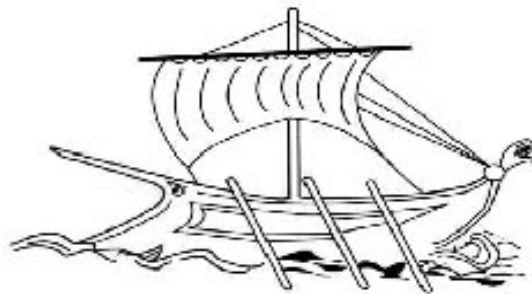


*Εργασιακές σχέσεις στη Ναυτιλία
και Ναυτικά ατυχήματα*

*Industrial Relations in Shipping
and Maritime Accidents*



Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα
Τ.Ε.Ι. ΠΕΙΡΑΙΑ

Πτυχιακή εργασία Γεώργιου Φραγκούλη

Επιβλέπων καθηγητής: Ντάνος Αναστάσιος

ΜΑΙΟΣ 2014

Περιεχόμενα

Εισαγωγή

Μέρος Α' Το ναυτικό ατύχημα

Κεφάλαιο Α'

1.α. Περί ναυτικού ατυχήματος

1.β. Το ναυτικό ατύχημα έχει τις ρίζες του στην αρχαία Ελλάδα.

Κεφάλαιο Β'

Ανάλυση της έννοιας του χαρακτηρισμού των ατυχημάτων

2.α. Ομαδοποίηση των ναυτικών ατυχημάτων

2.β. Ομάδα Α

2.γ. Ομάδα Β

2.δ. Ομάδα Γ

2.ε. Ομάδα Δ

2.στ. Ομάδα Ε

Κεφάλαιο Γ'

Έλεγχος και αίτια των ναυτικών ατυχημάτων

3.α. Ο Διοικητικός έλεγχος

3.β. Τα αίτια

Κεφάλαιο Δ'

Κόστος ναυτικού ατυχήματος

4.α. Απώλεια ανθρώπινης ζωής

4.β. Ρύπανση

Μέρος Β' Εργασιακές σχέσεις στην ναυτιλία και ναυτικά ατυχήματα

Κεφάλαιο Α'

Ανθρώπινος παράγοντας και ναυτικό ατύχημα

1.α. Ο ανθρώπινος παράγοντας ως θεσμικό μέτρο κατά του ναυτικού ατυχήματος

1.β. Ο ανθρώπινος παράγοντας ως ακούσια πρόκληση ναυτικού ατυχήματος

1.γ. Ο ανθρώπινος παράγοντας ως εκούσια πρόκληση ναυτικού ατυχήματος

Ως επίλογος...

Πηγές / Βιβλιογραφία

Εισαγωγή

Η παρούσα μελέτη χωρίζεται σε δύο μέρη. Στο πρώτο αναφέρονται τα ναυτικά ατυχήματα με την ανάλυσή τους ενώ στο δεύτερο η σημασία του ανθρωπίνου παράγοντα. Και στα δύο μέρη γίνεται λόγος για το ναυτικό ατύχημα που κυρίως έχει να κάνει με τον ελλαδικό χώρο δίχως όμως να απουσιάζουν και οι σχετικές αναφορές από παγκόσμια περιστατικά και κανονισμούς διεθνών φορέων αφού τόσο στο εγχώριο όσο και στο διεθνές επίπεδο οι επιδράσεις / συνέπειες των ναυτικών ατυχημάτων, η μελέτη τους και το κόστος τους επηρεάζονται και αλληλοτροφοδοτούνται.

Μέρος Α΄
Το Ναυτικό ατύχημα

Κεφάλαιο Α΄

1. α. Περί ναυτικού ατυχήματος

Το ναυτικό ατύχημα αποτελεί την βαρύτερη μορφή δυσμενών περιστατικών τα οποία αντιμετωπίζει ένα πλοίο κατά την κίνηση και πορεία της οικονομικής ζωής του. Η ζημίες που δύναται να προκαλέσει δεν περιορίζονται μόνο σε ό,τι αφορά το πλοίο αλλά επιφέρουν:

α) την απώλεια ανθρωπίνου ζωής

Έχουν καταγραφεί περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων κατά τις οποίες έχουν χάσει την ζωή τους πολλοί άνθρωποι.¹

β) την ζημία στην ναυτιλιακή επιχείρηση

Οι προκαλούμενες καθυστερήσεις/ ανακρίσεις έχουν συνήθως ως συνέπεια την αποχή του πλοίου από την ενεργό κατάσταση επί μεγάλου χρονικού διαστήματος. Δαπανείται τόσο χρόνος όσο και χρήμα για τις απαιτούμενες επισκευές του πλοίου και για τις απολύσεις/ αποζημιώσεις του πληρώματος λόγω ανικανότητας του πλοίου προς πλουν (άρθρο 75 ΚΙΝΔ) Η ναυτιλιακή επιχείρηση ενδέχεται να περάσει σε μεγάλες δοκιμασίες αφού, αφ΄ ενός, η δημοσιότητα και έκταση του ατυχήματος δεν περιορίζεται σε εθνικό αλλά περνά σε διεθνές πεδίο με συνέπεια να πλήττεται η εμπορική φήμη της, κι αφ΄ ετέρου, οι βαριές οικονομικές επιβαρύνσεις είναι δυνατόν να την οδηγήσουν σε οικονομική εξόντωση/εξαφάνιση.²

¹ Κατά το ναυάγιο του Ε/Γ «Χειμάρα» στο Νότιο Ευβοϊκό, την 18-1-1947, 392 άνθρωποι έχασαν την ζωή τους. («Dictionary of disasters at sea» Lloyd's Register of Shipping 1969)

² Μετά την βύθιση του Ε/Γ- Ο/Γ «Ηράκλειον», τον Δεκέμβριο του 1966 επακολούθησαν δικαστικοί αγώνες, ποινικές διώξεις των πλοιοκτητών και ποινικές καταδίκες με αποτέλεσμα να πτωχεύσει η πλοιοκτήτρια εταιρία και να διαλυθεί.

γ) έτερες, παρεπόμενες ζημιές.

Ένα ναυτικό ατύχημα μπορεί να προκαλέσει ζημιές λόγω προσκρούσεως σε λιμενικά έργα, προβλήτες, φάρους, λιμάνια κ.ο.κ. Η βύθιση εντός λιμένος³ ή σε χώρους ζωτικής σημασίας για την θαλασσία κυκλοφορία επιφέρει τον αποκλεισμό των θαλασσιών οδών, καθυστερήσεις στην κίνηση των πλοίων καθώς και μεγάλες δαπάνες για την ανέλκυση ή αποκατάσταση των ζημιών. Ζημιά όμως, προκαλείται και στο περιβάλλον ειδικότερα όταν ατυχήματα προέρχονται από δεξαμενόπλοια τα οποία, λόγω των τεραστίων διαστάσεων τους και αποθεμάτων τους σε πετρέλαιο προκαλούν ανυπολόγιστες καταστροφές στον ενάλιο πλούτο και τις παρακείμενες ακτές. Σε αυτήν την περίπτωση όμως ο νόμος είναι λίαν αυστηρός και τα πρόστιμα που υποβάλλονται είναι τόσο υψηλά ώστε μπορούν να φθάσουν το ύψος των 50.000.000 δραχμών.⁴

1.β. Το ναυτικό ατύχημα έχει τις ρίζες του στην αρχαία Ελλάδα.

Από την στιγμή που ανακαλύφθηκε ο πλους χιλιάδες ναυτικά ατυχήματα έλαβαν χώρα τα οποία όμως συνέβαλαν στην εξέλιξη της ναυπηγικής,

³ Όταν το 1968 το Ε/Γ «Αγαμέμνων» ανατράπηκε και βυθίστηκε εντός του κεντρικού λιμένος Πειραιώς, αχρήστευσε το δυτικό τμήμα του προβλήτα Ξαβερίου για μεγάλο χρονικό διάστημα και κατέστησε αδύνατη την χρησιμοποίηση και εκμετάλλευση ζωτικών χώρων του λιμένος καθώς και την εξυπηρέτηση των πλοίων. (Εκθεση ΣΕΝΑ 201/1968)

⁴ Άρθρο 157 ΚΔΝΔ παραγ. 6. «Επί σοβαρών περιπτώσεων ρυπάνσεως δια πετρελαίου υπό πλοίων των χωρικών υδάτων, λιμένων και ακτών, ο Υπουργός έχει δικαίωμα επιβολής προστίμου μέχρι ποσού 50.000.000 δραχμών. Κατά της αποφάσεως τούτου επιτρέπεται προσφυγή μη έχουσα ανασταλτικό αποτέλεσμα εντός πενθημέρου προθεσμίας μόνο ενώπιον του Υπουργικού Συμβουλίου, όπερ αποφαινεται ανεκκλήτως». Χαρακτηριστικό πρόσφατο παράδειγμα η επιβολή προστίμου 1.173.881,14€ από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη στην πλοιοκτήτρια και διαχειρίστρια εταιρεία του Κ/Ζ «SEA DIAMOND» που ναυάγησε στην θαλάσσια περιοχή της Καλντέρας Σαντορίνης τον Απρίλιο του 2007 λόγω της ρυπάνσεως που προκλήθηκε στις ακτές με ρυπογόνες ουσίες καθώς και σε οικολογικά ευαίσθητες περιοχές με σπάνια θαλάσσια χλωρίδα και πανίδα.

της ναυτιλίας και του ναυτικού δικαίου. Υπάρχουν σημαντικές μαρτυρίες για την ύπαρξη ναυτικού δικαίου στην αρχαία Ελλάδα⁵ από διάφορους αρχαίους Έλληνες συγγραφείς και κυρίως από τους δικανικούς λόγους των αρχαίων αττικών ρητόρων. Περιγραφές από ναυτικά ατυχήματα έχουν καταγραφεί από τους Ομηρικούς χρόνους, όπου ο Όμηρος μέσα από τους στίχους του δίδει λεπτομέρειες για καταστροφές πλοίων, περιγραφές ναυαγίων, αποκοπής ιστών, προσαράξεων, προσκρούσεων κ.λ.π. Για παράδειγμα στους στίχους 313 της ραψωδίας ε της Οδύσσειας περιγράφεται με παραστατικότητα η εισβολή κύματος η οποία συντάραξε το σκάφος και τον κυβερνήτη του οποίου απέσπασε βιαίως το πηδάλιο και το τίναξε σε απόσταση. Περιγραφή προσαράξεως πλοίου σε ακτές της Λιβύης αντλούμε και από τον Ηρόδοτο (Ιστορία Δ 43). Από τον Δημοσθένη (Προς Φορμίωνα περί δανείου) μαθαίνουμε για ναυάγια λόγω υπερφορτώσεως και κακής στοιβασίας καθώς και την ύπαρξη προλήψεως και ελέγχου των ναυτικών ατυχημάτων (κυρίως σε τριήρεις) από δημόσιους υπαλλήλους που καλούνταν «Αποστολείς» και ήταν στον αριθμό 11 (Προς Πολυκλέα 10, / Περί του Στεφάνου 107 κ.α.) Παράλληλα με τα ανωτέρω, λάμβαναν χώρα και σοβαρές κυρώσεις κατόπιν αυστηρού και κατασταλτικού ελέγχου επί των ναυτικών ατυχημάτων. Μια από αυτές τις κυρώσεις παρατίθεται στο χωρίο του Αισχύνου (Κατά Κτησιφόντως, 158), αναφερόμενο σε νόμο ο οποίος προβλέπει την δια παντός βίου στέρηση του δικαιώματος διαπορθημύσεως στους πορθημείς της Σαλαμίνας σε περίπτωση που έστω και ακουσίως ανατραπεί το σκάφος τους.

⁵ Μια αναφορά στο αρχαίο ελληνικό ναυτικό δίκαιο υπάρχει στο βιβλίο του συγγραφέως - δικηγόρου Παναγιώτη Ι. Κυριακόπουλου «Αρχαίο Ελληνικό Δίκαιο» εκδ. Σύγχρονη Εκδοτική ενώ μια πρωτότυπη μελέτη σε στοιχεία αρχαίου Ελληνικού Ναυτικού Δικαίου έχει γράψει η συγγραφέως - ναυτικός Κρίστου Εμίλιο Ιωαννίδου στο βιβλίο της «Ο Πλοίαρχος» εκδ. Γεωργιάδης σχετικά με τις εξουσίες και τα καθήκοντα πλοιάρχου στην αρχαία Ελλάδα.

Κεφάλαιο Β΄

Ανάλυση της έννοιας του χαρακτηρισμού των ατυχημάτων

1.β. Ομαδοποίηση των ναυτικών ατυχημάτων.

Η ορολογία που αφορά στην έννοια κατά τον πραγματικό χαρακτηρισμό των ναυτικών ατυχημάτων έχει παρουσιάσει διαμορφώσεις επί σειρά ετών. Ως βάση των αναλύσεων έχει επιχειρηθεί κατάταξη κάθε ομάδας σύμφωνα με τα κοινά χαρακτηριστικά τα οποία δύναται να παρουσιάζουν. Έτσι λοιπόν στην ομάδα Α΄ περιλαμβάνονται ναυτικά ατυχήματα τα οποία κύριο χαρακτηριστικό τους είναι η βαρύτητα και οι σοβαρότερες συνέπειες τόσο για την τύχη του πλοίου όσο και των επιβαινόντων.

ΟΜΑΔΑ Α΄

- 1) Ναυάγιο
- 2) Βύθιση
- 3) Αύτανδρος Απώλεια
- 4) Εξαφάνιση
- 5) Καταστροφή
- 6) Ανατροπή
- 7) Αποκοπή εις δύο
- 8) Εγκατάλειψη πλοίου

Σε αυτήν την ομάδα ο όρος «ναυάγιο» φαίνεται κυρίαρχος αφού η επικράτηση του έχει έλθει σε τέτοιο σημείο ώστε οποιοδήποτε ναυτικό ατύχημα σοβαρής μορφής, δίχως να εξετάζονται επί μέρους στοιχεία, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα την ουσιαστική για τον πλοιοκτήτη απώλεια του πλοίου να χαρακτηρίζεται από τον όρο αυτόν.

Στην ομάδα Β' περιλαμβάνονται ναυτικά ατυχήματα οι συνέπειες των οποίων κυμαίνονται από τις ελαφρότερες έως τις σοβαρότερες ώστε η τελική εκτίμηση να εξαρτάται από το τελικό αποτέλεσμα.

ΟΜΑΔΑ Β'

- 1) Σύγκρουση
- 2) Πρόσκρουση
- 3) Προσάραξη
- 4) Επικάθηση

Τα ατυχήματα αυτά έχουν κοινό χαρακτηριστικό την επαφή των υλικών του σκάφους, από διάφορες αιτίες, είτε με έτερο πλοίο (σύγκρουση), είτε με έτερο αντικείμενο (πρόσκρουση) είτε με τον βυθό (προσάραξη επικάθηση).

Στην ομάδα Γ' περιλαμβάνονται ατυχήματα που προκλήθηκαν από πυρκαγιά ή έκρηξη.

ΟΜΑΔΑ Γ'

- 1) Πυρκαγιά
- 2) Έκρηξη

Κατά την ομάδα Δ' δεν υπάρχουν κοινά χαρακτηριστικά μεταξύ των ναυτικών ατυχημάτων που περιλαμβάνονται σε αυτήν. Όλα αυτά όμως μπορούν να θεωρηθούν, σε σχέση με τα υπόλοιπα των άλλων ομάδων, ότι έχουν τις ελαφρότερες συνέπειες.

