 27/03/1968 κοντά στον λιμένα της Ακτής Ξαβερίου Πειραιά, κατά τη διάρκεια επισκευών, λόγω εισροής υδάτων (στην δεξιά πλευρά από την οποία ένα έλασμα είχε αποκαρφωθεί προς επισκευή.)



Κ/Ζ «ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ»
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α

2. ΑΓΓΕΛΙΚΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό *ΑΓΓΕΛΙΚΑ*, νηολογίου Θεσσαλονίκης 282.

Ιστορικό: Το σκάφος βυθίστηκε την 15/10/1970 σε μικρή απόσταση από τον Τουρλό Αιγίνης λόγω εισροής υδάτων.

3. ΑΓΕΝΑ

Στοιχεία σκάφους: Η θαλαμηγός ΑΓΕΝΑ, νηολογίου Πειραιώς 2291, ολικ. Χωρητ. 119 κόρων και καθ. 59,98 κόρων ανήκε στην εταιρεία «ΚΕΡΚΥΡΑΪΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ ΕΠΕ».

Ιστορικό: Το σκάφος βυθίστηκε την 09/06/1990 στη θαλάσσια περιοχή πλησίον της Άκρας Σουνίου (5 ν.μ. από την ακτή) λόγω πρόσκρουσής του με το M/S⁴⁸⁰ «ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Κ.» νηολ. Πειραιώς 9367. Από τη βύθιση του σκάφους έχασαν τη ζωή τους οι δύο επιβαίνοντες.

4. ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ

Στοιχεία σκάφους: Πετρελαιοκίνητο/Επιβατηγό *ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ*, νηολογίου Πειραιώς 1217, (ναυπηγήθηκε το 1938).

Ιστορικό: Το σκάφος παροπλίσθηκε το 1981 στην περιοχή Παλούκια Σαλαμίνας και την 13/4/1982 βυθίστηκε στη θέση αγκυροβολίας του λόγω εισροής υδάτων.

5. ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό *ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ*, νηολογίου Ρόδου 10, ολικ. Χωρητ. 166 κόρων, ιδιοκτησίας Καφιέρη Εμμανουήλ, (60%) και Δαμίγου Νικολάου, (40%), κατοίκων Θήρας.

Ιστορικό: Το σκάφος βυθίστηκε την 11/01/1981, στην θέση αγκυροβολίας του, στον όρμο Καμμένης (Ταξιάρχης Ηφαιστείου) Θήρας. Τα αίτια της βύθισης παραμένουν μέχρι σήμερα ανεξακρίβωτα.

6. ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ*, νηολογίου Σύρου 719, ολικ. Χωρητ. 44 κόρων και καθ. 28 κόρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία,

⁴⁸⁰ Motor Ship

ναυπηγήθηκε το 1946 στην Καλαμάτα), κινούμενο με μηχανή MERCEDES 125 BHP, ιδιοκτησίας Παπαμιχαλάκη Μιχαήλ, (51%) και Λεούση Κωνσταντίνου, (49%).

Ιστορικό: Την 7/10/1994 το σκάφος βρέθηκε βυθισμένο στην θέση ελλιμενισμού του (προβλήτα σταδίου Ειρήνης και Φιλίας). Ως αιτία βύθισής του αναφέρθηκε η παλαιότητά του και η ελλιπή συντήρησή του.

7. ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ*, νηολογίου Σύρου 852, με ΔΔΣ: SV 4702, ολικ. Χωρητ. 40 κόρων και καθ. 24 κόρων, μήκους 19 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία), κινούμενο με μηχανή 165 ίππων, ιδιοκτησίας της ναυτικής εταιρείας «ΠΟΣΕΙΔΩΝ».

Ιστορικό: Την 15/09/1995 και περί ώρα 10.30 το σκάφος προσάραξε σε αβαθή της θαλάσσιας περιοχής νοτιοανατολικά του ακρωτηρίου Πούντα ενώ έπλεε από τον Πόρο προς την Σκάλα Κεφαλληνίας. Βυθίστηκε στην ίδια περιοχή την 17/09/1995 λόγω εισροής υδάτων. Οι επιβάτες (43 άτομα) και τα δύο μέλη του πληρώματος διασώθηκαν.

8. ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό *ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II*, νηολογίου Πειραιώς 6010, ολικ. Χωρητ. 32 κόρων και καθ. 18 κόρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, έτος ναυπήγησης: 1993) κινούμενο με δύο μηχανές DAF, (230BHP η κάθε μία). Το σκάφος ανήκε στην Ένωση Λεμβούχων Πειραιά.

Ιστορικό: Την 01-01-1997 και ενώ το σκάφος κατευθύνονταν νοτιοδυτικά της Ψυττάλειας, εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιό του, η οποία λίγο αργότερα τέθηκε υπό έλεγχο. Ο κυβερνήτης και μοναδικός επιβαίνων του σκάφους διεσώθη.

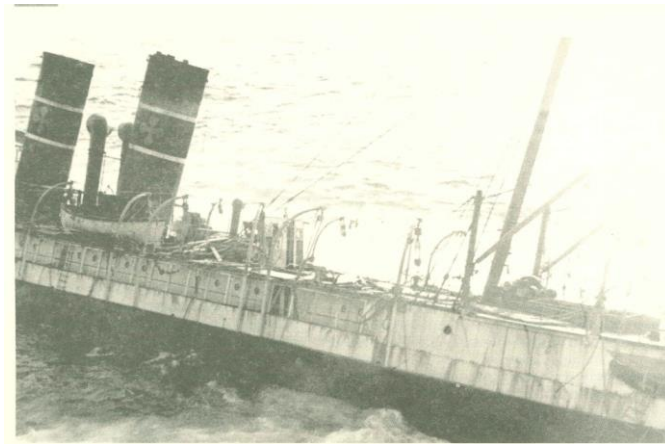
9. ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ

Στοιχεία σκάφους: Πετρελαιοκίνητο/Επιβατηγό *ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ*, νηολογίου Πατρών 209, ολικ. Χωρητ. 15 κόρων και καθ. 12 κόρων, πλοιοκτησίας Γιγάντε Δημητρίου και Οτόε Ανδρέα.

Ιστορικό: Την 05/02/1971, το σκάφος, βυθίστηκε από εισροή υδάτων, λόγω σφοδρής θαλασσοταραχής, στην θέση αγκυροβολίας του στον λιμένα Κατακόλου.

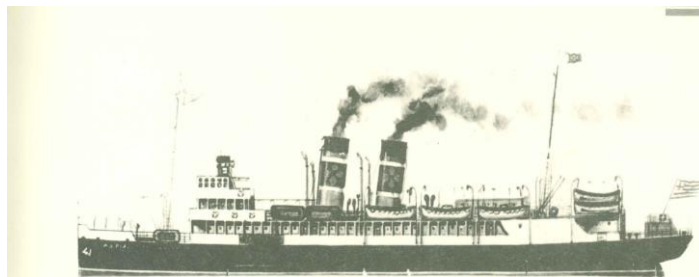
10. ΑΔΡΙΑΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Ατμόπλοιο *ΑΔΡΙΑΣ* (πρώην *ΑΤΤΙΚΗ*, *KILLARNEY*, *CLASSIC*, *MAGIC*), νηολογίου Πειραιά 1101, ολικ. Χωρητ. 2081 κόρων και καθ. 853 κόρων, μήκους 311 πόδων. Ναυπηγήθηκε το 1893 στα ναυπηγεία HARLAND AND WOLF του BELFAST, και ανήκε στην «ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ» του Ποταμιάνου. Το σκάφος ήταν διπλέλικο και κινούνταν με τρικύλινδρη παλινδρομική μηχανή 425 NHP.



Το Ατμόπλοιο «ΑΔΡΙΑΣ» προσαραγμένο (06-10-1951)
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α

Ιστορικό: Την 06/10/1951 κι ενώ το πλοίο εκτελούσε το προγραμματισμένο δρομολόγιο του από Σούδα προς Πειραιά προσέκρουσε με την αριστερή πλευρά του στην βραχονησίδα Φαλκονέρα.. Η πρόσκρουση οφείλονταν σε εσφαλμένη πορεία που του πλοίου από το Ακρωτήριο Μαλέχα της Σούδας μέχρι τη Φαλκονέρα. Από τους επιβαίνοντες, έχασε τη ζωή της μια επιβάτης. Ευθύνες αποδόθηκαν στον πλοίαρχο και στους υπεύθυνους αξιωματικούς γέφυρας του πλοίου.

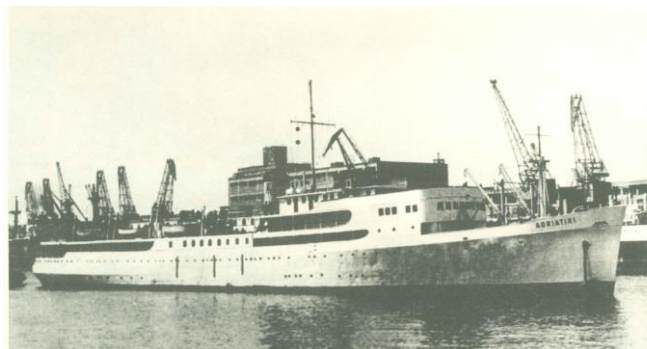


Επιβατηγό - Ατμόπλοιο «ΑΔΡΙΑΣ»
Πηγή: Καρτ-Ποστάλ Ε.Λ.Ι.ΝΤ.

11. ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό *ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ*, νηολογίου Πειραιώς 1090, με ΔΔΣ: SWFB, μήκους 300 ποδών, ολικ. Χωρητ. 2040 κόρων και καθ. 740 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1943 στα ναυπηγεία CANADIAN VICHERS LTD του MONTREAL ως πολεμικό πλοίο, για το βρετανικό ναυτικό με το όνομα *HMS LOSSIE*). Το 1947 περιήλθε στην ιδιοκτησία των αδελφών Σιγάλα και μετονομάστηκε σε *TETH*. Εξυπηρέτησε τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες μέχρι το έτος 1955 και το 1956 περιήλθε στους αδελφούς Τυπάλδου, οι οποίοι το μετονόμασαν σε *ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ*. Δρομολογήθηκε στη γραμμή Πειραιά-Πρίντεζι και στη συνέχεια χρησιμοποιήθηκε ως κρουαζιερόπλοιο. Το 1968 το σκάφος παροπλίσθηκε σε μόνιμο αγκυροβόλιο στο Πέραμα.

Ιστορικό: Την 13/01/1968, κατά την διάρκεια ισχυρής θαλασσοταραχής, παρασύρθηκε από το αγκυροβόλιό του και την 16/01/1968 βυθίστηκε στη θαλάσσια περιοχή πλησίων της Άκρας Κέραμος της Δραπετσώνας.



Επιβατηγό «ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ»
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α.

12. ΑΖΑΝΙ ΠΡΙΝΣΕΣ

Στοιχεία πλοίου: Θαλαμηγός *AZANI ΠΡΙΝΣΕΣ*, νηολογίου Πειραιώς 3450, ολικ. Χωρητ. 16 κόρων και καθ. 14 κόρων, (υλικό κατασκευής: πλαστικό, έτος ναυπηγήσεως: 1983) πλοιοκτησίας της εταιρείας «ΑΛΜΙ ΓΙΩΤΣ Ε.Π.Ε.», κινούμενη με μηχανή YANMAR και βοηθητικό ιστίο.

Ιστορικό: Την 15/10/1984 κι ενώ το σκάφος έπλεε στην θαλάσσια περιοχή πλησίων της Άκρας Κέφαλος Κύθνου έμεινε ακυβέρνητο και βυθίστηκε. Εντοπίστηκε νοτίως της νήσου Ύδρας από το ελληνικό φορτηγό *ZINGUAN*, νηολογίου Πειραιώς 9340. Οι δύο επιβαίνοντες του σκάφους διεσώθηκαν.

13. ΑΘΕΝΣ (ATHENS)

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Οχηματαγωγό *ΑΘΕΝΣ (ATHENS)*, ολικ. Χωρητ. 586 κόρων, μήκους 195 πόδων, (έτος ναυπηγήσεως το 1973, ναυπηγήθηκε στο Πέραμα), ιδιοκτησίας Μεϊντάση Βασιλείου.

Ιστορικό: Την 16/09/1973 κι ενώ το πλοίο έπλεε στην θαλάσσια περιοχή βορείως της Άνδρου, αντιμετώπισε σφοδρή θαλασσοταραχή και βυθίστηκε λόγω εισροής υδάτων. Από τους επιβαίνοντες (εννέα άτομα) που ήταν όλοι πλήρωμα του πλοίου έχασαν τη ζωή τους τρία άτομα. Ο ακατάλληλος τρόπος ερματισμού του σκάφους συνέβαλε στην πρόκληση του ατυχήματος.

14. ΑΘΗΝΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΑΘΗΝΑ*, νηολογίου Πειραιώς 4914, ολικ. Χωρητ. 11 κόρων και καθ. 10 κόρων, κινούμενο με μηχανή YANMAR 24 BHP, (ναυπηγήθηκε το 1994 στη Γαλλία), πλοιοκτησίας της εταιρείας «ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΑΙ ΔΙΑΚΟΠΑΙ».

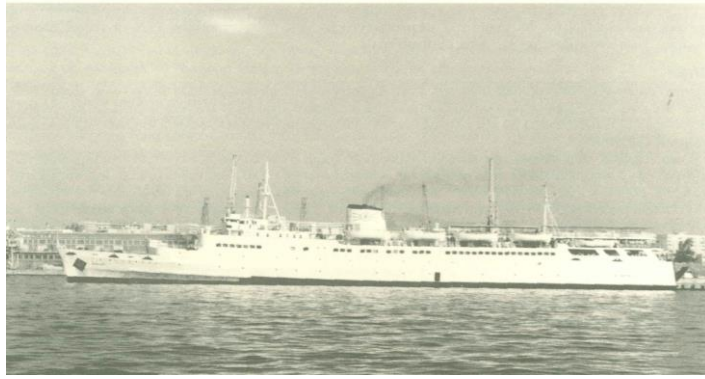
Ιστορικό: Την 19/06/1997 κι ενώ το σκάφος έπλεε στην θαλάσσια περιοχή πλησίον των Σπηλαίων Μεγανησίου εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιό του. Οι επιβαίνοντες το εγκατέλειψαν και το σκάφος παρασυρόμενο από τα ρεύματα εξώκειλε στην Άκρα Καστρί Λευκάδας.

15. ΑΙΓΑΙΟΝ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Οχηματαγωγό *ΑΙΓΑΙΟΝ* (πρώην *ARTEVELDE*), νηολογίου Πειραιώς 6057, με ΔΔΣ: SXEV ολικ. Χωρητ. 2812 κόρων και καθ. 1417 κόρων, μήκους 117 μέτρων, (ναυπηγήθηκε το 1958, στα ναυπηγεία S.A. COCKERLL της Αμβέρσας), κινούμενο με δυο μηχανές SULTZER 9600 BHP, (μεγ. ταχύτητα 21 κόμβοι).

Ιστορικό: Την 19/02/1996 κι ενώ το πλοίο βρίσκονταν ελλιμενισμένο στο Νέο Μώλο Δραπετσώνας προς επισκευή, εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο προωαίο του στεγανό κατάστρωμα (επί του χώρου στάθμευσης οχημάτων).

Η πυρκαγιά οφείλονταν σε πυράκτωση υλικών επί του χώρου στάθμευσης οχημάτων από συνεργεία επισκευών που εκτελούσαν εργασίες με φλόγα. Από την πυρκαγιά έχασε τη ζωή του ένα μέρος του πληρώματος του πλοίου.



Επιβατηγό/Οχηματαγωγό «ΑΙΓΑΙΟΝ»
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α.

16. ΑΙΓΕΥΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΑΙΓΕΥΣ*, νηολογίου Πειραιώς 2864, ολικ. Χωρητ. 12 κόρων, με ΔΔΣ: SV 6592, ιδιοκτησίας Ρουβέλα Σπ., πλοιάρχου Ε.Ν.

Ιστορικό: Την 19/09/1984 κι ενώ το σκάφος εκτελούσε θαλάσσια περιήγηση προσέκρουσε σε βράχο της ακτής Άκρας Ξυλής και υπέστη σοβαρό ρήγμα με αποτέλεσμα να βυθιστεί. Οι επιβαίνοντες, ο πλοιοκτήτης και τρία ακόμη άτομα, εγκατέλειψαν το σκάφος και περισυνελέγησαν από το αλιευτικό *ΣΑΝΤΡΑ Ι*.

17. ΑΚΤΙΝΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΑΚΤΙΝΑ*, νηολογίου Πειραιώς 4254, ολικ. Χωρητικ. 11 κόρων και καθ. 11 κόρων, (υλικό ναυπήγησης: πλαστικό, έτος ναυπήγησης: 1987), κινούμενο με μηχανή 18 ίππων, ιδιοκτησίας της εταιρείας «ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΝΑΥΣΜΑΡΙΝ».

Ιστορικό: Την 28/09/1992 κι ενώ το σκάφος προσέγγιζε στον κόλπο Λευκίμης προσάραξε σε αμμώδη βυθό.

18. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ*, νηολογίου Πειραιώς 3257, ολικ. Χωρητ. 59 κόρων και καθ. 25 κόρων, με ΔΔΣ: SV 7896.

Ιστορικό: Την 06/10/1988 και ενώ το σκάφος έπλεε στην θαλάσσια περιοχή πλησίον της Κολώνας Κύθνου (σε στίγμα 37° - 23' Βόρειο 24° - 19' Ανατολικό) παρουσίασε εισροή υδάτων στο μηχανοστάσιό του, με αποτέλεσμα να λάβει επικίνδυνη κλίση και να βυθιστεί. Οι δύο επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

Ως αίτιο της βύθισης αναφέρθηκε η πρόσκρουση της έλικας του σκάφους σε άγνωστο αντικείμενο.

19. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Σ.

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Σ.*, νηολογίου Πειραιώς 5290, ολικ. Χωρητ. 63 κόρων και καθ. 37 κόρων, μήκους 20 μέτρων, (υλικό κατασκευής ξυλεία, έτος κατασκευής: 1974, χώρα κατασκευής: Ιταλία), κινούμενο με δύο μηχανές MEK τύπου DETROIT, με συνολική ιπποδύναμη 1310 BHP, πλοιοκτησίας της εταιρείας «ΡΟΜΠΙΟΤΑΚΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΕΠΕ» (συμφερόντων Κανελλόπουλου Παναγ.).

Ιστορικό: Την 26/08/1993 κι ενώ το σκάφος βρισκόταν ελλιμενισμένο στη μαρίνα Καλαμακίου (προβλήτας αριθ. 5), εκδηλώθηκε πυρκαγιά στους χώρους ενδιαίτησής του η οποία το κατέστρεψε ολοσχερώς.

Η έκρηξη οφειλόταν σε ακαριαία ανάφλεξη και εκτόνωση εύφλεκτου αερίου στο εσωτερικό του σκάφους. Από την έκρηξη επέζησε φέροντας σοβαρά εγκαύματα ο μοναδικός επιβαίνων επί του σκάφους.

20. ΑΛΕΞΙΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΑΛΕΞΙΑ*, νηολογίου Πειραιώς 2836, ολικ. Χωρητ. 20 κόρων και καθ. 13 κόρων, (υλικό ναυπηγήσεως: ξυλεία, έτος ναυπηγήσεως: 1982), κινούμενο με μηχανή LISTER, ιδιοκτησίας Γρηγοροπούλου Αλεξάνδρας.

Ιστορικό: Την 17/02/1995 κι ενώ το σκάφος βρισκόταν ελλιμενισμένο στη Μαρίνα Γουβιών της Κέρκυρας, σημειώθηκαν εντός αυτού διαδοχικά δύο εκρήξεις που είχαν ως αποτέλεσμα να παρουσιασθεί εισροή υδάτων και να βυθιστεί. Το αίτιο των εκρήξεων παραμένει άγνωστο.

21. ΑΛΙΚΗ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΑΛΙΚΗ*, νηολογίου Πειραιώς 2485, ολικ. Χωρητ. 21 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1978), ιδιοκτησίας Καστανού Αντωνίου.

Ιστορικό: Την 14/07/1985 κι ενώ το σκάφος έπλεε πλησίον του λιμένος Βαθύ Μεθάνων εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο του που είχε ως αποτέλεσμα να βυθιστεί. Οι επιβαίνοντες (τέσσερα άτομα) διεσώθησαν. Τα αίτια της πυρκαγιάς παραμένουν ανεξακρίβωτα.

22. ΑΛΜΠΙΝΟ ΙΙΙ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΑΛΜΠΙΝΟ ΙΙΙ*, νηολογίου Πειραιώς 4746, με ΔΔΣ: SW 7233, ολικ. Χωρητ. 27 κόρων και καθ. 25 κόρων, μήκους 14 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ενισχυμένο πλαστικό, έτος ναυπηγήσεως: 1990), κινούμενο με μηχανή FORD 85 BHP, ιδιοκτησίας της ναυτιλιακής εταιρείας «ALBA TOURS».

Ιστορικό: Την 31/10/1992 κι ενώ το σκάφος έπλεε στη θαλάσσια περιοχή πλησίον της Θήρας παρουσίασε εισροή υδάτων και έμεινε ακυβέρνητο. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους εννέα άτομα διεσώθησαν.

23. ΑΛΤΕΡ ΕΓΚΟ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΑΛΤΕΡ ΕΓΚΟ*, νηολογίου Πειραιώς 5411, ολικ. Χωρητ. 37 κόρων και καθ. 33 κόρων, (υλικό ναυπηγήσεως: πλαστικό, έτος ναυπηγήσεως: 1992), κινούμενο με μηχανή YANMAR 140 BHP, ιδιοκτησίας Νανούρη Δημ., «ΔΝΡ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΕΠΕ».

Ιστορικό: Την 14/07/1994 και ενώ το σκάφος έπλεε στην θαλάσσια περιοχή μεταξύ Αμοργού και Νάξου παρουσίασε εισροή υδάτων και βυθίστηκε. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

24. ΑΝΚΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΑΝΚΑ*, νηολογίου Πειραιώς 4971, με ΔΔΣ: SW 5275, ολικ. Χωρητ. 24 κόρων και καθ. 23 κόρων, μήκους 12 μέτρων, (υλικό κατασκευής: πλαστικό), κινούμενο με μηχανή PERKINS 50 ίππων, ιδιοκτησίας της εταιρείας «ΑΝΚΑ ΚΟΤΕΡΑ ΕΠΕ».

Ιστορικό: Την 29/09/95 κι ενώ το σκάφος βρίσκονταν ελλιμενισμένο στον λιμένα Αστακού βυθίστηκε εξ αιτίας σφοδρής κακοκαιρίας που ξέσπασε στην περιοχή (έπνεαν άνεμοι εντάσεως 8 Bf).

25. ΑΝΝΑ Μ.

Στοιχεία σκάφους: Θαλαμηγός *ΑΝΝΑ Μ.*, νηολογίου Ηρακλείου 28, ολικ. Χωρητ. 13 κόρων και καθ. 12 κόρων, με μηχανή FORD 80 BHP.

Ιστορικό: Την 10/04/1983 κι ενώ το σκάφος βρίσκονταν ελλιμενισμένο στην μαρίνα Καλαμακίου εκδηλώθηκε πυρκαγιά στους χώρους ενδιαίτησής του. Το πλοίο καταστράφηκε ολοσχερώς. Τα αίτια της πυρκαγιάς παραμένουν ανεξακρίβωτα.

26. ΑΠΟΛΛΩΝ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΑΠΟΛΛΩΝ* (πρώην *ΛΥΣΙΣΤΡΑΤΗ*), νηολογίου Πειραιώς 4844, ολικ. χωρητ. 74 κόρων και καθ. 48 κόρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, έτος κατασκευής: 1963) πλοικτησίας Δήμου Δημητρίου.

Ιστορικό: Την 03/03/1993 κι ενώ το σκάφος βρισκόταν ελλιμενισμένο στη μαρίνα Καλαμακίου (Ε' προβλήτα) εκδηλώθηκε πυρκαγιά στους χώρους ενδιαίτησής του με αποτέλεσμα να υποστεί σοβαρές ζημιές (καταστράφηκαν οι εσωτερικοί του χώροι).

27. ΑΡΑΧΝΗ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΑΡΑΧΝΗ*, νηολογίου Πειραιώς, 4344, με ΔΔΣ: SV 7270, ιδιοκτησίας Γράμψα Κυρ., (ναυπηγήθηκε το 1977 στη Σουηδία).

Ιστορικό: Την 01/10/1987 κι ενώ το σκάφος, που βρίσκονταν αγκυροβολημένο στον κόλπο Μαυρατζή Ζακύνθου, παρεσύρθη από ισχυρούς νότιους ανέμους σε βραχώδη ακτή και διαλύθηκε.

28. ΑΡΓΩ Ι.

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΑΡΓΩ Ι.* νηολογίου Πειραιώς 5908, με ΔΔΣ: 9450, ολικ. χωρητ. 38 κόρων και καθ. 35 κόρων, μήκους 15 μέτρων, κινούμενο με μηχανή PERKINS 120 BHP, ιδιοκτησίας της εταιρείας «ΑΡΓΩΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ».

Ιστορικό: Την 11/09/1993 κι ενώ το σκάφος διέπλεε το στενό του Πατρόκλου κατευθυνόμενο από Σούνιο προς Καλαμάκι, προσέκρουσε σε βράχια και βυθίστηκε. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους δύο άτομα διεσώθησαν.

29. ΑΡΙΩΝ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΑΡΙΩΝ*, νηολογίου Αγίου Νικολάου 70, ολικ. χωρητ. 57 κόρων και καθ. 39 κόρων, μήκους 22 μέτρων, με ΔΔΣ: SV 5125, (υλικό ναυπήγησης: χάλυβας), κινούμενο με δύο μηχανές VOLVO PENTA, (290 BHP η κάθε μία), ιδιοκτησίας Αρετάκη Νικολάου, (60%) και Αρετάκη Παρασκευή, (40%).

Ιστορικό: Την 27/07/1999, κι ενώ το πλοίο έπλεε στην θαλάσσια περιοχή πλησίον του ξενοδοχείου Elounta Beach, εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιό

του η οποία επεκτάθηκε σε ολόκληρο το κατάστρωμα. Οι επιβαίνοντες επί του πλοίου 41 άτομα διεσώθησαν. Η πυρκαγιά προκλήθηκε από βραχυκύκλωμα στο μηχανοστάσιο.

30. APTEMIS

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *APTEMIS*, νηολογίου Πειραιώς 2389, ολικ. χωρητ. 30 κόρων και καθ. 20 κόρων, κινούμενο με μηχανή Ντήζελ ισχύος 160 ίππων, ιδιοκτησίας της εταιρείας «ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ APTEMIS Ε.Π.Ε.».».

Ιστορικό: Την 17-18/04/1980 και ενώ το σκάφος έπλεε στη θαλάσσια περιοχή πλησίον της νησίδας Άτοκος Ιθάκης, εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιό του, που είχε ως αποτέλεσμα προκληθούν εκρήξεις από δύο φιάλες αερίου που βρίσκονταν επί του σκάφους. Το σκάφος βυθίστηκε ενώ οι δύο επιβαίνοντες διεσώθησαν.

31. APTEMΩN

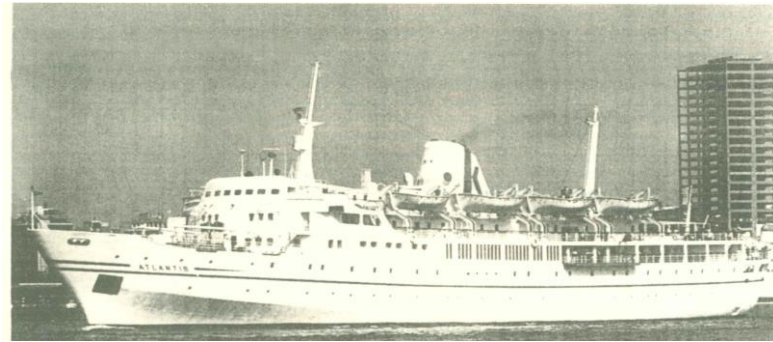
Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *APTEMΩN*, νηολογίου Πειραιώς 2243, ολικ. χωρητ. 61 κόρων.

Ιστορικό: Την 12/07/1978 και ενώ το σκάφος έπλεε στη θαλάσσια περιοχή πλησίον του λιμένα Ρεθύμνου, εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιό του και βυθίστηκε. Οι επιβαίνοντες του σκάφους διεσώθησαν.

32. ΑΤΛΑΝΤΙΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΑΤΛΑΝΤΙΣ*, νηολογίου Θεσσαλονίκης 1433, ολικ. χωρητ. 178 κόρων και καθ. 123 κόρων, μήκους 34 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, ναυπηγήθηκε στην Αγγλία το 1944 ως ακταιωρός του Βρετανικού Πολεμικού Ναυτικού), κινούμενο με δύο μηχανές MERCEDES (250 BHP η καθεμία) πλοιοκτησίας της ναυτικής εταιρείας «IONIAN SEA CRUISERS».

Ιστορικό: Το σκάφος που ήταν παροπλισμένο από το 1992, βυθίστηκε την 16/10/1996, κατά τη διάρκεια της ρυμούλκησης του από το ρυμουλκό ΜΠΟΥΚΟΥ Α., νηολογίου Χαλκίδας 24, στη θαλάσσια περιοχή πλησίον της νησίδας Διψα Ν. Ευβοϊκού (σε στίγμα 38°-05-08' Βόρειο και 24°-06-00' Ανατολικό) λόγω εισροής υδάτων από κυματισμό που προκάλεσε το ρυμουλκό.



Επιβατηγό «ΑΤΛΑΝΤΙΣ»
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α.

33. ΓΑΛΗΝΗ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Πετρελαιοκίνητο *ΓΑΛΗΝΗ*, νηολογίου Πειραιώς 1610, ολικ. χωρητ. 41 κόρων και καθ. 23 κόρων, πλοιοκτησίας Μιχαήλ Τζάνου και Χρήστου Καραγιάννη.

Ιστορικό: Την 01/12/1965 βυθίστηκε εντός λιμένα Πειραιά, (βρίσκονταν ελιμενισμένο στον προ του Δημαρχείου χώρο) λόγω εισροής υδάτων στην δεξιά πλευρά του από ρήγμα που προκάλεσε επιπλέονσα ξύλινη δοκός.

34. ΓΑΡΜΠΗΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΓΑΡΜΠΗΣ*, νηολογίου Πειραιώς 4914, με ΔΔΣ: SW 5218, ολικ. χωρητ. 11 κόρων και καθ. 11 κόρων, (υλικό κατασκευής: πλαστικό, ναυπηγήθηκε το 1989), κινούμενο με μηχανή VOLVO 19 ίππων, ιδιοκτησίας της εταιρείας «ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΕΣ ΔΙΑΚΟΠΕΣ».

Ιστορικό: Την 19/09/1995 βρέθηκε βυθισμένο στη βραχώδη ακτή Κουνούπων Λειψών. Οι θυελλώδεις άνεμοι (εντάσεως 7-8 bf) που έπνεαν στην περιοχή, παρέσυραν το σκάφος από το αγκυροβόλιό του και προσέκρουσε στην βραχώδη αυτή.

35. ΓΕΩΡΓΙΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΓΕΩΡΓΙΑ*, νηολογίου Πειραιώς 3699, ολικ. χωρητ. 120 κόρων και καθ. 60 κόρων, ιδιοκτησίας Καραναστάση Φωτ.

