



ΕΚΠ

Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών

ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ

ΔΙΚΑΙΟΥ

ΕΥΘΥΝΕΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ ΣΕ
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ – ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ ΠΛΟΙΟ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΟΥ

Μανόλη Αδ. Κρασανάκη

Επιβλέπων: κ. Μηλιός Ιωάννης, Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Υπεύθυνη Διπλωματικής: κ. Χατζοπούλου Αλίκη, Ομότιμη Καθηγήτρια Ε.Μ.Π.

Επιτροπή: κ. Βεντικός Νικόλαος, Επίτιμος Καθηγητής Ε.Μ.Π.

κ. Μηλιός Ιωάννης, Καθηγητής Ε.Μ.Π.

κ. Οικονόμου Αγησίλαος, Επίτιμος Καθηγητής Ε.Μ.Π.

ΑΘΗΝΑ 2017

Περίληψη

Γίνεται εξέταση και αποσαφήνιση της νομοθεσίας σχετικά με τις ευθύνες σε περίπτωση πυρκαγιάς σε επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία. Η εξέταση επικεντρώνεται στην Ελληνική νομοθεσία και τις διεθνής διατάξεις, που έχουν επικυρωθεί σε αυτή. Αρχικά εξετάζονται οι διατάξεις, που αφορούν τα μέτρα πρόληψης και σωστής λειτουργίας ενός επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου, οι υπηρεσίες ελέγχου στην ελληνική επικράτεια, και η απαιτούμενη ασφάλιση. Παρατίθενται έπειτα, οι κυριότερες ενέργειες για την αντιμετώπιση της πυρκαγιάς, και γίνεται εξέταση των απαιτούμενων αποζημιώσεων, και των ευθυνών των συμπλεκόμενων μερών, του ατυχήματος. Επιπρόσθετα, εξετάζεται η ρύπανση του θαλάσσιου χώρου ως το πιθανότερο παρελκόμενο, ενός τέτοιου είδους ατυχήματος. Εξετάζονται επίσης δύο χαρακτηριστικές νομικές υποθέσεις πυρκαγιάς.

Summary

Examination and clarification of the legislation on the liability in case of fire on board passenger ferries. The examination focuses on the Greek legislation and the international provisions ratified there. Initially, the provisions concerning the measures for the prevention and proper operation of a ship-ferry, the control services in Greece and the insurance required are examined. Afterwards, the main actions to deal with the fire are mentioned, and the required compensation, and the responsibilities of the parties involved in the accident are examined. Additionally, marine pollution is considered as the most likely consequence to such an accident. Two characteristic legal fire cases are also illustrated.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	8
ΟΡΙΣΜΟΙ.....	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΕΥΘΥΝΕΣ ΓΙΑ ΛΗΨΗ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ	14
1.1 ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΠΛΟΙΟΥ.....	14
1.2 ΚΛΑΛΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ-ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ.....	16
1.2.1 Οδηγία 1999/35/ΕΚ για επιβατηγά σκάφη	16
1.2.2 Ειδικές επιθεωρήσει.....	17
1.2.3 Υπό ξένη σημαία σκάφη.....	18
1.2.4 Απαγόρευση Απόπλου.....	19
1.3 ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (ISM CODE)	20
1.3.1 Ιστορική Ανάπτυξη του Κώδικα ISM.....	20
1.3.2 Γενικά.....	22
Ορισμοί.....	22
Στόχοι.....	23
Εφαρμογή.....	24
1.3.3 Πολιτική Ασφαλείας και Προστασίας του Περιβάλλοντος	24
1.3.4 Ευθύνες και Αρμοδιότητα της Εταιρείας	25
1.3.5 Εξουσιοδοτημένο Πρόσωπο (ή Πρόσωπα).....	25
1.3.6 Ευθύνη και Αρμοδιότητα του Πλοιάρχου	26
1.3.7 Μέσα και Προσωπικό.....	26
1.3.8 Εκπόνηση Σχεδίων για Λειτουργίες στο Πλοίο.....	27
1.3.9 Ετοιμότητα για Αντιμετώπιση Έκτακτης Ανάγκης	28
1.3.10 Αναφορές και Ανάλυση Μη Συμμορφώσεων, Ατυχημάτων και Επικίνδων Περιστατικών	28
1.3.11 Συντήρηση του Πλοίου και του Εξοπλισμού.....	29
1.3.12 Τεκμηρίωση.....	30
1.3.13 Διαπίστωση, Αναθεώρηση και Αξιολόγηση από την Εταιρεία	30
1.3.14 Εφαρμογή του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) και στην Ελλάδα.....	31
1.4 ΑΣΦΑΛΙΣΗ	32
1.4.1 Πλοία Ολικής Χωρητικότητας μικρότερης των 300 «Ο.Χ.».....	33