ΟΜΑΔΑ Δ'

- 1) Εισροή υδάτων
- 2) Ακυβερνησία
- 3) Επικίνδυνη κλίση
- 4) Προσωρινή απώλεια

Τέλος, στην ομάδα Ε' περιλαμβάνονται ναυτικά ατυχήματα τα οποία έχουν ως κοινό χαρακτηριστικό τις υλικές ζημιές.

ΟΜΑΔΑ Ε'

- 1) Ζημιές σκάφους
- 2) Ζημιές μηχανής
- 3) Ζημιές φορτίου

2.β. Ομάδα Α'

Το ναυάγιο.

Η λέξη ναυάγιο, έχει την ετυμολογία της από τους αρχαίους ελληνικούς χρόνους (ναυς + άγνυμι). Παρ' όλο που φαίνεται ξεκάθαρο και που η ναυτική νομοθεσία κάνει επανειλημμένως αναφορά στον όρο «ναυάγιο» εν τούτοις δεν καθορίζεται η έννοια του.⁶ Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο νόμος άλλοτε αναφέρεται στο «ναυάγιο» με την έννοια ότι αποτελεί το θαλάσσιο ατύχημα (άρθρο ΚΙΝΔ 62) ενώ άλλοτε το θεωρεί ως αποτέλεσμα του ατυχήματος. Η έλλειψη ετούτη του νομοθετικού ορισμού της εννοίας του ναυαγίου υπήρξε αφορμή να αναπτυχθούν ενδιαφέρουσες απόψεις στην επιστήμη και την νομολογία.

Η βύθιση

Η βύθιση περιλαμβάνει την απώλεια του πλοίου υπό το ύδωρ με αποτέλεσμα την επικάθιση του στον βυθό δίχως την απώλεια ή τον τεμαχισμό των μορφολογικών ή κατασκευαστικών χαρακτηριστικών του

⁶ ΚΙΝΔ άρθρα 49,62,63,75, 89, επίσης άρθρα 258, 350, 369 και 381 «περί αστυνομίας και εμπορικής ναυτιλίας», άρθρα 57, 65 και 103 «περί ναυταπάτης και πειρατείας» κ.ο.κ.

πλοίου. Στη περίπτωση της βυθίσεως, το πλοίο χάνει την ικανότητά του να επιπλέει λόγω εισροής υδάτων μη δυναμένων να απαντηθούν⁷ (ένεκα ανατροπής, απώλειας ευσταθείας κ.λ.π.), λόγω εκρήξεως/ προσκρούσεως η οποία προκάλεσε ρήγματα⁸, λόγω επικινδύνου κλίσεως ή ενεργείας των κυμάτων. Η βύθιση μπορεί επίσης να χαρακτηριστεί ολική, όταν όλα τα μέρη του σκάφους μέχρι και την υπερκατασκευή του βρίσκονται κάτω από την θαλάσσια επιφάνεια, και μερική όταν τμήμα του πλοίου βρίσκεται πάνω από την θαλάσσια επιφάνεια. Η μερική απώλεια χαρακτηρίζεται και ως ημιβύθιση, όρος που χρησιμοποιείται κατά τις εκθέσεις ΑΣΝΑ και ΣΕΝΑ.⁹

Η αύτανδρος απώλεια

[αύτανδρος (αυτός + ανήρ) και με τους ανθρώπους μαζί, σύψυχος, (έμψυχα και άψυχα)].

Είναι το ναυτικό ατύχημα εκείνο το οποίο χαρακτηρίζεται από την περίπτωση κατά την οποία, σκάφος και επιβαίνοντες απόλλονται άνευ διασώσεως ουδενός. Υπάρχουν πολλές ομοιότητες με την εξαφάνιση, αφού και στις δύο περιπτώσεις έχουμε απώλεια και των επιβαινόντων και του σκάφους. Η διαφορά βρίσκεται στο εξής: στην αύτανδρο απώλεια υπάρχουν στοιχειώδεις ενδείξεις περί απωλείας του πλοίου, πολλές φορές και αποδείξεις για τα συμβάντα που έλαβαν χώρα μετά το ατύχημα,¹⁰ ενώ

⁷ Το Π/Κ «Ναυτίλος ΙΙ» βρισκόμενο εν παροπλισμώ στον λιμένα της Χίου, κατακλύσθηκε από τα ύδατα και βυθίστηκε (ΑΣΝΑ 15/1973 Α')

⁸ Το Φ/Γ «Εύελπης», ενώ επιχειρούσε να εισέλθει στον όρμο του Ναυαρίνου, προσέκρουσε σε βραχώδη ακτή με αποτέλεσμα την εισροή αφθόνων υδάτων εντός των κυτών και εν συνεχεία την βύθισή του (ΑΣΝΑ 201/1969)

⁹ Το Φ/Γ Π/Κ «Πέτρος» λόγω εισροής υδάτων από την πλευρά του καταστρώματος, βοηθώντας του κυματισμού, ανετράπη και παρέμεινε «ημιβυθισμένον και κατακόρυφον» από την επιφάνεια της θαλάσσης. Το Φ/Γ «Άγιος Δημήτριος» «ημεβυθίσθη λόγω υπερφορτώσεως» (ΣΕΝΑ 20/1970), το Π/Κ «Σταμάτης» προσήραξε και ακυβέρνητο «ημιβυθίσθη» λόγω σφοδρής θαλασσοταραχής (ΑΣΝΑ 234/1972 Β')

¹⁰ Την 8^η Φεβρουαρίου 1927 το Φ/Γ «Οδυσσεύς», 3.527 τόνων, με φορτίο σίτου, είχε αποπλεύσει από το Νοβοροσίσκ και κατευθυνόταν προς την Αμβέρσα. Προσέγγισε την Μάλτα και όταν την 16^η Φεβρουαρίου απέπλευσε από εκεί χάθηκαν τα ίχνη του. Το Δανικό πλοίο «Eric Boye» είχε βεβαιώσει ότι είχε επικοινωνία με το ελληνικό πλοίο, κατά

στην εξαφάνιση τα υπάρχοντα στοιχεία σταματούν σε ένα σημείο προ του πιθανολογημένου ατυχήματος άνευ περαιτέρω ειδήσεων.

Η εξαφάνιση

Εδώ έχουμε την περίπτωση απώλειας πλοίου η οποία θεωρείται ότι έχει συμβεί λόγω ελλείψεως ειδήσεων επί μακρόν περί της τύχης αυτού. Σε αυτήν την περίπτωση δεν υπάρχουν στοιχεία για τον τρόπο, τόπο και χρόνο του συμβεβηκότος ούτε για την τύχη των επιβαινόντων. Η εξέταση των γενικών συνθηκών σε συνδυασμό με την έλλειψη ειδήσεων οδηγούν στην πιθανολόγηση της απωλείας. Για τον λόγο αυτόν εξάλλου και η εξαφάνιση χαρακτηρίζεται ως «υποτιθέμενη ολική απώλεια»¹¹. Εκτός όμως από τις εξαφανίσεις πλοίων με τους επιβαίνοντες υπάρχουν και περιπτώσεις κατά τις οποίες βρίσκονται εξαφανισμένα πλοία σε ακυβερνησία ή προσαραγμένα με εξαφανισμένους όμως όλους τους επιβαίνοντες. Από τις πλέον χαρακτηριστικές, παρά την πάροδο τόσων χρόνων, είναι η περίπτωση του Αγγλικού Φ/Γ Ε/Γ «Mary Celeste», τον Νοέμβριο του 1872, η οποία και ενέπνευσε πάνω από 60 συγγραφείς να γράψουν ισάριθμα έργα.¹² Υπάρχουν όμως και πιο σύγχρονες περιπτώσεις εξαφανίσεως επιβατών όπως εκείνη που συνέβη τον Απρίλιο του 2007 με το καταμαράν ΚΑΖ II.

τις αρχές του Φεβρουαρίου, μέσω ασυρμάτου. Τέλος μια σωσίβια λέμβος που ξεβρόσθηκε στις Αλγερινές ακτές απέτέλεσε ένδειξη ότι το σκάφος είχε βυθισθεί άγανδρο (Dictionary of disaster at sea, σ. 521)

¹¹ Γεωργαντόπουλος- Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, σελ. 295

¹² Την 7^η Νοεμβρίου του 1872, το «Mary Celeste», 282 τόνων με φορτίο 1701 βαρέλια ποτών και 13 επιβαίνοντες απέπλευσε από το λιμάνι της Νέας Υόρκης με κατεύθυνση προς Γένουα, μέσω Γιβραλτάρ. Βρέθηκε την 25^η Νοεμβρίου του ίδιου έτους, από το Αμερικανικό πολεμικό «Dei Gratia», μεταξύ των Αζορών και Γιβραλτάρ δίχως όμως κανέναν από τους επιβαίνοντες του και δίχως κανένα στοιχείο που να μαρτυρεί την τύχη αυτών. Μετά από 70 χρόνια εξεδόθη το πόρισμα της ανακρίσεως του Αγγλικού Ναυαρχείου δίχως όμως να δίδει συγκεκριμένη εξήγηση παρ' όλο που το σκάφος είχε οδηγηθεί στο Γιβραλτάρ για αυτοψία και πραγματογνωμοσύνη από ειδικούς. (Solmi, σελ. 87-112/ Γεωργίου Τσούρη, «Ο διοικητικός Έλεγχος των ναυτικών ατυχημάτων» σελ. 127)

Η ΕΞΑΦΑΝΙΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΤΟΥ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ «ΚΑΖ ΙΙ»

«Το πιο σύγχρονο πλοίο φάντασμα στα θαλασσινά χρονικά έχει να επιδείξει πολλά από τα μυστηριώδη στοιχεία που περιβάλλουν τον θρύλο του «Mary Celeste». Το καταμαράν «ΚΑΖ ΙΙ» εντοπίστηκε ακυβέρνητο τον περασμένο Απρίλιο στα ανοιχτά των ακτών του Κουίνσλαντ της Αυστραλίας. Η μηχανή του ήταν αναμμένη, ένα laptop ήταν ανοιχτό και σε λειτουργία και φαγητό για τρεις ήταν σερβιρισμένο στο τραπέζι. Κανένα ίχνος δεν υπήρχε όμως από τους τρεις φίλους που είχαν νοικιάσει το σκάφος. Το σύστημα GPS και ο ασύρματος λειτουργούσαν κανονικά και τα σωσίβια και οι φωτοβολίδες κινδύνου ήταν στην θέση τους. Το καταμαράν ήταν σε άριστη κατάσταση, εκτός από το ένα ιστίο του, το οποίο ήταν σχισμένο. Οι έρευνες των αυστραλιανών αρχών για την ανεύρεση των τριών έμπειρων ιστιοπλόων έχουν ως σήμερα αποβεί άκαρπες. Διάφορες θεωρίες έχουν προταθεί για την εξιχνίαση της υπόθεσης, καμία όμως δεν φαίνεται ικανοποιητική. Ο χρόνος που έχει μεσολαβήσει είναι λίγος, όμως το γιοτ-φάντασμα της Αυστραλίας έχει ήδη βρει την θέση του ανάμεσα στα θαλασσινά μυστήρια που προσελκύουν το ενδιαφέρον και τις εικασίες του κοινού.»

[Πηγή: Το ΒΗΜΑ online – ΒΗΜΑ SCIENCE (<http://tovima.dolnet.gr>)]

Η καταστροφή

Αυτή η μορφή ναυτικού ατυχήματος αφορά σε διαλύσεις μερών του σκάφους ένεκα προσκρούσεως ή κατόπιν προσαράξεως. Αφορά συνήθως μικρά ξύλινα σκάφη για το λόγο αυτό στις εκθέσεις ΑΣΝΑ και ΣΕΝΑ γίνεται μνεία για «καταθρυμματίση», «συντριβή», ή «σύνθλιψη» λέξεις που παραπέμπουν σε καταστροφή ξύλων.¹³

¹³ Το Π/Κ «Γλάρος» προσάραξε και διελύθη λόγω ανώτερης βίας/ κακοκαιρίας (ΣΕΝΑ 15/1960), το σπογγαλιευτικό «Βερνάρδος» προσάραξε και διελύθη από τα κύματα (ΣΕΝΑ 88/1965), το Π/Κ αλιευτικό «Ευαγγελία» «κατεθρυμματίσθη υπό των κυμάτων επί των

Η ανατροπή

Η περίπτωση της ανατροπής παρουσιάζει ενδιαφέρον από απόψεως τεχνικής. Ένα σκάφος δύναται να ανατραπεί και να λάβει θέση πλάγια ή με το κατάστρωμα επί της επιφανείας της θαλάσσης όταν συμβεί απώλεια ευστάθειας πλοίου. Η απώλεια ευστάθειας δημιουργείται λόγω μηδενισμού του μετακεντρικού ύψους, γεγονός το οποίο απορρέει ένεκα καιρού, κακής στοιβασίας, αποτόμου μετακινήσεως φορτίου ή επιβαίνόντων, υπερφορτώσεως, κακής κατανομής υγρού φορτίου στις δεξαμενές, προσκρούσεως, εισροής υδάτων κ.ο.κ. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ανατροπής που δύναται να εμπεριέχει πολλά από τα παραπάνω είναι η περίπτωση του Φ/Γ Δύστος που ανετράπει στις 28 Δεκεμβρίου 1996 και κατόπιν βυθίστηκε άτανδρο παρασέροντας στον βυθό 20 άτομα. Η ανατροπή ανήκει στα αιφνιδώς πραγματοποιούμενα ατυχήματα και υπάρχουν περιπτώσεις τόσο γρήγορης χρονικά ανατροπής ώστε να μην έχει δοθεί ο ελάχιστος χρόνος για την προετοιμασία διασώσεως, εκπομπής σήματος κινδύνου ή ακόμα και την χρήση των ατομικών σωσιβίων.¹⁴

Αποκοπή εις δύο

Η αποκοπή στα δύο συνήθως οφείλεται σε κόπωση του πλοίου από διάφορες αιτίες ή σε βίαια συμβάντα τα οποία έχουν να κάνουν με άσχημες καιρικές συνθήκες, με εκρήξεις¹⁵, προσαράξεις, προσκρούσεις.

βράχων» στις ακτές της Κύπρου και αποφαίνεται ότι η πρόσκρουση και η καταθρυμματίση οφείλεται σε τυχαίο γεγονός (ΣΕΝΑ 201/1964)

¹⁴ Στην περίπτωση ανατροπής και βυθίσεως του Φ/Γ «Αλέξης», αναφέρεται ότι «...ο πλοίαρχος μόλις πρόλαβε να καλέσει δια της φωνής του το πλήρωμα να εξέλθι και να ριφθή εις την θάλασσαν, λόγω δε της ταχείας ανατροπής δεν καταρθώθη η μετάδοσις του σήματος κινδύνου ουδέ η καθαίρεσις σωσιβίων λεμβών αλλ' ουδέ η χρησιμοποίησις σωσιβίων» (ΣΕΝΑ 132/1968)

¹⁵ Το ελληνικό φορτηγό πλοίο «Mount Kyllene», 5.313 τόννων, είχε αποπλεύσει κενό από το Άμστερνταμ για Panama City την 9^η Απριλίου 1938, όταν συνάντησε σφοδρά κακοκαιρία. Λόγω σημειωθήσας εκρήξεως, το σκάφος κόπηκε στα δύο ώστε στο ένα τμήμα είχαν απομείνει 17 μέλη του πληρώματος και 14 στο άλλο ενώ 4 είχαν απωλεσθεί. Επί 11 ημέρες το αποκομμένο σκάφος επέπλεε.