Ιστορικό: Την 08/08/1986 κι ενώ το πλοίο έπλεε στην θαλάσσια περιοχή μεταξύ των νήσων Κιμώλος και Άγιος Γεώργιος προσέκρουσε σε ύφαλο, υπέστη ρήγμα και βυθίστηκε. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

36. ΓΙΑΜΑΡΑΝΔΗ

Στοιχεία σκάφους: Θαλαμηγός *ΓΙΑΜΑΡΑΝΔΗ*, νηολογίου Πόρτο-Λάγος 103.

Ιστορικό: Την 07/08/1998 κι ενώ το πλοίο έπλεε στη θαλάσσια περιοχή πλησίον της ακτής Χαιρώνειας Θράκης, εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιό του και βυθίστηκε. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους 12 άτομα διεσώθησαν.

37. ΓΚΙΤ ΣΑΛΙΜΑΡ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΓΚΙΤ ΣΑΛΙΜΑΡ*, νηολογίου Πειραιώς 5523, ολικ. χωρητ. 14 κόρων και καθ. 13 κόρων, μήκους 13 μέτρων, με ΔΔΣ: SW 7722, (ναυπηγήθηκε το 1989 και έφερε ενισχυμένο πλαίσιο) κινούμενο με μηχανή 28 ίππων, ιδιοκτησίας Κουβαρά Σωτηρίου.

Ιστορικό: Την 22/09/1993 κι ενώ το σκάφος έπλεε στη θαλάσσια περιοχή πλησίον των Κυθήρων εξέπεμψε σήμα κινδύνου που ελήφθη από τον Παράκτιο Σταθμό Ηρακλείου και αναμεταδόθηκε στα παραπλέοντα πλοία. Το κινδυνεύον σκάφος εντοπίστηκε από το φορτηγό *PANAMA SENATOR* ημιβυθισμένο σε στίγμα 35° 30' Βόρειο και 22° 16' 4'' Ανατολικό περί τα 30 ναυτικά μίλια νοτιοδυτικά των Κυθήρων. Τα δύο μέλη του πληρώματος του σκάφους περισυνελέγησαν από φορτηγό σκάφος που έπλεε στην ίδια περιοχή.

38. ΓΚΟΑΝΤ ΦΙΝ

Στοιχεία σκάφους: Θαλαμηγός *ΓΚΟΑΝΤ ΦΙΝ*, νηολογίου Πειραιώς, 5654, με ΔΔΣ: SW 8386, ολικ. χωρητ. 19 κόρων και καθ. 18 κόρων, μήκους 13 μέτρων, (υλικό ναυπηγής: πλαστικό), κινούμενη με μηχανή YANMAR 44 ίππων, ιδιοκτησίας Μαυρίδη Ευαγγέλου και της συζύγου του.

Ιστορικό: Την 22/08/1997 κι ενώ το σκάφος έπλεε στη θαλάσσια περιοχή μεταξύ Μήθυμνας και Λήμνου εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιό του που είχε ως αποτέλεσμα την καταστροφή και βύθιση του σκάφους. Από τους εννέα επιβαίνοντες του σκάφους διεσώθηκε μόνο ένας.

39. ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΟΝΤΙΣΣΥ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΟΝΤΙΣΣΥ*, νηολογίου Πειραιώς 5245, με ΔΔΣ: SW 6294, ολικ. χωρητ. 16 κόρων και καθ. 15 κόρων, μήκους 11 μέτρων, (υλικό ναυπηγής: πλαστικό, κατασκευάστηκε στη Γαλλία το 1990), κινούμενο με μηχανή ME 27 BHP, ιδιοκτησίας Γάγγου Ιωάννη.

Ιστορικό: Την 18/08/1998 κι ενώ το σκάφος έπλεε στη θαλάσσια περιοχή δυτικά της Σύμης (περί το ένα μίλι από τις νησίδες Διαβάτες σε στίγμα 36°-34' Βόρειο και 27°-44' Ανατολικό) εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιό του που είχε ως αποτέλεσμα τη βύθισή του. Οι δύο επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

40. ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (GOLDEN PRINCESS)

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό *ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (GOLDEN PRINCESS)*, νηολογίου Πειραιώς 7515, ολικ. χωρητ. 2833 κόρων, καθ. 1465 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1944 στα αμερικάνικα ναυπηγεία WASHINGTON SHIPYARDS, WASHINGTON, ως πολεμικό και μετασκευάστηκε μεταπολεμικά σε επιβατηγό), πλοιοκτησίας της εταιρείας «GOLDEN CRUISES SHIPPING CO».

Ιστορικό: Την 05/01/1981 κι ενώ το πλοίο βρίσκονταν παροπλισμένο στο αγκυροβόλιο Περάματος απεκόπησαν οι κάβοι πρόσδεσής του λόγω ισχυρών ανέμων. Το πλοίο παρουσίασε εισροή υδάτων και βυθίστηκε την 15/01/1981.

41. ΓΚΟΥΑΡΑ ΟΦ ΜΑΛΤΑ (GUARA OF MALTA)

Στοιχεία σκάφους: Θαλαμηγός *GUARA OF MALTA* (σημαίας Μάλτας).

Ιστορικό: Το σκάφος βυθίστηκε την 21/8/1980 στην θέση αγκυροβολίας του σε όρμο των ακτών της Ιθάκης λόγω πυρκαγιάς που προκλήθηκε από διαρροή βενζίνης. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

42. ΓΚΡΕΚΟΛΙΝΑ

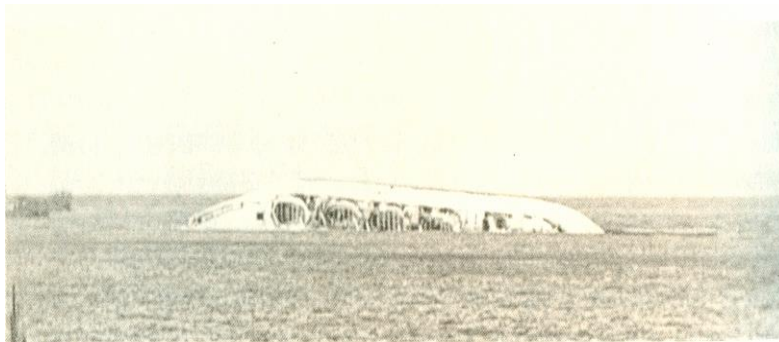
Στοιχεία σκάφους: Θαλαμηγός *ΓΚΡΕΚΟΛΙΝΑ*, νηολογίου Πειραιώς 2049, ολικ. χωρητ. 61 κόρων και καθ. 32 κόρων, με ΔΔΣ: SV 2416, ιδιοκτησίας «ΗΛΕΚΤΡΑ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΕΠΕ», με έδρα την Παλαιά Επίδαυρο.

Ιστορικό: Την 05/12/1978 κι ενώ το σκάφος βρισκόταν ελλιμενισμένο στον λιμένα Ποσειδωνείας (Κόρινθος) ένα μεγάλο κύμα απέκοψε τμήμα της πλώρης του με αποτέλεσμα να παρουσιάσει εισροή υδάτων και να βυθιστεί.

43. ΓΚΡΕΤΣΙΑ ΕΞΠΡΕΣ (GRECIA EXPRESS)

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Οχηματαγωγό *ΓΡΕΤΣΙΑ ΕΞΠΡΕΣ (GRECIA EXPRESS)*, (πρώην NORWIND), νηολογίου Πειραιώς 9237, ολικ. Χωρητ. 4112 κόρων και καθ. 1989 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1966 στα ναυπηγεία WESSER WERK SEEBECK του BREMEN HAVEN), μήκους 109 μέτρων, κινούμενο με δύο μηχανές MEK 5200 BHP, τύπου SMIT AND BOLNES, πλοιοκτησίας «STRIVE SHIPPING CORPORATION» (LIBERIA).

Ιστορικό: Την 05/03/1994 κι ενώ το πλοίο βρίσκονταν αγκυροβολημένο στον λιμένα Αιγίου παρεσύρθη από ρεύματα και βυθίστηκε.

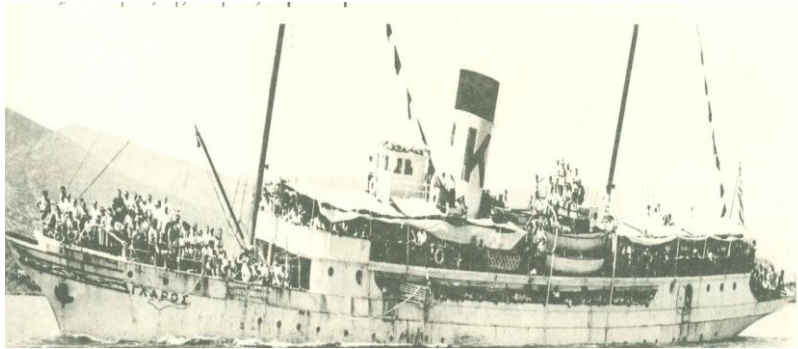


Ε/Γ-Ο/Γ «GRECIA EXPRESS»
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α.

44. ΓΛΑΡΟΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό *ΓΛΑΡΟΣ* (πρ. *ΘΕΣΣΑΛΙΑ*, πρ. *BERYL*), νηολογίου Πειραιώς 1084, ολικ. χωρητ. 619 κόρων και καθ. 314 κόρων, μήκους 183 ποδών, (ναυπηγήθηκε το 1913 στα ναυπηγεία SCOT AND CO GREENOCK της Σκωτίας), ιδιοκτησίας της εταιρείας Καβουνίδη.

Ιστορικό: Την 12/12/1966 κι ενώ το σκάφος βρίσκονταν παροπλισμένο σε μόνιμο αγκυροβόλιο στα Αμπελάκια Σαλαμίνας απεκόπη ο πρυμναίος κάβος συγκράτησης του πλοίου με αποτέλεσμα να προσκρούσει στο διπλανό αγκυροβολημένο ΡΙΤΑ και να βυθιστεί.



Επιβατηγό «ΓΛΑΡΟΣ»
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α.

45. ΓΟΥΑΪΝΤ ΑΪΣΛ ΠΡΙΝΣΕΣ (WIND ISLE PRINCESS)

Στοιχεία σκάφους: Θαλαμηγός *WIND ISLE PRINCESS*, (σημαίας ΗΠΑ).

Ιστορικό: Την 01/12/1980 κι ενώ το σκάφος έπλεε στη θαλάσσια περιοχή δυτικά από τις νήσους Στροφάδες παρουσίασε εισροή υδάτων και βυθίστηκε. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους (τρία άτομα) διεσώθησαν.

46. ΓΩΓΩ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΓΩΓΩ*, νηολογίου Θεσσαλονίκης 594, με ΔΔΣ: SV 8109, ολικ. χωρητ. 13 κόρων και καθ. 12 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1979 στη Γαλλία) ιστιοφόρο με βοηθητική μηχανή VOLVO PENTA 25 ίππων, ιδιοκτησίας Μαρκόπουλου Δημ.

Ιστορικό: Την 04/10/1989 κι ενώ το πλοίο διέπλεε τον Κάβο Ντόρο έμεινε ακυβέρνητο λόγω ισχυρής θυέλλης (7-8bf) σε στίγμα 38°-16' Βόρειο και 24°-23' Ανατολικό. Κατά την προσπάθεια διάσωσης των επιβαινόντων, το σκάφος προσέκρουσε βιαίως στα πλευρά του Ε/Γ Ο/Γ *ΕΠΙΤΑΝΗΣΟΣ*, που συμμετείχε στη διάσωση με αποτέλεσμα να υποστεί ρήγμα και να βυθιστεί. Από τους τέσσερις επιβαίνοντες του σκάφους διεσώθηκε μόνο ένας.

47. ΔΑΦΝΗ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΔΑΦΝΗ*, νηολογίου Πειραιώς 2222, ΔΔΣ: SV 4272, ολικ. χωρητ. 137 κόρων και καθ. 59 κόρων, μήκους 34 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, ναυπηγήθηκε το 1943 στην Αγγλία), κινούμενο με δύο μηχανές MEK 380 η κάθε μία, ιδιοκτησίας «ΚΑΡΑΦΩΤΙΑΣ ΓΙΩΤΙΝΓΚ ΕΠΕ».

Ιστορικό: Την 24/07/1992 το σκάφος προσάραξε σε αμμώδη βυθό του λιμένα Λιγίνου Πάτμου. Από την προσάραξη προκλήθη αυτανάυλεξη του κεντρικού πίνακα παροχής ηλεκτρικού ρεύματος με αποτέλεσμα το σκάφος να καταστραφεί από πυρκαγιά. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

48. ΔΕ ΚΙΝΓΚ (THE KING)

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΔΕ ΚΙΝΓΚ (THE KING)*, νηολογίου Πειραιώς 5164, με ΔΔΣ: 6207, ολικ. χωρητ. 16 κόρων και καθ. 15 κόρων, (υλικό κατασκευής: ενισχυμένο πλαστικό, ναυπηγήθηκε το 1980) κινούμενο με μηχανή 27 ίππων, ιδιοκτησίας Διαμαντοπούλου Γεωργίας.

Ιστορικό: Την 17/09/1995 και ενώ το σκάφος έπλεε στη θαλάσσια περιοχή πλησίον του βόρειου άκρου της Ίου εξερράγη πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο του και βυθίστηκε. Οι επιβαίνοντες του σκάφους διεσώθησαν.

49. ΔΕΛΦΙΝΙ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΔΕΛΦΙΝΙ*, νηολογίου Πειραιώς 2554, ολικ. χωρητ. 17 κόρων και καθ. 11 κόρων, (υλικό κατασκευής: πλαστικό, ναυπηγήθηκε το 1979), κινούμενο με δύο μηχανές DEX FORD, ισχύος 80 ίππων η κάθε μία, ιδιοκτησίας της «ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΙ ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΟΥΛΗΣ Ο.Ε.», (την 23/6/1983 επωλήθη στον Πελέκη Ιωάννη.).

Ιστορικό: Το σκάφος βυθίστηκε στη θαλάσσια περιοχή πλησίον του Κιάτου σε απόσταση περί τα 2,5 μίλια από την ακτή την 23/06/1983 λόγω εισροής υδάτων κατά την διάρκεια ρυμούλκησης του από την μηχανότρατα ΣΠΥΡΟΣ.

50. ΔΙΔΥΜΟΙ (DIDYMOI)

Στοιχεία σκάφους: Θαλαμηγός *ΔΙΔΥΜΟΙ (DIDYMOI)*, (υπό σημαία Αγγλίας, ελληνικής ιδιοκτησίας),

Ιστορικό: Το σκάφος βυθίστηκε την 14/11/1998, στην θαλάσσια περιοχή πλησίον των νοτιοανατολικών ακτών της Αίγινας όταν εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιό του. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

51. ΔΡΥΟΠΗ

Στοιχεία σκάφους: Πετρελαιοκίνητο/Επιβατηγό *ΔΡΥΟΠΗ*, νηολογίου Πειραιώς 3093, συμπλοιοκτησίας Ανδρεάκου Νικολάου και Λεβή Παναγιώτη, κατοίκων Τράχηλας Μεσσηνίας.

Ιστορικό: Την 06/01/1959 το σκάφος βρέθηκε βυθισμένο σε απόσταση 70 περίπου μέτρα από τη θέση αγκυροβολίας του στον όρμο Χελιδώνι Μεσσηνίας.

52. ΕΙΡΗΝΗ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΕΙΡΗΝΗ*, νηολογίου Πειραιώς 1590, με ΔΔΣ: SV 2149, ολικ. χωρητ. 39 κόρων και καθ. 24 κόρων, πλοιοκτησίας της Ναυτικής Εταιρείας «ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ».

Ιστορικό: Το σκάφος βυθίστηκε την 30/03/1994 στην θέση αγκυροβολίας του στον λιμένα της Κω, λόγω ισχυρής θαλασσοταραχής.

53. ΕΛΒΙΡΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Πετρελαιοκίνητο *ΕΛΒΙΡΑ*, νηολογίου Πειραιώς 1597, ολικ. χωρητ. 15 κόρων και καθ. 10 κόρων, κινούμενο με μηχανή MERCEDES, ισχύος 150 ίππων, πλοιοκτησίας. Ανδριώτη Δημητρίου.

Ιστορικό: Την 17/08/1970 κατά τον κατάπλου του σκάφους στην Ουρανούπολη απεκόπη το συρματόσχοινο πηδαλιουχίας του με αποτέλεσμα να μείνει ακυβέρνητο και να προσκρούσει σε βραχώδη ακτή. Από την πρόσκρουση υπέστη ρήγμα στην αριστερή πλευρά του στο ύψος της ισάλου.

54. ΕΛΕΝΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΕΛΕΝΑ*, νηολογίου Πειραιώς 5627, ολικ. χωρητ. 12 κόρων και καθ. 12 κόρων, (υλικό κατασκευής: ενισχυμένο πλαστικό, ναυπηγήθηκε το 1992 στην Αγγλία), κινούμενο με μηχανή PERKIN 18 MHP, ιδιοκτησίας Ασωνίτη Ελευθερίου.

Ιστορικό: Την 12/08/1993 κι ενώ το σκάφος εκτελούσε δοκιμαστικό πλού πλησίον του λιμένα Βάλτου Πάργας εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιό του με αποτέλεσμα να βυθιστεί. Οι δύο επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

55. ΕΛΕΝΗ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΕΛΕΝΗ*, νηολογίου Πειραιώς 1234, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, έτος ναυπηγήσεως: 1941), ιδιοκτησίας Τακτικού Ευαγ.

Ιστορικό: Την 27/07/1970 κι ενώ το σκάφος έπλεε στην θαλάσσια περιοχή βορείως της Κέας έμεινε ακυβέρνητο λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, παρασύρθηκε προς την ακτή και προσάραξε. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους (συνολικά είκοσι πέντε άτομα) διεσώθησαν.

56. ΕΛΙΖΑ

Στοιχεία σκάφους: Θαλαμηγός *ΕΛΙΖΑ*, νηολογίου Πειραιώς 2692, ολικ. χωρητ. 26 κόρων και καθ. 23 κόρων, με ΔΔΣ: SV 5862, ιδιοκτησίας της εταιρείας «ΚΑΒΟΣ ΣΕΪΛ, ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΗ ΕΠΕ».

Ιστορικό: Την 07/02/1982 το σκάφος βρέθηκε ημιβυθισμένο στην θέση αγκυροβολίας του στο Μανδράκι Ρόδου. Η βύθισή του οφείλονταν σε εισροή υδάτων από την οπή του αξονικού συστήματος.

57. ΕΛΙΤ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΕΛΙΤ*, νηολογίου Καλαμάτας 288, ολικ. χωρητ. 52 κόρων και καθ. 25 κόρων, μήκους 18 μέτρων, κινούμενο με δύο μηχανές CATERPILAR.

Ιστορικό: Το σκάφος που βρισκόταν σε ακινησία από 20/10/1989 και αγκυροβολημένο στον λιμένα Καλαμάτας παρουσίασε εισροή υδάτων και βυθίστηκε. Το χρονικό διάστημα που προηγήθηκε της βύθισής του είχαν γίνει εργασίες για αντικατάσταση του υδραυλικού δικτύου.

58. ΕΛΛΗ

Στοιχεία σκάφους: Πετρελαιοκίνητο/Επιβατηγό *ΕΛΛΗ*, νηολογίου Θεσσαλονίκης 426, ιδιοκτησίας Ζερβούλη Μιλτιάδη.

Ιστορικό: Την 12/04/1959 και ενώ το σκάφος βρίσκονταν αγκυροβολημένο στον λιμένα Ουρανόπολης εμβολίστηκε στην αριστερή πλευρά του από το επιβατηγό – τουριστικό σκάφος *ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ Ζ* που ήταν ακυβέρνητο με αποτέλεσμα να προκληθεί ρήγμα στα ύφαλά του και να βυθιστεί.

59. ΕΛΛΗ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό *ΕΛΛΗ* (πρ. *ΕΛΛΗ ΤΟΓΙΑ*, πρ. *ΕΛΣΗ*, πρ. *ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ*, πρ. *STAMIRA*, πρ. *STAMURD*), νηολογίου Πειραιώς 1066, ολικ. χωρητ. 1463 κόρων και καθ. 701 κόρων, μήκους 75 μέτρων, με ΔΔΣ: SZRK, (ναυπηγήθηκε το 1929 στα ναυπηγεία CANTIERI NAV RIUNITY της ANCONA), κινούμενο με τρικύλινδρη παλινδρομική μηχανή 445 ίππων, ιδιοκτησίας της εταιρείας «ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΑΙΓΑΙΟΥ» των αδελφών Τυπάλδου.

Ιστορικό: Το σκάφος που βρίσκονταν ελλιμενισμένο στο μόνιμο αγκυροβόλιο Κυνοσούρας Σαλαμίνας βυθίστηκε την 19/08/1974 λόγω εισροής υδάτων.

60. ΕΝΤΡΟΠΙΑ

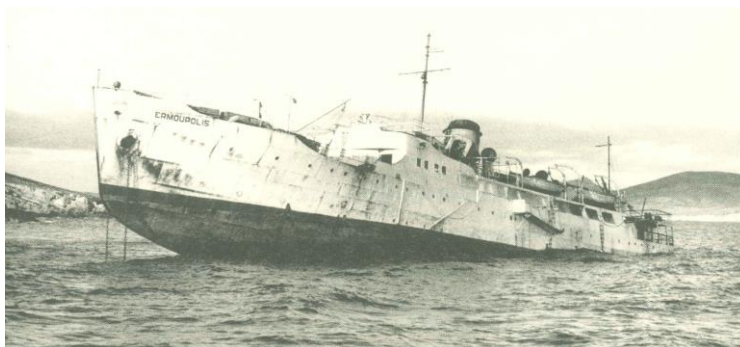
Στοιχεία σκάφους: Θαλαμηγός *ΕΝΤΡΟΠΙΑ*, νηολογίου Σπετσών 1296, ολικ. χωρητ. 13 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1975).

Ιστορικό: Την 23/06/1982 εκδηλώθηκε πυρκαγιά στην θαλαμηγό *TATAKO* (πρώην *VICKY*) σημαίας Κύπρου που ήταν πλάγιοδετημένη με την *ΕΝΤΡΟΠΙΑ* στην μαρίνα Γλυφάδας (δυτ. τομέας). Η πυρκαγιά επεκτάθηκε στην *ΕΝΤΡΟΠΙΑ* προκαλώντας της εκτεταμένες ζημιές. Η πυρκαγιά στην *TATAKO* προκλήθηκε από ανάφλεξη της βενζίνης στην δεξαμενή καυσίμων.

61. ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Ατμόπλοιο *ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ*, νηολογίου Πειραιώς, Ολικ. χωρητ. 1112 κόρων και καθ. 492 κόρων, (πρώην βρετανική κορβέτα, *HMS COLTS FOOT*, που μετονομάστηκε σε *ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ* μετά την προσφορά της από το βρετανικό ναυτικό στην Ελλάδα το 1947). Το 1952 περιήλθε στους αδελφούς Φουστάνου και άρχισε να εκτελεί δρομολόγια στις Κυκλάδες.

Ιστορικό: Την 20/11/1994 κατά το ταξίδι του προς Σύρο-Πάρο-Ιο-Θήρα και μετά την παράλλαξη της νησίδας Ασπρονήσι προσάραξε σε βράχια. Το πλοίο υπέστη ρήγμα 11 μέτρων ενώ οι επιβένοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.



Επιβατηγό/Ατμόπλοιο «ΕΡΜΠΟΥΠΟΛΙΣ» (21-11-1994)
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α.

62. ΕΡΣΗ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΕΡΣΗ*, νηολογίου Πειραιώς 4863, ολικ. χωρητ. 22 κόρων και καθ. 21 κόρων, μήκους 13 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ενισχυμένο πλαστικό, ναυπηγήθηκε στη Γαλλία το 1989) κινούμενο με μία μηχανή PERKINS.

Ιστορικό: Την 19/06/1997 κι ενώ το σκάφος έπλεε στην θαλάσσια περιοχή πλησίον της Σαλαμίνας παρουσίασε εισροή υδάτων και βυθίστηκε. Ο κυβερνήτης του και μοναδικός επιβαίνων διεσώθη.

63. ΕΡΥΘΡΑΙΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΕΡΥΘΡΑΙΑ*, νηολογίου Κέρκυρας 326, με ΔΔΣ: SV 7837, ολικ. χωρητ. 45 κόρων και καθ. 42 κόρων, μήκους 20 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, ναυπηγήθηκε στη Θεσ/νίκη το 1935) κινούμενο με μηχανή MEK 320 BHP, ιδιοκτησίας Ιωάννη Πρεντούλη και Αγησιλάου Τσιριμιιάγκου.

Ιστορικό: Το σκάφος βυθίστηκε την 02/08/1998 στον παλαιό Λιμένα Κέρκυρας λόγω εισροής υδάτων.

64. ΕΡΩΣ Ι

Στοιχεία σκάφους: Επαγγελματικό/Τουριστικό *ΕΡΩΣ Ι*, νηολογίου Πειραιώς 6214, ολικ. χωρητ. 168 κόρων ιδιοκτησίας «ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ ΕΠΕ».

Ιστορικό: Την 03/04/1980 κι ενώ το σκάφος έπλεε από Θήρα προς Νάξο προσάραξε στην βραχονησίδα Αμαρίδες (νοτίως της Νάξου). Από την προσάραξη

προκλήθηκε ρήγμα που είχε ως αποτέλεσμα τη βύθισή του. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους, 30 άτομα, διεσώθησαν.

65. ΕΡΩΣ II

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΕΡΩΣ II*, νηολογίου Πειραιώς 6257, ολικ. χωρητ. 150 κόρων και καθ. 93 κόρων, ιδιοκτησίας «ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ ΕΠΕ».

Ιστορικό: Την 28/09/1982 το σκάφος βυθίστηκε στη θέση της αγκυροβολίας στο λιμένα Καλαμακίου. Ανελκύστηκε την 02/10/1982. Από την επιθεώρηση προέκυψε ότι η βύθισή του οφείλονταν στην πλημμελή συντήρησή του.

66. ΕΥΤΕΡΙΠΗ

Στοιχεία πλοίου: Θαλαμηγός *ΕΥΤΕΡΙΠΗ* ολικ. χωρητ. 10 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1975).

Ιστορικό: Την 27/07/1978 κι ενώ το σκάφος έπλεε στη θαλάσσια περιοχή πλησίον της Γλυφάδας, εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο του. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

67. ΖΑΚΥΝΘΟΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Οχηματαγωγό *ΖΑΚΥΝΘΟΣ*, νηολογίου Πειραιώς 4807, με ΔΔΣ: SV, ολικ. χωρητ. 1559 κόρων και καθ. 906 κόρων, μήκους 87 μέτρων, (ναυπηγήθηκε το 1979 στα ναυπηγεία της Κυνόσουρας), κινούμενο με μηχανές MOTOREN MANNHEIM 6600 BHP, ιδιοκτησίας της «Α.Ν.Ε. ΖΑΚΥΝΘΟΥ». (ΑΝΕΖ).

Ιστορικό: Την 18/12/1989 κι ενώ το πλοίο εκτελούσε δρομολόγιο από το λιμένα Κυλλήνης προς Ζάκυνθο (έμφορτο με δεκαπέντε βυτιοφόρα οχήματα) βρέθηκε αντιμέτωπο με ισχυρή θαλασσοταραχή, παρουσίασε κλίση προς τα δεξιά και βλάβη στο πηδάλιο και στην ενδοσυνενόηση γέφυρας-μηχανοστασίου. Η κλίση δεν αποκαταστάθηκε και το σκάφος πλοηγήθηκε με το χειροκίνητο πηδάλιο. Επιπροσθέτως όταν το πλοίο βρέθηκε σε απόσταση 1-1,5 ναυτικό μίλι ανοικτά των ακτών της Πελοποννήσου παρουσίασε μηχανική βλάβη. Ακολούθησαν ισχυρότατες εκρήξεις στο χώρο του γκαράζ από τις οποίες προκλήθηκε εισροή υδάτων, ανατροπή και βύθισή του στη θαλάσσια περιοχή 1,3 ναυτικά μίλια από το φάρο Καυκαλίδας. Εκ

των επιβαινόντων του πλοίου έχασε τη ζωή του ένας επιβάτης. Ο θάνατός του οφείλονταν σε πνιγμό.

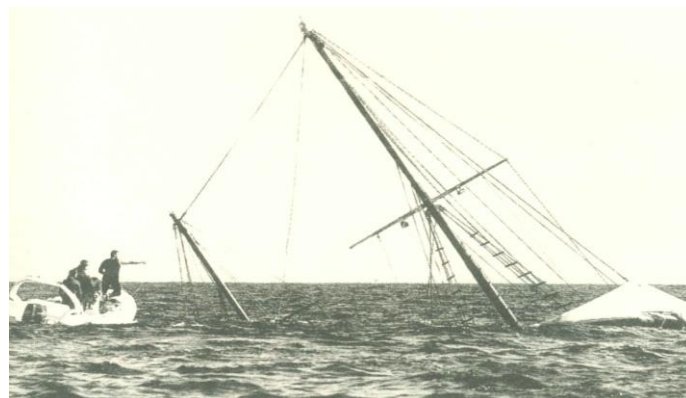


Επιβατηγό/Οχηματαγωγό «ΖΑΚΥΝΘΟΣ»
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α.

68. ΖΕΥΣ ΙΙΙ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΖΕΥΣ ΙΙΙ*, νηολογίου Πειραιώς, (υλικό κατασκευής: ξυλεία), μήκους 35 μέτρων, μεταφορικής ικανότητας 51 επιβατών.

Ιστορικό: Την 30/09/2000 και ενώ το σκάφος είχε αποπλεύσει από το λιμένα της Νάξου, για κρουαζιέρα προσέκρουσε στον χαρτογραφημένο (μη σημαινόμενο), ύφαλο Φρουρός με αποτέλεσμα να υποστεί μεγάλο ρήγμα και να βυθιστεί. Οι επιβαίνοντες του σκάφους διεσώθησαν πλήν ενός, ο οποίος εξέπνευσε μετά την διάσωσή του.



Επιβατηγό/Τουριστικό «ΖΕΥΣ ΙΙΙ» (30/09/2000)
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ν.Ε.Ε.

69. ZEYΣ V

Στοιχεία σκάφους: Πετρελαιοκίνητο Επιβατηγό/Τουριστικό *ZEYΣ V*, νηολογίου Πειραιώς 341, με ΔΔΣ: SV 2558, ολικ. χωρητ. 246 κόρων και καθ. 176 κόρων, μήκους 28 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, ναυπηγήθηκε το 1958 στο Βόλο), κινούμενο με μηχανή BAUDOUIN 450 BHP, πλοιοκτησίας της εταιρείας «ZEOS TRADITION ΕΠΕ».

Ιστορικό: Την 18/04/1999 και ενώ το σκάφος έπλεε ένα ναυτικό μίλι νοτίως της Σίκινου εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο του που είχε ως αποτέλεσμα να βυθιστεί. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

70. ZINA II

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ZINA II*, νηολογίου Πειραιώς 2296, ολικ. χωρητ. 31 κόρων.

Ιστορικό: Την 23/08/1978 κι ενώ το σκάφος βρισκόταν αγκυροβολημένο στη Μαρίνα Ζέας προκλήθηκε έκρηξη στο εσωτερικό του από συσκευή υγραερίου και βυθίστηκε. Από την έκρηξη τραυματίστηκε ένας εργάτης που εκτελούσε εργασίες συντήρησης.