1.4.2 Πλοία Ολικής Χωρητικότητας μεγαλύτερης των 300 «Ο.Χ.».....	34
1.4.3 Σύμβαση των Αθηνών και Κανονισμός 392/2009/ΕΚ για Επιβατηγά	34
1.4.4 Ασφάλιση των Ναυτικών	35
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΕΥΘΥΝΕΣ ΓΙΑ ΛΗΨΗ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΔΗΛΩΣΗ	
ΠΥΡΚΑΪΑΣ	36
2.1 ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ	36
2.2 ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ.....	37
2.3 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΔΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ	42
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΠΟΔΟΣΗ ΕΥΘΥΝΩΝ ΜΕΤΑ ΑΠΟ	
ΠΥΡΚΑΪΑ.....	43
3.1 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ	
ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ – Ε.Λ.Υ.Δ.Ν.Α.	44
3.2 ΑΝΑΚΡΙΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ- Α.Σ.Ν.Α.	45
3.3 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ «ΠΕΡΙ ΕΝΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ	
ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΙΝΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ Η ΑΛΛΩΝ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ	
ΕΝ ΤΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ»	47
3.4 ΑΞΙΟΠΟΙΝΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΕΣ ΜΕ ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΤΗΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ... 48	
3.4.1 Χαρακτηριστικές Αξιοποινές Πράξεις στον Κώδικα Δήμοσιου Ναυτικού	
Δικαίου	49
3.4.2 Λοιπές Αναφορές	50
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΕΥΘΥΝΕΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΠΥΡΚΑΪΑ	
.....	52
4.1 ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ.....	52
4.1.1 Ιστορική Αναδρομή.....	52
4.1.2 Περιεχόμενο της Σύμβασης σε σχέση με τις ευθύνες και τις	
αποζημιώσεις έπειτα από ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν	53
4.2 ΠΕΡΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΝ ΣΤΟΝ Κ.Ι.Ν.Δ.	56
4.3 ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΑΓΗΣ , ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ	58
4.4 ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ	60
4.5 ΛΟΙΠΕΣ ΣΥΝΗΘΕΙΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ Η ΖΗΜΙΕΣ	62
4.6 ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΥ Η ΘΑΝΑΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ	63

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΣΥΝΗΘΗ ΑΠΟΡΡΟΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΣΕ ΠΛΟΙΟ....	65
5.1 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ	65
5.2 ΣΧΕΔΙΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ	65
5.3 ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΠΟΛΟΣΗΣ ΕΥΘΥΝΩΝ.....	66
5.4 ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ	66
5.5 ΔΙΩΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΙΜΑ	67
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΑΞΙΟΣΗΜΕΙΩΤΕΣ ΝΟΜΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ	68
6.1 ΕΚΚΑΙΚΑΣΗ ΕΠΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ	68
6.2 ΕΜΠΡΗΣΜΟΣ ΜΕ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΟ ΔΟΛΟ	71
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	74
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ	77

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Μπορεί για ένα μέσο, το οποίο κινείται σε νερό, η εξέταση πυρκαγιάς επί αυτού, να αποτελεί εκ πρώτης όψεως ένα αντικείμενο μάταιο. Όμως, η πολυπλοκότητα του μέσου, η ευφλεκτότητα των υλικών, οι συνθήκες του πλου, και ο ανθρώπινος παράγοντας, θέτουν την πυρκαγιά μια πραγματική απειλή με συνεχώς νέα περιστατικά ανά την υφήλιο. Πολλές έρευνες μάλιστα έχουν καταδείξει την πυρκαγιά ως μία από τους μεγαλύτερους κινδύνους για το πλήρωμα και τους επιβάτες ενός πλοίου, με χιλιάδες θύματα. Αυτό προκαλεί το έντονο ενδιαφέρον της παγκόσμιας κοινότητας, που συνεχώς εξετάζει τις αιτίες, τα μέτρα πρόληψης και αντιμετώπισης της πυρκαγιάς, με συνεχείς μελέτες και πραγματογνωμοσύνες. Τα αποτελέσματα αυτών εν συνεχεία αξιολογούνται, και οδηγούν στην θεσμοθέτηση όλο και περισσότερων βελτιωμένων νόμων, οδηγιών και κανονισμών, τόσο σε επίπεδο Κρατών, όσο και σε διεθνές επίπεδο. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, της διαρκούς αύξησης των διατάξεων, και της πολυπλοκότητας μεταξύ εθνικών, διεθνών, νέων και παλαιών διατάξεων, γίνεται εμφανής η ανάγκη για την απόδοση ευθυνών, όσο αναφορά την πυρκαγιά στο πλοίο.