Η εγκατάλειψη του πλοίου

Η εγκατάλειψη του πλοίου δεν θεωρείται ναυτικό ατύχημα αλλά συνέπεια ατυχήματος το οποίο κατέστησε αδύνατη την παραμονή των επιβατών και του πληρώματος πάνω στο πλοίο εν όψει αμέσου επικειμένου κινδύνου. Είναι η έσχατη πράξη κατά την οποία καμία άλλη δυνατή προσπάθεια δεν μπορεί να λύσει το πρόβλημα και προκειμένου να σωθούν οι ανθρώπινες ζωές καταλήγουν σε αυτήν. Συνήθως λαμβάνει χώρα μετά από πυρκαγιά, προσάραξη, εισροή υδάτων, επικίνδυνη κλίση, κ.ο.κ. Μπορεί να λάβει χώρα εγκατάλειψη μόνιμη ή προσωρινή. Στην δεύτερη περίπτωση εφ' όσον δεν πραγματοποιήθηκε ο κίνδυνος (λόγω κακής εκτιμήσεως ή απρόβλεπτων λόγων) το πλήρωμα επανέρχεται και το πλοίο διασώζεται.¹⁶

Επίσης η εγκατάλειψη δύναται να θεωρηθεί πλήρης ή μερική. Σε αυτές τις περιπτώσεις μεγάλο μέρος του συνόλου των επιβαινόντων εγκαταλείπει το σκάφος ενώ, κατ' εντολή πλοίαρχου, το υπόλοιπο τμήμα του συνόλου παραμένει, και ανάλογα με τις συνθήκες, ή εγκαταλείπει αργότερα ή κατευθύνεται με το πλοίο στον λιμένα.¹⁷

¹⁶ Κατά την σύγκρουση του Ελληνικής σημαίας Φ/Γ «Μάρθα» με το Γερμανικής σημαίας «Rumstein» προκλήθηκε ρήγμα και πυρκαγιά στο πρώτο πλοίο. Το πλήρωμα εγκατέλειψε το σκάφος, επιβιβάστηκε σε σωσίβιες λέμβους και παρέμεινε κοντά στο πλοίο μέχρι που επέστρεψε και ασχολήθηκε με την κατάσβεση της πυρκαγιάς, ώστε να συνεχιστεί ο πλους μέχρι τον λιμένα (ΑΣΝΑ 243/1971 Α')

¹⁷ Το 1950 το Φ/Γ «Άγιος Σπυρίδων» ταξίδευε στην Βόρειο Θάλασσα και λόγω καιρού και κλίσεως που πήρε ο Πλοίαρχος και ο Α' Μηχανικός καθώς και μερικοί άλλοι το εγκατέλειψαν. Τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος που παρέμειναν στο πλοίο μετά από πολλές προσπάθειες και κατόπιν βελτίωσης του καιρού κατάφεραν να οδηγήσουν το πλοίο σε λιμένα. Ο πλοίαρχος και ο Α' μηχανικός κατά την προσπάθειά τους να επιβιβασθούν σε πλοίο που προσέτρεξε για βοήθεια, απωλέσθησαν. (ΣΕΝΑ 69/1951)

2.γ. Ομάδα Β'

Η σύγκρουση

Συνήθως είναι το ατύχημα που λαμβάνει χώρα όταν δύο πλοία που διασταυρώνουν την πορεία τους λόγω περιορισμένης ορατότητας/μηχανικής βλάβης ή λάθος χειρισμό, το ένα συγκρούεται με το άλλο.¹⁸ Για την αποφυγή συγκρούσεως έχει καθιερωθεί από το 19..... ο Διεθνής Κώδικας Αποφυγής Συγκρούσεως του οποίου οι κανόνες είναι υποχρεωτικοί και αποτελούν κοινό δίκαιο για όλα τα πλοία που θαλασσοπλούν ανεξάρτητα από την χωρητικότητα, την εθνικότητα και τις θαλάσσιες περιοχές που ταξιδεύουν. Σε περίπτωση που ο πλοίαρχος ή ο αξιωματικός φυλακής παραβαίνει τις διατάξεις του Κανονισμού τιμωρείται δια φυλακίσεως και χρηματικής ποινής (ΚΔΝΔ 225)

Η πρόσκρουση

Είναι το ναυτικό ατύχημα κατά το οποίο το σκάφος έρχεται σε υλική επαφή με έτερο σταθερό αντικείμενο (ύφαλος, παγόβουνο, προβλήτα κ.ο.κ.).¹⁹ Μετά την πρόσκρουση ακολουθεί και έτερο ατύχημα, όπως εισροή υδάτων, επικίνδυνη κλίση και μετέπειτα βύθιση. Η πιο γνωστή σε παγκόσμιο επίπεδο περίπτωση προσκρούσεως είναι το ναυάγιο του Υ/Κ «Τιτανικού» του οποίου η πρόσκρουσή του σε παγόβουνο κατά το παρθενικό του ταξίδι το 1912 ήταν η αιτία της μετέπειτα βυθίσεως του. Στον Ελλαδικό χώρο η περίπτωση του Εξπρές Σάμινα που προσέκρουσε

¹⁸ Κατά την σύγκρουση του Ελληνικού Φ/Γ «Αιγαίον» με άγνωστο πλοίο το ΣΕΝΑ απεφάνθη ότι ανεξαρτήτως της ευθύνης του αγνώστου πλοίου, οι κινήσεις του πλοίαρχου του Ελληνικού πλοίου δεν ήσαν ενδεδειγμένες (ΣΕΝΑ 307/1965)

¹⁹ Το Π/Κ «Ευαγγελισμός» και το Π/Κ «Τάσος» ενώ ρυμουλκούσαν το Π/Κ «Κωνσταντίνος» προσέκρουσαν σε ύφαλο. Κατά την πρόσκρουση το ρυμουλκούμενο «Κωνσταντίνος» έπεσε πάνω στο Π/Κ «Τάσος» το οποίο λόγω της προσκρούσεως είχε ακινητοποιηθεί. (ΣΕΝΑ 205/1967)

Το Φ/Γ «Ηλέκτρα» προσέκρουσε σε φωτοσημαντήρα με αποτέλεσμα την βλάβη του πηδαλίου. Το πλοίο προσάραξε και σφηνώθηκε στους βράχους. Κατά την προσπάθειά του να απελευθερωθεί πήρε κλίση και μετά από 3-4 λεπτά βυθίστηκε (ΣΕΝΑ439/1964)

στις νησίδες Πόρτες στις 26 Σεπτεμβρίου 2000 κι έστειλε στον βυθό 81 επιβάτες είναι ακόμη νωπή στις μνήμες μας.

Η προσάραξη

Κατά την προσάραξη το σκάφος δεσμεύεται στον βυθό ή στις εξάρσεις αυτού και οδηγείται στην πλήρη ακινησία του. Είναι αποτέλεσμα βίαιης ενεργείας όταν το πλοίο με ταχύτητα/ λάθος χειρισμούς και εκτίμηση καταστάσεως/ βλάβη μηχανής ή άλλων αιτιών αγγίζει και κατακρατείται στον βυθό. Η προσάραξη δύναται να γίνει με την πλώρη ή την πρύμνη ή την πλευρά (ανάλογα με τον τρόπο επαφής του πλοίου με τον βυθό) και να χαρακτηριστεί ως ακούσια ή εκούσια. Κατά την τελευταία περίπτωση ο πλοίαρχος επιλέγει προκειμένου σε μια επικίνδυνη κατάσταση να σώσει το σκάφος να το οδηγήσει σε μια ακτή ώστε να αποφευχθούν οι χειρότερες/ μεγαλύτερες ζημιές.²⁰ Η εκούσια προσάραξη αποτελεί μέσο σωτηρίας του πλοίου, του φορτίου και των επιβαινόντων από τον κίνδυνο ολικής απώλειας και θεωρείται ως γενική αβαρία αφού πραγματοποιείται προς αποφυγήν αμέσου κινδύνου για το πλοίο και το φορτίο. Υπάρχουν περιπτώσεις προσαράξεως κατά τις οποίες δεν παρουσιάζονται σοβαρές ζημιές ούτε τραυματισμοί επιβαινόντων και το πλοίο με ίδια μέσα δύναται να αποκολληθεί και να συνεχίσει ασφαλώς το ταξίδι του²¹.

Η επικάθηση

Είναι ένα είδος προσαράξεως προσωρινής μορφής. Η επικάθηση είναι το ναυτικό ατύχημα κατά το οποίο η τρόπιδα του πλοίου έρχεται σε ελαφρά

²⁰ Το Φ/Γ «Κυριακή» κατά την είσοδό του στον λιμένα Ντελίζ της Αλγερίας προσέκρουσε σε ύφαλο και «προς αποφυγήν κινδύνου προσήραξε εκουσίως» σε αμμώδη ακτή, όπου παρέμεινε ασφαλές μέχρι αποκαθήσεως δι' ιδίων μέσων. (ΑΣΝΑ 55/1972 Α')

²¹ Σε αμμώδη αβαθή προσάραξε μεσημβρινές ώρες στις 10.05.2007, ΒΑ της νήσου Μήλου το Δ/Ξ «Βασίλειος 18» με επιβαίνοντες 13 άτομα, μέλη πληρώματος, το οποίο αποκολλήθηκε με ίδια μέσα και αγκυροβόλησε στην εν λόγω περιοχή με ασφάλεια. Το ανωτέρω πλοίο ήταν έμφορτο με 1864 κ.μ. καύσιμα και είχε δρομολόγιο από Ελευσίνα για Μήλο – Ηράκλειο. Από την προσάραξη δεν προκλήθηκε τραυματισμός ούτε ρύπανση στην θαλάσσια περιοχή. (ΥΕΝ / Συμβάντα 10-05-07)

επαφή με τον βυθό δίχως ζημιογόνου αποτελέσματος πλην της πρόσκαιρης δεσμεύσεως. Λαμβάνει χώρα συνήθως σε λιμένες, εκβολές ποταμών, διώρυγες.²²

2.δ. Ομάδα Γ'

Η πυρκαγιά

Η πιο οδυνηρή περίπτωση ναυτικού ατυχήματος. Για τον λόγο αυτό η Διεθνής Σύμβαση SOLAS εκδίδει κανονισμούς οι οποίοι περιλαμβάνουν ειδικές διατάξεις περί μέσων κατασβέσεων και γενικώς αντιμετώπισης της πυρκαγιάς.²³ Μια πυρκαγιά μπορεί να προκληθεί από ηλεκτρική ή μηχανική βλάβη, στατικό ηλεκτρισμό, κάπνισμα, πλημμελή χρήση συσκευών ή μηχανημάτων, ή διάφορες άλλες αιτίες.²⁴

Η έκρηξη

Η έκρηξη θεωρείται πιο επικίνδυνη μορφή ναυτικών ατυχημάτων από την πυρκαγιά αφού λαμβάνει χώρα αιφνιδιαστικά μη παρέχοντας περιθώρια προφυλάξεως ή προετοιμασίας αντιμετώπισης.²⁵

²² Το Φ/Γ «Άγιος Νικόλαος» επικάθισε επί του βυθού του λιμένος Οδησσού, λόγω ελλείψεως επαρκούς βάθους λιμένος στο σημείο φορτώσεως (ΣΕΝΑ 39/1962) Το Φ/Γ «Ναύπλιον» επικάθισε στον βυθό του λιμένος δίχως να έχει υποστεί καμία ζημία, λόγω της πτώσεως της στάθμης της θαλάσσης κατά 5 πόδια η οποία προκλήθηκε από τις καιρικές συνθήκες. (ΣΕΝΑ 292/1964)

²³ Το Ε/Γ Ο/Γ «Ελεάννα» κατεστράφη την 26/8/ 1971 στην Αδριατική, λόγω πυρκαγιάς η οποία προκλήθηκε από την πλημμελή λειτουργία του μαγειρείου, ένεκα βλάβης καυστήρων ή εσφαλμένου χειρισμού. Κατά την εγκατάλειψη του πλοίου και την επιβίβαση σε πλοία βοήθειας απωλέσθησαν 25 άτομα (ΑΣΝΑ 264/1971 Β')

²⁴ Μία από τις πλέον σοβαρές και με διεθνή αντίκτυπο υπόθεση ναυτικών ατυχημάτων σε πλοίο με ελληνική σημαία είναι και η περίπτωση του Υ/Κ «Λακωνία» 20.314 τόννων. Το «Λακωνία» βυθίστηκε κατόπιν πυρκαγιάς την 22^η Δεκεμβρίου του 1963, 180 μίλια νοτίου της Μαδέρας. Ως πιθανό σημείο εκδηλώσεως της φωτιάς επισημάνθη το κομμωτήριο του σκάφους. Απωλέσθησαν 95 επιβάτες και 33 μέλη πληρώματος. (ΣΕΝΑ 137/1966)

²⁵ Έκρηξη προκλήθηκε κατά την διάρκεια φορτώσεως στο ελληνικό Δ/Ξ «Panam Serena» την 1^η Ιανουαρίου 2004, στον λιμένα της Γκάνας, Τέμα. 18 άνθρωποι έχασαν την ζωή τους. (Bbc news/Lloyd's report 08/01/2004)

Το δεξαμενόπλοιο «Ηλίας» βυθίστηκε κατόπιν εκρήξεως του πλοίου στον λιμένα της Φιλαδέλφειας. 13 άτομα έχασαν την ζωή τους. (ΑΣΝΑ 126/1974 Β') Το φορτηγό «Πρίαμος» κατά την διάρκεια διευθετήσεως φορτίου άνθρακος, προκλήθηκε έκρηξη

2.ε. Ομάδα Δ'

Εισροή υδάτων

Είναι η μορφή του ναυτικού ατυχήματος κατά την οποία εισέρχονται νερά στο σκάφος είτε από δημιουργία ρήγματος, είτε λόγω κυματισμού από του καταστρώματος από ανοίγματα κυτών κ.ο.κ. Η εισροή υδάτων εκτός από προβλήματα στεγανότητας μπορεί να προκαλέσει σοβαρά προβλήματα ευστάθειας, επικίνδυνη κλίση, ανατροπή, ζημιά στη μηχανή κλπ.²⁶

Το ναυάγιο του φορτηγού «Αλέξανδρος Τ»

Περίπτωση εισροής υδάτων –επικινδύνου κλίσεως – βυθίσεως

04/05/2006

«Εκτεταμένες έρευνες για τον εντοπισμό των τεσσάρων Ελλήνων ναυτικών, πλήρωμα του φορτηγού πλοίου «Αλέξανδρος Τ», που μετά από εισροή υδάτων βυθίστηκε ανοιχτά των ακτών της Ν. Αφρικής, διεξάγουν από τα μεσάνυχτα πλοία της τοπικής ακτοφυλακής χωρίς όμως θετικά αποτελέσματα.