71. ΖΩΗ

Στοιχεία σκάφους: Θαλαμηγός *ΖΩΗ*, νηολογίου Βόλου 42, ολικ. χωρητ. 166 κόρων και καθ. 107 κόρων, ιδιοκτησίας Τσαντήρη Νικολάου.

Ιστορικό: Την 29/06/1980 κι ενώ το σκάφος ταξίδευε από Πειραιά προς Ιεράπετρα παρουσίασε βλάβη στην αριστερή κύρια μηχανή του και εισροή υδάτων που είχε σαν αποτέλεσμα να παραμείνει ακυβέρνητο. Οι δύο επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

72. ΗΠΕΙΡΟΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό *ΗΠΕΙΡΟΣ* (πρ. *TOWARD*), νηολογίου Πειραιώς 2013, με ΔΔΣ: SYVY, ολικ. χωρητ. 1768 κόρων και καθ. 1067 κόρων, μήκους 254 ποδών, (ναυπηγήθηκε το 1947 στα ναυπηγεία CALEDON SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO LTD, του DUNDEE της Σκωτίας), κινούμενο με δύο μηχανές MEK τύπου POLAR, ισχύος 960 BHP η κάθε μία, (μέγιστη ταχύτητα 13 κόμβοι). Το σκάφος ανήκε στην «Α.Ε. ΙΟΝΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ» του Πέτρου Ποταμιάνου.

Ιστορικό: Την 28/01/1976 κι ενώ το σκάφος εκτελούσε δρομολόγιο από Πειραιά προς Σκύρο, Αγ. Ευστράτιο, Λήμνο, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα προσέκρουσε στην ανατολική βραχώδη πλευρά της νησίδας Βαλάξα (κοντά στην είσοδο του όρμου της Λιναριάς Σκύρου), με αποτέλεσμα η αριστερή μηχανή του πλοίου να υποστεί βλάβη. Το πλοίο παρουσίασε εισροή υδάτων ενώ λίγο αργότερα εκδηλώθηκε στους χώρους ενδιαίτησης πυρκαγιά λόγω βραχυκυκλώματος, με αποτέλεσμα να καταστραφεί ολοσχερώς.



Επιβατηγό «ΗΠΙΕΙΡΟΣ»
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α.

73. ΘΑΛΑΣΣΑ II

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΘΑΛΑΣΣΑ II*, νηολογίου Πειραιώς 4827, ολικ. χωρητ. 14 κόρων και καθ. 13 κόρων, μήκους 11 μέτρων, κινούμενο με μηχανή VETUS 33 ίππων, ιδιοκτησίας της εταιρείας «Δ. ΠΑΝΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ - Ν. ΧΑΡΙΤΑΚΗΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Ο.Ε.»

Ιστορικό: Το σκάφος το οποίο από τον Αύγουστο του 1991 βρισκόταν πλαγιοδετημένο στο λιμάνι Νέα Μάρμαρα Χαλκιδικής, την 18/10/1991 βρέθηκε ημιβυθισμένο στη θέση αγκυροβολίας του.

74. ΘΕΟΔΩΡΟΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΘΕΟΔΩΡΟΣ*, νηολογίου Κέρκυρας 938, με ΔΔΣ: SV 5167, ολικ. χωρητ. 12 κόρων και καθ. 8 κόρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, ναυπηγήθηκε το 1974), κινούμενο με μηχανή 220 ίππων, ιδιοκτησίας Βραδή Σπυρίδωνα.

Ιστορικό: Την 29/09/1992 κι ενώ το σκάφος βρίσκονταν αγκυροβολημένο στον λιμένα Υψού Κέρκυρας εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιό του με αποτέλεσμα να καταστραφεί. Τα αίτια της πυρκαγιάς παρέμειναν ανεξακρίβωτα.

75. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Οχηματαγωγό *ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ* (πρ. *ISLA DE COCHE*, πρώην *NORDIL*), νηολογίου Πειραιώς 8972, με ΔΔΣ: SX RV, ολικ. χωρητ. 3749 κόρων και καθ. 1386 κόρων, μήκους 255 πόδων, (ναυπηγήθηκε το 1962 στα ναυπηγεία WARTSILA KON DANDVIKENS SHIPPING CO LTD).

Ιστορικό: Την 24/10/1987 κι ενώ το πλοίο βρίσκονταν για επισκευές στον μώλο Αγ. Γεωργίου Κερατσινίου εξεράγη πυρκαγιά στους χώρους ενδιαίτησής του με αποτέλεσμα να καταστραφεί.

76. ΙΑΣΩΝ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΙΑΣΩΝ*, νηολογίου Πειραιώς 1655, με ΔΔΣ: SY 2281, ολικ. χωρητ. 86 κόρων και καθ. 50 κόρων, μήκους 27 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία) κινούμενο με μηχανή MERCEDES 225 ίππων, ιδιοκτησίας της εταιρείας «ΑΡΓΩ ΕΠΕ».

Ιστορικό: Την 18/05/1994 κι ενώ το σκάφος ρυμουλκούσε το επιβατηγό-τουριστικό *ΚΑΡΟΛΙΝΑ* στη θαλάσσια περιοχή της νησίδας Πετροκάραβο (βοριοδυτικά της Πάτμου) εμβολίστηκε από το τουρκικό φορτηγό *ZORE KARDESLER* με αποτέλεσμα να βυθιστεί. Από τους τρεις επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν οι δύο.

77. ΙΕΡΙΣΣΟΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Πετρελαιοκίνητο *ΙΕΡΙΣΣΟΣ*, νηολογίου Θεσσαλονίκης 389, ολικ. χωρητ. 26 κόρων και καθ. 18 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1976).

Ιστορικό: Την 14/09/1979 και ενώ το πλοίο διέπλεε το ακρωτήριο της Ιεράς Μονής Μεγίστης Λαύρας (έμφορτο με 19 τόνους τσιμέντο), παρουσίασε δεξιά κλίση (λόγω κυματισμού και κακής στοιβασιάς), με αποτέλεσμα να ανατραπεί και να βυθιστεί. Από τους τρεις επιβαίνοντες του σκάφους διεσώθηκε μόνο ο κυβερνήτης.

78. INTIPENTENS (INDEPENDENCE)

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *INTIPENTENS* (*INDEPENDENCE*), νηολογίου Πειραιώς 5114, ολικ. χωρητ. 38 κόρων και καθ. 36 κόρων, μήκους 15 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ενισχυμένο πλαστικό, ναυπηγήθηκε το 1993 στην Ελλάδα) κινούμενο με μηχανή YANMAR 140 ίππων, πλοιοκτησίας της εταιρείας «INDEPENDENCE YACHTIND LTD».

Ιστορικό: Την 29/7/1994 κι ενώ το σκάφος έπλεε περί τα 10 ν.μίλια βορειοανατολικά του ακρωτηρίου Κέφαλος της Κύθνου, έμεινε ακυβέρνητο και προσάραξε. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

79. INTOYNA

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *INTOYNA*, νηολογίου Πειραιώς 3330, ολικ. χωρητ. 25 κόρων και καθ. 23 κόρων, μήκους 14 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ενισχυμένο πλαστικό), κινούμενο με μηχανή PERKINS 82 ίππων, ιδιοκτησίας Νικολάου Ανδρέα.

Ιστορικό: Την 28/09/1994 κι ενώ το σκάφος έπλεε στην θαλάσσια περιοχή ανοικτά από το ακρωτήριο Άγιος Ιωάννης Ιθάκης εκδηλώθηκε πυρκαγιά στους χώρους ενδιαίτησης του και έμεινε ακυβέρνητο.

Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

80. ΙΟΛΗ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΙΟΛΗ*, νηολογίου Πειραιώς 4906, ολικ. χωρητ. 31 κόρων και καθ. 30 κόρων, (υλικό κατασκευής: πλαστικό, ναυπηγήθηκε το 1992 στην Ελλάδα) κινούμενο με μηχανή YAMAHA 110 ίππων, ιδιοκτησίας της τουριστικής εταιρείας «TRIDENT».

Ιστορικό: Την 21/06/1994 κι ενώ το σκάφος έπλεε στη θαλάσσια περιοχή νοτίως της Αμοργού εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιό του με αποτέλεσμα να καταστραφεί. Οι επιβαίνοντες, (ο πλοίαρχος και έξι επιβάτες), διεσώθησαν.

81. ΙΟΛΗ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΙΟΛΗ*, νηολογίου Πειραιώς 5340, με ολικ. χωρητ. 38 κόρων και καθ. 36 κόρων, (υλικό κατασκευής: ενισχυμένο πλαστικό, κατασκευάστηκε το 1992 στην Ελλάδα), κινούμενο με μηχανή VOLVO PENTA 130 ίππων, ιδιοκτησίας της ναυτιλιακής εταιρείας «ΝΕΦΕΛΗ».

Ιστορικό: Την 11/11/1995 και ενώ το σκάφος έπλεε βόρεια της Κινάρου και σε απόσταση περί τα 10 ν. μίλια βορειοανατολικά της Αμοργού κατευθυνόμενο προς Χαλκίδα παρουσίασε εισροή υδάτων. Οι δύο επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

82. IONION

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Οχηματαγωγό *IONION*, νηολογίου Πειραιώς 3495, ολικ. χωρητ. 3227 κόρων και καθ. 2419 κόρων, με ΔΔΣ: SYWZ, μήκους 86 μέτρων, κινούμενο με μηχανή STORK WERKSPOOR 3700 ίππων, (ναυπηγήθηκε στο Πέραμα το 1972 για λογαριασμό της εταιρείας «ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΕ», για να περιέλθει μετά από λίγα χρόνια στους αδελφούς Μηνά και Μανούσο Σταθάκη).

Ιστορικό: Την 26/10/1992 κι ενώ το σκάφος εκτελούσε προγραμματισμένο δρομολόγιό του από τον λιμένα Κισσάμου Χανίων προς Αντικύθηρα, Καψάλι, Γύθειο, Αγία Πελαγία, Νεάπολη, Μονεμβασιά και Πειραιά, προσάραξε στη θαλάσσια περιοχή της Άγριας Γραμβούσας μεταξύ των βραχονησίδων Άγριας Γραμβούσας και Ήμερης Γραμβούσας και βυθίστηκε. Οι επιβαίνοντες διεσώθησαν από αλιευτικά σκάφη που έπλευσαν προς βοήθεια του κινδυνεύοντος πλοίου και μεταφέρθηκαν στο λιμένα Κίσσαμου Χανίων. Το ατύχημα οφείλετο σε αλλαγή της πορείας του πλοίου και σε μειωμένη ορατότητα λόγω ομίχλης.



Επιβατηγό/Οχηματαγωγό «IONION»
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α.

83. ΙΡΙΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΙΡΙΣ*, νηολογίου Πειραιώς 3501, ολικ. χωρητ. 16 κόρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, ναυπηγήθηκε το 1959) με μηχανή LISTER 46 ίππων.

Ιστορικό: Την 07/08/1965 κι ενώ το σκάφος έπλεε 4 ν.μίλια ανοικτά από τις βόρειες ακτές της Σερίφου με βόρειους ανέμους 6-7 b.f. και θάλασσα πολύ κυματώδη δέχτηκε τρία μεγάλα κύματα με αποτέλεσμα να ανατραπεί και να βυθιστεί. Εκ των 8 επιβαινόντων επί του σκάφους, διεσώθη ένας.

84. ΙΡΙΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΙΡΙΣ*, νηολογίου Πειραιώς 4354, με ΔΔΣ: 3592, ολικ. χωρητ. 20 κόρων και καθ. 19 κόρων, μήκους 12 μέτρων, (υλικό κατασκευής: πλαστικό, ναυπηγήθηκε το 1986) κινούμενο με μηχανή MEK 50 ίππων, πλοιοκτησίας της Ανώνυμης Εταιρείας «ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΕΣ, ΔΙΑΚΟΠΕΣ».

Ιστορικό: Την 26/04/1991 κι ενώ το σκάφος έπλεε σε απόσταση ενός ναυτικού μιλίου από το λιμένα Συβότα Θεσπρωτίας εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο του και καταστράφηκε. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

85. ΙΤΑΛΙΑ ΕΞΠΡΕΣ

Στοιχεία σκάφους: Το Επιβατηγό/Οχηματαγωγό *ΙΤΑΛΙΑ ΕΞΠΡΕΣ* (πρώην *NORWAVE*), με ΔΔΣ: SZSR, νηολογίου Πειραιώς 9236, ολικ. χωρητ. 3540 και καθ. 1544 κόρων, μήκους 109 μέτρων, (ναυπηγήθηκε το έτος 1965 στα ναυπηγεία WESSER WERK SEEBECU του BREMERHAVEN), εκινείτο με 2 μηχανές N.V SMIT + BOLNES 5.200 ίππων.

Ιστορικό: Την 24/03/1988 το σκάφος βυθίστηκε από εισροή υδάτων στη θέση πρόσδεσης του στην Ακτή Ξαβερίου.

86. ΚΑΙΤΗ Π.

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΚΑΙΤΗ Π.*, νηολογίου Πειραιώς 4003, ολικ. χωρητ. 478 κόρων και καθ. 368 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1965), ιδιοκτησίας της εταιρείας «VICTORIA K. SHIPPING» του Πεφάνη Γεωργίου.

Ιστορικό: Την 05/10/1980 κι ενώ το σκάφος βρίσκονταν αγκυροβολημένο στον όρμο Γάιο Παξών εκδηλώθηκε πυρκαγιά στους χώρους της ενδιαίτησης του που είχε σαν αποτέλεσμα να υποστεί εκτεταμένες καταστροφές.

87. ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ*, νηολογίου Χίου 9, ολικ. χωρητ. 88 κόρων, ιδιοκτησίας Βασιλείου Κοντογιάννη.

Ιστορικό: Την 02/12/1977 κατά τον κατάπλου του επιβατηγού υδροπτερού Flying Dolphin I στην Μαρίνα Ζέας δημιουργήθηκε ισχυρός κυματισμός που είχε ως αποτέλεσμα την βύθιση του *ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ* που ήταν πλαγιοδετημένο στον λιμένα.

88. ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ*, νηολογίου Πειραιώς 9092, με ΔΔΣ: SW 3387, ολικ. χωρητ. 321 κόρων και καθ. 176 κόρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, ναυπηγήθηκε το 1942 στις ΗΠΑ) κινούμενο με δύο MEK, 480 ίππων (η κάθε μία), ιδιοκτησίας της ναυτικής εταιρείας «ΣΟΝΙΑ Μ».

Ιστορικό: Την 08/10/1994 το *ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ* βυθίστηκε στη θέση αγκυροβολίας του στη θαλάσσια περιοχή ανοικτά του Περάματος λόγω εισροής υδάτων. Το σκάφος είχε παραμείνει για αρκετά χρόνια χωρίς συντήρηση και λόγω και της παλαιότητας του είχε υποστεί εκτεταμένη διάβρωση.

89. ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ Ι.

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό *ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ Ι.* νηολογίου Πειραιώς 9810, με ΔΔΣ: SW 5712, ολικ. χωρητ. 395 κόρων και καθ. 153 κόρων, μήκους 35 μέτρων, (ναυπηγήθηκε το έτος 1990), τύπου Καταμαράν, κινούμενο με δύο μηχανές MTL, 2720 ίππων (η κάθε μία), ιδιοκτησίας της «ΠΕΙΡΑΪΚΗΣ ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ».

Ιστορικό: Την 01/03/1992 και ενώ το πλοίο κατέπλεε στο λιμένα Πειραιά επιχειρώντας να προσπεράσει το προπορευόμενο Ε/Γ-Ο/Γ *ΝΑΙΑΣ ΙΙ* από δεξιά προσέκρουσε στο κρηπίδωμα του κόκκινου φανού του λιμένος Πειραιά και προσάραξε. Από την πρόσκρουση τραυματίστηκαν 7 επιβάτες και ένας ιδιώτης που βρίσκονταν στο κρηπίδωμα.

90. KATEPINA

Στοιχεία σκάφους: Πετρελαιοκίνητο/Επιβατηγό *KATEPINA*, νηολογίου Πατρών 312, ολικ. χωρητ. 42 κόρων και καθ. 21 κόρων, με ΔΔΣ: SV 4923, κινούμενο με μηχανή LEYLAND ισχύος 220 ίππων, (ναυπηγήθηκε το 1978) ιδιοκτησίας Λάζαρη Ανδρέα.

Ιστορικό: Το *KATEPINA* βυθίστηκε την 10/08/1978 σε στίγμα 38°-09' Βόρειο και 21°-36' Ανατολικό από εισροή υδάτων έπειτα από πυρκαγιά. Τα αίτια της πυρκαγιάς παραμένουν ανεξακρίβωτα.

91. ΚΕΡΑΥΝΟΣ II

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΚΕΡΑΥΝΟΣ II*, νηολογίου Πειραιώς 3246, με ΔΔΣ: 7914, ολικ. χωρητ. 16 κόρων και καθ. 9,80 κόρων, ιδιοκτησίας της Κατσαγάνη Μαρίας.

Ιστορικό: Το σκάφος παρεσύρθη ανοικτά του λιμένος Νάξου, εξαιτίας σφοδρής θαλασσοταραχής που ξέσπασε πρωινές ώρες της 04/01/1981 και συνετρίβη σε βραχώδη ακτή.

92.ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Ατμόπλοιο *ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ* (πρώην ΑΙΓΕΥΣ), νηολογίου Πειραιώς 1479, ολικ. χωρητ. 1043 κόρων και καθ. 596 κόρων, με ΔΔΣ: SVUB, (ναυπηγήθηκε το 1929 στη Νορβηγία), πλοιοκτησίας της εταιρείας «ΙΟΝΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ» του Πέτρου Ποταμιάνου.

Ιστορικό: Την 15/05/1966 λίγες ώρες μετά τον παροπλισμό του στο αγκυροβόλιο Αμπελάκια Σαλαμίνας εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιό του και καταστράφηκε.

93. ΚΟΟΥΘΕΡ (KOWTHER)

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό *ΚΟΟΥΘΕΡ (KOWTHER)* υπό σημαία Κύπρου, (πρώην επιβατηγό *ENOTRIA* της ADRIATICA LINE), ολικ. χωρητ. 5173 κόρων και καθ. 2758 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1951 στα ναυπηγεία ANSALDO S.P.A. του LEGHORN), κινούμενο με μηχανή MEK, FIAT 4900 ίππων.

Ιστορικό: Την 31/12/1979 κι ενώ το σκάφος ρυμουλκούταν από τον Πειραιά προς Βαλένθια Ισπανίας, λίγο μετά τον απόλου του παρασύρθηκε και προσάραξε στον όρμο Θεμιστοκλέους (Ακτή Πειραιϊκής).

94. ΚΟΡΦΟΥ ΑΪΛΑΝΤ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Οχηματαγωγό *ΚΟΡΦΟΥ ΑΪΛΑΝΤ*, νηολογίου Πειραιώς 8742, ολικ. χωρητ. 3319 κόρων και καθ. 1880 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1958), ιδιοκτησίας αδελφών Αγαπητού.

Ιστορικό: Την 20/05/1986 κι ενώ το πλοίο βρισκόταν ελλιμενισμένο στο Πέραμα για την εκτέλεση γενικής επισκευής ανετράπει και βυθίστηκε λόγω εισροής υδάτων.

95. ΚΡΙΣΠΙ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΚΡΙΣΠΙ*, νηολογίου Πειραιώς 3030, ολικ. χωρητ. 70 και καθ. 42 κόρων, με ΔΔΣ: SV 6668, μήκους 20 μέτρων, (υλικό κατασκευής: χάλυβας, έτος ναυπηγήσεως 1969) κινούμενο με δύο μηχανές συνολικής ιπποδύναμης 455 ίππων, ιδιοκτησίας της εταιρείας «ΗΛΙΟΛΟΥΣΤΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ».

Ιστορικό: Το σκάφος, που βρίσκονταν ελλιμενισμένο στον βόρειο λιμενοβραχίονα του λιμένα Ηρακλείου, συνετρίβη την 01/12/1992 έπειτα από σφοδρή θαλασσοταραχή.

96. ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ

Στοιχεία σκάφους: Θαλαμηγός *ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ*, νηολογίου Χαλκίδας 820, ολικ. χωρητ. 14 κόρων και καθ. 9,91 κόρων, ιδιοκτησίας Ρουμελιώτη Κωνσταντίνου.

Ιστορικό: Το σκάφος βυθίστηκε από εισροή υδάτων την 06.15 ώρα της 02/01/1981 ενώ έπλεε στην θαλάσσια περιοχή πλησίον του ακρωτήριου Κάβο-Στέφανο (Πούντα) Αλιβερίου. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους τρία άτομα διεσώθησαν.

97. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ*, νηολογίου Πειραιώς 5921, με ΔΔΣ: SW 9482, ολικ. χωρητ. 40 κόρων και καθ. 27 κόρων, μήκους 17 μέτρων, (υλικό κατασκευής: χάλυβας, έτος ναυπηγήσεως το 1979) κινούμενο με δύο μηχανές-MERCEDES, 260 ίππων η κάθε μία, ιδιοκτησίας Ταραμπιέ Παναγιώτη.

Ιστορικό: Το σκάφος βυθίστηκε την 01/09/1996 στην θέση ελλιμενισμού του στον μικρό λιμένα των ναυπηγείων «ΠΠΠΛΑΣ ΟΕ». Η βύθιση του προκλήθηκε από εισροή υδάτων στο σωλήνα αναρρόφησης της δεξιάς κύριας μηχανής.

98. ΛΑΒ ΤΖΟΪ (LOVE JOY)

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΛΑΒ ΤΖΟΪ (LOVE JOY)*, νηολογίου Πειραιώς 3161, με ΔΔΣ: SV 7736, ολικ. χωρητ. 73 κόρων και καθ. 45 κόρων, (υλικό κατασκευής: χάλυβας, ναυπηγήθηκε το 1980 στην Ολλανδία) κινούμενο με δύο μηχανές VOLVO, 225 BHP (η κάθε μία), πλοιοκτησίας της εταιρείας «MARYVAL YACHTS LTD».

Ιστορικό: Την 10/10/1996 κι ενώ το σκάφος έπλεε στην θαλάσσια περιοχή πλησίον της Άκρας Καφηρέα (περί το ένα ν. μίλι από την ακτή) παρουσιάστηκε βλάβη στην μηχανή του με αποτέλεσμα να μείνει ακυβέρνητο και να παρασυρθεί στην Ακτή Κουλιανού Εύβοιας όπου και προσάραξε. Οι επιβαίνοντες διεσώθησαν.

99. ΛΕΒΑΝΤΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΛΕΒΑΝΤΑ*, νηολογίου Ρόδου 195, ολικ. χωρητ. 15 κόρων και καθ. 13 κόρων, (υλικό κατασκευής: χάλυβας, ναυπηγήθηκε το 1976 στην Ολλανδία), κινούμενο με μηχανή 35 ίππων, ιδιοκτησίας Καραγιάννη Αντωνίου.

Ιστορικό: Την 07/08/1995 το σκάφος έμεινε ακυβέρνητο λόγω πυρκαϊάς στον όρμο Παλάτια Χάλκης. Οι επιβαίνοντες διεσώθηκαν εγκαταλείποντας το σκάφος.

100. ΛΕΒΑΝΤΕΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΛΕΒΑΝΤΕΣ*, νηολογίου Καλαμάτας 290, ολικ. χωρητ. 40 κόρων και καθ. 29 κόρων, με ΔΔΣ: SV 7519, μήκους 19 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, τόπος ναυπήγησης: Καλαμάτα) ιδιοκτησίας της ναυτικής εταιρείας «ΛΕΒΑΝΤΕΣ».

Ιστορικό: Την 19/02/1999 το σκάφος προσάραξε σε αβαθή της περιοχής του όρμου Καραβοστάσι (σε στίγμα 38° 11,9' Βόρειο και 21° 26,9' Ανατολικό) λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών. Ο κυβερνήτης και το πλήρωμα διεσώθησαν.

101. ΛΕΡΟΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Οχηματαγωγό *ΛΕΡΟΣ* (πρ. *ΔΗΜΗΤΡΑ*), νηολογίου Πειραιώς 9451, με ΔΔΣ: SXIH, ολικ. χωρητ. 5256 κόρων και καθ. 2688 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1965 στα ναυπηγεία ITALCANTIERI S.P.A.) κινούμενο με δύο μηχανές FIAT ιδιοκτησίας D.A.N.E. SEA LINE (με έδρα την Δωδεκανήσο).

Ιστορικό: Την 14/12/1998 κι ενώ το σκάφος βρίσκονταν παραβεβλημένο στον λιμένα Πειραιά (προβλήτα Αγ. Σπυρίδωνα) για εκτέλεση εργασιών συντήρησης εκδηλώθηκε πυρκαγιά στους χώρους ενιδαίτησης του πληρώματος με αποτέλεσμα να καταστραφεί.

102.ΛΕΥΚΟΣΙΦΝΟΣ

Στοιχεία σκάφους: Θαλαμηγός *ΛΕΥΚΟΣΙΦΝΟΣ*, νηολογίου Πειραιώς, 2612, ολικ. χωρητ. 14 και καθ. 12 κόρων, (έτος ναυπήγησης 1979) ιδιοκτησίας της εταιρείας «Ε. ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ ΚΑΙ Κ. ΛΑΙΜΟΣ ΕΠΕ».

Ιστορικό: Την 19/03/1981 το σκάφος έμεινε ακυβέρνητο λόγω μηχανικής βλάβης στη θαλάσσια περιοχή ανοικτά της Μακρονήσου. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους πέντε άτομα, διεσώθησαν.

103 ΛΥΚΤΟΣ Ι.

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΛΥΚΤΟΣ Ι.*, νηολογίου Πειραιώς 10001, με ΔΔΣ: SW 8894, ολικ. χωρητ. 220 κόρων και καθ. 71 κόρων, μήκους 33 μέτρων, (υλικό κατασκευής: χάλυβας, ναυπηγήθηκε το 1989 στα Ναυπηγεία της Αυλίδας), κινούμενο με δύο δωδεκακύλινδρες μηχανές MAN, 1000 BHP (η κάθε μία), ιδιοκτησίας της εταιρείας «ΛΥΚΤΟΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ ΕΠΕ».

Ιστορικό: Την 18/06/1995, κι ενώ το σκάφος έπλεε στη θαλάσσια περιοχή πλησίον του νότιου άκρου της Σύρου (Βελοστάσι), εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο του και καταστράφηκε. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

104. ΜΑΙΡΗ ΙΙ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΜΑΙΡΗ ΙΙ*, νηολογίου Πειραιώς 10491, με ΔΔΣ: SX 6088, ολικ. χωρητ. 97 κόρων και καθ. 62 κόρων, μήκους 21 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, ναυπηγήθηκε στην Ελλάδα) κινούμενο με δύο μηχανές 200 BHP (η κάθε μία), ιδιοκτησίας της ναυτικής εταιρείας «ΠΑΝΩΡΑΙΑ».

Ιστορικό: Το σκάφος βυθίστηκε από εισροή υδάτων την 22/12/1992 στον λιμένα Αγ. Γεωργίου Κερατσινίου στην θέση αγκυροβολίας του.

105. MANTIFKO

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *MANTIFKO*, νηολογίου Αγίου Νικολάου 33, με ΔΔΣ: SV 8094, ολικ. χωρητ. 21 κόρων και καθ. 20 κόρων, μήκους 12 μέτρων, κινούμενο με μηχανή Ντήζελ, ιδιοκτησίας της εταιρείας «Δ. ΚΑΙ Η. ΑΛΤΣΙΑΔΗΣ ΕΠΕ».

Ιστορικό: Το σκάφος την 30/01/1994 παρασύρθηκε λόγω σφοδρής θαλασσοταραχής και προσάραξε στη βραχώδη ακτή έξω από το ξενοδοχειακό συγκρότημα Elounta Beach Κρήτης.

106. MANTΩ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *MANTΩ*, νηολογίου Πειραιώς 3770, με ΔΔΣ: SV 9764, ολικ. χωρητ. 25 κόρων και καθ. 20 κόρων, κινούμενο με μηχανή 72 BHP, ιδιοκτησίας Αναστάσιου Μαυρογένη.

Ιστορικό: Την 04/04/1997 το σκάφος βυθίστηκε στην είσοδο της μαρίνας Καλαμακίου έπειτα από πυρκαγιά που εκδηλώθηκε στο μηχανοστάσιο του.

107. MANΩΛΑΚΗΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγός λάντζα *MANΩΛΑΚΗΣ*, νηολογίου Πειραιώς 1847, ολικ. χωρητ. 20 κόρων και καθ. 12 κόρων, με ΔΔΣ: SV 4502, μήκους 14 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, κατασκευάσθηκε το 1967 στην Ελλάδα), κινούμενη με μηχανή Ντήζελ 115 BHP, ιδιοκτησίας Βολακάκη Νικολάου.

Ιστορικό: Την 17/04/1998 το σκάφος έμφορτο με χρώμα βαφής υφάλων (8 τόνους) επιχείρησε να εφοδιάσει το φορτηγό πλοίο *SEAL LINE* (σημαίας Παναμά) που βρίσκονταν στο μόνιμο αγκυροβόλιο της θαλάσσιας περιοχής Σαλαμίνας. Οι καιρικές συνθήκες όμως έκαναν αδύνατη την παράδοση του φορτίου και το σκάφος βυθίστηκε λόγω εισροής υδάτων πλησίον της Ακτής Κακή Βίγλα Σαλαμίνας.

108. MAPIA

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *MAPIA*, νηολογίου Πειραιώς 3028, ολικ. χωρητ. 15 κόρων και καθ. 13 κόρων, κινούμενο με δύο μηχανές PENTA, με ιπποδύναμη 135 BHP η κάθε μία, (ναυπηγήθηκε το 1972 στην Ιταλία).

Ιστορικό: Την 25/07/1986 κι ενώ το σκάφος έπλεε στην θαλάσσια περιοχή ανοικτά της Αιδηψού εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο του και έμεινε ακυβέρνητο. Οι δύο επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

109. ΜΑΡΙΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΜΑΡΙΑ*, νηολογίου Πειραιώς 339, με ΔΔΣ: SV 2229, ολικ. χωρητ. 149 κόρων και καθ. 87 κόρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, έτος ναυπηγήσεως: 1945) κινούμενο με 2 μηχανές MEK, 240 BHP η κάθε μία, ιδιοκτησίας: α) Κουλουρίδη Νικολάου (30%), β) Ατματζίδου Μαρίας (24%), γ) Ατματζίδη Παναγιώτη (23%) και δ) Κοτρόζου Κωνσταντίνου (23%).

Ιστορικό: Το σκάφος βυθίστηκε την 11/06/1996 εντός λιμένος Χαλκίδος και στη θέση ελλιμενισμού του, λόγω εισροής υδάτων.

110. ΜΑΡΙΑ-ΑΣΤΡΑΠΗ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό *ΜΑΡΙΑ-ΑΣΤΡΑΠΗ*, νηολογίου Πειραιώς 3947, ολικ. χωρητ. 69 κόρων και καθ. 49 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1987) πλοιοκτησίας της εταιρείας «Π. Μ. ΤΡΟΙΚΥΛΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ».

Ιστορικό: Την 07/08/1990 κι ενώ το πλοίο έπλεε στην θαλάσσια περιοχή του όρμου Καλλιθέας (Ρόδος) εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο του και βυθίστηκε. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

111. ΜΑΡΙΑ Γ.

Στοιχεία σκάφους: Το Επιβατηγό/Τουριστικό *ΜΑΡΙΑ Γ.*, με ΔΔΣ: SV 5342, ολικ. χωρητ. 50 κόρων και καθ. 35 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1965 στην Ελλάδα), ιδιοκτησίας Γιγουρτάκη Παντελή (52%) και στην Ν.Ε. «GOLLON VENTURE LINE» (48%).