Η ανάγκη αυτή γίνεται ακόμα πιο έντονη στην ειδική περίπτωση των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων, λόγω του ανυπολόγιστου της αξίας της ανθρώπινης ζωής και ακεραιότητας. Συνάμα λόγω της πολυπλοκότητας των μεταφορών, που διεξάγονται με τα επιβατηγά οχηματαγωγά, οι κίνδυνοι πρόκλησης πυρκαγιάς στα πλοία αυτά είναι αυξημένοι σε σχέση με άλλα επιβατηγά πλοία (κρουαζιερόπλοια, τουριστικά αναψυχής, ταχύπλοα, κ.λ.π.). Και τούτο διότι εκτός από τους επιβάτες μεταφέρονται όλων των ειδών τα οχήματα Ι.Χ., φορτηγά με κάθε είδους εμπορεύματα. Γενικώς τα εμπορεύματα δεν πρέπει να είναι επικίνδυνα, εκτός από μικροποσότητες ορισμένων ειδών (που ρητά κατονομάζονται σε κανονισμούς). Σε πολλές περιπτώσεις απαιτείται η συνεχής παροχή ηλεκτροδότησης για ψύξη των μεταφερομένων ευπαθών φορτίων στους χώρους οχημάτων των πλοίων αυτών και έτσι ενυπάρχουν και κίνδυνοι πυρκαγιάς από ρεύμα. Τέλος κίνδυνοι πυρκαγιάς εγκυμονούν από το γεγονός ότι σε κάθε όχημα υπάρχουν τα καύσιμα κινήσεως τους, (τυχόν διαρροές από τα ρεζερβουάρ δεν επιτρέπονται) και από το γεγονός ότι τα φορτηγά οχήματα ναι μεν δένονται με το δάπεδο των γκαράζ, αλλά η σταθερότητα της ασφάλισης των φορτίων επηρεάζεται δυσμενώς από τα ελαστικά των τροχών των οχημάτων.

Διαμορφώθηκε με αυτό τον τρόπο, και συνεχώς εξελίσσεται ένα ευρύ πλαίσιο κανόνων πυρασφάλειας στον χώρο της ναυτιλίας με αντικειμενικούς σκοπούς:

- α. να εμποδίζει την εμφάνιση πυρκαγιάς και έκρηξης
- β. να μειώνει τον κίνδυνο απώλειας ανθρώπινης ζωής λόγω πυρκαγιάς
- γ. να περιορίζει, να ελέγχει, και να καταστέλλει την πυρκαγιά και την έκρηξη στον χώρο, στον οποίο δημιουργήθηκαν
- δ. να διαθέτει ικανοποιητικά και εύκολα προσβάσιμα μέσα διαφυγής για τους επιβάτες και το πλήρωμα.

Στα Ελληνικά δεδομένα, όπου λόγω της πλειάδας των ακτών και νήσων, τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία αποτελούν ένα βασικό μέσο μετακίνησης και διασύνδεσης, και η ακτοπλοΐα είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένη. Για αυτό τον λόγο είναι σκόπιμο να εξεταστεί για την απόδοση ευθυνών στην περίπτωση πυρκαγιάς, τόσο στο επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο, όσο ειδικότερα στην ελληνική πραγματικότητα. Άλλωστε το Ελληνικό Κράτος, ως ενεργό μέλος τόσο της Διεθνούς Κοινότητας, όσο και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επικυρώνει τις διεθνείς οδηγίες και κανονισμούς στην εθνική νομοθεσία, με αποτέλεσμα το Ελληνικό Κράτος να αποτελεί, ένα έμπρακτο παράδειγμα του τρόπου υιοθέτησης του Διεθνή Ναυτικού Δικαίου και του Δικαίου της Θάλασσας στην νομοθεσία ενός Κράτους.

Για τους σκοπούς αυτούς, η διπλωματική αυτή εργασία πραγματεύεται τις ευθύνες στην περίπτωση πυρκαγιάς σε επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο, εξετάζοντας αυτές στα πλαίσια της Ελληνικής πραγματικότητας. Όμως, επειδή η ελληνική νομοθεσία, όσο αναφορά το Ναυτικό Δίκαιο, εναρμονίζεται με τις διεθνείς οδηγίες και κανονισμούς, μπορεί κανείς εύκολα να εξάγει συμπεράσματα, και για την νομοθεσία, που διέπει τα περισσότερα από τα υπόλοιπα Κράτη ανά την υφήλιο. Κύριος στόχος αποτελεί η διασαφήνιση της νομολογίας, με άμεση απόρροια αυτού, ο προσδιορισμός και η οριοθέτηση των ευθυνών, ώστε στην περίπτωση, που υπάρξει λόγω ατυχήματος ή δόλου, πυρκαγιά σε πλοίο, να υπάρχει ευκολία και μεγαλύτερη αμεσότητα στα εμπλεκόμενα μέρη να λάβουν τις ευθύνες, που τους αναλογούν.