Οι Έλληνες ναυτικοί που αγνοούνται είναι οι Παν. Βλισμάς Πλοίαρχος, Γιάννης Καραμηνάς Υποπλοίαρχος, Νέαρχος Μπουκουβάλας Α' Μηχανικός και ο Β' Μηχανικός Ηλίας Ευστρατίου, ενώ έχουν περισυλλεγεί σώοι οκτώ, από τους 29 αλλοδαπούς ναυτικούς του «Αλέξανδρος Τ».

Το με σημαία Αγίου Βικεντίου πλοίο, έμφορτο με σιδηρομετάλλευμα, είχε αποπλεύσει από λιμάνι της Βραζιλίας και τελικό προορισμό την Κίνα.

Σύμφωνα με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, όταν έπλεε 300 ν.μ. από τις ακτές της Ν. Αφρικής «συνάντησε» καιρό – άνεμοι έντασης 7 μποφόρ, έντονος κυματισμός – με αποτέλεσμα να παρουσιάσει κλίση και εισροή υδάτων.»

λόγω αναφλέξεως των αναδιδομένων εκρηκτικών αερίων του φορτίου. Η ανάφλεξη αυτή προκλήθηκε συνεπεία απορρίψεως αναμμένου τσιγάρου στην επιφάνεια αυτών από δύο εργαζομένους οι οποίοι και απωλέσθησαν. (ΑΣΝΑ 262/1972 Α')

²⁶ Αναφέρεται κατά τις εκθέσεις ΣΕΝΑ ότι λόγω ανοίγματος αρμών στην πλώρη του Π/Κ «Άγιος Δημήτριος» έλαβε χώρα εισροή υδάτων και διάλυση του φορτίου άλατος των 1488 κιλών (ΣΕΝΑ 32/1948) Επίσης διαρροή συνέβη στο αριστερό τμήμα των υφάλων του Φ/Γ «Πάτμος» πλησίον της τρόπιδος. Αυτό προκλήθηκε από τυχαία απόσπαση σιδερένιου ήλου καρφώσεως ελάσματος των υφάλων με τον νομέα του. (ΣΕΑΝ 120/1970)

Ακυβερνησία

Κατά την ακυβερνησία το πλοίο δεν είναι σε θέση να κυβερνάται σύμφωνα με τους κανόνες πλεύσεως. Η ακυβερνησία είναι συνήθως αποτέλεσμα προηγούμενου συμβάντος και ενίοτε αποτελεί ενδιάμεσο στάδιο επομένου ατυχήματος. Εάν η ακυβερνησία δεν αντιμετωπισθεί επιτυχώς (μέσω ανακτήσεως των δυνατοτήτων του σκάφους να πλεύσει ή μέσω ρυμουλκήσεως) τότε το πλοίο κινδυνεύει να γίνει έρμαιο των κυμάτων και ακολουθήσει έτερο ατύχημα όπως προσάραξη, πρόσκρουση, ανατροπή κλπ.²⁷

Επικίνδυνη κλίση

Η επικίνδυνη κλίση αποτελεί τον προάγγελο της ανατροπής ή βυθίσεως. Προκαλείται από κακό ερματισμό/ φόρτωση/ στοιβασία, μετατόπιση φορτίου κ.α. Είναι δυνατό με τις ανάλογες ενέργειες (εκβολή φορτίου, καταφυγή σε λιμένα για επισκευή, ρυμούλκηση κ.ο.κ.) να αποφευχθεί έτερο ναυτικό ατύχημα οπότε η επικίνδυνη κλίση να αντιμετωπιστεί ως ελαφρά μορφή ναυτικού ατυχήματος.²⁸

Προσωρινή απώλεια

Είναι η περίπτωση ατυχήματος κατά την οποία μικρά, κατά κανόνα, σκάφη απόλλονται προσωρινώς. Αυτό συνήθως συμβαίνει λόγω

²⁷ Το Φ/Γ «Αυλίσ» λόγω βλάβης της κύριας μηχανής του παρέμεινε επί 7 ημέρες ακυβέρνητο. Αφού διαπιστώθηκε αδυναμία επισκευής κλήθηκε ρυμουλκό προς ρυμούλκηση στον λιμένα της Καρθαγένης. (ΑΣΝΑ 189/1973 Β')

²⁸ Το Φ/Γ «Δημήτριος» πήρε επικίνδυνη κλίση μέχρι 38° λόγω μετατοπίσεως φορτίου σιδηροπυρίτου. Η μετατόπιση του φορτίου οφείλεται στην θραύση των ξύλινων παραφραγμάτων από την θαλασσοταραχή. Το «Δημήτριος» ρυμουλκήθηκε και κατέπλευσε στην Αλεξάνδρεια αφού είχε προηγηθεί εγκατάλειψη και επάνοδος. (ΣΕΝΑ 461/1963). Βαρεία αμέλεια του πλοιάρχου ο οποίος ήταν υπεύθυνος για την καλή φόρτωση και στοιβασία ήταν η αιτία που το Φ/Γ «Νέστωρ» πήρε κλίση 32°. Κατά το συμβάν προκλήθηκαν σοβαρές ζημιές στο σκάφος ενώ απωλέσθη όλο το φορτίο με τα βοοειδή που μετέφερε (ΣΕΝΑ 245/1969).

αποκοπής του ρυμουλκίου, κακής προσδέσεως του αγκυροβολίου ή θαλασσοταραχής. Αργότερα βρίσκονται εν πλω και ρυμουλκούνται ή εκβράζονται στην ακτή σε καλή ή όχι κατάσταση.²⁹

2. στ. Ομάδα Ε΄

Ζημιές σκάφους

Σε αυτόν τον τύπο ατυχήματος περιλαμβάνονται κάθε μορφή ζημιάς ή βλάβης στο σώμα του πλοίου και τον εξαρτισμό του³⁰ (πλην των ζημιών μηχανής/ μηχανοστασίου)

Ζημιές μηχανής

Είναι το ναυτικό ατύχημα κατά το οποίο επέρχεται πάσης φύσεως φθορά, βλάβη, ζημία, απώλεια, ελαττωματική λειτουργία των μηχανών του σκάφους ή πάσα άλλη ζημία της χώρου του μηχανοστασίου και λεβητοστασίου. Τα αίτια των ζημιών της μηχανής δύναται να είναι διάφορα προερχόμενα είτε από εσωτερικές λειτουργικές ανωμαλίες είτε από εξωτερικές βίαιες ενέργειες.³¹

Ζημιές φορτίου

²⁹ Το 1972, κατά την ρυμούλκηση του Φ/Γ «Penney» από τον Πειραιά για Κων/πολη, τα ρυμούλκια κόπηκαν λόγω κακοκαιρίας. Το ρυμουλκούμενο απωλέσθη και παρασύρθηκε στην θάλασσα. Μετά από 8 ημέρες βρέθηκε από Δανικό πλοίο, νοτίως της Καρπάθου, δίχως να έχει υποστεί καμία ζημία και ρυμουλκήθηκε μέχρι τον λιμένα της Λεμεσού. (343/1972 Β΄ ΑΣΝΑ)

³⁰ Έχουν καταγραφεί ποικίλες περιπτώσεις οι οποίες παρουσιάζουν αρκετά μεγάλο ενδιαφέρον όπως: 1) Απομαγνήτωση πυξίδων λόγω πτώσεως κεραυνού και επενεργείας μαγνητισμού αυτού (Ε/Γ «Ήπειρος» 109/1967 ΣΕΝΑ)
2) Ρήγματα στα ύφαλα λόγω καταπονήσεων από κακοκαιρία και παλαιότητας με αποτέλεσμα την βύθιση του «Aurora» (49/1967 ΣΕΝΑ) κ.α.

³¹ Το 1971 το Π/Κ Φ/Γ «Άγιος Νικόλαος» προσέκρουσε σε υφάλους και απωλέσθη ολικώς. Αιτία της προσκρούσεως ήταν η περιπλοκή σχοινιού στον έλικα και άξονα. (60/1971 Α΄ ΑΣΝΑ)

Με αυτόν τον όρο χαρακτηρίζονται οι απώλειες, βλάβες κλπ των φορτίων οι οποίες επηρεάζουν σοβαρώς την ασφάλεια του πλοίου. Για παράδειγμα μια αυτανάφλεξη φορτίου μπορεί να είναι η αρχή μιας πυρκαγιάς.³²

³² Το 1972 καταστράφηκαν 140 τόνοι τροπικής καρύδας που μετέφερε το Φ/Γ «Καπταμάρο» λόγω αυτανάφλεξης του φορτίου. (82/1972 Α' ΑΣΝΑ)

Κεφάλαιο Γ'

Έλεγχος & αίτια των ναυτικών ατυχημάτων

1.α. Ο Διοικητικός Έλεγχος των ναυτικών ατυχημάτων.

Σύμφωνα με το νομοθετικό διάταγμα 712/1970 «περί διοικητικού ελέγχου του ναυτικού ατυχήματος», ναυτικό ατύχημα θεωρείται κάθε συμβάν που επιφέρει κάποια από τις παρακάτω καταστάσεις:

- α) Ολική πραγματική ή τεκμαρτή απώλεια ελληνικού πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος.
- β) εγκατάλειψη του στους ασφαλιστές
- γ) οριστική ή προσωρινή εγκατάλειψη του πλοίου από το πλήρωμα.
- δ) απώλεια ή βλάβη του φορτίου κατά ποσοστό πάνω από το ένα τέταρτό του.
- ε) σοβαρή βλάβη από την οποία προήλθε διαρκής ακυβερνησία του πλοίου
- στ') απώλεια ζωής ή σοβαρός τραυματισμός μέλους πληρώματος ή επιβάτη.

Σε κάθε περίπτωση λοιπόν που συμβαίνει κάποιο από τα παραπάνω επιβάλλεται η διενέργεια διοικητικού ελέγχου του ναυτικού ατυχήματος, η έρευνα δηλαδή εκ μέρους των αρμοδίων κρατικών υπηρεσιών προκειμένου να διαπιστώσουν τις συνθήκες κάτω από τις οποίες συνέβη το ατύχημα, τα αίτια του ατυχήματος και των τυχόν υπευθύνων. Από τα αποτελέσματα του διοικητικού ελέγχου κρίνονται οι οικονομικές συνέπειες και αναζητούνται οι ευθύνες των υπαιτίων.

Ο διοικητικός έλεγχος του ναυτικού ατυχήματος περιλαμβάνει τα εξής στάδια:

α) προανάκριση

Προανάκριση διενεργεί η Λιμενική Αρχή η οποία συγκεντρώνει κάθε χρήσιμο στοιχείο και δίδει την σχετική αναφορά στον Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

β) Διαδικασία ενώπιον του Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων ΑΣΝΑ

Αφού ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας λάβει τον φάκελο του ναυτικού ατυχήματος από την λιμενική αρχή τον παραπέμπει στο Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων ΑΣΝΑ.

γ) έκδοση εκθέσεως ΑΣΝΑ

Το ΑΣΝΑ εκδίδει έκθεση για τα αίτια, τις συνθήκες, τους τυχόν υπευθύνους του ναυτικού ατυχήματος και το βαθμό ευθύνης εκάστου.

1. β. Τα αίτια των ναυτικών ατυχημάτων

Στην έκθεση του ΑΣΝΑ περιλαμβάνεται ο καταλογισμός του ατυχήματος καθώς και η γνωμοδότηση εάν το ατύχημα αποδίδεται σε δόλο, βαρεία ή ελαφριά αμέλεια, ανωτέρα βία, τυχαίο γεγονός κλπ.

Δόλος

Τα ναυτικά ατυχήματα τα οποία θεωρούνται ότι τελέσθηκαν εκ του δόλου είναι εκείνα κατά τα οποία η βούληση οδηγεί σε πράξη που έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση του ναυτικού ατυχήματος.³³ Η δολία πρόκληση ναυτικού ατυχήματος αποτελεί ένα από τα βαρύτερα εγκλήματα στο χώρο του Ναυτικού Δικαίου και είναι γνωστή με τον όρο ναυταπάτη (περισσότερα βλέπε Μέρος Β' κεφ Α' παρ 1.γ.) Ο δόλος

³³ Η βύθιση του σπογγαλιευτικού «Άγιος Νικόλαος» κρίθηκε ότι οφειλόταν σε δόλο κυβερνήτου, όπως και ο ίδιος ομολόγησε, για να καρπωθεί την ασφάλεια του σκάφους η οποία ανερχόταν στις 1.920 Λ.Α. ενώ τα αλιευτικά εργαλεία και η αλιευθείς ποσότητα σπόγγων είχαν μεταφερθεί σε άλλο σκάφος (Β' ΑΣΝΑ 254/2971)

συνήθως αποβλέπει στην είσπραξη ασφαλιστικής αποζημιώσεως, στην πρόκληση ζημιάς λόγω ανταγωνισμού, προς κάλυψη λαθρεμπορίου, ανθρωποκτονίας εκ προθέσεως³⁴ ή άλλους σκοπούς.

Βαρεία / ελαφρά αμέλεια

Κατά τους ορισμούς του Ποινικού Δικαίου εξ αμελείας πράττει όποιος ένεκα της ελλείψεως της προσοχής την οποία οφείλει εκ των περιστάσεων και αδυνατούσε να καταβάλει είτε γιατί δεν προείδε το αποτέλεσμα της πράξεως του είτε γιατί προείδε αυτό δυνατό αλλά ήλπιζε ότι θα το απέφυγε. Από την άλλη, στο Αστικό Δίκαιο γίνεται διάκριση μεταξύ βαριάς και ελαφριάς αμελείας. Ως ελαφρά νοείται η μη καταβολή της εν συναλλαγές απαιτούμενης επιμελείας ενώ περί βαρείας δεν περιλαμβάνει ορισμό αλλά αφήνει στον δικαστή να κρίνει κατά τις εκάστοτε περιστάσεις πότε η αμέλεια φέρει βαρεία ή όχι μορφή. Όσο αφορά το ναυτικό ατύχημα βαρεία ή ελαφρά αμέλεια θα κριθεί από το ΑΣΝΑ το οποίο θα εκτιμήσει στο σύνολο την περιλαμβανόμενη ανθρώπινη συμπεριφορά.

Παραδείγματα περιπτώσεων βαρείας αμελείας:

- α) Η συνέχιση του πλου μετά την εμφάνιση εισροής υδάτων στο πλοίο και η μη προσέγγιση σε παρακείμενο λιμένα (46/1975 Α' ΑΣΝΑ)
- β) Η εντολή θέσεως του πηδαλίου στον αυτόματο, από τον πλοίαρχο, παρά το επικίνδυνο της περιοχής, με αποτέλεσμα την προσάραξη στα αβαθή του ποταμού (45/1975 Α' ΑΣΝΑ)
- γ) Η παράβαση κανονισμών φορτώσεως και στοιβασίας πλοίου, όπως π.χ. αντικανονική φόρτωσης χύδην φορτίου (14/1974 Α' ΑΣΝΑ) υπερφορτώσεως (197/1967 ΣΕΝΑ) κ.ο.κ.