Ιστορικό: Την 03/02/1980 και ενώ το πλοίο έπλεε στην θαλάσσια περιοχή νοτίως της Αμοργού, παρουσίασε εισροή υδάτων και βυθίστηκε. Οι δύο επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

112. ΜΑΣΤΑΓΚ (MASTAG)

Στοιχεία σκάφους: Θαλαμηγός *MASTAG*, (σημαίας Ιταλίας).

Ιστορικό: Την 31/12/1998 κι ενώ το σκάφος έπλεε στην θαλάσσια περιοχή δυτικά της Νίσυρου βυθίστηκε λόγω εισροής υδάτων. Οι επιβαίνοντες επί του

σκάφους (τρία μέλη του πληρώματος και 21 λαθρομετανάστες), περισυνελλέγησαν από το πλοίο *CELINE MERTZ*, (σημαίας Αγίου Βικεντίου) και το T/P *ΧΡΥΣΟΥΛΑ*. Άγνωστος παραμένει ο αριθμός των λαθρομεταναστών που χάθηκαν.

113. MATZIK ΠΛΑΝ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *MATZIK ΠΛΑΝ*, νηολογίου Πειραιώς 5209, ολικ. χωρητ. 11 κόρων και καθ. 09 κόρων, ιδιοκτησίας Χατζόπουλου Κωνσταντίνου.

Ιστορικό: Την 11/10/1991 το σκάφος έμεινε ακυβέρνητο και παρασύρθηκε προς τη βραχώδη ακτή Γερο-Αγγελή των βορείων ακτών της Ίου όπου και συνετρίβη. Οι δύο επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

114. MATI

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *MATI*, νηολογίου Κέρκυρας 414, με ΔΔΣ: SV 2168, ολικ. χωρητ. 13 και καθ. 11 κόρων, (υλικό κατασκευής: ενισχυμένο πλαστικό, έτος ναυπηγήσεως: 1985) κινούμενο με μηχανή 188 ίππων, ιδιοκτησίας της εταιρείας «ΙΟΝΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΔΙΑΚΟΠΕΣ».

Ιστορικό: Την 04/05/1997 το σκάφος καταστράφηκε από πυρκαϊά που εκδηλώθηκε στο μηχανοστάσιο του ενώ έπλεε στη θαλάσσια περιοχή πλησίον του όρμου Πέρδικας (Πάργα). Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

115.ΜΕΪΝΣ ΝΤΑΜΠΛ (MAINES DULBE)

Στοιχεία σκάφους: Θαλαμηγός *MAINES DUBLE* (σημαίας Αγγλίας). Το σκάφος βυθίστηκε την 05/08/1980 στην θαλάσσια περιοχή πλησίον της νήσου Περιστέρα των Βορείων Σποράδων, λόγω πυρκαγιάς που προκλήθηκε από διαρροή φιάλης υγραερίου. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

116. ΜΕΛΙ

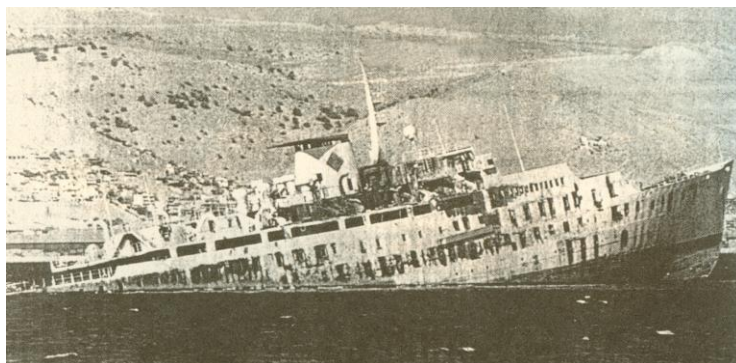
Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΜΕΛΙ*, νηολογίου Πειραιώς 6953, ολικ. χωρητ. 18 και καθ. 17 κόρων, μήκους 12 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ενισχυμένο πλαστικό, έτος ναυπήγησης: 1996) κινούμενο με μηχανή VOLVO 50 ίππων, ιδιοκτησίας της εταιρείας «ALEMAR ΚΑΙ OPTIMA YACHT GROUP».

Ιστορικό: Την 12/06/1996 κι ενώ το σκάφος έπλεε στη θαλάσσια περιοχή ανοικτά της Χίου εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο του και βυθίστηκε. Οι δύο επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

117. ΜΕΛΟΝΤΙ (MELODY)

Στοιχεία σκάφους: *K/Z MELODY* (πρ. *PHOENIX* πρ. *DJEBEL-DIRA*) σημαίας Ονδούρας ολ.χωρ. 5551 κόρων, μήκους 371 ποδών (ναυπηγήθηκε το 1948 στα ναυπηγεία SWAN, HUNTER AND WIGHAM RICHARDSON LTD NEW CASTLE) κινούμενο με ατμοστροβίλους 4.600 S.H.P. (μέγιστη ταχύτητα 16 κόμβοι).

Ιστορικό: Αρχικά ανήκε στην γαλλική εταιρεία COMPANIE DE NAVIGATION MIXTE από την οποία περιήλθε στην κυριότητα του Μπιλλήνη Σπυρίδωνα το 1970. Μετασκευάστηκε στα ναυπηγεία Περάματος και εκτελούσε κρουαζιέρες μεταξύ Ελλάδας-Τουρκίας-Ισραήλ έως το 1980 με το όνομα *MELODY*. Το 1996 κατά την διάρκεια επισκευών του στον λιμένα Πειραιά εξεράγη πυρκαγιά στους χώρους ενδιαίτησης. Προσάραξε εκούσια στο αγκυροβόλιο Σαλαμίνας και εγκαταλείφθηκε.



Το K/Z «MELODY» προσαραγμένο στη νησίδα Αταλάντη
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α.

118. ΜΙΚΡΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό σκάφος *ΜΙΚΡΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ*, νηολογίου Πειραιώς 6563, με ΔΔΣ: SX 4378, ολικ. χωρητ. 31 κόρων και καθ. κόρων 30, μήκους 15 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ενισχυμένο πλαστικό, ναυπηγήθηκε στη Γαλλία) κινούμενο με μηχανή PERKINS 80 BHP, ιδιοκτησίας Μουρατίδη Ιωάννη.

Ιστορικό: Το σκάφος βυθίστηκε την 02/12/1997 στην θέση αγκυροβολίας του στην μαρίνα Καλαμακίου.

119. ΜΠΙΜΠΗ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΜΠΙΜΠΗ*, νηολογίου Πειραιώς 1698, με ΔΔΣ: 2293, ολικ. χωρητ. 19 κόρων και καθ. 13 κόρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία) κινούμενο με μηχανή 125 ίππων, ιδιοκτησίας της ναυτικής εταιρείας «ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΜΠΙΜΠΗ».

Ιστορικό: Την 23/09/95 κι ενώ το σκάφος έπλεε στην θαλάσσια περιοχή βορείως της Αίγινας (θέση Πλακάκια), προσάραξε σε ύφαλο και υπέστη ρήγμα. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

120. ΜΠΛΟΥ ΧΕΒΕΝ (BLUE HEAVEN)

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΜΠΛΟΥ ΧΕΒΕΝ (BLUE HEAVEN)*, νηολογίου Πειραιώς 5508, ολικ. χωρητ. 38 κόρων και καθ. 35 κόρων, μήκους 15 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ενισχυμένο πλαστικό, ναυπηγήθηκε το 1992 στην Ελλάδα) κινούμενο με μηχανή Ντήζελ τύπου TEMPEST 113 BHP, ιδιοκτησίας Σαρλά Σταύρου.

Ιστορικό: Την 21/08/1997 κι ενώ το σκάφος έπλεε στην θαλάσσια περιοχή πλησίον της νησίδας Σαν Τζώρτζη, παρουσίασε εισροή υδάτων και βυθίστηκε. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους, έντεκα άτομα, διεσώθησαν.

121. ΜΠΡΗΖ Ι

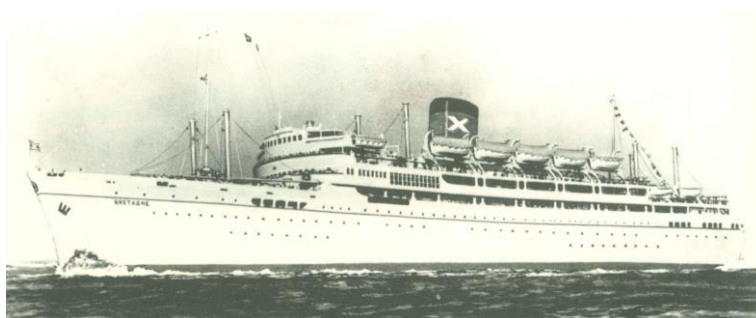
Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΜΠΡΗΖ Ι*, νηολογίου Πειραιώς 4759, ολικ. χωρητ. 14 κόρων και καθ. 13 κόρων, (υλικό κατασκευής: πλαστικό, έτος ναυπήγησης: 1989) κινούμενο με μηχανή 33 BHP, ιδιοκτησίας της εταιρείας «ΣΗΜΠΡΗΖ ΓΙΩΤΙΝΓΚ ΕΠΕ».

Ιστορικό: Την 18/10/1993 το σκάφος βυθίστηκε στην θέση αγκυροβολίας του (όρμο Γενούλα Πάτμου) λόγω πυρκαγιάς. Οι επιβαίνοντες, τέσσερα άτομα, διεσώθησαν.

122. ΜΠΙΤΑΝΥ (BRETAGNE)

Στοιχεία σκάφους: Υπερωκεάνιο *ΜΠΙΤΑΝΥ (BRETAGNE)*, ολικ. χωρητ. 16644 κόρων, μήκους 581 ποδιών, (ναυπηγήθηκε το 1952 στα ναυπηγεία CHANTIER ET ATELLERS de ST. NAZAIRE της Γαλλίας), πλοιοκτησίας των αδελφών Αντωνίου και Δημητρίου Χανδρή.

Ιστορικό: Το πλοίο (με ελληνική σημαία) εκτελούσε υπερωκεάνια ταξίδια στην γραμμή Sydney-Southampton. Την 28/3/1963 προσέγγισε εκτάκτως τον Πειραιά λόγω μηχανικής βλάβης και εισήλθε για δεξαμενισμό στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά. Την 08/04/1963 κι ενώ εκτελούνταν εργασίες επισκευής εκδηλώθηκε πυρκαγιά στους χώρους ενδιαίτησης του πλοίου με αποτέλεσμα να υποστεί εκτεταμένες ζημιές.



Υπερωκεάνιο «ΜΙΠΙΤΑΝΥ»
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Πλοίαρχου Ξένιου Ιωάννη

123. NAYAPINO

Στοιχεία σκάφους: Κρουαζιερόπλοιο *NAYAPINO* (πρώην *GRIPSHOLM*), νηολογίου Πειραιώς 5984, με ΔΔΣ: SYBO, ολικ. χωρητ. 17392 κόρων και καθ. 8224 κόρων, μήκους 192 μέτρων, (ναυπηγήθηκε το 1957 στα ναυπηγεία ANSALDO S.P.A. της Γένοβας), κινούμενο με δύο μηχανές MEK, GOTAVERKEN 16.200 BHP, πλοιοκτησίας της εταιρείας «NAUTILUS ARMADORI S.A.», συμφερόντων Αριστομένη Μιχ. Καραγεώργη.

Ιστορικό: Την 26/11/1981 κι ενώ το πλοίο βρίσκονταν στην Νο 2 Πλωτή Δεξαμενή (Π/Δ) των Ελληνικών Ναυπηγείων Σκαραμαγκά για επισκευή, υποχώρησαν τα κεντρικά υπόβαθρα στήριξής του με αποτέλεσμα την κατάκλιση με νερό του πλοίου και της δεξαμενής και την ημιβύθισή τους. Πλοίο και δεξαμενή επανέπλευσαν στη μόνιμη δεξαμενή των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά την 18/03/1982. Το πλοίο παροπλίστηκε και επωλήθη το 1983 σε εταιρεία ιταλικών συμφερόντων.



Κ/Ζ «NAYAPINO»

Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Πλοιάρχου Δήμου Φρ.

124. NENA

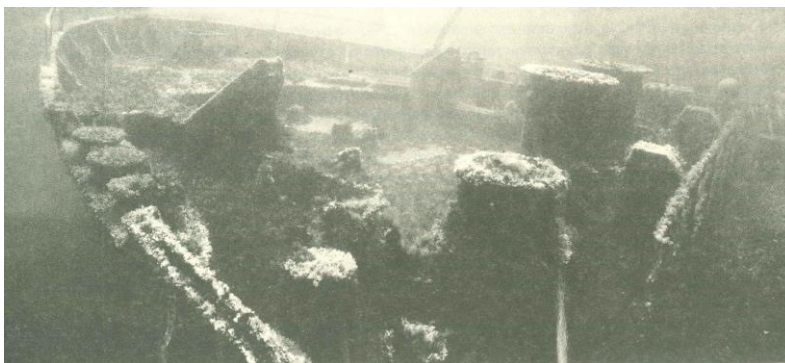
Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *NENA*, νηολογίου Πειραιώς 2687, ολικ. χωρητ. 41 κόρων και καθ. 31 κόρων, (υλικό κατασκευής: ενισχυμένο πλαστικό, ναυπηγήθηκε το 1911 στις ΗΠΑ) ιδιοκτησίας Διαλετή Θεοδώρου.

Ιστορικό: Το σκάφος την 04/09/1982 βυθίστηκε στην θέση ελλιμενισμού του εντός του λιμένα Πατρών λόγω εισροής υδάτων που προήλθε από την εξάρμωση του άξονα της δεξιάς κύριας μηχανής.

125. NHPEYΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Οχηματαγωγό *NHPEYΣ* (πρώην *POLHEM*, πρ. *SCANIA EXPRESS*, πρ. *SCANIA*), νηολογίου Πειραιώς 8205, με ΔΔΣ: SVBM, ολικ. χωρητ. 205 κόρων και καθ. 1015 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1964 στα ναυπηγεία UDDEVALLA της Σουηδίας), ολικ. μήκους 78 μέτρων και πλάτους 16 μέτρων, κινούμενο με μηχανή VARVET A/B UDDEVALLA MEK KLOECKNER HUMBOLD 5150 BHR. Το 1982 το πλοίο περιήλθε στους αδελφούς Κώστα και Αντώνη Αγαπητό και μετονομάστη σε *NHPEYΣ*.

Ιστορικό: Την 17/07/1989 κι ενώ το πλοίο εκτελούσε δρομολόγιο (Πειραιά-Κυκλάδες-Δωδεκάνησα-Κρήτη) προσάραξε σε ύφαλο στην περιοχή Κάβο Σίδερο Κρήτης και βυθίστηκε σε στίγμα 35°-19' Βόρειο και 26°-19' Ανατολικό.



Π/Κ «ΝΗΡΕΥΣ»
Πηγή: *ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ* Οκτωβ. 2000

126. ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Οχηματαγωγό *ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ*, νηολογίου Πειραιώς 4386μ ολικ. χωρητ. 6694 και καθ. 4410 κόρων, (ναυπηγήθηκε στη Γερμανία το 1952), έφερε διπλούς έλικες και εκινείτο με δύο κύριες μηχανές MAN, ισχύος 2750 BHP (η κάθε μία).

Ιστορικό: Την 25/06/78 κι ενώ το σκάφος έπλεε στη θαλάσσια περιοχή βορειοανατολικά της νήσου Λεβίθα (σε στίγμα 37° 00' Βόρειο και 26° 36' Ανατολικό) εκτελώντας προγραμματισμένο δρομολόγιο, ο μηχανικός φυλακής αντιλήφθηκε διαρροή ελαίου στον συλλέκτη καταλοίπων. Η λειτουργία των μηχανών διεκόπη προς αποκατάσταση της βλάβης αλλά όταν τέθηκαν και πάλι σε λειτουργία εκδηλώθηκε έκρηξη και ακολούθησε πυρκαγιά. Από την έκρηξη τραυματίστηκε σοβαρά ο Α' μηχανικός του πλοίου ο οποίος κατόρθωσε καιόμενος να φτάσει στα χειριστήρια της μηχανής και να διακόψει την παροχή πετρελαίου. Παρόλ'αυτά η πυρκαγιά κατέστρεψε το σκάφος το οποίο προσάραξε εκούσια στη θαλάσσια περιοχή Λεγραινών. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους (110 επιβάτες και 54 άτομα πλήρωμα) διεσώθηκαν.

127. ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΝΙΚΟΛΑΟΣ*, νηολογίου Πειραιώς 6136, ολικ. χωρητ. 94 κόρων και καθ. 49 κόρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, ναυπηγήθηκε το 1967 στην Τουρκία) κινούμενο με μηχανή CUMMING 295 BHP, συμπλοιοκτησίας Φαδάκη Κωνσταντίνου και Κοτρόζου Χρήστου.

Ιστορικό: Το σκάφος βυθίστηκε την 13/11/1995 στη θέση πρόσδεσης του εντός λιμένος Σαλαμίνας λόγω εισροής υδάτων.

128. ΝΙΚΟΣ ΧΟΠ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΝΙΚΟΣ ΧΟΠ*, νηολογίου Πειραιώς 5444, ολικ. χωρητ. 16 και καθ. 15 κόρων, μήκους 11 μέτρων, (υλικό κατασκευής: πλαστικό), κινούμενο με μηχανή 30 ίππων, ιδιοκτησίας Τυρόπουλου Νικολάου.

Ιστορικό: Την 18/05/1995 κι ενώ το πλοίο έπλεε στην θαλάσσια περιοχή πλησίον της νησίδας Ποντικονήσι βυθίστηκε λόγω εισροής υδάτων από το μηχανοστάσιο. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

129. ΝΙΟΥ ΛΑΓΚΡΟ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΝΙΟΥ ΛΑΓΚΡΟ*, νηολογίου Λαυρίου 299, ολικ. χωρητ. 18 και καθ. 16 κόρων, μήκους 12 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ενισχυμένο πλαστικό, κατασκευάστηκε το 1992 στη Γαλλία), κινούμενο με μία μηχανή 48 BHP, ιδιοκτησίας της εταιρείας «DENT. GRAHAM».

Ιστορικό: Την 20/11/98 το σκάφος που βρίσκονταν ελλιμενισμένο στον λιμένα Οθονών παρεσύρθη λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών και προσέκρουσε σε βραχώδη ακτή. Από την πρόσκρουση υπέστη σοβαρά ρήγματα με αποτέλεσμα να βυθιστεί.

130. NOBEMBER TANGKO

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *NOBEMBER TANGKO*, νηολογίου Πειραιώς 5780, ολικ. χωρητ. 32 κόρων και καθ. 20 κόρων, μήκους 17 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, ναυπηγήθηκε το 1995), κινούμενο με δύο μηχανές MTU, 245 ίππων η κάθε μία, ιδιοκτησίας της εταιρείας «ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΤΣΑΚΙΡΗ ΚΑΙ ΣΙΑ».

Ιστορικό: Την 09/05/1996 κι ενώ το σκάφος έπλεε στη θαλάσσια περιοχή ανοικτά της Κυπαρισσίας παρουσίασε εισροή υδάτων και βυθίστηκε. Οι δύο επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

131. ΝΤΟΛΦΙΝ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΝΤΟΛΦΙΝ*, νηολογίου Πειραιώς 703, ολικ. χωρητ. 143 κόρων, συμπλοιοκτησίας Αυγερινού Κων. και ναυτικής εταιρείας «SEAGULL SHIPPING».

Ιστορικό: Το σκάφος την 03/03/1987 βρέθηκε ημιβυθισμένο στην θέση ελλιμενισμού του στην Μαρίνα Ζέας (Α΄ προβλήτα).

132. ΟΘΩΝΟΙ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΟΘΩΝΟΙ*, νηολογίου Πειραιώς 2141, ολικ. χωρητ. 50 κόρων και καθ. 27 κόρων, ιδιοκτησίας της εταιρείας «ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΒΟΡΕΙΩΝ ΣΠΟΡΑΔΩΝ».

Ιστορικό: Την 03/12/1983 βρέθηκε στη θαλάσσια περιοχή Μαυρίκα των Βασιλικών Ευβοίας, προσαραγμένο και ημιβυθισμένο σε απόσταση 2m από τη βραχώδη ακτή.

133. ΟΙΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Ακτοπλοϊκό *ΟΙΑ*, νηολογίου Πειραιώς 3138, με ΔΔΣ: SYUB, ολικ. χωρητ. 1594 κόρων και καθ. 818 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1949 στα ναυπηγεία WILLIAM DENNY AND BROS LTD του DUMBARTON της Αγγλίας), κινούμενο με δύο μηχανές MEK, SULTZER 3000 BHR, πλοιοκτησίας της εταιρείας «KRITON SHIPPING CO».

Ιστορικό: Την 12/07/1974 κι ενώ το πλοίο εκτελούσε δρομολόγιο (Πειραιάς, Τος, Οία, Ψαρά), προσάραξε σε βραχώδη ακτή πλησίον του Ακρωτηρίου Κύκλωπας Σερίφου. Την 14/09/1974 και έπειτα από επιθεώρηση το πλοίο απέπλευσε για τον Πειραιά. Κατά τον δεξαμενισμό του, διαπιστώθηκαν εκτεταμένες ζημιές και ρήγματα στα ύφαλα (μήκους 20 μέτρων), κοιλώσεις και στρεβλώσεις στα πτερύγια της έλικας και κάμψη του άξονα. Το 1977 επισκευάστηκε και τέθηκε πάλι σε ενέργεια με το όνομα *ΛΗΤΩ*.

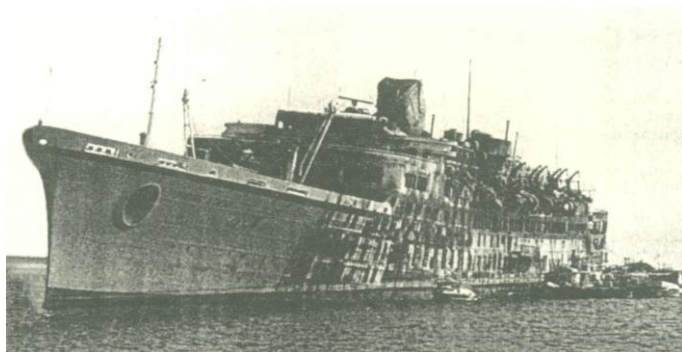


Επιβατηγό/Ακτοπλοϊκό «ΟΙΑ»
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α.

134. ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ

Στοιχεία σκάφους: Κρουαζιερόπλοιο *ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ* (πρ. *FANDRE* 1952-1968, πρ. *CARLA C.* 1968-1986, πρ. *CARLA COSTA* 1986-1992), νηολογίου Πειραιώς 10012, ολικ. χωρητ. 13875 κόρων και καθ. 7054 κόρων, μήκους 176 μέτρων, κινούμενο με MEK 13350 BHP, (ναυπηγήθηκε στη Γαλλία το έτος 1952), πλοιοκτησίας της εταιρείας «VALENTINE NAVIGATION CORPORATION» της «ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑΣ».

Ιστορικό: Την 23/03/1994 κι ενώ το πλοίο βρίσκοταν ελλιμενισμένο στα δυτικά της ακτής Ξαβερίου για επισκευή, εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο πρυμναίο τμήμα του καταστρώματος με αποτέλεσμα να υποστεί εκτεταμένες ζημιές. Το σκάφος προάραξε εκούσια στα δυτικά του νησιού Αταλάντη.



Κ/Ζ «ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ» (26-03-1994)

Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α.

135. ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ*, νηολογίου Σύρου 302.

Ιστορικό: Την 11/09/1991 κι ενώ το σκάφος έπλεε βορειοανατολικά της νήσου Ψαθούρας προσάραξε παρουσιάζοντας εκτεταμένη εισροή υδάτων στο μηχανοστάσιο. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

136. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΙΙΙ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΙΙΙ*, νηολογίου Λαυρίου 253, με ΔΔΣ: SX 2978, ολικ. χωρητ. 22 κόρων και καθ. 21 κόρων, (υλικό κατασκευής: ενισχυμένο πλαστικό, έτος ναυπήγησης: 1994) κινούμενο με μηχανή IVEKO 48 BHP, ιδιοκτησίας της εταιρείας «ANE ΝΑΥΤΙΚΑΛ».

Ιστορικό: Την 25/09/1996 κι ενώ το σκάφος έπλεε στη θαλάσσια περιοχή ανατολικά της νήσου Δονούσα, παρουσίασε εισροή υδάτων και βυθίστηκε. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

137. ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Ατμόπλοιο *ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ* (πρ. *ΣΤΕΛΛΑ*, πρ. *FJELLSTRAND*), νηολογίου Ρόδου 11, με ΔΔΣ: SVMD, ολικ. χωρητ. 303 κόρων και καθ. 207 κόρων, μήκους 110 ποδών, (ναυπηγήθηκε το 1935 στα ναυπηγεία NYLANDS VERKSTED του OSLO), κινούμενο με τρικύλινδρη παλινδρομική μηχανή 470 BHP , (μέγιστη ταχύτητα 10,5 κόμβοι) , πλοιοκτησίας: Φαρμακίδη Νικολάου, (49,4%), Χαραλαμπίδη Μιχάλη, (16,4%), Χειραμινέτου Ουρανίου, (9,2%), Μαντίκο Στέφανου, (25%).

Ιστορικό: Την 26/01/1966 κι ενώ το σκάφος εκτελούσε άγωνα γραμμή στα Δωδεκανήσα προσέκρουσε σε βραχονησίδα πολύ κοντά στη νήσο Τέλενδο (σε στίγμα 37° 01' 40" Βόρειο και 26° 53' Ανατολικό) με αποτέλεσμα να βυθιστεί. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

138. ΠΑΝΤΕΛΗΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό *ΠΑΝΤΕΛΗΣ*, νηολογίου Πειραιώς 1327, με ΔΔΣ: SVGA, ολικ. χωρητ. 1563 κόρων και καθ. 898 κόρων (ναυπηγήθηκε το έτος 1944 στα ναυπηγεία NORFOLK NAVY YARD των ΗΠΑ ως ναρκαλιευτικό ανοικτής θαλάσσης, με στοιχεία *BAM 29*, μήκους 67 μέτρων), κινούμενο με μηχανές GENERAL MOTORS 3500 BHP, (μέγιστη ταχύτητα 16 κόμβοι). Το σκάφος που είχε παραχωρηθεί από τις ΗΠΑ στο Πολ. Ναυτικό της Μεγάλης Βρετανίας (*HMS JASPER*) περιήλθε στους αδελφούς Φουστάνου, μετασκευάστηκε και από τα μέσα του 1950 εκτελούσε την γραμμή Πειραιάς-Σύρος-Τήνος-Μύκονος-Ικαρία-Σάμος. Το έτος 1968 παροπλίστηκε στον όρμο Αμπελάκια Σαλαμίνας.

Ιστορικό: Την 06/12/1971 το σκάφος προσάραξε κοντά στη θέση παροπλισμού του λόγω μεγάλης εισροής υδάτων.



Επιβατηγό «ΠΑΝΤΕΛΗΣ»
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο ΕΕΑ

139. ΠΟΣΕΙΔΩΝ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΠΟΣΕΙΔΩΝ*, νηολογίου Θεσσαλονίκης 498, ολικ. χωρητ. 49 κόρων και καθ. 32 κόρων, μήκους 21 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, ναυπηγήθηκε το έτος 1951 στην Αγγλία) κινούμενο με δύο μηχανές MEK, 135 BHP (η κάθε μία), ιδιοκτησίας Κούλιου Μιχάλη.

Ιστορικό: Την 16/08/1998 κι ενώ το πλοίο έπλεε ανοικτά της θαλάσσιας περιοχής Στομίου Λάρισας (1,3 ν. μίλια από την ακτή) εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο του και εγκαταλείφθηκε. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

140. ΠΟΣΕΙΔΩΝ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΠΟΣΕΙΔΩΝ*, νηολογίου Κω 27, ολικ. χωρητ. 22 κόρων και καθ. 12 κόρων, μήκους 14 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία) κινούμενο με MEK 95 BHP, ιδιοκτησίας Σαράντη Γεωργίου.

Ιστορικό: Το σκάφος βυθίστηκε την 19/11/1994 στην θέση ελλιμενισμού του στο λιμένα της Κω λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών.

141. ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΙΠΡΕΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Οχηματαγωγό *ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΙΠΡΕΣ*, νηολογίου Πειραιώς 9543, με ΔΔΣ: SVJJ ολικ. χωρητ. 7284 κόρων και καθ. 3547 κόρων, μήκους 132 μέτρων, κινούμενο με δύο μηχανές MEK, (μέγιστη ταχύτητα 21 κόμβοι) ιδιοκτησίας «ΛΩΡΕΛ ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ LTD» (εκπρόσωπος Μουλόπουλος Μιχαήλ), μεγ. ταχύτητας 21 κόμβων.

Ιστορικό: Την 19/04/1996 το πλοίο, που εκτελούσε δρομολόγιο (Πάρο-Νάξο-Ιο-Θήρα), επιχειρώντας να αποφύγει το Ε/Γ - Ο/Γ *ΝΑΙΑΣ ΕΞΙΠΡΕΣ* το οποίο εκτελούσε χειρισμούς προσόρμησης στον λιμένα Πάρου, προσάραξε σε αβαθή υφάλου που βρίσκονταν στην έξοδο του λιμένα. Μετά την προσάραξη παρουσιάστηκε εισροή υδάτων στο μηχανοστάσιο και διεκόπη η λειτουργία της αριστερής κύριας μηχανής. Το πλοίο πρυμνοδέτηκε στο λιμένα Πάρου με τη μία μηχανή του εκτός λειτουργίας και με ιδιαίτερα επικίνδυνες καιρικές συνθήκες. Την 04.00 ώρα της 20/04/1996 άρχισε να παίρνει κλίση και να βυθίζεται. Οι δύτες που επιθεώρησαν το πλοίο διαπίστωσαν εκτεταμένες ρηγματώσεις και εσωκοιλώματα στη γάστρα του καθώς επίσης στρεβλώσεις στον άξονα του πηδαλίου και της έλικας. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.



Επιβατηγό/Οχηματαγωγό «ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΙΠΡΕΣ» (20-04-1996)

Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α.

142. ΠΡΙΝΣΕΣΣ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΠΡΙΝΣΕΣΣ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ*, ιδιοκτησίας Ρήγα Αναστάσιου.

Ιστορικό: Το σκάφος την 21/11/2000 κι ενώ έπλεε στην θαλάσσια περιοχή ανατολικά του ακρωτηρίου Τάμελος Κέας παρουσίασε εισροή υδάτων και βυθίστηκε. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους (τρία άτομα) διεσώθησαν.

143. ΠΡΙΝΣΕΣΣ ΜΙΜΙΖΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΠΡΙΝΣΕΣΣ ΜΙΜΙΖΑ*, νηολογίου Πειραιώς 4604, με ΔΔΣ: SW 4575, ολικ. χωρητ. 22 κόρων και καθ. 21 κόρων, (υλικό κατασκευής: πλαστικό, ναυπηγήθηκε το 1988), κινούμενο με μία μηχανή 55 BHP, ιδιοκτησίας της εταιρείας «Γ. ΘΕΟΦΙΛΑΚΟΣ - Γ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ & ΣΙΑ».

Ιστορικό: Την 14/01/1996 κι ενώ το σκάφος έπλεε στην θαλάσσια περιοχή νοτιοανατολικά των Αντιπαξών (απόσταση 11 ν. μίλια), παρουσίασε εισροή υδάτων και εγκαταλείφθηκε. Οι δύο επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

144. PAMONA

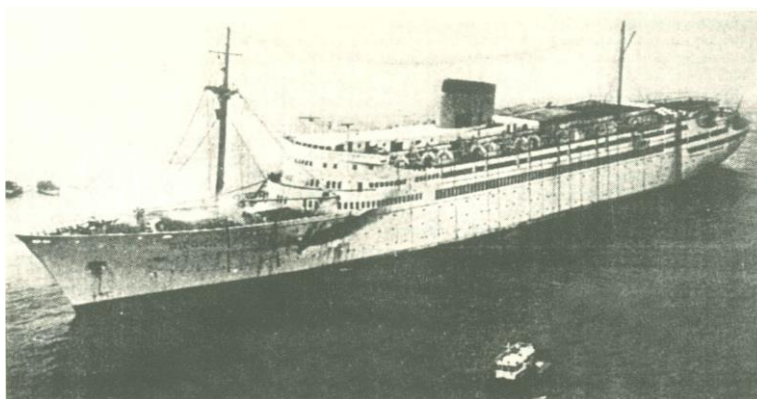
Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *PAMONA*, νηολογίου Πειραιώς 3517, με ΔΔΣ: 8897, ολικ. χωρητ. 33 κόρων και καθ. 19 κόρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, κατασκευάστηκε το 1960 στην Ιταλία) κινούμενο με δύο μηχανές MEK GENERAL MOTORS, ισχύος 340 BHP (η κάθε μία), ιδιοκτησίας. Μακροπούλου Γεωργίου.

Ιστορικό: Την 24/08/1989 κι ενώ το σκάφος έπλεε στην θαλάσσια περιοχή νοτίως του Ακρωτηρίου Πάππας της Ικαρίας παρουσίασε εισροή υδάτων και εγκαταλείφθηκε. Οι δύο επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

145. ΡΑΣΑ ΣΑΪΑΝΓΚ (RASA SAYANG)

Στοιχεία σκάφους: Ελληνικό/Επιβατηγό *ΡΑΣΑ ΣΑΪΑΝΓΚ (RASA SAYANG)*, ολικ. χωρητ. 18596 κόρων, μήκους 578 ποδιών, (ναυπηγήθηκε το έτος 1956 στα ναυπηγεία SWAN HUNTER & WIGHAM RICHARDSON LTD, WALLEND), κινούμενο με μηχανή GERB. STORK 18.000 BHP, (μέγιστη ταχύτητα 20 κόμβοι), πλοιοκτησίας της εταιρείας «APHRODITE MARITIME COMPANY». Το πλοίο, πρώην *BERGENFSORD* (1956-1971), άνηκε στη «NORWEGIAN-AMERICAN LINE» και εξυπηρετούσε τη γραμμή Oslo-Νέας Υόρκης. Το 1971 πουλήθηκε στην «FRENCH LINE», και μετονομάστηκε σε *DE GRASE* (1971-1973). Με το όνομα αυτό εξυπηρετούσε τη γραμμή Χαβάης - Δυτικών Ινδιών. Το 1973 επωλήθη εκ νέου, σε εταιρεία συμφερόντων Σιγκαπούρης και εκτελούσε κρουαζιέρες μεταξύ Σιγκαπούρης - Ινδονησίας με το όνομα *RASA SAYANG*.

Ιστορικό: Την 27/08/1980 και ενώ το πλοίο βρισκόταν ελλιμενισμένο στον Πειραιά προς επισκευή, εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιό του που είχε ως αποτέλεσμα να καταστραφεί ολοσχερώς. Ρυμουλκήθηκε και προσάραξε στο αγκυροβόλιο Κυνόσουρας.



Κ/Ζ «ΠΑΣΑ ΣΑΪΑΝΓΚ»
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α.

146. ΠΙΒΙΕΡΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Κρουαζιερόπλοιο *PIBIEPA* (πρώην *REINA DEL-MAR*, πρώην *VARNA* (1967-1978), πρώην *OCEAN MONARCH* (1951-1967)), νηολογίου Πειραιώς 6669, ολικ. χωρητ. 13581 κόρων και καθ. 7047 κόρων, μήκους 157 μέτρων, (ναυπηγήθηκε το 1951 στα ναυπηγεία VICKERS ARMSTRONG του NEWCASTL), κινούμενο με ατμοστρόβιλους 11500 BHP, ιδιοκτησίας της εταιρείας «DOLPHIN HELLAS SHIPPING».

Ιστορικό: Την 28/05/1981 κι ενώ το πλοίο βρίσκονταν αγκυροβολημένο στα ναυπηγεία Χανδρή (Αμπελάκια Σαλαμίνας) για εργασίες συντήρησης, εξερράγη πυρκαγιά στο μηχανοστάσιό του που είχε ως αποτέλεσμα τη βύθισή του στον όρμο Σελίνια (Σαλαμίνα). Η πυρκαγιά εξεράγη κατά τη διάρκεια δοκιμαστικής λειτουργίας της μηχανής.



Κ/Ζ «ΠΙΒΙΕΡΑ» (29/05/1981)
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α.

147. ΡΟΔΟΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Φορτηγό, ανοικτού τύπου (Πορθμείο) *ΡΟΔΟΣ*, νηολογίου Πειραιώς 1147, ολικ. χωρητ. 497 κόρων και 320 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1959 στην Ελλάδα), συμπλοιοκτησίας Βλάχου Γεωργίου και Δοφικίτη Σπυρίδωνα.

Ιστορικό: Την 18/08/1998 το πλοίο βυθίστηκε στη θέση αγκυροβολίας του στο αγκυροβόλιο Κυνόσουρας (Σαλαμίνα), λόγω εισροής υδάτων.

148. POMANTIKA

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *POMANTIKA*, νηολογίου Πειραιώς 9137, ολικ. χωρητ. 189 κόρων και καθ. 94 κόρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, έτος κατασκευής: 1945). Το σκάφος το 1987 μετασκευάστηκε σε Επιβατηγό/Τουριστικό και η ιδιοκτήτρια εταιρεία «ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΚΑΙ ΓΡΑΜΜΕΣ ΙΟΝΙΟΥ» από το 1987 έως το 1990 το διέθεσε για εκτέλεση περιηγητικών πλόων με αφετηρία την Κέρκυρα.

Ιστορικό: Το πλοίο βυθίστηκε λόγω εισροής υδάτων την 22.40 ώρα της 27/06/1991 κατά την ρυμούλκηση του από την Κέρκυρα προς Πειραιά (επρόκειτο να εκτελέσει επισκευές στεγανοποίησης).

149. ΣΑΝ-ΑΜΠΑΣΑΝΤΟΡ (SUN-ABASSADOR)

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό *ΣΑΝ-ΑΜΠΑΣΑΝΤΟΡ (SUN-ABASSADOR)*, με σημαία Παναμά, ελληνόκτητο, ολικ. χωρητ. 6193 κόρων, (έτος ναυπήγησης: 1957).

Ιστορικό: Τον Οκτώβριο του 1991 εκτελούσε ευρείας έκτασης επισκευές στον νέο μώλο της Δραπετσώνας όταν εκδηλώθηκε πυρκαγιά από την οποία καταστράφηκε.

150. ΣΑΝΝΥ ΚΡΟΥΙΖ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΣΑΝΝΥ ΚΡΟΥΙΖ*, νηολογίου Πειραιώς 1654, ολικ. χωρητ. 63 κόρων και καθ. 36 κόρων, ιδιοκτησίας Καπηλαυκά Ιωάννη (25%), Ζαχαρίου Θωμά (25%) και Πατάπη Χρήστου (μετέπειτα Αρέλη Σταύρου) (25%).

Ιστορικό: Το σκάφος βυθίστηκε την 13/07/1990 λόγω εισροής υδάτων στη θέση πρυμνοδέτησης του στην μαρίνας Ζέας (προβλήτας Β).

151. ΣΑΡΑΪ ΣΤΑΡ (SARAY STAR)

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Οχηματαγωγό *ΣΑΡΑΪ ΣΤΑΡ (SARAY STAR)* (πρώην *EUROPEAN STAR*), ελληνόκτητο, με σημαία Μάλτας, νηολογίου Valetta 11607, ολικ. χωρητ. 7154 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1966 στην Ισπανία) μήκους 117 μέτρων, κινούμενο με δύο μηχανές MEK και δύο έλικες, μεταφορικής ικανότητας 868 επιβατών.

Ιστορικό: Την 10/06/1994 κι ενώ το πλοίο έπλεε στην θαλάσσια περιοχή πλησίον των ακτών της νότιας Πελοποννήσου εκτελώντας δρομολόγιο στη γραμμή (Σμύρνη-Πειραιάς-Βενετία) εκδηλώθηκε σε αυτό πυρκαγιά με αποτέλεσμα να εγκαταλειφθεί. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.



Το επιβατηγό οχηματαγωγό «ΣΑΡΑΪ ΣΤΑΡ», καιγόμενο
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α.

152. ΣΗ ΛΑΪΟΝ (SEA LION)

Στοιχεία σκάφους: Θαλαμηγός *ΣΗ ΛΑΪΟΝ (SEA LION)*, νηολογίου Χαλκίδας 217, ολικ. χωρητ. 35 κόρων και καθ. 22 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1963), ιδιοκτησίας Μπίμπη Κωνσταντίνου.

Ιστορικό: Την 14/05/1978 κι ενώ το σκάφος βρισκόταν αγκυροβολημένο στον όρμο Σουνίου παρεσύρθη από κύμματα και συνετρίβη σε βραχώδη ακτή. Από τους πέντε επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν οι τέσσερις.

153. ΣΗ ΤΣΑΡΙΟΤ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΣΗ ΤΣΑΡΙΟΤ*, νηολογίου Πειραιώς 3779, με ΔΔΣ: SC 9925, ολικ. χωρητ. 85 και καθ. 50 κόρων, μήκους 23 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, έτος ναυπήγησης: 1966) κινούμενο με δύο μηχανές MEK, συνολικής ιπποδύναμης 1360 BHP, ιδιοκτησίας της εταιρείας «ΣΑΜΜΕΡΤΑΪΜ ΕΠΕ».

Ιστορικό: Την 08/08/1998 το σκάφος βυθίστηκε πλησίον της ΝΑ ακτής της νησίδος Καστός (θέση αγκυροβολίας του) από πυρκαγιά που εξερράγη στους χώρους ενδιαίτησής του.

154. ΣΗΜΠΕΡΝΤΣ ΙΙ (SEABIRDS II)

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΣΗΜΠΕΡΝΤΣ ΙΙ (SEABIRDS II)*, νηολογίου Πειραιώς 4859, ολικ. χωρητ. 14 κόρων και καθ. 13 κόρων, με ΔΔΣ: SW 6416, (υλικό κατασκευής: ενισχυμένο πλαστικό), κινούμενο με μηχανή MEK 436 BHP, ιδιοκτησίας Χούντα Λάμπρου.

Ιστορικό: Την 18/07/1998 και ενώ το σκάφος έπλεε στα ανοικτά της Ίου, έμεινε ακυβέρνητο και βυθίστηκε. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους, έξι άτομα, διεσώθησαν.

155. ΣΙΤΥ ΟΦ ΚΟΡΦΟΥ (CITY OF CORFU)

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΣΙΤΥ ΟΦ ΚΟΡΦΟΥ (CITY OF CORFU)*, νηολογίου Πειραιώς 5316, ολικ. χωρητ. 491 κόρων και καθ. 239 κόρων, μήκους 51 μέτρων, κινούμενο με δύο μηχανές MEK τύπου BRITISH POLAR, με ιπποδύναμη 450 BHP (η κάθε μία), πλοιοκτησίας Σαρρή Ευαγγέλου.

Ιστορικό: Την 14/05/1997 κι ενώ το σκάφος βρίσκονταν πρυμνοδετημένο στον λιμένα Μαντούκι Κέρκυρας για εκτέλεση εργασιών συντήρησης εκδηλώθηκε πυρκαγιά στους χώρους ενδιαίτησής του με αποτέλεσμα να καταστραφεί.

156. ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΥΚΟΝΟΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Κρουαζιερόπλοιο *ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΥΚΟΝΟΣ* (πρώην *SAN MARCO*), νηολογίου Πειραιώς 6405, ολικ. χωρητ. 4548 κόρων και καθ. 2371 κόρων, μήκους 112 μέτρων, (ναυπηγήθηκε το 1956, στα ναυπηγεία C.R.D. ADRIATICO του TRIESTE), κινούμενο με δύο μηχανές MEK τύπου FIAT,

ιπποδύναμης 5600 BHP, ιδιοκτησίας της εταιρείας «ODYSSEY COMPANIA MAVIERA» (των αδελφών Κυρτάτα Ανδρέα και Γεωργίου).

Ιστορικό: Μεσημβρινές ώρες της 30/12/1995 κι ενώ το πλοίο βρισκόταν παροπλισμένο σε μόνιμο αγκυροβόλιο (θέση Γ΄ Κόλπου Ελευσίνας) παρουσίασε αριστερή κλίση και βυθίστηκε.

157. ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ*, νηολογίου Πειραιώς 4806, ολικ. χωρητ. 148 κόρων και καθ. 59 κόρων, μήκους 34 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, ναυπηγήθηκε το 1944 στην Αγγλία), κινούμενο με δύο μηχανές GENERAL MOTORS, με ιπποδύναμη 175 BHP (η κάθε μία), ιδιοκτησίας Νικολάου Βασιλείου.

Ιστορικό: Την 21/11/1997 και ενώ το σκάφος βρίσκονταν ελλιμενισμένο στον λιμένα Πάτρας εκδηλώθηκε πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο του που είχε ως αποτέλεσμα να καταστραφεί ολοσχερώς. Από την πυρκαγιά, τραυματίστηκε ένα μέλος του πληρώματος.

158. ΣΟΛ ΟΛΥΜΠΙΑ ΙΙ (SOL OLYMPIA II)

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Οχηματαγωγό *ΣΟΛ ΟΛΥΜΠΙΑ ΙΙ (SOL OLYMPIA II)*, ολικ. χωρητ. 7236 κόρων, (ναυπηγήθηκε το 1966 στα ναυπηγεία SOC. ESPANOLA DE CONSTRUCTIONE NAVALE του BILBAO), πλοιοκτησίας της εταιρείας «SOL MEDITERRANEAN LINES» (σημαίας Κύπρου).

Ιστορικό: Την 06/06/1986 κι ενώ το πλοίο βρίσκονταν για επισκευή στην πλωτή δεξαμενή των ναυπηγείων Ελευσίνας, εκδηλώθηκε πυρκαγιά στους χώρους ενδιαίτησης του με αποτέλεσμα να υποστεί σοβαρές ζημιές.

159. ΣΟΥΛΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΣΟΥΛΑ*, νηολογίου Πειραιώς 3674, ολικ. χωρητ. 18 κόρων και καθ. 13 κόρων, μήκους 11 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, έτος ναυπήγησης: 1984), κινούμενο με δύο μηχανές MEK, 185 ίππων (η κάθε μία), με ΔΔΣ: SV 9537, πλοιοκτησίας Αργυροπούλου Βασιλείου.

Ιστορικό: Την 16/08/1991 κι ενώ το πλοίο βρίσκονταν ελλιμενισμένο στην θέση αγκυροβολίας του στον λιμένα Κασσιώπης Κέρκυρας βυθίστηκε λόγω εισροής υδάτων.

160. ΣΟΦΙΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Οχηματαγωγό *ΣΟΦΙΑ* (πρ. *SOYA BIRGITTA*), νηολογίου Πειραιώς 2627, ολικ. χωρητ. 8945 κόρων και καθ. 5827 κόρων, μήκους 496 ποδών, (ναυπηγήθηκε το έτος 1953 στα ναυπηγεία KOCKOMS M/V, A/B MALMO), κινούμενο με μηχανή MEK, MAN 5400 BHP, πλοιοκτησίας Ευθυμιάδη Κωνσταντίνου. Το σκάφος αρχικά είχε ναυπηγηθεί ως δεξαμενόπλοιο αλλά στη συνέχεια επωλήθη στον Κωνσταντίνο Ευθυμιάδη που το μετασκεύασε σε επιβατηγό-οχηματαγωγό για να εκτελέσει. επί πολλά χρόνια δρομολόγια στη γραμμή Πειραιάς-Κρήτη.

Ιστορικό: Την 17/05/1976 κι ενώ το σκάφος βρισκόταν παροπλισμένο σε μόνιμο αγκυροβόλιο στο Κερατσίνι, παρουσίασε κλίση και βυθίστηκε.

161. ΣΟΦΟΚΛΗΣ BENIZEΛΟΣ

Επιβατηγό *ΣΟΦΟΚΛΗΣ BENIZEΛΟΣ* (πρ. *IONION II*, πρ. *LOTARIGEN*, πρ. *LONDRES*), νηολογίου Πειραιώς 2297, με ΔΔΣ: SYTZ, ολικ. χωρητ. 2141 κόρων και καθ. 1111 κόρων, (ναυπηγήθηκε το έτος 1943 στα ναυπηγεία FORGET ET CHANTIERS DE LA MENTITE ARANNE, LE HAVRE), κινούμενο με δύο ατμοστρόβιλους 20.000 ίππων, πλοιοκτησίας της εταιρείας «ΑΤΜΟΠΛΟΪΑΣ ΑΙΓΙΟΝ» των αδελφών Τυπάλδου.

Ιστορικό: Την 14/04/1966 κι ενώ το σκάφος βρίσκονταν αγκυροβολημένο στην ακτή Ξαβερίου για επισκευή, εκδηλώθηκε σ' αυτό πυρκαγιά που είχε ως αποτέλεσμα να καταστραφεί ολοσχερώς. Το πλοίο προσάραξε εκούσια στην Κυνόσουρα Σαλαμίνας.

162. ΣΤΑΡ-ONE

Στοιχεία σκάφους: Κρουαζιερόπλοιο *ΣΤΑΡ-ONE*, νηολογίου Πειραιώς 9535, ολικ. χωρητ. 1968 κόρων και καθ. 509 κόρων ιδιοκτησίας Αλεβίζου Γεωρίου, (ναυπηγήθηκε το 1964 στη Δανία). Το σκάφος υπέστη μετασκευές επί δύο έτη και αναγνωρίστηκε ως επαγγελματικό-τουριστικό.

Ιστορικό: Την 24/05/1992 το πλοίο βυθίστηκε στην θέση αγκυροβολίας του στην μαρίνα Φλοίσβου λόγω εισροής υδάτων.

163. ΣΤΕΛΛΑ Φ.

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Πετρελαιοκίνητο *ΣΤΕΛΛΑ Φ.*, νηολογίου Πειραιώς 2299 ολικ. χωρητ. 97 κόρων και καθ. 47 κόρων.

Ιστορικό: Την 08/01/1979 κι ενώ το σκάφος βρίσκονταν ελλιμενισμένο στο λιμένα Καρλόβασι Σάμου παρασύρθηκε από ισχυρή θαλασσοταραχή και προσέκρουσε σε βραχώδη ακτή με αποτέλεσμα να υποστεί ρήγματα και να βυθιστεί. Αργότερα ανελκύσθηκε από τους ιδιοκτήτες του και επισκευάστηκε στο Νεώριο Καρλοβασίου.

164. ΤΑΣΟΥΛΑ

Στοιχεία σκάφους: Θαλαμηγός *ΤΑΣΟΥΛΑ*, νηολογίου Πειραιώς 3422, ολικ. χωρητ. 17 κόρων, ιδιοκτησίας Παππά Γεωργίου.

Ιστορικό: Την 30/4/1986 κι ενώ το σκάφος έπλεε στη θαλάσσια περιοχή πλησίον Κάβου Γουρούνι της Σκιάθου παρουσίασε μεγάλη εισροή υδάτων, λόγω θαλασσοταραχής και εγκαταλείφθηκε. Από τους επτά επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν οι έξι.

165. ΤΖΟΥΛΙΑ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΤΖΟΥΛΙΑ*, νηολογίου Πειραιώς 5323, ολικ.χωρητ. 67 κόρων και καθ. 32 κόρων, (υλικό κατασκευής: πλαστικό, ναυπηγήθηκε το 1990 στην Ελλάδα) κινούμενο με δύο μηχανές MEK τύπου V.M., συνολικής ιπποδύναμης 330 BHP, ιδιοκτησίας της Ανωνύμου Εταιρείας «ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. ΠΟΛΙΤΗΣ».

Ιστορικό: Την 15/05/1994 κι ενώ το σκάφος έπλεε στην θαλάσσια περιοχή μεταξύ του στενού Αίγινας και Διαπορίων Νήσων εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο του με αποτέλεσμα να καταστραφεί. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους (επτά άτομα) διεσώθησαν.

166. ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΤΗΣ ΑΓΑΠΗΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΤΗΣ ΑΓΑΠΗΣ*, νηολογίου Ηρακλείου 148, με ΔΔΣ : 4258, ολικ.χωρητ.20 κορων, μήκους 13 μέτρων, κινούμενο με δύο μηχανές MERCEDES, 75 ίππων (η κάθε μια), ιδιοκτησίας Κανακουσάκη Αδαμ.

Ιστορικό: Την 04/02/1993 το σκάφος βυθίστηκε στην θέση αγκυροβολίας του (προβλήτας Χερσονήσου Ηρακλείου).

167. TOPENIA

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *TOPENIA*, νηολογίου Βόλου 12, ολικ.χωρητ. 12 κόρων και καθ. 11 κόρων, (υλικό κατασκευής: ενισχυμένο πλαστικό, ναυπηγήθηκε το 1989 στη Γαλλία), κινούμενο με μηχανή ντήζελ 17 ίππων, ιδιοκτησίας Ψαρούκη Κωνσταντίνου, (51%), Griffin W., (48%) και Clarke W., (1%).

Ιστορικό: Την 13/10/1997 το σκάφος βυθίστηκε στην θέση αγκυροβολίας του στον λιμένα Σκιάθου, λόγω ισχυρής θαλασσοταραχής.

168. ΤΣΑΜΠ

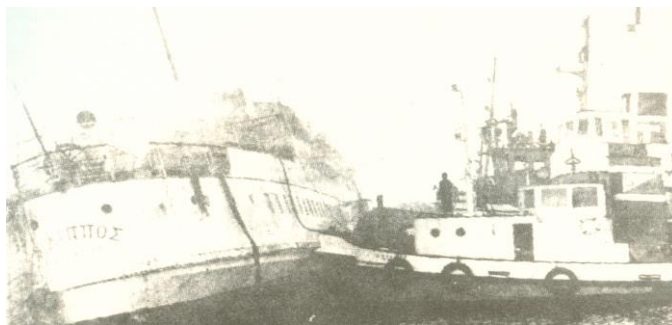
Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΤΣΑΜΠ*, νηολογίου Πειραιώς 5727, με ΔΔΣ: 8458. ολικ.χωρητ. 22 κόρων και καθ. 19 κόρων, (υλικό κατασκευής: ενισχυμένο πλαστικό, ναυπηγήθηκε το 1992), κινούμενο με μια μηχανή PERKINS 59 BHP, ιδιοκτησίας της εταιρείας «ΚΟΛΛΙΝΤΖΑΣ ΚΟΤΤΕΡΑ ΕΠΕ».

Ιστορικό: Την 16/06/1996 κι ενώ το σκάφος έπλεε στη θαλάσσια περιοχή νοτίως του Κάβου της Αγίας Άννας Νάξου παρουσίασε εισροή υδάτων και βυθίστηκε. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

169. ΦΙΛΙΠΠΟΣ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό *ΦΙΛΙΠΠΟΣ*, νηολογίου Πειραιώς 1286, με ΔΔΣ: SVBR, ολικ.χωρητ. 1991 κόρων και καθ. 798 κόρων, (ναυπηγήθηκε το έτος 1940 για το αμερικανικό ναυτικό) και αργότερα περιήλθε στην ιδιοκτησία των αδελφών Καβουνίδη που το μετασκεύασαν σε επιβατηγό.

Ιστορικό: Την 23/02/1972 κι ενώ το σκάφος βρίσκονταν στον μώλο του Αγ. Γεωργίου Κερατσινίου για επισκευή, εκδηλώθηκε πυρκαγιά σε διάδρομο του μηχανοστασίου του που χρησιμοποιούταν ως χώρος εναπόθεσης υλικών, εργαλείων, φιαλών οξυγόνου και ασετυλίνης. Η πυρκαγιά προκάλεσε εκτεταμένες ζημιές στο πλοίο.



Το επιβατηγό «ΦΙΛΙΠΠΟΣ», καιγόμενο
Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α.

170. ΦΙΛΙΠΠΟΣ Ι.

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΦΙΛΙΠΠΟΣ Ι.*, νηολογίου Πειραιώς 5832, με ΔΔΣ : 8889, ολικ.χωρητ. 39 κόρων και καθ. 26 κόρων (υλικό κατασκευής: ενισχυμένο πλαστικό, ναυπηγήθηκε το 1981) κινούμενο με δύο μηχανές DIESEL τύπου DETROIT, 450 BHP η κάθε μία, ιδιοκτησίας Μαματζή Στέφανου.

Ιστορικό: Την 10/12/1996 το σκάφος βρέθηκε βυθισμένο στη θέση πρόσδεσής του στην μαρίνα Καλαμακίου. Από την πραγματογνωμοσύνη που διενεργήθηκε προέκυψε ότι η βύθιση του σκάφους οφειλόταν σε δολιοφθορά⁴⁸¹. Αργότερα το σκάφος ανελκύστηκε και μεταφέρθηκε σε εγκαταστάσεις ξηράς προς επισκευή. Την 23/12/1996 σημειώθηκε ισχυρή έκρηξη στο εσωτερικό του σκάφους και εξεράγη πυρκαγιά με αποτέλεσμα να καταστραφεί ολοσχερώς.

171. ΦΛΑΪΝΚ ΝΤΟΛΦΙΝ

Στοιχεία σκάφους: Υδροπτερυγό/Επιβατηγό *ΦΛΑΪΝΚ ΝΤΟΛΦΙΝ*, νηολογίου Πειραιώς 9898, με ΔΔΣ : SW 7930, ολικ.χωρητ.142 κόρων και καθ. 93 κόρων, μήκους 31 μέτρων, (υλικό κατασκευής: αλουμίνιο, κατασκευάστηκε το 1983 στη Ρωσία) κινούμενο με δυο μηχανές MEK 2218 BHP, πλοικτησίας της ναυτικής εταιρείας «ΠΕΙΡΑΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ».

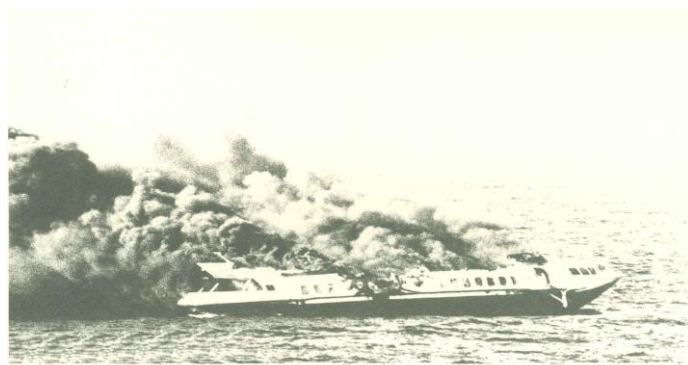
Ιστορικό: Την 17/08/1993 κι ενώ το σκάφος διέπλεε την θαλάσσια περιοχή μεταξύ νησίδας Μπάου και βραχονησίδων Καβουρονήσια παρουσίασε βλάβη στο πηδάλιό του (ακινήσια), με αποτέλεσμα να προσκρούσει σε βράχια. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους (δώδεκα άτομα επιβάτες και έξι άτομα πλήρωμα), διεσώθησαν.

⁴⁸¹ Το από 18/11/1997 πόρισμα πραγματογνωμοσύνης, αδημ.

172. ΦΛΑΪΝΚ ΝΤΟΛΦΙΝ V

Στοιχεία σκάφους: *ΦΛΑΪΝΚ ΝΤΟΛΦΙΝ V*, ολικ.χωρητ.142 κόρων και καθ. 93 κόρων, μήκους 31 μέτρων, (υλικό κατασκευής: αλουμίνιο, ναυπηγήθηκε στην Ρωσία το 1976) κινούμενο με δυο μηχανές MEK, MTU 2218 BHP, ιδιοκτησίας της εταιρείας «MINOAN FLYING DOLPHINS».

Ιστορικό: Την 22/08/2000 κι ενώ το σκάφος έπλεε στη θαλάσσια περιοχή πλησίον της Αγ. Μαρίνας (Αίγινα) εξερράγη πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο του η οποία του προκάλεσε εκτεταμένες καταστροφές. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους (69 άτομα επιβάτες και 7 πλήρωμα), διεσώθησαν.



Ε/Γ-Υ/Δ «ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ V» (22/08/2000)

Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο Ε.Ε.Α.

173. ΦΟΚΟΜΑΡ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΦΟΚΟΜΑΡ*, νηολογίου Πειραιώς 3227, (ναυπηγήθηκε το 1962).

Ιστορικό: Την 30/06/1984 κι ενώ το σκάφος έπλεε στην θαλάσσια περιοχή ανατολικά της Ραφήνας (25 ν. μίλια) εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο του που είχε ως αποτέλεσμα τη βύθισή του. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν. Από την πυρκαϊά υπέστη εγκαύματα ένας εκ των επιβαινόντων.

174. ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ ΑΪΛΑΝΤ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ ΑΪΛΑΝΤ*, νηολογίου Πειραιώς 6640, με ΔΔΣ : SX 4754, ολικ.χωρητ.15 κόρων και καθ. 14 κόρων, μήκους 11 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ενισχυμένο πλαστικό, ναυπηγήθηκε το 1996 στη Γαλλία) κινούμενο με μηχανή YANMAR 27 ίππων, ιδιοκτησίας Βένιου Κωνσταντίνου.

Ιστορικό: Την 02/12/1997 το σκάφος βυθίστηκε στην θέση ελλιμενισμού του στην μαρίνα Αλίμου.

175. ΦΡΗ – ΣΠΙΡΙΤ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΦΡΗ-ΣΠΙΡΙΤ*, νηολογίου Αιγίνας 26, με ΔΔΣ: SV 3041, ολικ. χωρητ. 89 κόρων και καθ. 55 κόρων, μήκους 23 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, ναυπηγήθηκε το 1972 στην Ελλάδα) κινούμενο με δυο μηχανές MEK, συνολικής ιπποδύναμης 180 BHP, ιδιοκτησίας Κουκούλη Αντωνίου, (34%), Κωστούλα Φώτη, (33%) και Χατζή Γεωργίου (33%).

Ιστορικό: Την 18/09/1992 κι ενώ το σκάφος έπλεε στην θαλάσσια περιοχή πλησίον της νήσου Υψηλή (έναντι Πόρτο-Χελίου) εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο του που είχε ως αποτέλεσμα να βυθιστεί. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους διεσώθησαν.

176. ΦΡΗΝΤΟΜ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΦΡΗΝΤΟΜ*, νηολογίου Πειραιώς 6355, με ΔΔΣ: SX 3428, ολικ.χωρητ. 19 κόρων και καθ. 18 κόρων, κινούμενο με μηχανή 41 ίππων, ιδιοκτησίας Θεοδοσιάδη Κυριάκου.