³⁴ Η βύθιση της θαλαμηγού «Δήλος» κρίθηκε ότι οφειλόταν σε δολία ενέργεια του επιβαίνοντος Αμερικανού υπηκόου Roger Runney, ο οποίος, καταδικάστηκε από το Κακουργιοδικείο Πειραιώς δις εις θάνατον για ανθρωποκτονία του κυβερνήτου και του ναύτου της θαλαμηγού, 11 ετών πρόσκαιρη κάθαρση για ληστεία και ενός έτους φυλάκιση για δολία βύθιση (52/1963 ΣΕΝΑ)

δ) Η παράβαση κανόνων πορείας, όπως π.χ. παράβαση κανονισμών προς αποφυγή συγκρούσεων (8/1970 ΣΕΝΑ)

ε) η υπερβολική ταχύτητα κ.ο.κ.

Τυχαίο Γεγονός

Η έννοια του τυχαίου γεγονότος δημιουργήθηκε από την αδυναμία καταλογισμού ενός ατυχήματος σε ορισμένο πρόσωπο και η έλλειψη δεσμού προς την βούληση ή την οφειλόμενη προσοχή.

.....

.....

.....

Ανωτέρα βία

Θεωρείται παν γεγονός πέρα του απλού «τυχαίου γεγονότος» εναντίον του οποίου δεν δύναται να αντιδράσει ο άνθρωπος (όπως π.χ. ακραία καιρικά φαινόμενα). Η ανωτέρα βία με το τυχαίο γεγονός όμως δεν έχουν καθορισμένα όρια για τον λόγο αυτό σε πολλές εκθέσεις ΑΣΝΑ παρόμοια ή περιστατικά που ανήκουν στην ίδια κατηγορία άλλοτε χαρακτηρίζονται ως τυχαία γεγονότα κι άλλοτε ως ανωτέρα βία³⁵.

Κατάσταση ανάγκης

Η κατάσταση ανάγκης είναι η περίπτωση κατά την οποία κάποιος αναγκάζεται να καταστρέψει ή να βλάψει αλλότριο πράγμα προς τον σκοπό να αποτρέψει επικείμενο κίνδυνο ο οποίος απειλεί με μεγαλύτερη ζημία. Περιλαμβάνει περιπτώσεις εκβολής φορτίου προς κουφισμό του πλοίου και αποκατάσταση κλίσεως ώστε να συνεχιστεί με ασφάλεια ο

³⁵ Ο σφοδρός άνεμος εντάσεως 6 Beaufort κρίθηκε ως «ανωτέρα βία» (129/1975 Α΄ ΑΣΝΑ) ενώ η σφοδρά θαλασσοταραχή και οι άνεμοι εντάσεως 10-12 Beaufort ως «τυχαίο γεγονός» (226/1972 Β΄ ΑΣΝΑ) Η ύπαρξη ύδατος στην καύσιμη ύλη η οποία προκάλεσε βλάβη μηχανής θεωρήθηκε ως «ανωτέρα βία» (133/1968 ΣΕΝΑ) ενώ η ύπαρξη ύδατος εντός του πετρελαίου η οποία προκάλεσε ακυβερνησία και εν συνεχεία εγκατάλειψη από το πλήρωμα θεωρήθηκε ως «τυχαίο γεγονός» (204/1972 Β΄ ΑΣΝΑ)

πλους³⁶ ή εκούσιας προσάραξης προς αποφυγήν σοβαρότερου ατυχήματος.

Ανεξακριβωτο αίτιο

Είναι η περίπτωση κατά την οποία ένα ναυτικό ατύχημα, βάση των στοιχείων της δικογραφίας, δεν δύναται να αποδοθεί σε συγκεκριμένο αίτιο λόγω κυρίως αδυναμίας επισημάνσεως των λόγων που δημιούργησαν το ναυτικό ατύχημα. Παρουσιάζεται συνήθως σε περιπτώσεις εξαφανίσεως πλοίων όπου τα στοιχεία ενώπιον του Συμβουλίου είναι ανεπαρκή και αβέβαια για την λήψη αποφάσεως επί των αιτιών³⁷.

Έλλειψη υπαιτιότητας

Ο όρος αυτός χρησιμοποιείται για να αποδώσει την κρίση περί μη υπάρξεως ευθύνης από πλευράς πληρώματος του υπό εξέταση ελληνικού πλοίου. Τέτοια περίπτωση εμφανίζεται κατόπιν συγκρούσεως πλοίων υπό ελληνική σημαία με πλοίο ξένης σημαίας³⁸.

³⁶ Η υπόθεση αβαρίας του Φ/Γ «Γκρέτα» αναφέρει ότι λόγω επικινδύνου κλίσεως 25° ρίφθηκε μέρος του φορτίου ξυλείας στην θάλασσα προς μείωση κλίσεως, η οποία κατήλθε στις 15°, και σωτηρία του πλοίου, οφείλεται σε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης. (228/1969 ΣΕΝΑ)

³⁷ Για την εξαφάνιση του Φ/Γ «Starshine» η έκθεση ΑΣΝΑ αναφέρει: Η σημειωθείσα έλλειψη ειδήσεων από του απόπλου του εκ λιμένος Mogadiscio Σομαλίας την 28.7.1971 παρά τας γενομένας ερεύνas υπό των Κρατών ειδοποιηθέντων υπό των Ελληνικών Αρχών ως και των Lloyd's και απώλεια του πλοίου οφείλεται εις αίτιο μη διακριβωθέν...» (230/1972 Β' ΑΣΝΑ)

Για την πυρκαγιά του Φ/Γ «Χριστίνα – Μαρία» αναφέρεται από την 90/1971 Α' ΑΣΝΑ ότι: «η πυρκαγιά οφείλεται εις ανεξακριβωτον αίτιον, αλλά η επέκτασις και το αποτέλεσμα εις ελαφράν αμελείαν του Α' Μηχανικού»

³⁸ Η 166/1972 Β' ΑΣΝΑ επί της συγκρούσεως του ελληνικού Φ/Γ «Ναΐς» μετά νορβηγικού Δ/Ξ αναφέρει ότι «δεν οφείλεται εις υπαιτιότητα του ελληνικού πλοίου»

Κεφάλαιο Δ΄

Κόστος ναυτικού ατυχήματος

1.γ. Απώλεια της ανθρώπινου ζωής

Τα μεγαλύτερα ναυτικά ατυχήματα όσο αφορά την απώλεια ανθρώπων έχουν σημειωθεί σε επιβατηγά πλοία. Από το έτος 1997 τα πράγματα αλλάζουν. Τα αποτελέσματα της απώλειας ανθρώπων είναι ενθαρρυντικά αφού η μείωση των ατυχημάτων σχετίζεται με την άμεση κινητοποίηση των διεθνών οργανισμών και την λήψη ολοένα και περισσότερο αυστηρών μέτρων.

1.γ. Ρύπανση που προκαλείται από τα πλοία μετά από ένα ναυτικό ατύχημα.

Είναι απλό να σκεφτεί κανείς ότι όσο πιο μεγάλο είναι ένα πλοίο τόσο περισσότερο κινδυνεύει να μολύνει το περιβάλλον μετά από ένα ατύχημά του. Ιδιαίτερα όταν γίνεται λόγος για γιγαντιαία πλοία που μεταφέρουν χύδην υγρά φορτία (tankers) των οποίων οι βυθίσεις συνοδεύονται πάντοτε από ρύπανση με αργό πετρέλαιο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η περίπτωση του δεξαμενοπλοίου «Prestige» της ελληνικής ναυτιλιακής Mare Shipping που βυθίστηκε το 2002 στις ακτές της Γαλικίας μεταφέροντας 77.000 τόνους πετρελαίου. Ο πίνακας που ακολουθεί δείχνει τα κυριότερα ναυτικά ατυχήματα tankers τα οποία είχαν εξαιρετικά μεγάλη διαρροή ποσοτήτων πετρελαίου στην θάλασσα από το έτος 1967 έως το 2002.

Ετος	Όνομα πλοίου	Περιοχή ατυχήματος	Ποσότητα που εκχύθηκε στην θάλασσα (σε βαρέλια)
1967	TORREY CANYON	Μ. Βρετανία	972.000
1968	WORLD GLORY	Ν. Αφρική	367.000
1970	OTHELLO	Σουηδία	820.000
1970	CHRYSSI	Ατλαντικός	232.000
1971	TEXACO DENMARK	Μάγχη	750.000
1971	WAFRA	Ν. Αφρική	480.000
1971	TOWLE	Ν. Σκοτία	285.000
1972	SEA STAR	Κόλπος Ομάν	902.250
1972	TRADER	Ελλάδα	262.500
1972	GOLDEN DRAKE	Ατλαντικός	237.750
1973	NAPIER	Χιλή	270.000
1974	YUYU MARU 10	Ιαπωνία	375.000
1974	METULA	Γη του Πυρός	330.000
1975	E. COLOCOTRONIS	Πόρτο Ρίκο	427.000
1975	B. AMBASSADOR	Ειρηνικός	337.500
1975	JAKOB MAERSK	Ισπανία	300.000
1975	CORINTHOS	Η.Π.Α.	266.000
1976	URQUIOLA	Ισπανία	650.000
1976	ST. PETER	Ισημερινός	245.700
1976	ELLEN CONWAY	Μεσόγειος	225.000
1976	SCORPIO	Μεξικό	225.000
1977	HAWAIIAN PATRIOT	Β. Ειρηνικός	742.500
1977	CARRIBEAN SEA	Ελ Σαλβαδόρ	225.000
1978	AMOCO CADIZ	Γαλλία	1.300.000
1978	TADOTSU	Σουμάτρα	300.000

1979	ATLANTIC EMPRESS	Τρινιταντ	2.070.000
1979	BURMA AGATE	Τέξας	300.000
1979	GINO	Γαλλία	240.000
1979	INTERPENDETA	Τουρκία	709.500
1980	IRENES SENERADE	Κύπρος	600.000
1981	CAVOS COMPANOS	Μεσόγειος	149.073
1983	CASTILLO DE BELLVER	Ν. Αφρική	1.836.000
1983	ASIMI	Ομάν	432.000
1983	PERICLIS G5	Περσικός	381.600
1985	NOVA	Περσικός	583.200
1988	ODYSSEY	Καναδάς	963.600
1989	EXXON VALDEZ	Αλάσκα	252.000
1989	KHARG - V	Μαρόκο	518.000
1991	ABT SUMMER	Αγκόλα	2.044.000
1991	DIMITRIS N.	Μ. Θάλασσα	180.000
1991	HAVEN	Ιταλία	72.000
1992	AEGEAN SEA	Ισπανία	500.000
1992	KATINA	Μοζαμβίκη	525.600
1993	BRAER	Σκωτία	612.000
1995	BACAB	Ειρηνικός	200.000
1996	SEA EMPRESS	Μίλφορντ Χέβεν	438.000
1999	ERIKA	Β.Γαλλία	146.000
2002	PRESTIGE	Ακτές Γαλικίας	562.100

Πηγή: Database του Εργαστηρίου Ερευνών και Ναυτιλιακών Ατυχημάτων του Τμήματος του Πανεπιστημίου Πειραιώς και Γ.Π. Βλάχος : Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα 1999

Τα δέκα σημαντικότερα ατυχήματα στον Ελλαδικό χώρο

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Greenpeace

ΕΤΟΣ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΔΙΑΡΡΟΗ
1972	Trader	Αιγαίο	36.500
1979	Messiniaki Frontis	Καλοί Λιμένες Κρήτη	12.000
1980	Irenes Serenade	Πύλος	40.000
1987	Rabigh Bay II	Ασπρόπυργος	1.000
1988	Jupiter & Adige	Πειραιάς	1.000
1992	Geory Chemonorya	Κεντρικό Αιγαίο	1.700
1993	Niad	Πύλος	800
1994	La Guardia	Ελευσίνα	800
1996	Kriti Sea	Αγ. Θεόδωροι Κορινθίας	500
2000	Eurobulker X	Λευκαντί Εύβοιας	300

Πηγή: www.martrans.org/documents/extra/diplomatheses/INSPECTIONS_PARIS_MOU.

Σε γενικές όμως γραμμές, εκτός από τις τιμές ρυπάνσεως που βλέπουμε στον ανωτέρω πίνακα, από τα ναυτικά ατυχήματα και την ρύπανση του περιβάλλοντος προκύπτει ένα πολύ σοβαρό κοινωνικό κόστος το οποίο φέρει συνέπειες:

- Στο θαλάσσιο περιβάλλον. Διαταράσσεται το οικοσύστημα και εξαφανίζονται είδη τα οποία τείνουν να εξαφανιστούν. Αυτή είναι μια ζημιά η οποία δεν μπορεί να κοστολογηθεί.
- Στις παράκτιες κοινότητες. Πτώση της αξίας της αστικής γης και των κτισμάτων λόγω υποβαθμίσεως του περιβάλλοντος.
- Στην τουριστική βιομηχανία. Ακυρώσεις κρατήσεων, αποζημιώσεις στους tour operators, απώλεια αναμενόμενων εσόδων και υποβάθμιση της τουριστικής σημασίας της περιοχής. Όλα αυτά επιφέρουν με την σειρά τους την μείωση του εισοδήματος ή και την ανεργία των εργαζομένων στον κλάδο.

- Στην αλιευτική βιομηχανία. Μείωση ή και εξαφάνιση των αναμενόμενων αλιευμάτων του παρόντος / μελλοντικού κύκλου αναπαραγωγής καθώς και του εισοδήματος των εργαζομένων στην αλιευτική βιομηχανία.
- Στην δημόσια υγεία. Μολύνσεις, ιοί, παρουσία παθογόνων μικροοργανισμών.
- Στο έμψυχο υλικό. Απώλεια ναυτικού / ναυτεργατικού δυναμικού και κατ' επέκταση διαταραχή της ομαλής επάνδρωσης του πλοίου. Η ύπαρξη θανατηφόρων ατυχημάτων μπορεί να λειτουργήσει ως αποτρεπτικός παράγοντας στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Μέρος Β'
Εργασιακές σχέσεις στην ναυτιλία
&
ναυτικά ατυχήματα

Κεφάλαιο Α΄

Ανθρώπινος παράγοντας & ναυτικό ατύχημα

1.α. Ο ανθρώπινος παράγοντας ως «θεσμικό μέτρο» κατά των ναυτικών ατυχημάτων

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν τον δεύτερο υψηλότερο βαθμό κινδύνου από τις αεροπορικές μεταφορές γεγονός που ανάγκασε τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό IMO (International Maritime Organization) να πραγματοποιήσει μια εκτενή μελέτη των ατυχημάτων εν πλω, των αιτιών τους και του κόστους τους σε ανθρώπινες ζωές, ιδιοκτησία και περιβάλλον. Η μελέτη ανακάλυψε ότι ο ανθρώπινος παράγοντας φέρεται να είναι υπεύθυνος για τις περισσότερες περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων, σε διεθνές επίπεδο, αφού τα ανθρώπινα λάθη αποτελέσαν αιτία για το 80% των ατυχημάτων ενώ το ποσοστό όλων των άλλων αιτιών ήταν μόνο το 20%.