Ιστορικό: Την 11/07/1995 κι ενώ το σκάφος έπλεε στη θαλάσσια περιοχή δυτικά της Κεφάλου Κω παρουσίασε εισροή υδάτων και βυθίστηκε. Οι επιβαίνοντες επί του σκάφους (δύο άτομα), διεσώθησαν.

177. ΦΩΤΕΙΝΗ

Στοιχεία σκάφους: Επιβατηγό/Τουριστικό *ΦΩΤΕΙΝΗ*, νηολογίου Βόλου 440, με ΔΔΣ: SV 2998, ολικ.χωρητ. 61 κόρων και καθ. 41 κόρων, μήκους 20 μέτρων, (υλικό κατασκευής: ξυλεία, ναυπηγήθηκε το έτος 1947 στην Ελλάδα), κινούμενο με δυο μηχανές MERCEDES, 100 BHP η κάθε μια, ιδιοκτησίας Παπαφώτη Παντελή.

Ιστορικό: Την 13/09/1998 κι ενώ το σκάφος βρίσκονταν ελλιμενισμένο στην κεντρική προβλήτα στον λιμένα Καλύμνου εκδηλώθηκε πυρκαγιά στους χώρους ενδιαίτησής του που είχε ως αποτέλεσμα την βύθισή του.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 15

Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Το πρωινό της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2000 η αντίληψη των ΗΠΑ σε θέματα ασφαλείας άλλαξε για πάντα. Η επίδραση από την καταστροφή ενός από τα πιο επιφανή σύμβολα προόδου της αμερικανικής κοινωνίας εξακολουθεί να είναι αισθητή πολύ πιο μακριά από το Μανχάταν. Μετά τα γεγονότα στη Νέα Υόρκη και την Ουάσιγκτον ήταν ξεκάθαρο ότι οι Αρχές της χώρας αυτής είχαν να αντιμετωπίσουν μια απειλή διαφορετικού επιπέδου. Τα γεγονότα αυτά, ήταν το πέραςμα του διαχωριστικού ορίου ανάμεσα στην τρομοκρατία ως μέσο σύγκρουσης χαμηλής έντασης και τη μαζική τρομοκρατία.

Όταν δύο συνθήκες επενεργούν μαζί αρχίζουν να εξισώνονται. Από την μια έχουμε το μεταφορικό μέσο και από την άλλη την καταστροφή στο Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου, δηλ. μεταφορικό μέσο-καταστροφή. Ο κόσμος το έχει δει στις οθόνες των τηλεοράσεων να επαναλαμβάνεται πενήντα, εξήντα, εκατό φορές και έτσι εντυπώνεται υποσυνείδητα η ιδέα ότι το μεταφορικό μέσο είναι καταστροφή.

Οι ΗΠΑ είχαν πάντα την τύχη από την λήξη του εμφυλίου πολέμου και έπειτα, να βρίσκονται μακριά από τα τραγικά γεγονότα που συντάραξαν τον κόσμο. Οι αρμόδιοι αρχικά δεν μπόρεσαν να καταλάβουν πως συνέβη η παραβίαση των κανόνων ασφαλείας. Έπειτα όμως αντιλήφθηκαν ότι οι τρομοκράτες ήταν εκπαιδευμένοι στην πλοήγηση αεροσκαφών. Στην δεκαετία του 70 στόχος των τρομοκρατών ήταν το Ισραήλ και όλοι γνώριζαν ότι η χώρα αυτή βρισκονταν σε διαρκή πόλεμο. Για τους πολίτες των ΗΠΑ φάνταζε πολύ δύσκολο να περάσουν σε ένα διαφορετικό επίπεδο ασφάλειας χρησιμοποιώντας τακτικές για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας που κάποτε τις απέρριπταν ως ελεύθερη κοινωνία. Η επίδραση όμως της 11^{ης} Σεπτεμβρίου ήταν τόσο μεγάλη και ο φόβος επίσης ότι θα μπορούσε να ξανασυμβεί τόσο διάχυτος που επιχείρησαν την αλλαγή όσο δύσκολο κι αν φαίνονταν.

Σήμερα πολλές χώρες έχουν υιοθετήσει και εφαρμόζουν συστήματα ασφαλείας για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις με βάση το ισραηλινό κυρίως μοντέλο ενώ κάποιες άλλες έχουν αυτοσχεδιάσει υιοθετώντας διαφορετικά συστήματα. Τα περισσότερα από αυτά βασίζονται στην τεχνολογία.

Ένα από τα κυριότερα προβλήματα σχετικά με τον έλεγχο επιβατών και φορτίου στους λιμένες και στα πλοία, στις ΗΠΑ, είναι ότι οι διαχειρίστριες εταιρείες

και οι διοικήσεις των λιμένων αναθέτουν πλέον τους ελέγχους αυτούς σε τρίτους με συμβάσεις. Η οικονομικότερη προσφορά αποτελεί συνήθως και το κριτήριο της επιλογής τους. Συχνά αυτό σημαίνει ότι η ασφάλεια διακυβεύεται. Η ευθύνη για την ασφάλεια των επιβατών στα πλοία και στους λιμένες των ΗΠΑ βρίσκεται στα χέρια του πιο χαμηλού κοινού παρανομαστή, του κέρδους.

Τόσο στις ΗΠΑ όσο και σε άλλες χώρες δεν υπάρχει υψηλή επένδυση στον ανθρώπινο παράγοντα. Η ποιότητα των εργαζομένων στον έλεγχο επιβίβασης (check in) θεωρείται χαμηλή, διότι και οι μισθοί είναι χαμηλοί. Την εργασία αυτή πραγματοποιεί κυρίως το έκτακτο προσωπικό. Αποτελεί επομένως μεγάλη πρόκληση η εκπαίδευση νέων εργαζομένων και δεν βοηθά την διαδικασία της ασφάλειας το υπάρχον καθεστώς καθώς ποτέ δεν επιτυγχάνεται βαθιά γνώση του αντικειμένου.

Σε αρκετές συναντήσεις στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), πολλά κράτη μέλη ισχυρίστηκαν ότι πρέπει να ληφθούν μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων και των πλοίων και ότι ως σήμερα δεν έχουν ακολουθηθεί οι απαραίτητες τακτικές. Το προσωπικό ασφαλείας των πλοίων και λιμένων έχει υποβαθμίσει τις λοιπές απειλές πέραν εκείνης της πειρατείας. Για παράδειγμα οι εταιρείες που διαχειρίζονται την ασφάλεια των πλοίων δεν είναι σε θέση να σταματήσουν την μεταφορά εκρηκτικών με πλοίο γιατί τα μηχανήματα που διαθέτουν δεν μπορούν να ανιχνεύσουν εκρηκτικές ύλες και το προσωπικό δεν είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο για να αποτρέψει τις απόπειρες σαμποτάζ με βόμβες.

Οι αμερικανικές ναυτιλιακές εταιρείες μεταφοράς επιβατών διατείνονται ότι προσφέρουν στους επιβάτες τους τις καλύτερες εγγυήσεις ασφάλειας. Υποσχόμενες ασφάλεια έχουν κατορθώσει να αυξήσουν τον αριθμό των επιβατών τους. Πρόσφατα αποφάσισαν να αυξήσουν το εισιτήριο κατά δέκα δολάρια για την ασφάλεια που παρέχουν στα υπερατλαντικά ταξίδια τους. Από αυτή την αύξηση υπολογίζουν ότι θα συγκεντρώσουν σχεδόν 5 εκ. δολάρια ανά πλοίο. Ωστόσο οι έρευνες που γίνονται για να διαπιστωθούν τα παρεχόμενα επίπεδα ασφάλειας σε πλοία καταδεικνύουν ότι τα αμερικανικά επιβατηγά πλοία δεν έχουν αντιμετωπίσει μέχρι σήμερα σοβαρό ατύχημα ή επίθεση από τρομοκράτες/πειρατές.

Τα μέτρα κατά των επιχειρήσεων σαμποτάζ με βόμβες περιλαμβάνουν τεχνολογίες που βελτιώνουν την δυνατότητα ανίχνευσης εκρηκτικών⁴⁸² και φυσικά

⁴⁸² Όπως βελτιωμένος εξοπλισμός ακτίνων Χ, συσκευές ανίχνευσης ατμού κ.ο.κ. Για παράδειγμα η χρήση της τεχνολογίας CTX σκοπό έχει την ανίχνευση εκρηκτικών καθώς και εργαλείων ώστε να αντιμετωπισθεί εγκαίρως οποιοδήποτε απειλή από αποσκευή επιβάτη. Το CTX είναι μια τεχνική

παρέχουν καλύτερο επίπεδο ασφάλειας στους επιβάτες. Στις χώρες όπου τα επίπεδα ασφαλείας είναι υψηλά υπάρχουν μεταξύ άλλων διαδικασίες στις οποίες ελέγχεται το προφίλ του επιβάτη σε σχέση με τις αποσκευές του. Περαιτέρω στα σημεία ελέγχου των εισιτηρίων οι αποσκευές σημαίνονται με ηλεκτρικούς κώδικες ενώ κατά την φόρτωση τους στο πλοίο ελέγχονται μέσω Η/Υ για να διαπιστωθεί εάν έχουν περάσει ή όχι από αρχικό έλεγχο.

Αν και είναι δύσκολο να ληφθούν αποτελεσματικά μέτρα ώστε να προστατευθούν οι κοινόχρηστοι χώροι των λιμένων, δεν ισχύει το ίδιο και για τον χώρο αγκυροβολίας ενός πλοίου. Καθώς το πλοίο βρίσκεται εκεί, ενίοτε και κατά την διάρκεια της παραμονής του, η είσοδος του αποτελεί σημείο διέλευσης για δεκάδες εργαζόμενους που μπορούν να μην έχουν άδεια για να βρίσκονται σε αυτό (όπως πλήρωμα, καθαριστές, προμηθευτές, οδηγοί, αχθοφόροι, μικροπωλητές και πολλοί άλλοι). Μπορεί να υπάρξουν πολλά κενά στις λειτουργίες ενός συστήματος ασφαλείας στον χώρο γύρω από το πλοίο που αν δεν εκτιμηθούν σωστά και δεν ληφθούν τα αντίστοιχα μέτρα για την αντιμετώπιση των απειλών που εγκυμονούν οποιοδήποτε σχέδιο κι αν υιοθετηθεί θα αποτύχει.

Στις ΗΠΑ εκατοντάδες χιλιάδες άνθρωποι καθημερινά έχουν πρόσβαση σε πλοία και σε κοινόχρηστους χώρους στους λιμένες. Έχουν υπάρξει περιπτώσεις όπου εργαζόμενοι στις αποβάθρες έχουν δωροδοκηθεί προκειμένου να ανεβάσουν ναρκωτικά σε πλοία.

Ένα επιπλέον μέτρο που λαμβάνεται προσφάτως από τις αμερικάνικες ναυτιλιακές εταιρίες δρομολογικών γραμμών για την ασφάλεια των επιβατών είναι να τοποθετούν τις αποσκευές που έχουν ελεγχθεί σε σφραγισμένα κιβώτια. Αυτά τα κιβώτια έχουν σχεδιασθεί ώστε να ελαχιστοποιήσουν τις απώλειες σε περίπτωση που όλα τα προηγούμενα μέτρα ασφαλείας έχουν αποτύχει και ένας εκρηκτικός μηχανισμός βρίσκεται στις αποσκευές. Στον ίδιο στόχο, στην ελαχιστοποίηση δηλαδή των επιπτώσεων μιας προσβολής αποβλέπει και ο έλεγχος όλων των εργαζομένων στις εταιρείες. Οι Αρχές τοποθέτησαν επίσης απαγορευτικές πινακίδες στους χώρους πλησίον των πλοίων και υποχρέωσαν τους υπαλλήλους στις ράμπες να διαθέτουν ταυτότητα αναγνώρισης. Πιο διεξοδικοί έγιναν επίσης και οι έλεγχοι των αποσκευών μέσα στα πλοία. Ο κύκλος της ασφάλειας ολοκληρώνεται με οπλισμένους φρουρούς,

τριδιάστατης απεικόνισης. Αν εκρηκτική ύλη ή επικίνδυνο αντικείμενο (ακόμη και πλαστικό μαχαίρι) τοποθετηθεί επιμελώς κρυμμένο σε αποσκευή ή σε αντικείμενα που αυτή περιέχει, η συσκευή CTX θα το ανιχνεύσει.

ένστολους ή μη που ασφαλίζουν την περίμετρο του χώρου του πλοίου σε όλους τους κύριους λιμένες της χώρας.

Μετά από 20 και πλέον χρόνια εμπειρίας τα διαφορετικά αντίμετρα συνενώνονται σε μια συστηματική προσέγγιση ασφαλείας.

Το ισορροπημένο σύστημα ασφαλείας στους λιμένες είναι πλέον πολυεπίπεδο. Αποτελείται από τρία βασικά επίπεδα ασφαλείας. Κάθε επίπεδο είναι εξ ορισμού ανεξάρτητο αλλά λειτουργικά συνδυάζεται και συμπίπτει με τα άλλα. Μαζί τα επίπεδα αυτά συνθέτουν έναν ομόκεντρο κύκλο μηχανισμών/επιπέδων ασφαλείας.

Στο κέντρο βρίσκεται το πλοίο, ο λιμένας και η περίμετρος του λιμένα. Η φιλοσοφία πίσω από το σύστημα είναι η πρόβλεψη της κίνησης ενός πιθανού τρομοκράτη και η τοποθέτηση όσο το δυνατόν περισσότερων και πιο περίτεχνων εμποδίων στον δρόμο του.

Το κύριο πλεονέκτημα αυτής της πολυεπίπεδης δομής είναι ότι απαιτούνται πολλαπλές αποτυχίες, δηλαδή να καταρρεύσουν όλοι οι προηγούμενοι κύκλοι ως το σημείο επίθεσης προκειμένου να επιτύχει τον στόχο του ο τρομοκράτης. Κάθε σημείο ελέγχου που παραβιάζεται ακολουθείται από το επόμενο σημείο ελέγχου ενώ ολόκληρο το σύστημα ενεργοποιείται σε πραγματικό χρόνο.

Το πιο ευρύ επίπεδο είναι η πληροφορία. Συνήθως παρέχεται από διεθνείς αλλά και εθνικές υπηρεσίες πληροφοριών και στόχο έχει τον εντοπισμό του σκοπού των τρομοκρατικών οργανώσεων και τους τρόπους απόκτησης όλων των λειτουργικών τους μέσων όπως χρήματα, επίσημα έγγραφα, μεταφορικά μέσα, όπλα κλπ. Το επίπεδο αυτό τροφοδοτείται συνεχώς από μια ενημερωμένη βάση δεδομένων με υπόπτους. Κάποιες βάσεις δημιουργούνται από τις κρατικές αρχές και κάποιες άλλες βασίζονται στην διεθνή συνεργασία.

Το δεύτερο επίπεδο αποτελεί το πεδίο της κύριας προσπάθειας. Αποτελείται από πέντε εσωτερικούς κύκλους που έχουν σαν στόχο την εύρυθμη λειτουργία του λιμένα ως εξής:

1. Περίμετρος λιμένος. Ο κύκλος αυτός περιλαμβάνει μέτρα όπως:

- α) Προστασία κύριου χώρου λιμένος και της πρόσβασης του, παρουσία προσωπικού ασφαλείας.

- β) Έλεγχος όλων των εισόδων των επιβατών με την χρήση οπτικών μέσων και ηλεκτρονικών συσκευών.

2. Εδραίωση ενός ερμητικά κλειστού και ελεγχόμενου χώρου ανάμεσα στην κοινόχρηστη ζώνη λιμένος και την περιορισμένη ζώνη προσπέλασης πέρα από τον

έλεγχου διαβατηρίων όπου επιτρέπεται η πρόσβαση μόνο στους επιβάτες και υπαλλήλους με ειδική σήμανση (ταυτότητες).

3. Σύστημα διαμόρφωσης προφίλ επιβατών. Ο κύκλος αυτός περιλαμβάνει διαδικασίες ελέγχου συμπεριφοράς όπως συνέντευξη με τον επιβάτη λίγο πριν τον έλεγχο των εισιτηρίων κ.ο.κ.. Ο στόχος του συστήματος αυτού είναι ο εντοπισμός πιθανών υπόπτων με βάση τα έγγραφα, τις απαντήσεις και την εν γένει συμπεριφορά των επιβατών στους χώρους αναχώρησης του λιμένα. Στο στάδιο αυτό δεν αποκλείεται αυστηρός σωματικός έλεγχος του επιβάτη και ενδελεχής έλεγχος των αποσκευών του.

4. Σύστημα διαχείρισης αποσκευών. Οι αποσκευές διαφοροποιούνται κατά τον έλεγχο σύμφωνα με προσχεδιασμένες παραμέτρους για υπόπτους. Περαιτέρω έλεγχοι δεν αποκλείονται. Οι αποσκευές χειρός ελέγχονται σε ποσοστό εκατό τοις εκατό.

5. Περιοχή επιβίβασης. Ασφάλιση της πύλης επιβίβασης στο πλοίο από προσωπικό ασφαλείας και συνοδεία επιβατών. Πρόσβαση στο πλοίο μόνο για το αρμόδιο προσωπικό και τους επιβάτες.

Το τρίτο και τελευταίο επίπεδο του πυρήνα έχει να κάνει με το εσωτερικό του πλοίου και με ειδικότερα μέτρα όπως τοποθέτηση οπλισμένου προσωπικού ασφαλείας σε όλα τα δρομολόγια, ενισχυμένες θύρες στην γέφυρα και το μηχανοστάσιο κ.ο.κ.. Οι χώροι της γέφυρας, του μηχανοστασίου και του γκαράζ είναι απροσπέλαστοι, εκτός από το προσωπικό υπηρεσίας. Όλα τα μέλη του πληρώματος είναι εκπαιδευμένα και έχουν τις ικανότητες να χειρίζονται επείγουσες καταστάσεις. Επίσης προκαθορίζονται κώδικες για επικοινωνία και διαδικασίες επείγουσας κατάστασης για προσωπικό της γέφυρας και το λοιπό προσωπικό του πλοίου.

Είναι ωστόσο τα μέτρα αυτά εφικτά; Μπορεί ο επιβάτης να αποδεχθεί αυτή την δαπανηρή και χρονοβόρα διαδικασία ασφαλείας; Ασφαλώς όχι.

Απαιτείται να υπάρξει ένα σύστημα που θα επιταχύνει τις διαδικασίες ελέγχου για τους υπόλοιπους επιβάτες επιτρέποντας επιλεκτικά στις Αρχές να επικεντρωθούν στους τρομοκράτες.

Οι Αρχές χρειάζονται ένα σύστημα που θα ξεκινά από την πληροφορία και θα φθάνει στο περιβάλλον του λιμένα. Εκεί θα πρέπει να υπάρχουν αποτελεσματικά συστήματα ελέγχου που θα εντοπίζουν όχι μόνο όπλα, βόμβες και χειροβομβίδες, αλλά και αντικείμενα που είναι λιγότερο ανιχνεύσιμα από τις παραδοσιακές τεχνολογίες.

Η ασφάλεια στα ταξίδια απαιτεί επίσης έναν συνδυασμό κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης με ενισχυμένη προστασία στους ζωτικούς χώρους του πλοίου καθώς και παρουσία εκπαιδευμένου προσωπικού ασφαλείας.

Πολλοί διατείνονται ότι αν υπάρχουν άνθρωποι που θα επιχειρήσουν τρομοκρατική ενέργεια με ένα φανατισμό που θα τους οδηγήσει στην αυτοκτονία για τις ιδέες τους τότε θα πρέπει να προβλέπονται και έσχατα μέτρα πάνω στο πλοίο για να αποτραπεί κάτι τέτοιο.

Έχουν γίνει πολλές συζητήσεις από την 11^η Σεπτεμβρίου και μετά για την ιδέα της παρουσίας προσωπικού ασφαλείας στα επιβατηγά πλοία και το κοινό δείχνει να φοβάται την ιδέα οπλισμένων ανθρώπων πάνω σε πλοία. Άλλωστε αν εκδηλώνονταν μια τρομοκρατική επίθεση και γίνονταν κάποια συμπλοκή ανάμεσα στους τρομοκράτες και το προσωπικό ασφαλείας ενός πλοίου το πιθανότερο ήταν ότι θα τραυματιζόταν/φονεύονταν κάποιοι από τους επιβάτες.

Το προσωπικό ασφαλείας αναγνωρίζει ότι κάθε θέση ενός πλοίου μπορεί να αντιπροσωπεύει έναν επιβάτη. Σε μία ενδεχόμενη συμπλοκή του με τρομοκράτες σε περίπτωση αστοχίας ένας ή περισσότεροι επιβάτες μπορεί να τραυματισθούν/φονευθούν. Για τον λόγο αυτό στις περισσότερες χώρες έχει καθιερωθεί να χρησιμοποιούνται ειδικά σχεδιασμένα πυρομαχικά προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος της ζημιάς στους εσωτερικούς χώρους ενός πλοίου όπως π.χ. σφαίρες θρυμματισμού που εκρήγνυνται κατά την πρόσκρουση τους αντί να διαπερνούν τον στόχο τους. Ωστόσο μεγαλύτερη πρόκληση για τις αρχές ασφαλείας είναι να εκπαιδεύσουν κατάλληλα το προσωπικό τους ώστε κάποια μέρα, αν χρειασθεί εν ώρα καθήκοντος να αντιδράσει αποτελεσματικά μέσα σε κλάσματα του δευτερολέπτου. Άλλωστε το μεγαλύτερο τμήμα του προσωπικού αυτού θα περάσει το υπόλοιπο της καριέρας του χωρίς καμία απολύτως δράση.

Τα πληρώματα των πλοίων αλλά και όσοι εργάζονται στους λιμένες θα έπρεπε να έχουν καλύτερη εκπαίδευση σε θέματα ασφαλείας. Πολλά πληρώματα εκπαιδεύονται για να αντιμετωπίσουν συνήθη περιστατικά θαλάσσιου κινδύνου, αλλά σε ότι αφορά την γενικότερη αντίληψη περί ασφάλειας, οι εταιρείες πάσχουν από το σύνδρομο του: «βάλτα όλα σ' ένα βίντεο» δηλαδή «ας δείξουμε στους επιβάτες σε ένα βίντεο 45 λεπτών πώς να αντιμετωπίσουν τους πιθανούς κινδύνους». Έτσι οι επιβάτες αποκλείονται από το δίκτυο ασφαλείας και γίνονται παθητικοί αποδέκτες των γεγονότων χωρίς να μπορούν να έχουν ενεργό ρόλο στην αποτροπή ενός επεισοδίου. Αυτή την στιγμή τα περισσότερα μέλη των πληρωμάτων πλοίων στον

κόσμο δεν έχουν εκπαιδευτεί στη συμπεριφορική ανάλυση ή στους τρόπους αποτροπής ενός έκνομου επεισοδίου. Το βασικό ζήτημα στην εκπαίδευση είναι η αναζήτηση ανθρώπων που θα λειτουργήσουν αποτελεσματικά σε περίπτωση κρίσης. Βασικό προσόν τους θα πρέπει να είναι η αυτοπειθαρχία. Μόνο τότε μπορεί να βασισθεί πάνω τους ένα επαρκές σύστημα ασφάλειας. Η ικανότητα άμεσης αντίδρασης και χειρισμού των μέσων πρέπει επίσης να είναι υψηλή. Το προσωπικό θα πρέπει να ενεργεί μόνο όταν το αποτέλεσμα είναι βέβαιο.

Οι ισραηλινές Αρχές στο Τελ Αβίβ και την Χάιφα έχουν υιοθετήσει πολύ αυστηρά μέτρα για να βελτιώσουν την ασφάλεια του επιβάτη στις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές αλλά δεν πρέπει να αγνοούμε ότι τα πλοία στο Ισραήλ εκτελούν μικρό αριθμό δρομολογίων συγκριτικά με χώρες όπως οι ΗΠΑ ή η Γαλλία και η Μεγάλη Βρετανία. Πιθανότατα για τις χώρες αυτές κάτι τέτοιο θα ήταν οικονομικά ασύμφορο.

Στην 11^η Σεπτεμβρίου είδαμε ότι η έλλειψη μέτρων ασφαλείας μπορεί να κοστίσει σε ανθρώπινες ζωές, χρήμα και προσπάθεια. Χρειάζεται αρκετά να γίνουν ακόμη στο θέμα της ασφάλειας των θαλασσίων επιβατικών μεταφορών αλλά αυτό είναι το κόστος. Οι Αρχές οφείλουν να διαμορφώσουν ένα σύστημα ασφαλείας βασισμένο σε μια νέα αντίληψη. Με την χρήση της σύγχρονης τεχνολογίας και την αξιοποίηση της πληροφορίας μπορεί να επιτύχουν υψηλότερα επίπεδα ασφαλείας. Σήμερα υπάρχει η δυνατότητα δημιουργίας αποτελεσματικών συστημάτων που θα επιτρέπουν στους επιβάτες να ταξιδεύουν με καλύτερους όρους ασφαλείας. Υπάρχει επίσης η δυνατότητα δημιουργίας συστημάτων που θα επιτρέψουν στη βιομηχανία να έχει κέρδη. Η επιτυχία δεν γίνεται μέσα σε μια νύκτα. Απαιτεί την αλλαγή της αντίληψής μας για τα θαλάσσια ταξίδια και πάνω απ' όλα απαιτεί την συμμετοχή όλων των χωρών του κόσμου στην πιο κρίσιμη μάχη της σύγχρονης ιστορίας, την μάχη για την ελευθερία τους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 16

ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΤΕΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΚΑΙ ΕΥΡΡΥΘΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

ΑΙΓΙΝΑ

Επέκταση λιμενοβραχίονα, εκβάθυνση λιμενολεκάνης, καθαρισμός της εισόδου από υφάλους, επαρκής σήμανση, τοποθέτηση προσκρουστήρων, κατασκευή αίθουσας αναμονής επιβατών, ενίσχυση φωτοβολίας πράσινου φανού, ανακατασκευή ράμπας.

ΠΟΡΟΣ

Εκβάθυνση διαύλου, κατασκευή αίθουσας αναμονής επιβατών και προβλήτα για πρυμνοπλαγιοδέτηση πλοίου με δυνατότητα διανυκτέρευσης, εξασφάλιση χώρου στάθμευσης οχημάτων, επισκευή κρηπιδωμάτων.

ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ

Φωτοσήμανση εισόδου, φωτισμός, επέκταση υπάρχοντος προβλήτα, εκβάθυνση λιμενολεκάνης.

ΓΥΘΕΙΟ

Εκβάθυνση λιμενολεκάνης, επέκταση και φωτοσήμανση προβλήτα, τοποθέτηση προσκρουστήρων και στεγάστρων,

ΚΥΘΝΟΣ

Φωτοσήμανση της βραχονησίδας «ΜΕΡΙΧΑΣ», κατασκευή λιμενοβραχίονα και χώρου στάθμευσης οχημάτων, τοποθέτηση προσκρουστήρων και διαμόρφωση αίθουσας αναμονής επιβατών.

ΣΕΡΙΦΟΣ

Φωτοσήμανση λιμένος, κατασκευή λιμενοβραχίονα και αίθουσας αναμονής επιβατών, προέκταση υπάρχοντος προβλήτα.

ΜΗΛΟΣ

Επέκταση λιμένος με δημιουργία θέσης για πρυμνοπλαγιοδέτηση πλοίων, φωτοσήμανση προβλήτα, εκβάθυνση λιμένος, βελτίωση του σταθμού επιβατών και των χώρων υγιεινής, τοποθέτηση προσκρουστήρων.

ΚΙΜΩΛΟΣ

Φωτοσήμανση βραχονησίδων «ΡΕΥΜΑΤΟΝΗΣΙΑ», επέκταση υπάρχοντος προβλήτα, κατασκευή λιμενοβραχίονα, τοποθέτηση προσκρουστήρων και στεγάστρων.

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ

(Ίσως το πιο επικίνδυνο λιμάνι της χώρας). Φωτοσήμανση των βραχονησίδων «ΠΟΛΥ-ΞΕΡΕΣ-ΔΥΟ ΑΔΕΛΦΙΑ» και του Ακρωτ. «ΛΑΤΙΝΗ», επέκταση του υπάρχοντος προβλήτα και τοποθέτηση προσκρουστήρων.

ΣΙΚΙΝΟΣ

Εκβάθυνση λιμενολεκάνης επέκταση και φωτοσήμανση υπάρχοντος προβλήτα, τοποθέτηση στεγάστρων.

ΘΗΡΑΣΙΑ και ΘΗΡΑ

Θήρα: (Επικίνδυνος λιμένας καθόσον το μεγάλο βάθος δεν επιτρέπει την αγκυροβολία των πλοίων). Μεταφορά λιμένος σε ασφαλή τοποθεσία.

Θηρασία: Επέκταση του λιμένος της Θηρασίας με τη δημιουργία θέσεων πρυμνοπλαγιοδέτησης πλοίων.

ΝΑΞΟΣ

Μεταφορά λιμένος σε άλλη τοποθεσία. Φωτοσήμανση της υφάλου «ΦΡΟΥΡΟΣ».

ΠΑΡΟΣ

Ενίσχυση της φωτοβολίας φανών, επέκταση του χερσαίου χώρου, εκβάθυνση λιμενολεκάνης, δημιουργία χώρου πρυμνοπλαγιοδέτησης πλοίων, τοποθέτηση προσκρουστήρων.

ΣΥΡΟΣ

Εκβάθυνση λιμενολεκάνης, δημιουργία θέσεων πρυμνοπλαγιοδέτησης πλοίων, ενίσχυση φωτοβολίας φανών εισόδου, τοποθέτηση προσκρουστήρων, διαμόρφωση αίθουσας αναμονής και χώρων υγιεινής επιβατών, κατασκευή προβλήτα για φορτηγά-οχηματαγωγά πλοία.

ΚΕΑ (Τζια)

Επέκταση υπάρχοντος προβλήτα, εκβάθυνση της λιμενολεκάνης, φωτισήμανση του λιμενοβραχίονα, τοποθέτηση προσκρουστήρων.

ΑΝΔΡΟΣ

Εκβάθυνση λιμενολεκάνης, αποκατάσταση υπάρχοντος προβλήτα, φωτισήμανση της υφάλου «ΒΟΥΒΗ» και της βραχονησίδας «ΤΟΥΡΛΙΤΗΣ», ενίσχυση της φωτοβολίας φανού του λιμενοβραχίονα.

ΤΗΝΟΣ

Εκβάθυνση της λιμενολεκάνης, ενίσχυση της φωτοβολίας φανών εισόδου, τοποθέτηση προσκρουστήρων.

ΜΥΚΟΝΟΣ

Παλιός λιμένας: Εκβάθυνση της λιμενολεκάνης, αποκατάσταση υπάρχοντος προβλήτα και λιμενοβραχίονα.

Νέος λιμένας: (Δεν προστατεύεται από τους ανέμους). Ενίσχυση φωτισήμανσης, διαμόρφωση αίθουσας αναμονής επιβατών, φωτισήμανση της βραχονησίδας «ΚΑΒΟΥΡΑΣ».

ΑΜΟΡΓΟΣ

Κατάπολα: Επέκταση του υπάρχοντος προβλήτα, φωτισήμανση της εισόδου του λιμένος, τοποθέτηση προσκρουστήρων και στεγάστρων.

Αιγιάλη: Διαπλάτυνση του υπάρχοντος προβλήτα, φωτισήμανση, τοποθέτηση προσκρουστήρων.

ΛΟΝΟΥΣΑ

Εκβάθυνση λιμενολεκάνης, προέκταση του υπάρχοντος προβλήτα, κατασκευή νέου λιμενοβραχίονα.

ΡΑΦΗΝΑ

Κατασκευή νέου προβλήτα, εκβάθυνση λιμενολεκάνης, δημιουργία θέσεων πρυμνοπλαγιοδέκτης, ενίσχυση υπάρχοντος φωτισμού, δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης οχημάτων, τοποθέτηση προσκρουστήρων.

ΚΑΒΑΛΑ

Ενίσχυση της φωτοβολίας φανών εισόδου και φωτισμού του προβλήτα, τοποθέτηση προσκρουστήρων.

ΛΗΜΝΟΣ

Επέκταση υπάρχοντος λιμενοβραχίονα και αποπεράτωση έργων προβλήτα.

ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ

Επέκταση υπάρχοντος προβλήτα, εκβάθυνση της λιμενολεκάνης, φωτισμός προβλήτα, τοποθέτηση προσκρουστήρων.

ΜΥΤΙΛΗΝΗ

Ενίσχυση της φωτοβολίας ερυθρού φανού εισόδου, πρόσθετος φωτισμός, τοποθέτηση στεγάστρων.

ΙΟΣ

Επέκταση υπάρχοντος προβλήτα, εκβάθυνση λιμένος και οριοθέτηση με την περιοχή λουομένων.

ΧΙΟΣ

Ενίσχυση της φωτοβολίας των φανών εισόδου, εκβάθυνση της λιμενολεκάνης, τοποθέτηση προσκρουστήρων.

ΣΑΜΟΣ

Βαθύ: Εκβάθυνση λιμενολεκάνης, διεύρυνση του χερσαίου χώρου.

Καρλόβασι: Εκβάθυνση λιμενολεκάνης, ενίσχυση φωτοβολίας φανών εισόδου, αποκατάσταση υπάρχοντος προβλήτα, δημιουργία θέσεως πρυμνοπλαγιοδέκτης πλοίων, τοποθέτηση προσκρουστήρων.

ΙΚΑΡΙΑ

Άγιος Κήρυκος: Αποκατάσταση υπάρχοντος προβλήτα, κατασκευή νέου λιμενοβραχίονα, ενίσχυση φωτοβολίας φανού εισόδου, δημιουργία χώρων υγιεινής επιβατών, τοποθέτηση στεγάστρων.

Εύδηλος: Εκβάθυνση λιμενολεκάνης, κατασκευή λιμενοβραχίονα, ενίσχυση της φωτοβολίας πράσινου φανού, τοποθέτηση προσκρουστήρων.

ΦΟΥΡΝΟΙ

Διαπλάτυνση του υπάρχοντος προβλήτα, κατασκευή λιμενοβραχίονα, τοποθέτηση στεγάστρων και προσκρουστήρων.

ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ

Επέκταση του χερσαίου χώρου, τοποθέτηση στεγάστρων και προσκρουστήρων.

ΡΟΔΟΣ

Εκβάθυνση του λιμένος ΑΡΚΑΝΤΙΑΣ, εκβάθυνση στην περιοχή «ΚΑΜΕΙΡΟΣ ΣΚΑΛΑ», δημιουργία θέσεων πρυμνοπλαγιοδέκτης πλοίων, τοποθέτηση στεγάστρων, προσκρουστήρων και κιγκλιδωμάτων.

ΠΑΤΜΟΣ

Διεύρυνση του χερσαίου χώρου, δημιουργία χώρων υγιεινής επιβατών, τοποθέτηση προσκρουστήρων.

ΛΕΡΟΣ

Χαρτογράφηση και εκβάθυνση λιμένος, διαπλάτυνση υπάρχοντος προβλήτα, δημιουργία χερσαίων χώρων, τοποθέτηση προσκρουστήρων και στεγάστρων.

ΚΑΛΥΜΝΟΣ

Εκβάθυνση λιμένος, φωτισμός προβλήτα, τοποθέτηση προσκρουστήρων.

ΗΡΑΚΛΕΙΟ

Εκβάθυνση αβαθών «ΓΚΟΥΛΕ», εκκαθάριση πυρομαχικών παλαιάς εισόδου.

ΡΕΘΥΜΝΟ

Μεταφορά λιμένος σε άλλη τοποθεσία.

ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ

(Από τους πλέον επικίνδυνους λιμένες) Εκβάθυνση λιμένος, δημιουργία χώρων υγιεινής επιβατών, τοποθέτηση στεγάστρων και προσκρουστήρων.

ΨΑΡΑ

(Επικίνδυνος λιμένας απροστάτευτος από τους ανέμους) Εκβάθυνση λιμένος, αποκατάσταση υπάρχοντος λιμενοβραχίονα, φωτισήμανση της υφάλου «ΤΡΙΦΥΛΛΙ», τοποθέτηση στεγάστρων και προσκρουστήρων.

ΒΟΛΟΣ

Αύξηση θέσεων πρυμνοδέτησης - πρυμνοπλαγιοδέτησης πλοίων, τοποθέτηση στεγάστρων και προσκρουστήρων.

ΣΚΙΑΘΟΣ

Διεύρυνση χερσαίου χώρου λιμένος, τοποθέτηση στεγάστρων και προσκρουστήρων.

ΣΚΟΠΕΛΟΣ

(Επικίνδυνος λιμένας για την είσοδο-έξοδο των πλοίων) Τοποθέτηση στεγάστρων και προσκρουστήρων.

ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ

(Επικίνδυνος λιμένας για πρυμνοδέτηση λόγω γειτνείας του με βραχώδεις ακτές). Εκβάθυνση λιμένος, ενίσχυση υπάρχοντος φωτισμού.

ΠΑΤΡΑ

Εκβάθυνση υπάρχοντος λιμένος, αποπεράτωση νέου λιμένος.

ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ

Διαπλάτυνση του διαύλου από/προς τον λιμένα.

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Εκβάθυνση λιμένος.

ΚΑΣΟΣ

Κατασκευή λιμενοβραχίονα, δημιουργία χώρων υγιεινής επιβατών, τοποθέτηση στεγάστρων και προσκρουστήρων.

ΚΑΡΠΑΘΟΣ

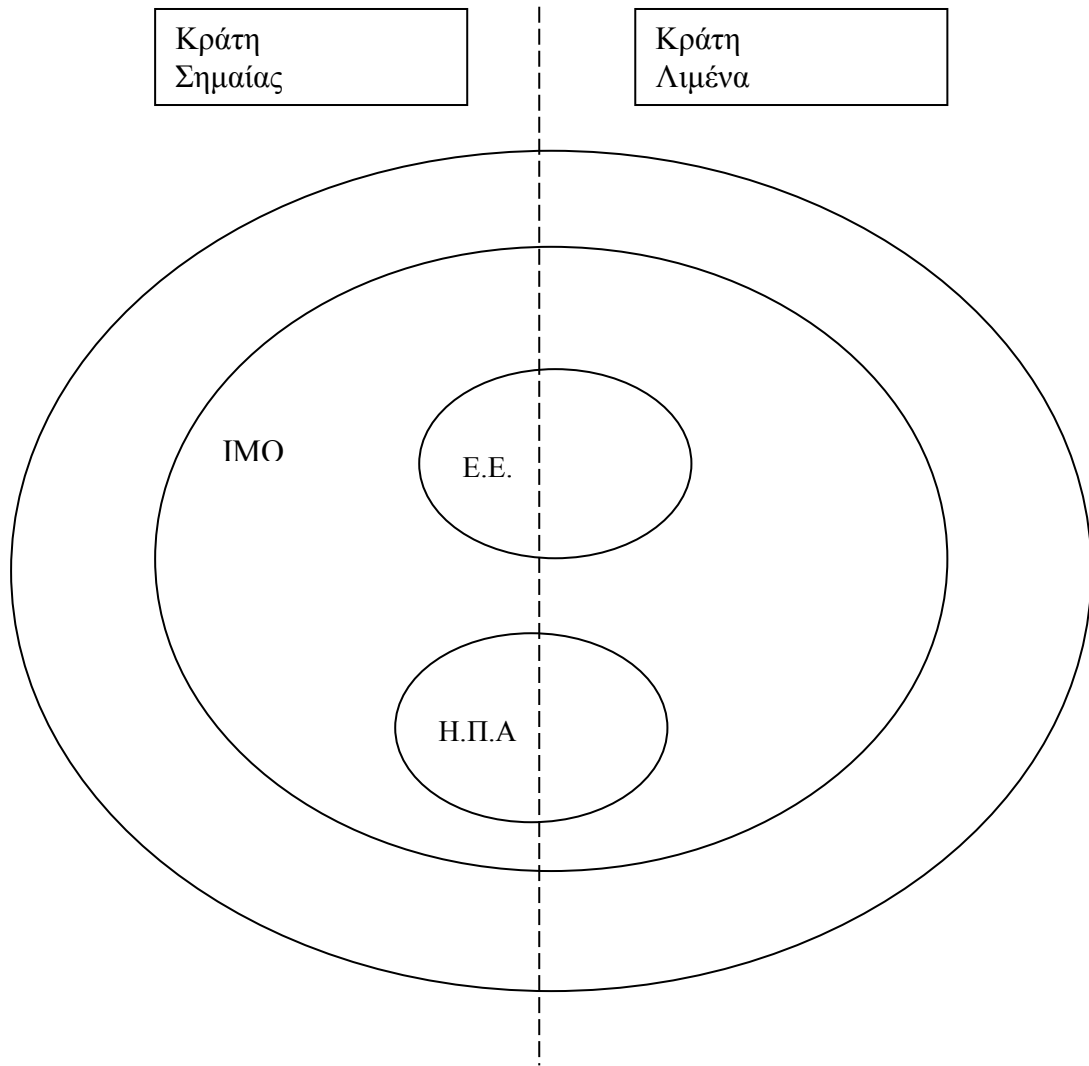
Ενίσχυση φωτοσήμανσης προβλήτα, επέκταση των χερσαίων χώρων, δημιουργία χώρων υγιεινής επιβατών, τοποθέτηση στεγάστρων και προσκρουστήρων, αύξηση αριθμού δεσμών.

ΣΗΤΕΙΑ

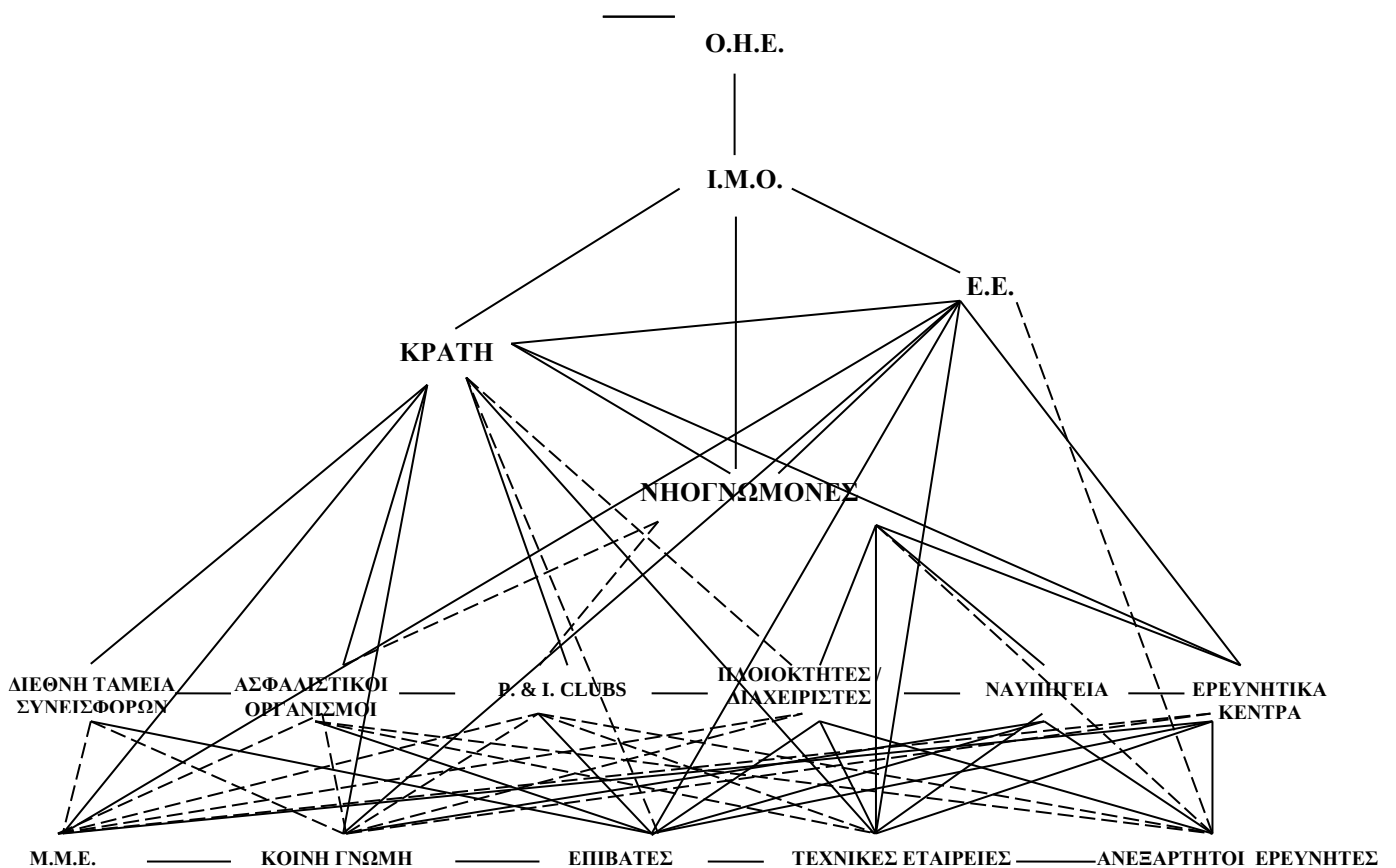
Ενίσχυση φωτοβολίας φανών εισόδου, αποκατάσταση υπάρχοντος προβλήτα, τοποθέτηση προσκρουστήρων.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ

Εκβάθυνση λιμενολεκάνης, τοποθέτηση προσκρουστήρων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 17**Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 18

ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ / ΚΡΑΤΗ /ΦΟΡΕΙΣ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ
ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 19**ΠΙΝΑΚΑΣ 1 (ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 14, Β' ΜΕΡΟΥΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΕΚΕΙΝΩΝ ΤΟΥ ΚΕΦ. Γ 3 ΜΕΡΟΥΣ Α)**

ΕΤΗ	Ε/Γ-Τ/Ρ	Ε/Γ	Ε/Γ-Ο/Γ	Θ/Γ	Κ/Ζ	Υ/Δ	Υ/Κ	Λ	Ε/Γ - Φ/Γ
1950									
1951		10							
1952									
1953									
1954									
1955									
1956									
1957									
1958									
1959		51/58							
1960				179 ¹					
1961									
1962									
1963							122		
1964									
1965	83	33							
1966		44/92/137/ 161	180 ²						
1967									
1968		1/11							
1969									
1970	55	2/53							
1971		9/138							
1972		169							
1973			13						
1974		59/133							
1975									
1976		72	160						
1977	87	145							
1978	31/70	90	126	42/66/152					
1979		77/93/163							
1980	30/64/86/111			115/41/ 45/71					
1981	91/124	5/40		96/102	123				
1982	65	4		56/60					
1983	49/132		182 ³	25					
1984	16/173			12					
1985	21								
1986	35/108		94/158	164					
1987	27/131		75						
1988	18		85		178 ⁴ /181 ⁵				
1989	46/57/144		67/125						

1990	150	110		3					
1991	73/84/113/135/148/159	149							
1992	17/22/32/47/74/104/175	89	82		162				
1993	19/26/28/37/54/78/121/165/ 166					171			
1994	6/23/52/76/79/80/88/105/140	61	43/151		134				
1995	7/20/24/34/48/81/95/99/103/ 119/127/128/176				156				
1996	97/98/109/116/130/136/143/ 168/170		15/141		117				
1997	14/62/106/114/118/120/155/ 157/167/174	8		38					
1998	39/63/129/139/153/154/177		101	36/50/112				107	147
1999	29/69/100								
2000	68/142		183 ⁶			172			
2001									
2002									
2003									
2004									
2005									
2006									
2007									

¹ 179 Θ/Γ «ΔΗΛΟΣ». Βυθίστηκε την 22/11/1960

² 180 Ε/Γ «ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ». Βυθίστηκε την 8/12/1966

³ 182 Ε/Γ – Ο/Γ «ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ». Βυθίστηκε την 23/02/1983

⁴ 178 Κ/Ζ «ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ (JUPITER)». Βυθίστηκε την 21/10/1988

⁵ 181 Κ/Ζ «ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΟΡΟΣ (CITY OF POROS)». Εκδηλώθηκε τρομοκρατική επίθεση την 11/07/1988

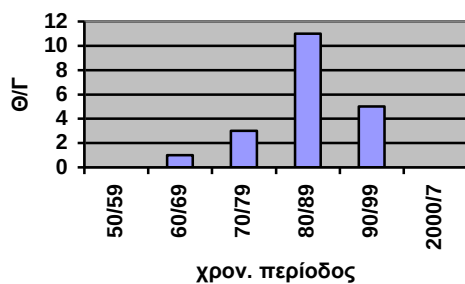
⁶ 183 Ε/Γ – Ο/Γ «ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ». Βυθίστηκε την 26/09/2000

ΠΙΝΑΚΑΣ 2 (ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΠΙΝΑΚΑ Ι)

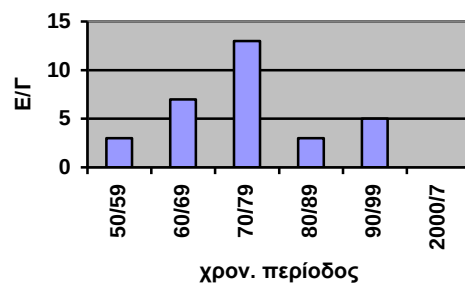
ΕΤΗ		Φυσικοί Κίνδυνοι	Ανθρώπινο Λάθος	Τεχνολογία	Άλλα
1950-1959	Ε/Γ-Τ/Ρ				
	Ε/Γ		10/58		51
	Θ/Γ				
	Ε/Γ-Ο/Γ				
	Κ/Ζ				
	Υ/Δ				
	Υ/Κ				
	Λ				
	Ε/Γ-Φ/Γ				
1960-1969	Ε/Γ-Τ/Ρ	83			
	Ε/Γ	11/44	1/137/161		33/92
	Θ/Γ				179
	Ε/Γ-Ο/Γ				180
	Κ/Ζ				
	Υ/Δ				
	Υ/Κ		122		
	Λ				
	Ε/Γ-Φ/Γ				
1970-1979	Ε/Γ-Τ/Ρ	55	87/70	31	
	Ε/Γ	2/9/59/138/163/93	72/77/133/169	53	90/145
	Θ/Γ	42/152		66	
	Ε/Γ-Ο/Γ	13		126	160
	Κ/Ζ				
	Υ/Δ				
	Υ/Κ				
	Λ				
	Ε/Γ-Φ/Γ				
1980-1989	Ε/Γ-Τ/Ρ	27/46/91/111/144	35/49/64/65/86/124/16	21/30/108/173/57	18/131/132
	Ε/Γ	4/40			5
	Θ/Γ	45/96/164		41/56/60/71/102/115	12/25
	Ε/Γ-Ο/Γ	67	75/94/125/158		85/182
	Κ/Ζ		123/146/178		181
	Υ/Δ				
	Υ/Κ				
	Λ				
	Ε/Γ-Φ/Γ				

1990-1999	E/Γ-T/P	100/104/105/109/120/127/128/129/130/22/23/24/34/37/52/62/63/81/95/135/136/140/143/150/154/159/167/168/176	79/88/119/148/153/155/6/7/17/26/28/32/47/54/76/78	84/97/98/103/106/114/116/139/157/165/14/19/29/39/48/69/74/80/177/175	20/73/99/113/118/121/166/170/174
	E/Γ		61/89	8/110	149
	Θ/Γ	112	3	36/38/50	
	E/Γ-O/Γ		15/82/101/141		43/151
	K/Z		117/162/134		156
	Y/Δ		171	172	
	Y/K				
	Λ	107			
	E/Γ-Φ/Γ	147			
2000-2007	E/Γ-T/P	142	68		
	E/Γ				
	Θ/Γ				
	E/Γ-O/Γ		183		
	K/Z				
	Y/Δ				
	Y/K				
	Λ				
	E/Γ-Φ/Γ				

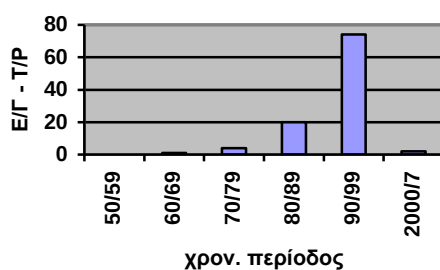
**ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ
ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1950-2007**
(Γραφική απεικόνιση στοιχείων πίνακα 1)



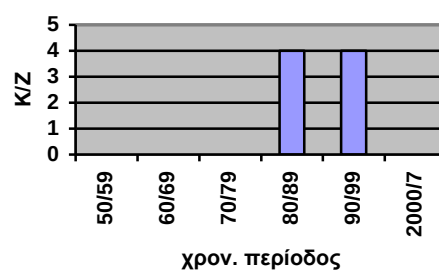
Θ/Γ



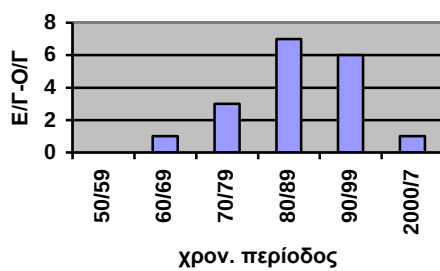
Ε/Γ



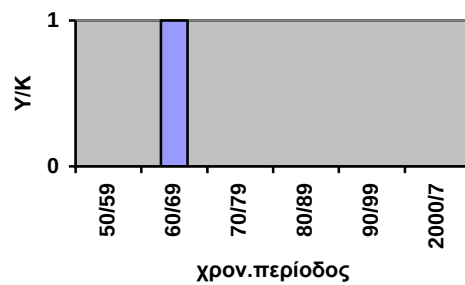
Ε/Γ-Τ/Ρ



Κ/Ζ



Ε/Γ-Ο/Γ



Υ/Κ

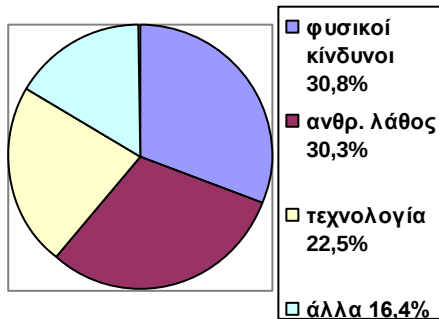
**ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΑΠΩΛΕΣΘΗΚΑΝ
ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ
ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΑΙΤΙΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ
1950 - 2007
(Επεξεργασία στοιχείων Πίνακα Ι)**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Φ.Κ.	Α	Τ	Αλ	Φ.Κ.	Α	Τ	Αλ
Ε/Γ-Τ/Ρ	37	26	26	12	21	20	21	6
Ε/Γ	10	11	3	7	2	8	3	1
Θ/Γ	6	1	10	3	4	1	7	2
Ε/Γ-Ο/Γ	2	9	1	6	2	4	1	3
Κ/Ζ		6		2				
Υ/Κ		1				1		
Σύνολο	55	54	40	29	29	34	32	13
%	30,8	30,3	22,5	16,4	26,9	31,5	29,6	12

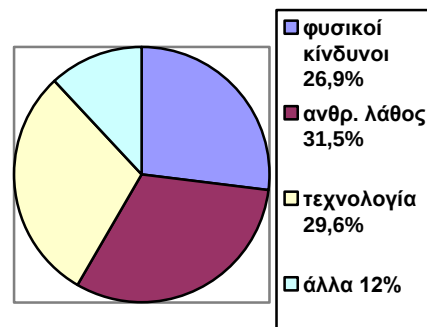
Εν όρμω και εν πλώ

Εν πλώ

1950 - 2007



Εν όρμω και εν πλώ



Εν πλώ

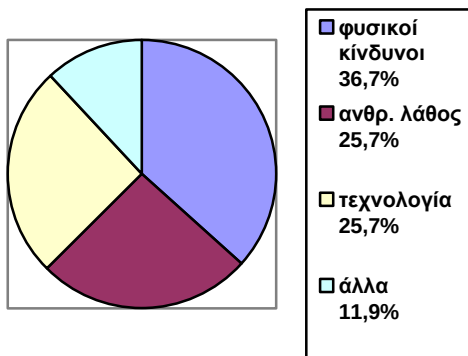
Φ.Κ : Φυσικοί Κίνδυνοι
Α : Ανθρώπινο Λάθος
Τ : Τεχνολογία
Αλ : Άλλα

**ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΑΠΩΛΕΣΘΗΚΑΝ ΣΤΙΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ
ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΑΙΤΙΑ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ
1950 - 2007
(Επεξεργασία στοιχείων Πίνακα Ι)
(ΣΥΝΕΧΕΙΑ)**

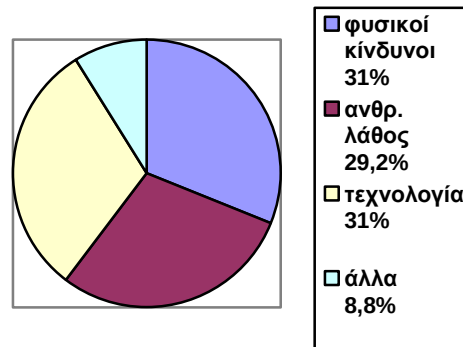
Ε/Γ – Τ/Ρ									
ΕΤΗ	Φ.Κ.	Α	Τ	Αλ		Φ.Κ.	Α	Τ	Αλ
50-59									
60-69	1					1			
70-79	1	2	1			1	1	1	
80-89	5	7	5	3		3	4	5	3
90-99	29	16	20	9		15	14	15	3
00-07	1	1				1	1		
Σύνολα	37	26	26	12		21	20	21	6
%	36,7	25,7	25,7	11,9		31	29,2	31	8,8

Εν όρμω και εν πλώ

Εν πλώ



Εν όρμω και εν πλώ



Εν πλώ

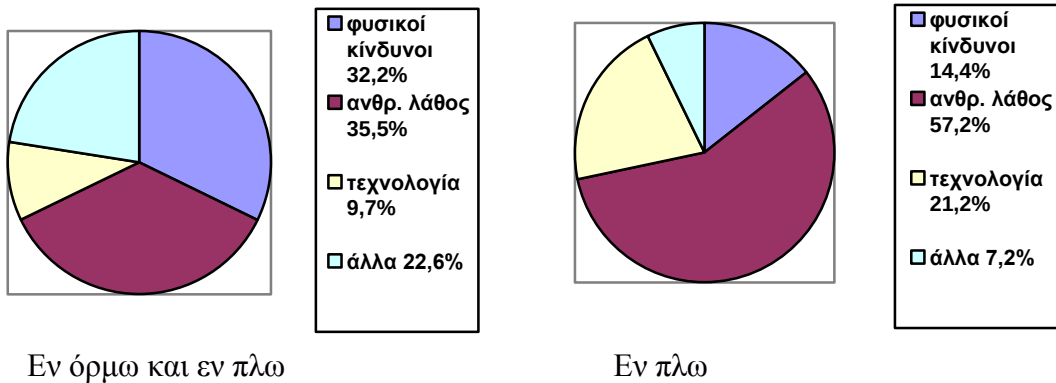
Φ.Κ. : Φυσικοί Κίνδυνοι
Α : Ανθρώπινο Λάθος
Τ : Τεχνολογία
Αλ : Άλλα

**ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΑΠΩΛΕΣΘΗΚΑΝ ΣΤΙΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ
ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΑΙΤΙΑ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ
1950 - 2007
(Επεξεργασία στοιχείων Πίνακα Ι)
(ΣΥΝΕΧΕΙΑ)**

Ε/Γ									
ΕΤΗ	Φ.Κ.	Α	Τ	Αλ		Φ.Κ.	Α	Τ	Αλ
50-59		2		1			1		
60-69	2	3		2			1		
70-79	6	4	1	2		2	4	1	1
80-89	2			1					
90-99		2	2	1			2	2	
00-07									
Σύνολα	10	11	3	7		2	8	3	1
%	32,2	35,5	9,7	22,6		14,4	57,2	21,2	7,2

Εν όρμω και εν πλώ

Εν πλώ



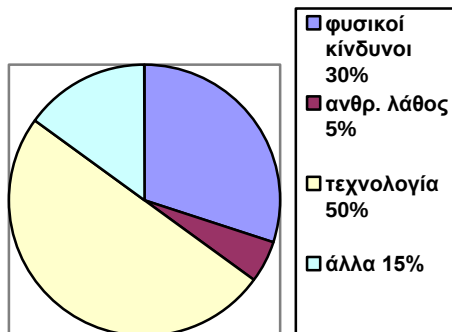
Φ.Κ : Φυσικοί Κίνδυνοι
Α : Ανθρώπινο Λάθος
Τ : Τεχνολογία
Αλ : Άλλα

**ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΑΠΩΛΕΣΘΗΚΑΝ ΣΤΙΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ
ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΑΙΤΙΑ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ
1950 - 2007
(Επεξεργασία στοιχείων Πίνακα Ι)
(ΣΥΝΕΧΕΙΑ)**

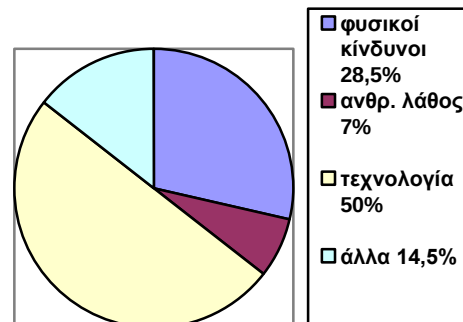
Θ/Γ									
ΕΤΗ	Φ.Κ.	Α	Τ	Αλ		Φ.Κ.	Α	Τ	Αλ
50-59									
60-69				1					1
70-79	2							1	
80-89	3		6	2		3		3	1
90-99	1	1	3			1	1	3	
00-07									
Σύνολα	6	1	9	3		4	1	7	2
%	30	5	50	15		28,5	7	50	14,5

Εν όρμω και εν πλώ

Εν πλώ



Εν όρμω και εν πλώ



Εν πλώ

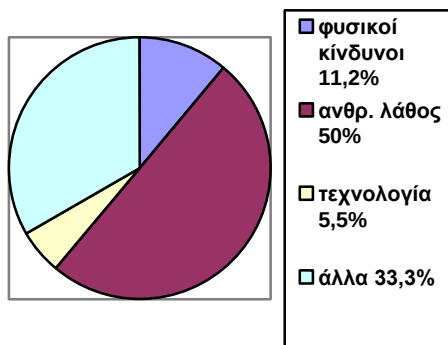
Φ.Κ : Φυσικοί Κίνδυνοι
Α : Ανθρώπινο Λάθος
Τ : Τεχνολογία
Αλ : Άλλα

**ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΑΠΩΛΕΣΘΗΚΑΝ ΣΤΙΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ
ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΑΙΤΙΑ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ
1950 - 2007
(Επεξεργασία στοιχείων Πίνακα Ι)
(ΣΥΝΕΧΕΙΑ)**