Η αλήθεια είναι ότι μετά από ένα θαλάσσιο ατύχημα οι διάφοροι φορείς και οργανισμοί μελετούν εξονυχιστικά τα αίτια που προκάλεσε το ναυάγιο και οδηγούνται σε πορίσματα τα οποία με την σειρά τους καθιερώνουν νέους θεσμούς, κανονισμούς και τροποποιήσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση, τις Η.Π.Α. και τον I.M.O. ώστε να αποφευχθούν στο παρελθόν παρόμοια συμβάντα. Αν ανατρέξουμε αρκετά χρόνια πίσω, τότε που το ναυάγιο «Ηράκλειον» το 1966 συγκλόνησε τόσο τον ελληνικό όσο και τον διεθνή κόσμο θα δούμε πως μετά από την μελέτη του δημιουργήθηκαν θεσμοί που στην κυριολεξία ανακούφισαν ιδιαίτερα τον ναυτικό κόσμο. Υπενθυμίζοντας με λίγα λόγια το συμβάν έχουμε τα εξής στοιχεία:

Το συγκλονιστικό ναυάγιο του

Ε/Γ – ΟΓ Ηράκλειον

Χαρακτηριστικά Πλοίου:

Έτος Ναυπηγήσεως: 1949 (Γλασκόβη Σκωτίας)

Χωρητικότητα: 8.922 κόροι

Ολικό μήκος: 498 ft

Πλάτος: 60 ft

Βύθισμα: 36ft

Μηχανή: 1 ατμοστρόβιλων που έδιδε ταχύτητα 17 κόμβους

Πλήρωμα: 73

Επιβάτες: 191

Πλοίαρχος: Εμ. Βερνίκος

7 Δεκεμβρίου 1966.

Παρά τις πολύ άσχημες καιρικές συνθήκες, το «Ηράκλειον» απέπλευσε το βράδυ από Κρήτη για Πειραιά.

(Σημείωση: Τότε δεν είχε ακόμη καθιερωθεί η τυχόν απαγόρευση απόπλου ανάλογα με την κλίμακα μποφόρ. Ίσχυε η «κατ' επιλογήν πλοίαρχου»)

Ενώ το πλοίο έπλεε στο Μυρτώο Πέλαγος, στην θαλάσσια περιοχή της Φαλκονέρας με ισχυρό κυματισμό και συνεχείς διατοιχισμούς το τελευταίο όχημα φορτηγό ψυγείο που είχε φορτωθεί κάθετα προς το διάμηκες του πλοίου άρχισε να κινείται και να προσκρούει στους πλευρικούς καταπέλτες. Κάποια στιγμή, ο ένας από τους καταπέλτες, είτε γιατί δεν είχε ασφαλισθεί με τους πείρους είτε γιατί είχε ασφαλισθεί πλημμελώς, υποχώρησε και το φορτηγό ψυγείο έπεσε στην θάλασσα η οποία και κατέκλυσε στην συνέχεια όλο τον χώρο των οχημάτων. Λόγω της μεγάλης ελεύθερης επιφάνειας, το πλοίο άρχισε να παίρνει πολύ μεγάλες κλίσεις. Σε 10 λεπτά χάθηκαν 217 ψυχές.

8 Δεκεμβρίου 1966 Το χρονικό διασώσεως

02.06 εκπέμπεται σήμα S.O.S. στις ραδιοηλεκτρογραφικές συχνότητες της Μεσογείου. «SOS από Ηράκλειον, στίγμα μας 36° 52' Β, 24° 08 Α, Βυθιζόμαστε»

02.30 ενημερώνεται ο Αρχηγός Λιμενικού Σώματος, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, ο Υπουργός Εθνικής Αμύνης.

04.30 εμπλεκόμενοι Αρχηγοί και Υπουργοί βρίσκονται στις Υπηρεσίες για άμεση ενημέρωση ενώ δίδεται εντολή απόπλου στο Α/Γ ΣΥΡΟΣ.

05.30 Αποφασίζεται η γνωστοποίηση του συμβάντος στον Πρωθυπουργό

06.00- 06.30 Ο Πρωθυπουργός ενημερώνει τον Βασιλέα Κωνσταντίνο στο Τατόϊ. Τότε ενημερώνεται και το Αρχηγείο Αεροπορίας.

07.20 Μία Ντακότα απογειώνεται από την Ελευσίνα και σε λίγο ακολουθούν κι άλλες.

09.45 – 10.00 Η πρώτη Ντακότα φθάνει κοντά στο στίγμα και εντοπίζει το φορτηγό ψυγείο που επιπλέει, εκ παραλλήλου στον ορίζοντα φαινόταν καθαρά η φρεγάτα ASHTON που έσπευδε ολοταχώς. Η Ντακότα άρχισε να κάνει κύκλους «ερεύνης – διασώσεως» και άρχισαν οι ρίψεις καπνογόνων και σωσιβίων όπου από αέρος εντοπίζονταν οι ναυαγοί.

12.00 Το τραγικό συμβάν έχει μαθευτεί σε όλο τον Πειραιά όπου πολύς κόσμος και πρώτοι οι συγγενείς των επιβαινόντων περίμεναν να μάθουν γιατί αυτή η καθυστέρηση. Δεν ήθελαν να πιστέψουν τίποτε άλλο.

17.00 Το πρώτο πλοίο με τους ναυαγούς κατέφθασε. 10 –12 ασθενοφόρα κατέφθαναν από την Αθήνα ενώ άλλα 7-8 από την Τερψιθέα.

19.00 Είχε πια νυχτώσει και η φρεγάτα ASHTON εισέρχεται αργά στον λιμένα του Πειραιώς. Τρεις σειρές κιγκλιδωμάτων στάθηκαν αδύνατον να συγκρατήσουν τον θρήνο και την απελπισία όλου εκείνου του πλήθους που δεν γνώριζε τίποτε για τα προσφιλή του πρόσωπα, αφού δεν είχε γίνει καμμία ανακοίνωση. (ούτε τα ονόματα των διασωθέντων είχαν δοθεί)

Σημείωση:

Σε ανατροπή του πλοίου οι εσωτερικοί διάδρομοι γίνονται πλευρικοί τοίχοι και οι πλευρικοί τοίχοι γίνονται διάδρομοι. Κάθε δε εσωτερικός διάδρομος, προς το διάμηκες του πλοίου, αποτελεί κενό ίσου βάθους με το μήκος του. Και οι εγκλωβισμένοι στις καμπίνες ακολούθησαν...

(Πηγή: www.wikipedia.org)

Οι αρμόδιοι φορείς μετά το τραγικό ναυάγιο του «Ηράκλειον» προέβησαν στο να καθοριστούν τα κάτωθι:

- α) μελέτες για δημιουργία επί τούτων θαλάμων επιχειρήσεων ερεύνης διασώσεως τόσο στο ΥΕΝ όσο και στην Ναυτική Διοίκηση Αιγαίου.
- β) ο θεσμός του «σκοπούντος πλοίου» δηλ. ένα πολεμικό πλοίο από κάθε κατηγορία θα κάνει φυλακή 24ωρης ετοιμότητας στον Ναύσταθμο και
- γ) η άδεια απόπλου σύμφωνα με τις υφιστάμενες κάθε φορά καιρικές συνθήκες και όχι «κατά κρίσιν πλοιάρχου»

Ειδικά το τελευταίο, ήταν μια μεγάλη ανακούφιση για τις περιπτώσεις που οι πλοίαρχοι ήταν αναγκασμένοι να πραγματοποιήσουν ταξίδι κατ' εντολή της πλοιοκτήτριας εταιρίας προκειμένου να μην ακυρωθεί το ναύλο και «χάσει» η εταιρία. Ουκ ολίγες τέτοιες περιπτώσεις ανάγκαζαν τους πλοιάρχους να επιτρέψουν να πραγματοποιηθεί το ταξίδι παρά τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες, με την ευθύνη τους, και να στέλνουν στον υγρό τάφο εκατοντάδες ψυχές λόγω «ανωτέρας βίας».

Οι μελέτες μετά από κάθε ναυτικό ατύχημα δεν σταματούν ποτέ και δεν περιλαμβάνουν μόνο την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής. Μετά το ατύχημα του TORREY CANYON, το 1967 θεσπίστηκαν οι Διεθνείς Συμβάσεις για την Ασφάλεια στην Θάλασσα (SOLAS 1974) και για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL 1973/78). Το ατύχημα του EXON VALDEZ στις ακτές της Αλάσκας το 1989, όπου χύθηκαν 36.000 τόνοι πετρελαιοειδών είχε ως αποτέλεσμα την θέσπιση της διεθνούς Σύμβασης για Θέματα Πρόληψης Πετρελαϊκής Ρύπανσης, Αντιμετώπισης και Συνεργασίας (OPRC 90) τον Νοέμβριο του 1990 ενώ παράλληλα οι Η.Π.Α. θέσπισαν τον νόμο της απαγορεύσεως των δεξαμενοπλοίων που δεν έχουν διπλό τοίχωμα να προσεγγίζουν βορειοαμερικανικά λιμάνια (OPA 90). Μετά το ναυάγιο του 25 χρονου δεξαμενοπλοίου ERIKA, σημαίας Μάλτας, το 1999, δημιουργήθηκαν μια σειρά δραστικών μέτρων με την

μορφή Οδηγιών και Κανονισμών για την πρόληψη των θαλάσσιων πετρελαϊκών ατυχημάτων (ERIKΑ 1 Package & ERIKA 2 Package) ενώ το ναυάγιο Prestige στις ακτές της Γαλικίας της Ισπανίας ανάγκασε την Ευρωπαϊκή Ένωση να επιβάλει ακόμα πιο αυστηρά μέτρα για τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος.

Επίσης τα συνεχιζόμενα ναυτικά ατυχήματα με την απώλεια τόσο του μεγάλου αριθμού πλοίων, όσο και του μεγάλου αριθμού στο έμπυχο ναυτεργατικό δυναμικό ώθησαν τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό στην ανάγκη για εφαρμογή ποιοτικής διαχείρισης τόσο των πλοίων όσο και των εταιριών που διοικητικά είναι υπεύθυνες για τις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτή η ποιοτική διαχείριση που έχει να κάνει με την σχεδίαση, κατασκευή, εξοπλισμό, ορθολογική συντήρηση των πλοίων, εκπαίδευση προσωπικού χερσαίου και πληρωμάτων, ενσωματώθηκε σε ένα Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE International Safety Management) ο οποίος υιοθετήθηκε στην συνδιάσκεψη της SOLAS την 21^η Ιουνίου 1994 και ενσωματώθηκε στο νέο της κεφάλαιο IX. Η Διεθνής Σύμβαση STCW (Standards of Training, Certification and Watch keeping Convention) η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1984 προσπάθησε να εισάγει τις βασικές προδιαγραφές που θα πρέπει να τηρούνται σε θέματα που αφορούν την εκπαίδευση, την έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών και την ασφάλεια των μελών του πληρώματος. Το 1997 αναθεωρήθηκε και άρχισε να εφαρμόζεται αυξάνοντας τις αρμοδιότητες των ναυτιλιακών εταιριών τις οποίες τις έθεσε υπεύθυνες – σε συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές του Κράτους Σημαίας- προκειμένου να εκπαιδευτούν σωστά οι ναυτικοί. Με αυτόν τον τρόπο, ένα βελτιωμένο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, θα αποτελεί ένα σημαντικό βήμα για την βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο.

Εκτός όμως από τις Διεθνής Συμβάσεις εξίσου σημαντικό ρόλο για την ασφάλεια των πλοίων έχουν και οι Λιμενικές Αρχές (Port State Control) οι

οποίες ακολουθούν κι εκείνες διαδικασίες ελέγχου για όλα τα πλοία ανεξαρτήτου σημαίας, που καθορίζονται με βάση τις διεθνείς συμβάσεις MARPOL, STCW και SOLAS. Οι έλεγχοι αυτοί καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα θεμάτων μεταξύ των οποίων τα κυριότερα είναι:

- α) Ύπαρξη πιστοποιητικών πλοίου και πληρώματος
- β) Σωστικά μέσα και γυμνάσια εκπαίδευσης πληρώματος
- γ) Μόνιμα και φορητά μέσα καταπολέμησης πυρκαγιάς / έλεγχος πυροπροστασίας
- δ) Ασφάλεια ναυσιπλοΐας
- ε) Μέτρα για τα την πρόληψη ρύπανσης
- στ) Ασφάλεια και κατασκευαστική ακεραιότητα.
- Ζ) Ασφαλής Διαχείριση του Πλοίου

1.β. Ο Ανθρώπινος παράγοντας ως «ακούσια πρόκληση» ναυτικών ατυχημάτων.

Όπως αναφέραμε και πιο πριν ο ανθρώπινος παράγοντας είναι υπαίτιος του 80% των ναυτικών ατυχημάτων³⁹. Η αδιαφορία, η απροσεξία, η αμέλεια αλλά και η ακατάπαυστη αναζήτηση για μείωση του κόστους επηρεάζουν τον άνθρωπο σημαντικά ώστε να τον οδηγήσουν σε λανθασμένες ενέργειες / επιλογές. Από την άλλη ο ανθρώπινος παράγοντας φαίνεται πως μέχρι σήμερα δεν έχει αξιολογηθεί όσο θα έπρεπε αφού στα διάφορα επίπεδα του υπάρχουν ακόμα πολλά στοιχεία τα οποία εκκρεμούν ή δεν υπάρχει η ανάλογη διάθεση / δυνατότητα για την επίλυση τους.

³⁹ σύμφωνα με στοιχεία του IMO. Από άλλους φορείς υπάρχουν άλλες τιμές με διακυμάνσεις από 67% έως 80% ανάλογα με τα έτη από τα οποία καταμετρήθηκαν τα ναυτικά ατυχήματα.

Για να γίνουμε πιο σαφείς κρίνεται σκόπιμο να αναλυθούν τα εν λόγω επίπεδα του ανθρωπίνου παράγοντος ως βασικό αίτιο του ναυτικού ατυχήματος.

Επίπεδο εκπαίδευσης

Η έλλειψη εκπαιδευμένων πληρωμάτων είναι μια σοβαρή αιτία για να λάβει χώρα ένα ατύχημα. Είτε γιατί τα γυμνάσια στα πλοία γίνονται πλημμελώς είτε γιατί δεν υπάρχει χρόνος προκειμένου να επανδρωθούν γρήγορα τα πλοία (στον χρόνο που άμεσα απαιτεί ο εκάστοτε ναύλος) απ' όποιον ναυτικό είναι εύκαιρος, είτε γιατί τα εκπαιδευμένα και ικανά πληρώματα κοστίζουν, το αποτέλεσμα είναι η έλλειψη ικανής εκπαίδευσης των πληρωμάτων να οδηγήσει με μαθηματική ακρίβεια, αργά ή γρήγορα στο ατύχημα.

Θα πρέπει τα γυμνάσια στα πλοία να έχουν χαρακτήρα επιμορφωτικό, να δίδονται και να ελέγχονται από ανθρώπους έμπειρους που πραγματικά επιθυμούν να μεταδώσουν την γνώση και την προφύλαξη. Έχει σημειωθεί το φαινόμενο να πραγματοποιούνται, ορισμένες φορές, γυμνάσια μόνο με την συμπλήρωση των εντύπων ή να εκτελούνται με αδιαφορία τόσο από το γραφείο όσο και από τους υπεύθυνους του πλοίου. Αυτή η αδιαφορία / αμέλεια δεν αργεί να οδηγήσει σε ένα ναυτικό ατύχημα ακόμα και κατά την διάρκεια της ασκήσεως των γυμνασίων⁴⁰.