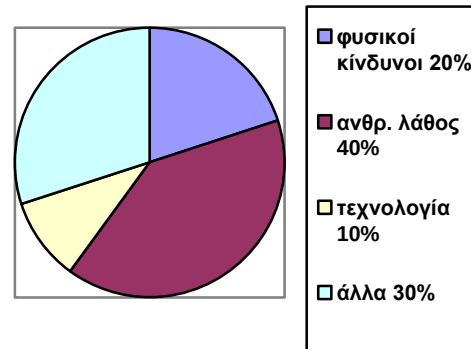
Ε/Γ – Ο/Γ									
ΕΤΗ	Φ.Κ.	Α	Τ	Αλ		Φ.Κ.	Α	Τ	Αλ
50-59									
60-69				1					1
70-79	1		1	1		1		1	
80-89	1	4		2		1	1		1
90-99		4		2			2		1
00-07		1					1		
Σύνολα	2	9	1	6		2	4	1	3
%	11,2	50	5,5	33,3		20	40	10	30

Εν όρμω και εν πλώ

Εν πλώ



Εν όρμω και εν πλώ



Εν πλώ

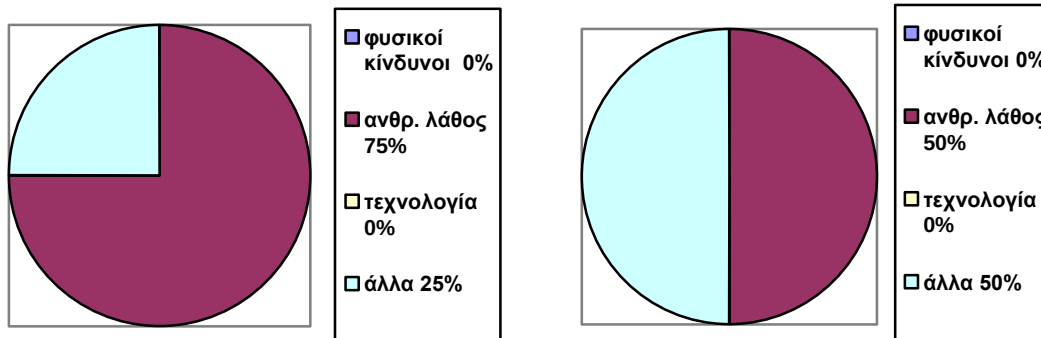
Φ.Κ : Φυσικοί Κίνδυνοι
Α : Ανθρώπινο Λάθος
Τ : Τεχνολογία
Αλ : Άλλα

**ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΑΠΩΛΕΣΘΗΚΑΝ ΣΤΙΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ
ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΑΙΤΙΑ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ
1950 - 2007
(Επεξεργασία στοιχείων Πίνακα Ι)
(ΣΥΝΕΧΕΙΑ)**

Κ/Ζ									
ΕΤΗ	Φ.Κ.	Α	Τ	Αλ		Φ.Κ.	Α	Τ	Αλ
50-59									
60-69									
70-79									
80-89		3		1			1		1
90-99		3		1					
00-07									
Σύνολα		6		2			1		1
%		75		25			50		50

Εν όρμω και εν πλώ

Εν πλώ



Εν όρμω και εν πλώ

Εν πλώ

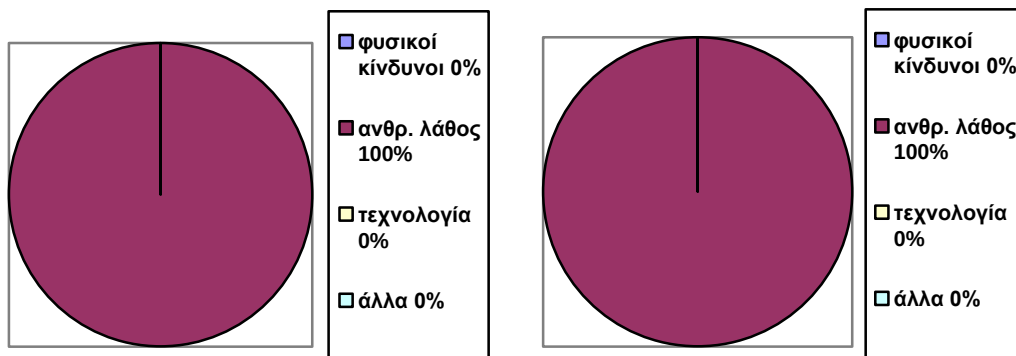
Φ.Κ. : Φυσικοί Κίνδυνοι
Α : Ανθρώπινο Λάθος
Τ : Τεχνολογία
Αλ : Άλλα

**ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΑΠΩΛΕΣΘΗΚΑΝ ΣΤΙΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ
ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΑΙΤΙΑ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ
1950 - 2007
(Επεξεργασία στοιχείων Πίνακα Ι)
(ΣΥΝΕΧΕΙΑ)**

Υ/Κ									
ΕΤΗ	Φ.Κ.	Α	Τ	Αλ		Φ.Κ.	Α	Τ	Αλ
50-59									
60-69		1					1		
70-79									
80-89									
90-99									
00-07									
Σύνολα		1					1		
%		100					100		

Εν όρμω και εν πλω

Εν πλω



Εν όρμω και εν πλω

Εν πλω

Φ.Κ. : Φυσικοί Κίνδυνοι
Α : Ανθρώπινο Λάθος
Τ : Τεχνολογία
Αλ : Άλλα

**ΤΑ ΑΠΩΛΕΣΘΕΝΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ
ΑΠΟ ΠΥΡΚΑΓΙΑ (ΕΜΦΑΙΝΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΣΤΗΛΕΣ «ΚΑΗΚΑΝ» ΚΑΙ
«ΚΑΗΚΑΝ ΣΕ ΟΡΜΩ») ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ
ΤΑ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ ΠΟΣΟΣΤΑ ΤΟΥΣ
ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

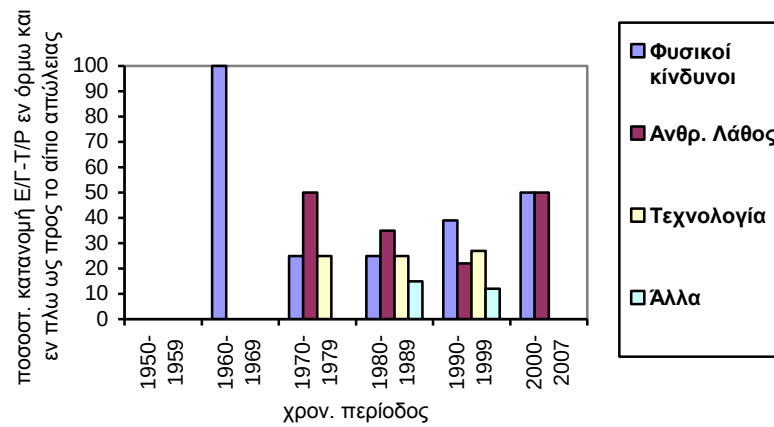
Ε/Γ – Τ/Ρ				Ε/Γ			Θ/Γ			Ε/Γ – Ο/Γ			Κ/Ζ		
Έτη	Αριθ- μός απωλ.	Κάη- καν	Κάηκαν εν όρμω	Αριθ- μός απωλ.	Κάη- καν	Κάηκαν εν όρμω	Αριθ- μός απωλ.	Κάη- καν	Κάηκαν εν όρμω	Αριθ- μός απωλ.	Κάη- καν	Κάηκαν εν όρμω	Αριθ- μός απωλ.	Κάη- καν	Κάηκαν εν όρμω
50/ 59				3											
60/ 69	1			7	2	2	1			1					
70/ 79	4	1		13	3		3	1		3					
80/ 89	20	5	1	3			11	4	3	7	2	2	4	1	
90/9 9	74	25	6	5	3	1	5	3		6	3	2	4	2	2
2000 /07	2									1					
Σύ- νολα	101	31	7	31	8	3	20	8	3	18	5	4	8	3	2
%	100	30,7	7	100	26	9,7	100	40	15	100	28	22	100	37,5	25

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΑΠΩΛΕΣΘΗΚΑΝ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΑΝΑ ΑΙΤΙΑ

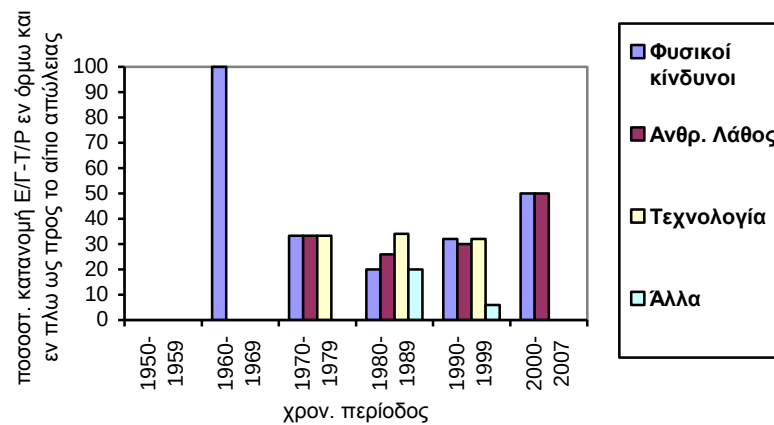
[illegible]

1980 έως 1989	E/Γ- Τ/Ρ	5 (25%)	7 (35%)	5 (25%)	3 (15%)	20	5 (25%)	3 (20%)	4 (26%)	5 (34%)	3 (20%)	15
	E/Γ	2 (66,6%)			1 (33,3%)	3	3 (100%)					
	Θ/Γ	3 (27%)		6 (55%)	2 (18%)	11	4 (36%)	3 (43%)		3 (43%)	1 14%)	7
	E/Γ- Ο/Γ	1 (14,3%)	4 (57%)		2 (28,7%)	7	4 (57%)	1 (33,3%)	1 (33,3%)		1 (33,3%)	3
	K/Z		3 (75%)		1 (25%)	4	2 (50%)		1 (50%)		1 (50%)	2
	Υ/Δ											
	Υ/Κ											
	Λ											
1990 έως 1999	E/Γ- Τ/Ρ	29 (39%)	16 (22%)	20 (27%)	9 (12%)	74	27 (36%)	15 (32%)	14 (30%)	15 (32%)	3 (6%)	47
	E/Γ		2 (40%)	2 (40%)	1 (20%)	5	1 (20%)		2 (50%)	2 (50%)		4
	Θ/Γ	1 (20%)	1 (20%)	3 (60%)		5		1 (20%)	1 (20%)	3 (60%)		5
	E/Γ- Ο/Γ		4 (66,6%)		2 (33,3%)	6	3 (50%)		2 (66,6%)		1 (33,3%)	3
	K/Z		3 (75%)		1 (25%)	4	4 (100%)					
	Υ/Δ											
	Υ/Κ											
	Λ	1 (100%)				1		1 (100%)				1
2000 έως 2007	E/Γ- Τ/Ρ	1 (50%)	1 (50%)			2		1 (50%)	1 (50%)			2
	E/Γ- Ο/Γ		1 (100%)			1			1 (100%)			1

**ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΕ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΟΥ ΠΙΝΑΚΑ ΣΕΛ.
156-157 ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΔΟ (ΔΕΚΑΕΤΙΑ) – Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΦΟΡΑ
ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2000-2007 –
ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

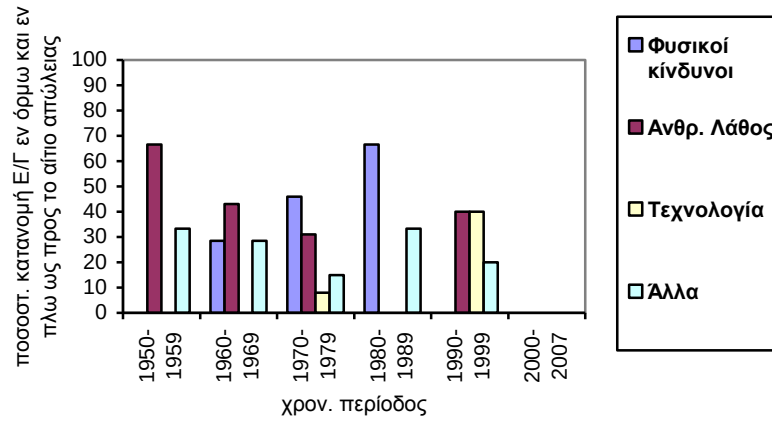


Εν όρμω και εν πλω

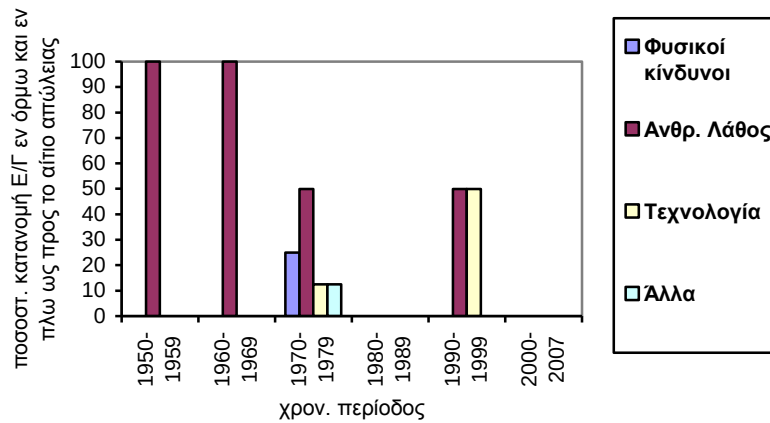


Εν πλω

**ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΕ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΟΥ ΠΙΝΑΚΑ ΣΕΛ.
156-157 ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΔΟ (ΔΕΚΑΕΤΙΑ) – Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΦΟΡΑ
ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2000-2007 –
ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
(ΣΥΝΕΧΕΙΑ)**

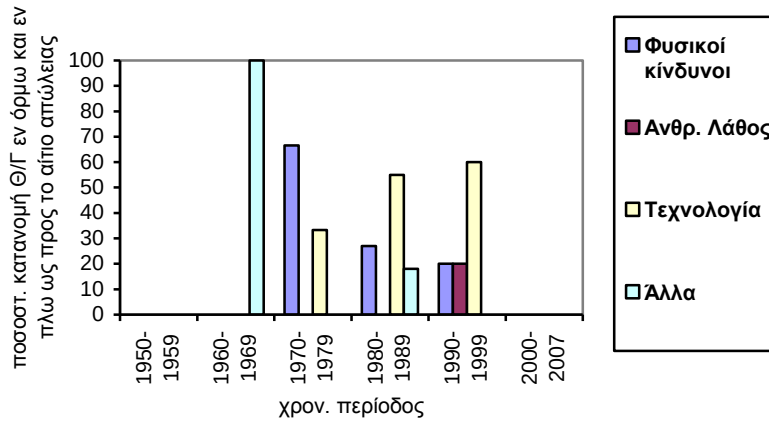


Εν όρμω και εν πλώ

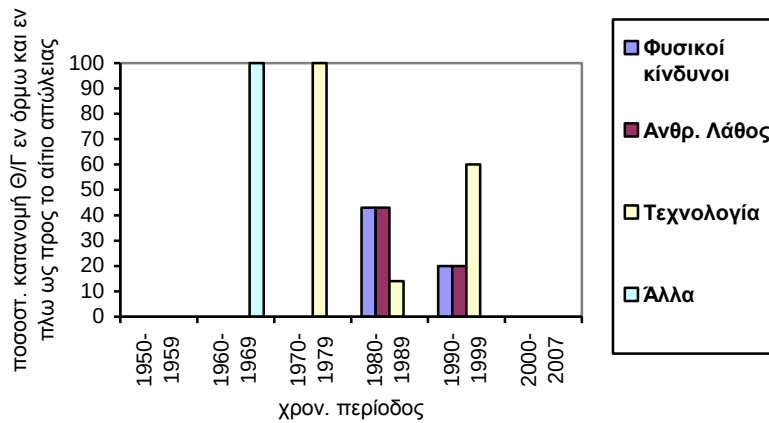


Εν πλώ

**ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΕ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΟΥ ΠΙΝΑΚΑ ΣΕΛ.
156-157 ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΔΟ (ΔΕΚΑΕΤΙΑ) – Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΦΟΡΑ
ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2000-2007 –
ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
(ΣΥΝΕΧΕΙΑ)**

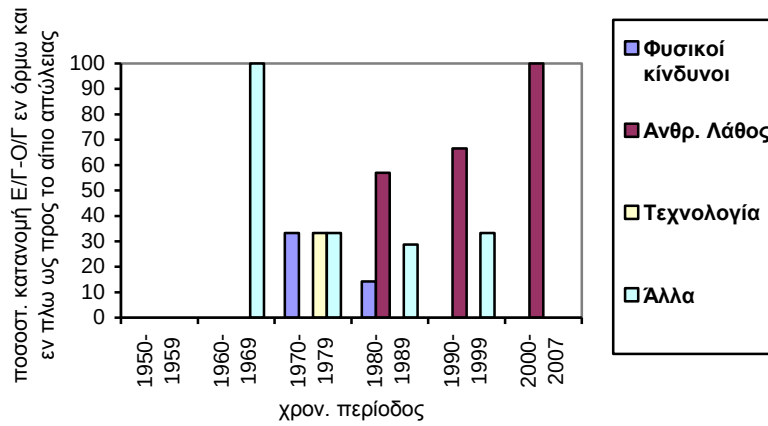


Εν όρμω και εν πλω

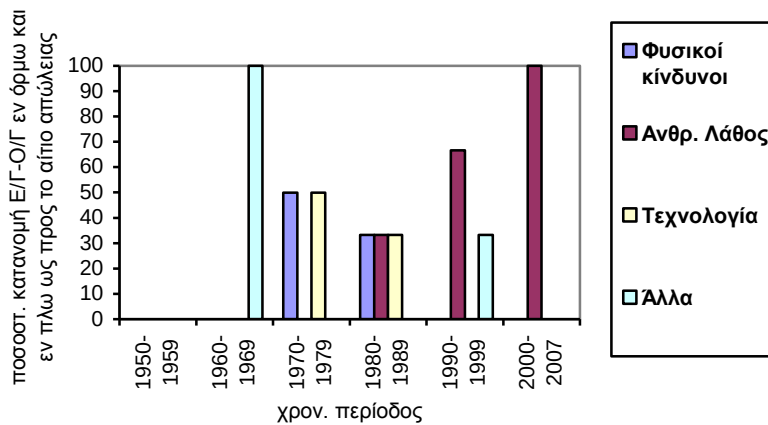


Εν πλω

**ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΕ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΟΥ ΠΙΝΑΚΑ ΣΕΛ.
156-157 ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΔΟ (ΔΕΚΑΕΤΙΑ) – Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΦΟΡΑ
ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2000-2007 –
ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
(ΣΥΝΕΧΕΙΑ)**

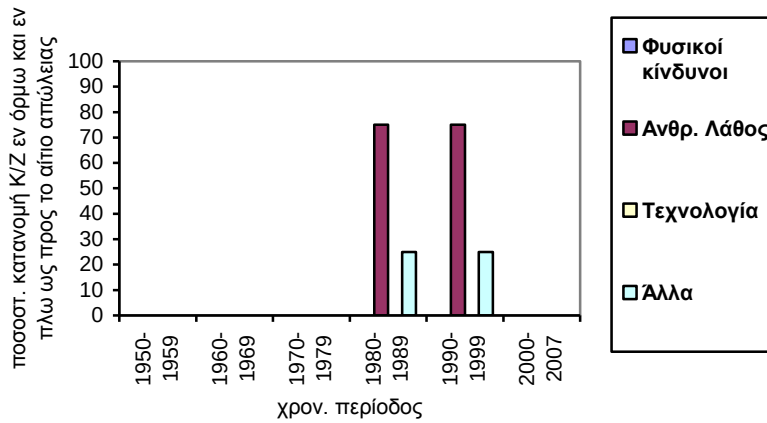


Εν όρμω και εν πλώ

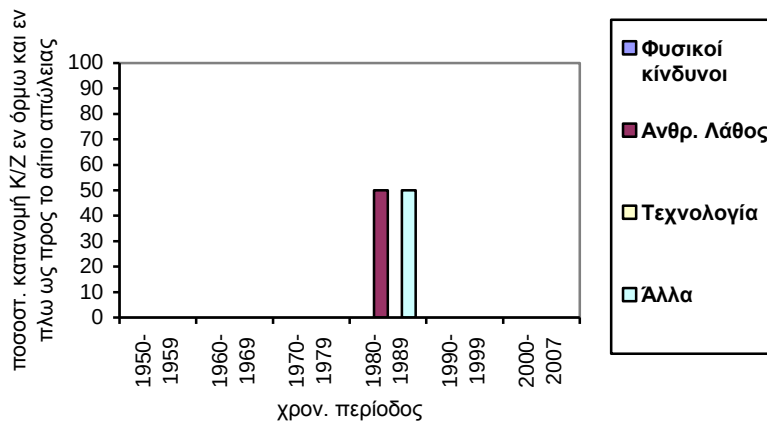


Εν πλώ

**ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΕ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΟΥ ΠΙΝΑΚΑ ΣΕΛ.
156-157 ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΔΟ (ΔΕΚΑΕΤΙΑ) – Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΦΟΡΑ
ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2000-2007 –
ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
(ΣΥΝΕΧΕΙΑ)**

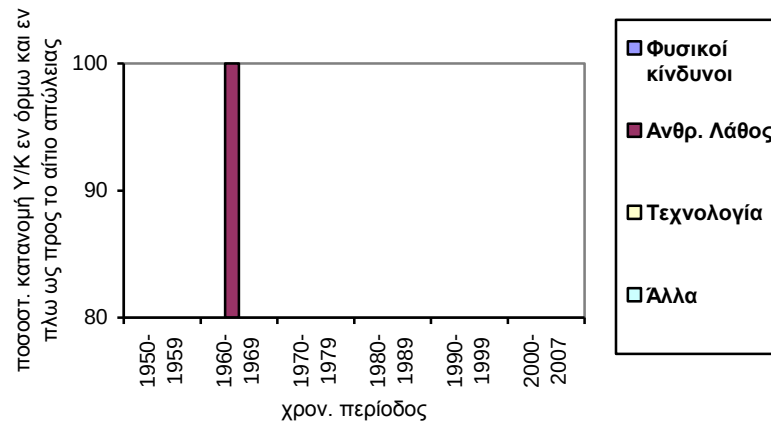


Εν όρμω και εν πλώ

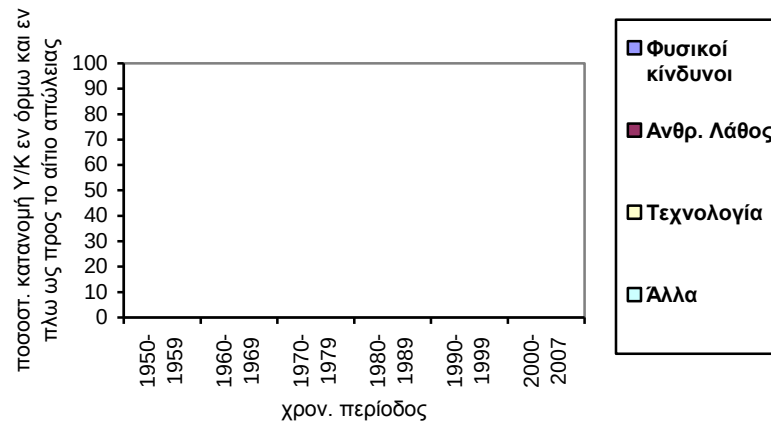


Εν πλώ

**ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΕ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΟΥ ΠΙΝΑΚΑ ΣΕΛ.
156-157 ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΔΟ (ΔΕΚΑΕΤΙΑ) – Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΦΟΡΑ
ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2000-2007 –
ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
(ΣΥΝΕΧΕΙΑ)**



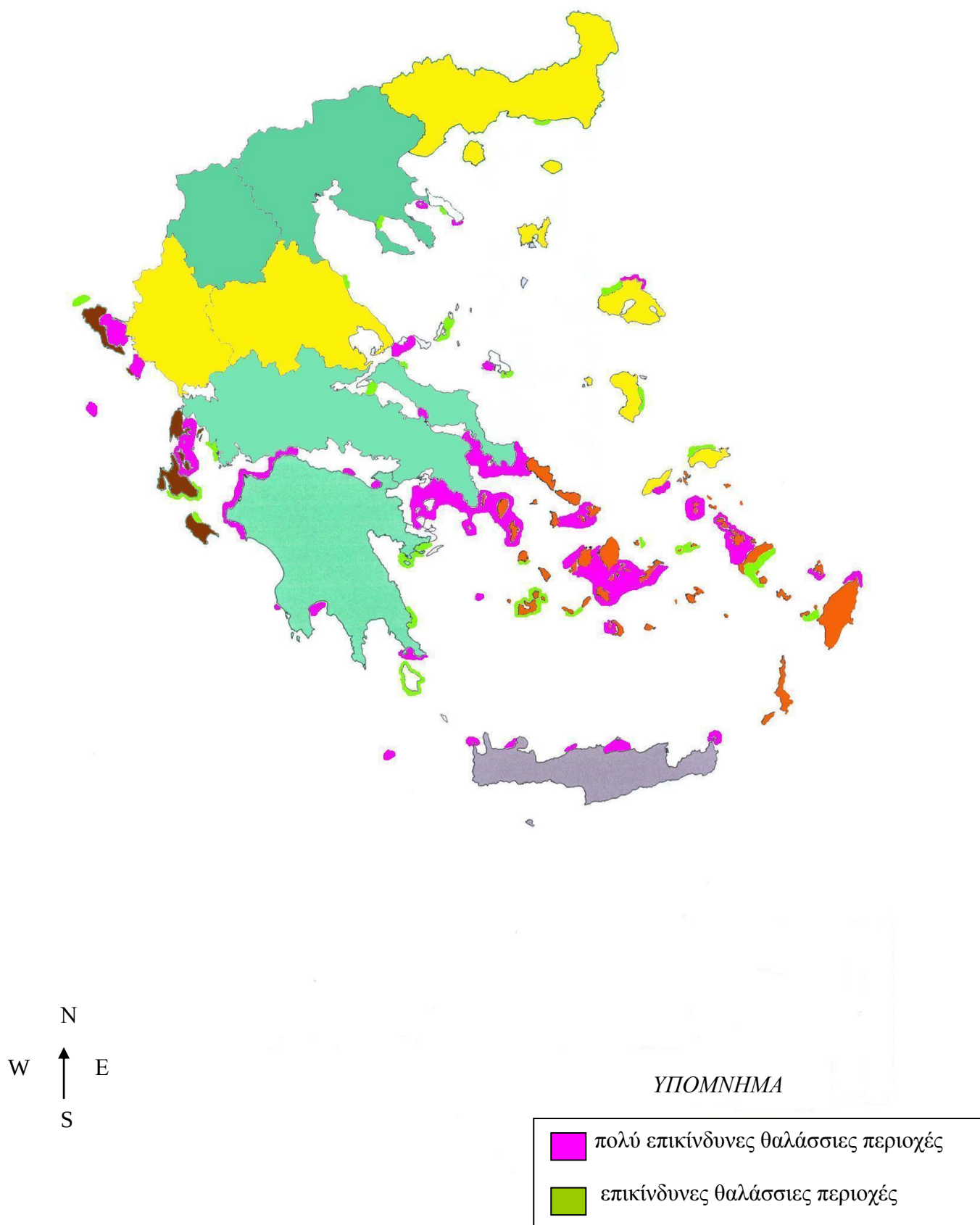
Εν όρμω και εν πλώ



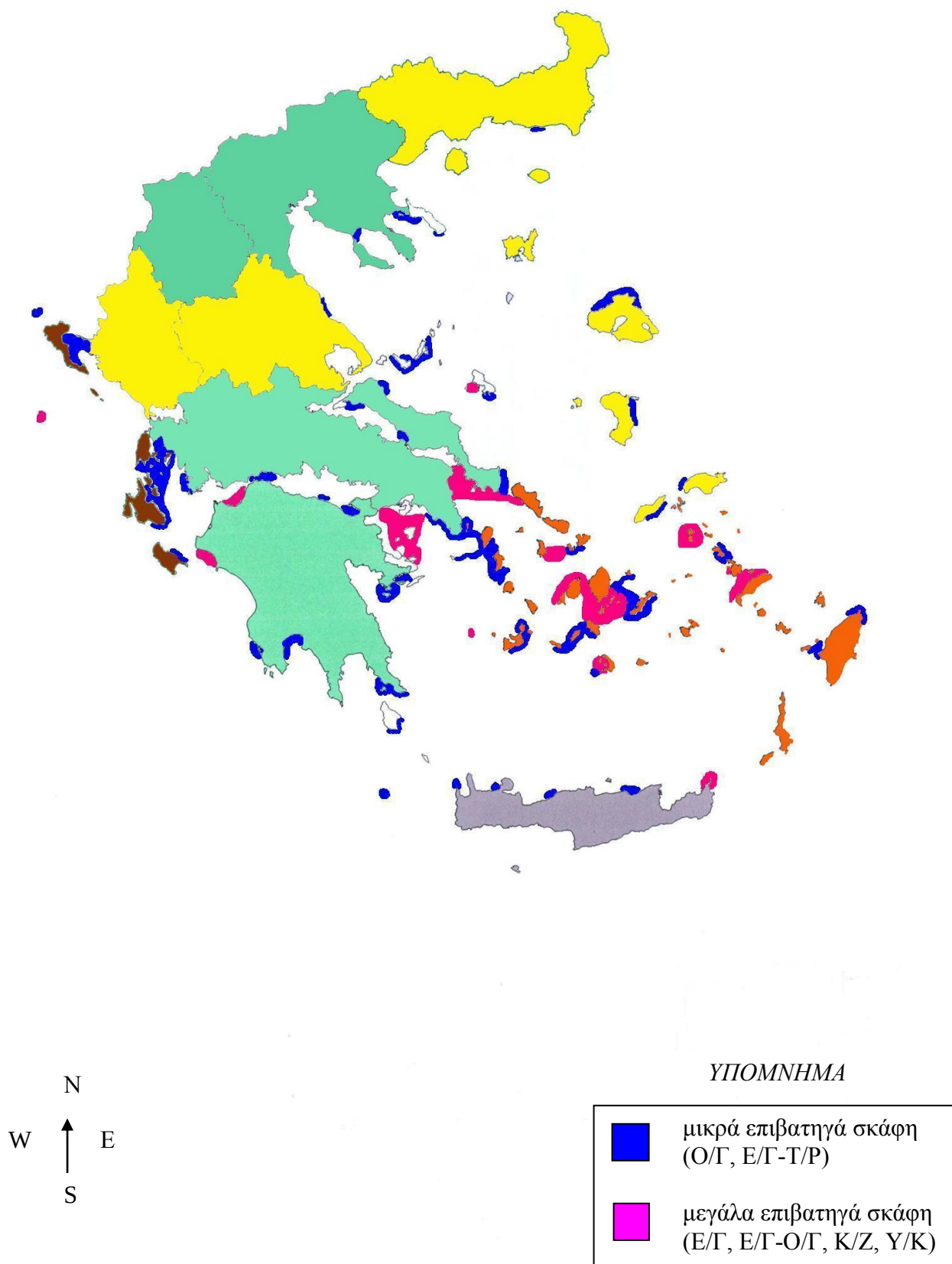
Εν πλώ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 20

**ΧΑΡΤΗΣ Ι : ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ
ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΑΠΩΛΕΣΘΕΝΤΩΝ
ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟ 1950 ΕΩΣ ΤΟ 2007**



**ΧΑΡΤΗΣ II : ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΠΩΛΕΣΘΕΝΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟ
ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΤΟΥΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1950 ΕΩΣ ΤΟ 2007**



**ΧΑΡΤΗΣ ΙΙΙ : ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΠΩΛΕΣΘΕΝΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟ
ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟ ΤΟΥΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1950 ΕΩΣ ΤΟ 2007**