Επίπεδο μέσης θαλάσσιας εμπειρίας

Τα τελευταία έτη παρατηρείται μείωση της θαλάσσιας εμπειρίας η οποία δεν ξεπερνά τα 6 έτη, σε αντίθεση με τα 18 θαλάσσια έτη που ίσχυε παλαιότερα. Παράλληλα, λόγω ανάγκης της εταιρίας να καλύψει άμεσα θέσεις στα πλοία της όταν ζητηθεί, ή λόγω του ιδίου του ναυτικού να βρει

⁴⁰ «Τέσσερεις αλλοδαποί ναυτικοί τραυματίστηκαν το μεσημέρι (της 13^{ης} Αυγούστου 2007) κατά την διάρκεια εκτέλεσης γυμνασίου εγκατάλειψης – καθαίρεσης λέμβων που έγινε στο κρουαζιερόπλοιο «ORIANA», σημαίας Βερμούδων, στο λιμάνι της Κέρκυρας. Οι ανωτέρω επέβαιναν σε σωστική λέμβο, που έπεσε στην θάλασσα κατά την διαδικασία ανέλκυσής της, λόγω μη σωστής αγκίστρωσης αυτής στον μηχανισμό ανέλκυσης, με αποτέλεσμα τον τραυματισμό τους...» (ΥΕΝ/Συμβάντα/13/08/2007)

γρήγορα δουλειά, απασχολείται σε διάφορους τύπους και μεγέθη πλοίων με αποτέλεσμα να μην υπάρχει η απαιτούμενη εξειδίκευση. Από την άλλη το φαινόμενο να προτιμάει η νέα γενιά των ναυτικών την απασχόληση τους σε γραφεία ανεβάζει το βιοτικό επίπεδο στα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη και αφήνει έναν πολύ περιορισμένο χρόνο απασχολήσεως των νέων ναυτικών στην θάλασσα ο οποίος σε συνδυασμό με την πολύτροπη απασχόληση τους σε διαφορετικούς τύπους πλοίων δεν συμβάλλουν στην απόκτηση εμπειρίας ενώ αντίθετα ενισχύουν την παρουσία επικινδύνων καταστάσεων.

Επίπεδο Management

Εδώ γίνεται αναφορά στην ικανότητα που έχει κάθε ναυτιλιακή εταιρεία ώστε να:

- α) επιλέγει τους σωστά εκπαιδευμένους ναυτικούς και τα κατάλληλα στελέχη
- β) να παρέχει τα αναγκαία κίνητρα για την μακρόχρονη απασχόληση των ναυτικών
- γ) να προγραμματίζει τις τακτικές συντηρήσεις και επισκευές πλοίου.

Όταν τα ανωτέρω δεν τηρούνται και παράλληλα εμφανίζεται η ύπαρξη πολλών εθνικοτήτων στο πλοίο (η οποία δυσχεραίνει το έργο της επικοινωνίας και της λειτουργικότητας) ή η έλλειψη επικοινωνίας γραφείου – πλοίου τότε λαμβάνει χώρα η διαφορετική αντίληψη των στοιχειωδών καταστάσεων για την ορθή διεξαγωγή του ταξιδιού από τον καθένα ξεχωριστά με αποτέλεσμα να μην αποτραπεί / αντιμετωπιστεί μια επικίνδυνη κατάσταση.

Ανθρώπινος Παράγοντας & Ναυτικό Ατύχημα

Περίπου το 67% των ναυτικών ατυχημάτων έχουν αίτιο τον ανθρώπινο παράγοντα όπως π.χ. λάθη πλοήγησης, παραλείψεως σημάτων κινδύνου κ.ο.κ. ενώ περίπου το 21% των ατυχημάτων οφείλεται σε μη ενδεδειγμένο σχεδιασμό και ελλιπή συντήρηση των μηχανημάτων και του εξοπλισμού.

Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι υπεύθυνος για:

79% των προσαράξεων

75% των περιπτώσεων εκρήξεως ή πυρκαγιάς

89- 96% των συγκρούσεων

Επίπεδο Πολιτείας - Κράτους

Ασφαλώς δεν θα πρέπει να επιρρίπτονται διαρκώς ευθύνες στον ναυτικό κόσμο και στα γραφεία τους όταν η πλευρά της πολιτείας αποτελεί κι εκείνη ένα ακόμα επίπεδο ανθρώπινου παράγοντα ως βασικό αίτιο του ναυτικού ατυχήματος, είτε γιατί οι αρμόδιες αρχές εμποδίζονται για κάποιους λόγους να πάρουν τα μέτρα που χρειάζονται είτε γιατί τα παίρνουν όχι με την δέουσα προσοχή. Για παράδειγμα, υπάρχουν πολλές περιπτώσεις στις οποίες οι πλοίαρχοι επισημαίνουν διαρκώς τους θανάσιμους κινδύνους που αντιμετωπίζουν τα σκάφη της ακτοπλοΐας. Αυτούς τους κινδύνους υποδεικνύουν προς τους αρμόδιους φορείς με εμπειριστατωμένες έρευνες και μελέτες δίχως όμως να «εισακούγονται». Αποκαλυπτική η δημοσίευση του άρθρου του Γ. Σκορδίλη «Οι λακκούβες του Αιγαίου» στο ΒΗΜΑ (on Line – ΡΕΠΟΡΤΑΖ, 17/12/2000, Σελ: Α62):

«Στις 6 Νοεμβρίου και στις 12 Δεκεμβρίου 2000, ο πλοίαρχος ΕΝ κ. Ισίδωρος Μαμίδης, όπως και άλλοι συνάδελφοί του στο πρόσφατο ή μακρινό παρελθόν, υπέβαλε με πρωτοβουλία του στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας αλλά και στην Ένωση Πλοιάρχων ΕΝ, τον θεσμικό φορέα που τον εκπροσωπεί ως επαγγελματία, δύο υπομνήματα με τα σημεία του Αιγαίου που απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή αλλά και με τα προβλήματα που υπάρχουν στα λιμάνια των νήσων της περιοχής ζητώντας την άμεση παρέμβαση της πολιτείας ώστε να ληφθούν όλα τα αναγκαία μέτρα για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Πάμπολλες φορές κατά το παρελθόν η Ένωση Πλοιάρχων ΕΝ έχει υποβάλει ανάλογα υπομνήματα προς το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, τα οποία έχουν συνταχθεί με βάση τις αναφορές των μελών της που ταξιδεύουν κάθε ημέρα στα νησιά αυτά. Η τύχη των υπομνημάτων αυτών αγνοείται...»

Ορισμένες επισημάνσεις από τα υπομνήματα που υπέβαλε ο κ. Μαμίδης τις παραθέτουμε, κατόπιν τυχαίας επιλογής, απλά και μόνο για να δείξουμε ότι δεν είναι αδιάφορες αλλά αντιθέτως μεγίστης σημασίας για την ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα και την αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων.

- Στις Κυκλάδες και συγκεκριμένα στην διαδρομή προς την Σύρο, τα πλοία της γραμμής συναντούν την βραχονησίδα Ασπρονήσι από την οποία απουσιάζει παντελώς η σήμανση. Για τον λόγο αυτόν απαιτείται η τοποθέτηση ερυθρού φανού φωτοβολίας 6 ναυτικών μιλίων και ανακλαστήρα ραντάρ (racop) σε ύψος τουλάχιστον 15 μέτρων. Στο σημείο αυτό, σύμφωνα με τα στοιχεία του κ. Μαμίδη, έχουν σημειωθεί δύο ναυτικά ατυχήματα: ένα το 1956 με το επιβατηγό «Ερμούπολις» και ένα το 1973 με το οχηματαγωγό «Ζέφυρος».
- Στην Πάρο, επισημαίνει ότι πρέπει να τοποθετηθεί λευκός φανός φωτοβολίας 7 ναυτικών μιλίων στην βραχονησίδα Ουριόκαστρο

που βρίσκεται ΒΔ της Πάρου. Στο σημείο αυτό προσέκρουσε το 1999 το πλοίο «Ποσειδών Εξπρές II».

- Στην Νάξο προτείνει την τοποθέτηση πράσινου φανού εισόδου φωτοβολίας 7 ναυτικών μιλίων στην φυσική βραχική προέκταση του Αγίου Γεωργίου, πλησίον του λιμένος, καθώς επίσης και την τοποθέτηση ερυθρού φανού φωτοβολίας 6 ναυτικών μιλίων στον ύφαλο Φρουρό στην θέση Άκρα Μουγρί. Στην περιοχή αυτή το 1996 προσάραξε το επιβατηγό – οχηματαγωγό πλοίο «Δήμητρα» και το 2000 βυθίστηκε το τουριστικό σκάφος «Ζευς» με αποτέλεσμα να χάσει την ζωή του ένας αμερικανός τουρίστας από καρδιά.
- Στην Άνδρο, προ της εισόδου στο λιμάνι του Γαυρίου, πρέπει να τοποθετηθεί ερυθρός φανός φωτοβολίας 4 ναυτικών μιλίων στον ύφαλο Βουβές, καθώς επίσης και ανακλαστήρας. Στο σημείο αυτό έως σήμερα έχουν σημειωθεί 3 ναυτικά ατυχήματα: ένα με φορτηγό πλοίο το 1996, με το επιβατηγό – οχηματαγωγό «Superferry II» το 1997 και με το επιβατηγό «Μεγαλόχαρη» το 1969.

Επίπεδο Σημείας

Δεν είναι λίγοι οι παράγοντες της ναυτιλίας οι οποίοι θεωρούν ότι υπάρχει άμεση συσχέτιση μεταξύ των ναυτικών ατυχημάτων και των σημαιών ανοικτού νηολογίου δεδομένης της ακώλυτης και μη ελεγχόμενης έκδοσης πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας στις συγκεκριμένες χώρες. Για παράδειγμα, στην περίπτωση του Παναμά, χορηγούνται σε ετήσια βάση 45.000 περίπου πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας, διαφόρων βαθμών, δίχως να διεξάγονται οι αντίστοιχες εξετάσεις. Οι εν λόγω στόλοι, διατηρούν χαμηλά επίπεδα εκπαίδευσεως πληρωμάτων & γυμνασίων με αποτέλεσμα να μην είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν άμεσα μια επικίνδυνη κατάσταση. Πολλά από αυτά τα κράτη κρατούν αρνητική θέση στην υιοθέτηση των διεθνών συμβάσεων που πραγματεύονται το εν λόγω θέμα, γιατί κυρίως φοβούνται την

αύξηση του κόστους της νηολογήσεως. Για τον λόγο αυτό η ελαστική πολιτική των σημαίων ευκαιρίας φαντάζει ως ιδανικότερη λύση.

1.γ. Ο ανθρώπινος παράγοντας ως «εκούσια πρόκληση» ναυτικών ατυχημάτων

Σε αυτό το σημείο εξετάζεται το ναυτικό ατύχημα από ένα εντελώς διαφορετικό πρίσμα. Ο ανθρώπινος παράγοντας δεν έχει το ρόλο του θύματος ή του υπευθύνου ο οποίος λόγω αμέλειας / αδιαφορίας το προκάλεσε αλλά του υπαιτίου ο οποίος εκ δόλου εργάστηκε για την επιτυχή πρόκλησή του. Ο εκ δόλου ανθρώπινος παράγοντας είναι δυνατόν να ανήκει στο πλήρωμα ή στην ναυτιλιακή εταιρία ή οπουδήποτε αλλού και βασίζεται στην κάρπωση του αποτελέσματος των ενεργειών αυτών. Η δόλια πρόκληση ναυτικού ατυχήματος αποτελεί το βαρύτερο έγκλημα στο χώρο του Ναυτικού Δικαίου και καλείται ναυταπάτη. Η ναυταπάτη – ως όρος – περιλαμβάνει το σύνολο των πρακτικών που αποσκοπούν στην εξαπάτηση ενός ή περισσότερων συμβαλλόμενων μερών σε μία συμφωνία, μέσω της αθέτησης συγκεκριμένων όρων αυτής. Κατά την διεξαγωγή του θαλασσιού εμπορίου η ναυταπάτη παρουσίαση διάφορες μορφές καθώς και συνδυασμούς αυτών.

Μορφές Ναυταπάτης

1. Ναυταπάτη στηριζόμενη σε έγγραφα
2. Πρόκληση ναυαγίου, παρέκκλιση πορείας και κλοπή φορτίου
3. Εμπρησμός
4. Απάτη στην ναύλωση
5. Απάτη στην ασφάλιση φορτίου
6. Απάτη με την χρήση Container
7. Πειρατεία

8. Απάτη από / προς το προσωπικό μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.

Οι ναυταπάτες λαμβάνουν χώρα σε περιοχές όπου ο έλεγχος είναι αρκετά περιορισμένος. Εντοπίζεται κυρίως σε περιοχές αναπτυσσομένων και κυρίως τριτοκοσμικών περιοχών όπως π.χ. Άπω και Μέση Ανατολή, Κεντρική Αμερική και Νότια Αφρική όπου η ανυπαρξία περιοριστικών μέτρων ενάντια στην ναυτική απάτη συμβάλει στην αύξηση / ένταση του φαινομένου. Η πιο διαδεδομένη μορφή ναυταπάτης είναι η πρόκληση ναυαγίου προκειμένου να απαιτηθεί αποζημίωση από τους ασφαλιστικούς φορείς⁴¹. Κυρίως αφορά πλοία μεγάλης ηλικίας, που έχουν έλθει στο τέλος της οικονομικής τους ζωής, είναι νηολογημένα σε σημαίες ευκαιρίας, ώστε να αποφεύγουν καθ' όλη την διάρκεια της οικονομικής ζωής τους οι διεξοδικοί έλεγχοι και λαμβάνουν χώρα κατά την διάρκεια που επικρατεί στις ναυλαγορές ύφεση. Εντύπωση προκαλεί περίπτωση ναυταπάτης που έλαβε χώρα το 1932 μια εποχή που δύσκολα θα έλεγε κανείς ότι θα μπορούσαν να αναπτυχθούν τέτοιου είδους φαινόμενα. Ο λόγος, για το Φ/Γ «Δημήτριος Παντελής» το οποίο προσάραξε και κατόπιν βυθίστηκε στις 6.5.1932. Συγκεκριμένα για το ατύχημα αυτό, η έκθεση ΣΕΝΑ (200/1947) αναφέρει:

«...εκρίθη ότι οφείλεται εις δολίαν ενέργειαν του πλοιάρχου εν συνεννοήσει με τους εφοπλιστάς, προς κάρπωσιν της ασφαλιστικής αποζημιώσεως. Το πλοίον κατηρθύνετο με φορτίον γαιανθράκων εκ Barry – Dock δια Μπουένος Αϊρες. Ητο ασφαλισμένο αντί 21.000 Λ.Α., το φορτίον αντί 5.000 και ο ναύλος αντί 9 σελληνίων κατά τόννον. Το Συμβούλιον ήχθη εις την απόφασιν εκ των αλληλοσυγκρουομένων καταθέσεων πλοιάρχου

⁴¹ Η βύθιση και ολική απώλεια του Φ/Γ «Καπετάν Γιάννης» κρίθηκε από το ΑΣΝΑ (405/1972 Α') ότι οφειλόταν σε δόλια ενέργεια του πλοιάρχου – συμπλοιοκτήτου, του φορτωτού και του πράκτορος, οι οποίοι εμφάνισαν ως γενομένη εικονική φόρτωση νημάτων αξίας 14 εκατομμυρίων δραχμών. Στις ενέργειες αυτές συνείργησε και ο κυβερνήτης θαλαμηγού, ο οποίος περισυνέλεξε τους επιβαίνοντες μετά την δόλια βύθιση του πλοίου.

και υποπλοιάρχου, υιού του συμπλοιοκτήτου, της μη διασώσεως του προχείρου ημερολογίου και του τετραδίου παρεκτροπών, της εγκαταλείψεως του πλοίου με απόλυτον τάξιν, της μη εγέρσεως του κανονικώς έχοντος φυλακήν αξιωματικού, αλλά συνεχίσεως εκτελέσεως της φυλακής υπό του πλοιάρχου ότε και η προσάραξις, και της λήψεως πέντε διαφορετικών καταθέσεων περί του ποίος ήτο εις την γέφυραν κατά την ώρα του ατυχήματος.»

Μια απάτη όμως δεν περιορίζεται μόνο στον σχεδιασμό της επιτυχούς προκλήσεως της. Απάτη δύναται να γεννηθεί και μετά από ένα πραγματικό ναυτικό ατύχημα δίχως να είχε διενεργηθεί προηγουμένως ο δόλος. Παρά το γεγονός ότι αυτή η περίπτωση δεν συγκαταλέγεται στις ναυταπάτες, είναι σε ένα τρομαχτικά μεγάλο ποσοστό σε πλήρη ανάπτυξη. Τέτοια περίπτωση απάτης συμβαίνει όταν ένα πλοίο που βυθίστηκε από εξ ολοκλήρου πραγματικά αίτια και διεξάγεται ο έλεγχος του ατυχήματος, προκειμένου να μην ανακαλυφθεί ότι το πλοίο δεν ήταν αξιόπλοο και δεν είχε περάσει από τους επίσημους ελέγχους και επιθεωρήσεις, αποκρύπτονται τα έγγραφα του τα οποία θα αποδείξουν ότι οι υπαίτιοι για το ατύχημα θα πρέπει να αναζητηθούν στην πλοιοκτήτρια και διαχειρίστρια εταιρεία και όχι στον φουκαρά τον καπετάνιο... Τέτοιες, δυστυχώς, περιπτώσεις είναι πάρα πολλές και δεν καταγράφονται ως απάτες ακόμα κι αν έχουν βγει στο φως της δημοσιότητας ενώ κάλλιστα θα μπορούσαν να ενταχθούν στην 8^η μορφή ναυταπάτης (Απάτες από / προς το προσωπικό μιας ναυτιλιακής εταιρίας) ή να αποτελούν μια ξεχωριστή/ αυτόνομη μορφή. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η περίπτωση της βυθίσεως του «Εξπρές Σάμινα» η οποία παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον για το πώς λειτουργεί / αντιδρά ο ανθρώπινος παράγοντας σε ένα ναυτικό ατύχημα μέσα από διαφορετικά πρίσματα.

Η περίπτωση του «Εξπρές Σάμινα»

Το «Εξπρές Σάμινα» στις 26 Σεπτεμβρίου 2000 και ώρα 10 και τέταρτο το βράδυ, προσέκρουσε στις νησίδες Πόρτες και μέσα σε 20 λεπτά βυθίζεται. Από τους 510 επιβάτες του, οι 81 δεν καταφέρνουν να βγουν στην στεριά και πνίγονται. Από την στιγμή εκείνη όλος ο ημερήσιος και περιοδικός τύπος έκανε λόγο για τα αίτια που προκάλεσαν το ατύχημα και είχαν καταλήξει στα κάτωθι πορίσματα:

- Ανοικτά στεγνά. Πρόκειται για τις υδατοστεγείς μπουκαπόρτες οι οποίες ήταν ανοικτές (ευθύνη του Α' μηχανικού)
- 17 ανασφάλιστα / πλημμελώς ασφαλισμένα φορτηγά τα οποία μετακινήθηκαν με αποτέλεσμα να πάρει κλίση το πλοίο και να επιταχυνθεί η βύθισή του.
- Παλιά και κακοσυντηρημένα σωστικά μέσα. Η μία από τις σωσίβιες λέμβους δεν λειτούργησε και παρασύρθηκε από τα κύματα μαζί με τους ναυαγούς που είχε μέσα, ενώ τα σωσίβια ήταν 13 ετών. (ευθύνη πλοιοκτήτριας & διαχειρίστριας εταιρείας)
- Λάθος ενημέρωση του κέντρου συντονισμού διάσωσης.
- Λανθασμένες ενέργειες / παραλείψεις του πλοιάρχου Β. Γιαννακή και του υποπλοιάρχου Αν. Ψυχογιού.
- Το πλοίο ταξίδευε τον τελευταίο μήνα πριν το ναυάγιο δίχως τα αναγκαία πιστοποιητικά του, δίχως λίστα επιβατών και δίχως σχέδιο εγκατάλειψης. (ευθύνη πλοιοκτήτριας & διαχειρίστριας εταιρείας)

Να θυμηθούμε ότι :

α) λίγες μέρες πριν το ναυάγιο (21 και 25 Σεπτεμβρίου) ο ΑΒ Μηχανικός Αναστάσιος Σορόκας παραιτήθηκε και κατήγγειλε «για την κατάσταση των μηχανικών ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων, των συστημάτων καθέλκυσης των λέμβων και για την έλλειψη ετοιμότητας του

προσωπικού». Ενώπιον του Πειθαρχικού Συμβουλίου είπε ότι το ΣΑΜΙΝΑ «ήταν ανασφαλές, απόλυτα αναξιόπλοο, δεν λειτουργούσε το νταλοβάλ, τα χειριστήρια μπλοκάριζαν μεταξύ μηχανής και γέφυρας.

β) ο πηδαλιούχος ναύτης Κάσδαγλης Παναγιώτης ενώπιον του Α.Σ.Ν.Α./20-03-2001 ανέφερε ότι «το βαπόρι δεν άκουγε».

γ) στην ίδια βραχονησίδα είχε προσκρούσει ξανά το Σάμινα στις 3-8-1989 το οποίο ονομαζόταν τότε «ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΡΓΙΝΑ» συμφερόντων αδελφών Αγαπητού (Corfu Island Maritime Company), αγοράστηκε το 1999 από την ΜΙΝΟΑΝ ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ - ΜΦΔ με εξαρμοσμένο το δεξιό ελικοφόρο σύστημα το οποίο είχε αφαιρεθεί για άγνωστο λόγο τον Οκτώβριο του 1999, γεγονός που είχε αναφερθεί στην κατάθεση του αρχιμηχανικού της εταιρίας κ. Κοκκίνη, ενώ αντίθετα δεν είχε αναφερθεί / δηλωθεί στην επιθεώρηση από τον επιβλέποντα Νηογνώμονα και τον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων.

Αρχικώς στο εδώλιο του κατηγορουμένου θα κάθονταν 17 άτομα μεταξύ των οποίων και 6 στελέχη της Επιθεώρησης των Εμπορικών Πλοίων. Εν συνεχεία τα κακουργήματα των μελών του πληρώματος μετατράπηκαν από το Συμβούλιο Εφετών Αιγαίου (βούλευμα 71/2000) σε πλημμελήματα ενώ με το ίδιο βούλευμα το Σ ΕΑ αποφάσισε να μην υπάρξει κατηγορία κατά της εταιρείας ΜΦΔ στην οποία ανήκε το ΣΑΜΙΝΑ για τα φθαρμένα και κακοσυντηρημένα σωστικά μέσα.

Ο επίλογος από το ΑΣΝΑ:

Στις 17 Ιουλίου 2003 βγήκε ο επίλογος του ΑΣΝΑ. Στο πρακτικό του συμβουλίου και με αριθμ. 67/2003 το Α' ΑΣΝΑ «αποφαίνεται κατά πλειοψηφία ότι η πρόσκρουση – εισροή υδάτων στο Ε/Γ – Ο/Γ «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ» Ν.Π. 8193 και η εξ αυτής βύθισή του με αποτέλεσμα τον θάνατο 80 ανθρώπων, την 26-9-2000, 0,5 ν.μ. από τις ακτές της νήσου Πάρου αποτελεί ναυτικό ατύχημα κατά την έννοια του άρθρου 1 του Ν.Δ. 712/70 «περί διοικητικού ελέγχου του ναυτικού ατυχήματος» και

οφείλεται: 1. σε βαρεία αμέλεια του Υποπλοιάρχου Ψυχογιού Αναστασίου... 2. σε αμέλεια του Πλοιάρχου Γιαννακή Βασιλείου... 3. σε αμέλεια του υπάρχου Τριανταφύλλου Γεωργίου... 4. σε αμέλεια του Α' Μηχανικού Σκιαδαρέση Γερασίμου...

Με απλά λόγια η ευθύνη ουσιαστικά αποδόθηκε μόνο σε τέσσερις ανθρώπους για το πιο πολύνεκρο ναυάγιο στην σύγχρονη ελληνική ιστορία ενώ η εταιρία απαλλάσσεται αφού ξεκάθαρα κρίθηκε ότι το πλοίο της ήταν «αξιόπλοο»!

Τέλος, έχει ενδιαφέρον να αναφέρουμε ότι η ναυταπάτη έχει κι εκείνη, όπως και το ναυτικό ατύχημα, τις ρίζες της στην αρχαία Ελλάδα. Δεν ήταν μια σειρά από απλές παράνομες πράξεις που λάμβαναν χώρα εκ του προχείρου αλλά ένα φαινόμενο ιδιαίτερα μελετημένο και αναπτυγμένο για την εποχή εκείνη, το οποίο κάλλιστα θα χαρακτηριζόταν από τους σύγχρονους μελετητές ως «επιστήμη». Στηριζόταν ως επί τω πλείστω στα ναυτικά δάνεια και τις ναυτικές συγγραφές (συμβόλαια). Από τους λόγους των αρχαίων ρητόρων και κυρίως του Δημοσθένους αντλούμε πολλές πληροφορίες για ναυταπάτες, όπως πρόκληση ναυαγίου, κλοπή φορτίου, παρέκκλιση πορείας κλπ.⁴²

⁴² Ένα πραγματικά ενδιαφέρον και πρωτότυπο άρθρο με τίτλο «Πρόκληση ναυαγίου και άλλες ναυταπάτες στην αρχαία Ελλάδα» έχει γράψει η συγγραφέας – ναυτικός Κρίστου Εμίλιο Ιωαννίδου στο περιοδικό «Ναυτική Ελλάς» τεύχος Νο 886 Ιουλίου 2007, στο οποίο παραθέτει και αυτούσιες παραπομπές των αρχαίων συγγραφέων στο αρχαίο Ελληνικό κείμενο.

Ως επίλογος...

Θα ήταν ευχής έργο τα αποτελέσματα από τα ερευνητικά προγράμματα, οι νομοθεσίες, η ανάπτυξη νέων ορίων ασφαλείας και η μεθοδολογία να βοηθήσουν την ναυτιλιακή κοινότητα να δει καθαρά ποιοι είναι οι κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν την θαλάσσια ασφάλεια. Δεν είναι δύσκολο να αναπτυχθεί η κατάλληλη πολιτική προκειμένου να αντιμετωπιστεί το ναυτικό ατύχημα. Από την άλλη, ο ανθρώπινος παράγοντας, με την τόση πολυπλοκότητα που παρουσιάζει δεν αφήνει περιθώρια για την σωστή διεξαγωγή των ανωτέρω. Θα πρέπει ή να απλουστευτεί ή να μειωθεί η συμμετοχή του, χωρίς αυτό να σημαίνει πως δεν θα υπάρχει κίνδυνος δημιουργίας νέων προβλημάτων.

Ο Ανθρώπινος παράγοντας, εξάλλου, από την στιγμή που ανακαλύφθηκε η πλεύση έως σήμερα, ήταν εκείνος που ανέβασε την ναυτιλία στο ύψιστο σημείο της, που έδωσε δουλειά σε εκατομμύρια ανθρώπους, μα και που παράλληλα, ως αντάλλαγμα, προκάλεσε ανυπολόγιστες καταστροφές και έστειλε στον βυθό εκατομμύρια ψυχές..

ΠΗΓΕΣ / ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

Βιβλία/ μονογραφίες/ μελέτες:

- Γεωργίου Τσουρή «Ο Διοικητικός Έλεγχος των Ναυτικών Ατυχημάτων», Αθήναι 1978
- Λεοντοπούλου – Παπαϊωάννου, «Πρόληψη ατυχημάτων επί του πλοίου «εν πλω» και «εν όρμω», εκδόσεις Ιδρύματος Ευγενίδου, 1984.
- Γ. Βλάχου – Π. Γεωργαντοπούλου «Ναυτιλιακή Οικονομική», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, εκδόσεις J & J Hellas, 2003.
- Γκιζάκης Κων/νος – Γουλιέλμος Αλέξανδρος, «Έλεγχος Ποιότητας στην Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο πλοίο» Τόμος Α', εκδ. Αθαν. Σταμούλης 2005.
- Χ. Σαρηγιαννίδης, «Η εμπειρία στην ανάλυση και επιστημονική τεκμηρίωση των ναυτικών ατυχημάτων» Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Πειραιάς, 4 Δεκεμβρίου 2006 (& στο διαδίκτυο)
- Χ.Ν. Ψαράυτης, Π. Καρύδης, Ν. Δεσύπρης, Γ. Παναγάκος, Ν.Π.Βεντικός, «Ο Ανθρώπινος Παράγοντας ως Παράμετρος των Ναυτικών Ατυχημάτων», Τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (& στο διαδίκτυο)
- Χαρίλαος Ν. Ψαράυτης, «Maritime Safety: To Be or not to Be Proactive», WMU Journal of Maritime Affairs, Vol. 1, pp. 3 –16, October 2002, (Θαλάσσια Ασφάλεια: Για την ανάκτηση του χαμένου Prestige» στο διαδίκτυο : www.maritime.deslab.naval.ntua.gr)
- Rother D, «Ship casualties – An analysis of causes and circumstances» Bermen 1980.
- «Dictionary of disasters at sea» Lloyd's Register of Shipping, 1969.

Περιοδικός – ημερήσιος τύπος:

- Κρίστου Εμίλιο Ιωαννίδου, «Πρόκληση ναυαγίου & άλλες ναυταπάτες στην αρχαία Ελλάδα» περιοδικό «Ναυτική Ελλάς», τεύχος Ιουλίου 2007, σελ 70, εκδόσεις Ελληνική Θαλασσία Ένωση/ ΓΕΝ.
- Διάφορα άρθρα με πορίσματα ναυαγίων και ναυτικών ατυχημάτων από τεύχη του περιοδικού «Εφοπλιστής».
- Διάφορα άρθρα με πορίσματα ναυαγίων και ναυτικών ατυχημάτων από εφημερίδες: «Ναυτεργατική» αριθμ φύλλου 464, 465 , «Κόντρα» α.φ. 175, 185 Άποψη (Σύρου) α.φ. 14 Καθημερινή on line, Το Βήμα on line

Διαδίκτυο:

- www.yen.gr./συμβάντα
- BBC NEWS <http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/-/2/hi/Africa/4382713.stm>
- www.in.gr.news / article
- www.shipfriends.gr Forums> Ναυτικά ατυχήματα
- www.maritimematters.com
- www.koutouzis.gr/navagia.htm
- www.wikipedia.org
- www.naftikachronika.gr /articles
- www.martrans.org / INSPECTIONS_PARIS_MOU