Επειδή η πυρκαγιά είναι ένα χρονικά εξελισσόμενο γεγονός, οι ευθύνες που προκύπτουν από αυτή θα πρέπει επίσης να εξεταστούν χρονικά. Για τον λόγο αυτό έγινε η εξέταση των ευθυνών και υποχρεώσεων των εμπλεκόμενων μερών πριν, κατά την διάρκεια και έπειτα την πυρκαγιά. Πριν την πυρκαγιά, θα πρέπει να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα τόσο για την πρόληψη εμφάνισης με την κατάλληλη σχεδία του του πλοίου και την ύπαρξη κατάλληλου εξοπλισμού, όσο και για την αντιμετώπιση της πυρκαγιάς, με την κατάλληλη εκπαίδευση του πληρώματος, και την κατάσβεση σχεδίου αντιμετώπισης. Κατά την διάρκεια την πυρκαγιάς, θα πρέπει να γίνει χρήση του εξοπλισμού, και να εκτελεστούν οι απαραίτητες ενέργειες για τον περιορισμό και την κατάσβεση της. Λόγω της φύσεως της πυρκαγιάς, η οποία αλλοιώνει τις αιτίες έναυσης της, και του επιτακτικού της χαρακτήρα για κατάσβεση, οι ευθύνες λόγω υπαιτιότητας εξετάζονται μετά το πέρας του ατυχήματος, όπως επίσης οι χρηματικές αξιώσεις, και παρελκόμενα ζητήματα, που μπορεί να προκύψουν.

Επί του σκοπού αυτού, στο 1^ο Κεφάλαιο εξετάζονται τα προληπτικά μέτρα, που πρέπει να ληφθούν, και οι ευθύνες, που απορρέουν από αυτά. Έπειτα, στο 2^ο Κεφάλαιο περιγράφονται οι γενικές γραμμές των μέτρων, που πρέπει να ληφθούν κατά την εκδήλωση πυρκαγιάς σε πλοίο. Ενώ οι ευθύνες μετά την πυρκαγιά, εξετάζονται στα Κεφάλαια 3 και 4. Στο 3^ο Κεφάλαιο αναφέρονται οι διερευνήσεις για την απόδοση ευθυνών, και ποιοι είναι οι αρμόδιοι να τις αναλάβουν, ενώ στο 4^ο Κεφάλαιο καταγράφονται οι αποζημιώσεις, που πρέπει να δοθούν μετά από την πυρκαγιά. Έπειτα στο 5^ο Κεφάλαιο εξετάζεται η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος ως το συνηθέστερο παρελκόμενο της πυρκαγιάς σε πλοίο, και στο 6^ο γίνεται εξέταση δύο πραγματικών περιπτώσεων ναυτικού συμβάντος πυρκαγιάς. Τέλος στο 7^ο Κεφάλαιο, διατυπώνονται συμπεράσματα, που τεκμαίρονται από την παρούσα εργασία.

Ορισμοί

Στο παρόν σημείο είναι σκόπιμο να δοθούν κάποιοι ορισμοί διασαφήνισης ορισμένων όρων, που αναφέρονται συχνά μέσα στην παρούσα εργασία.

Ναυτικό Δίκαιο: είναι ο κλάδος του Δικαίου που ρυθμίζει τις ανθρώπινες δραστηριότητες με αντικείμενο την εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που παρέχει η θάλασσα είτε ως πηγή ενέργειας και πλούτου είτε ως φυσικό στοιχείο πρόσφορο για τη μεταφορά πραγμάτων και τη διακίνηση προσώπων με πλοία.

Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.): είναι το σύνολο των διατάξεων, που διέπουν τα της ναυτιλίας σε σχέση με το Δημόσιο Δίκαιο (νομοθετικό διάταγμα υπ' αριθμό 187 Φ.Ε.Κ. 261/Α'3-10-1973)

Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.): είναι ένα σύνολο διατάξεων με σκοπό την ρύθμιση των δικαιοπρακτικών σχέσεων και των αστικών ευθυνών από την κυριότητα ή την εκμετάλλευση του πλοίου ή του πλωτού ναυπηγήματος, και από την άσκηση της ναυτικής εμπορίας.

Πλοίο: είναι μια ειδική κατασκευή (ναυπήγημα), σχεδιασμένη για να κινείται αυτοδύναμα, και με ασφάλεια στο νερό.

- Κατά τον Κ.Ι.Ν.Δ., πλοίο είναι κάθε σκάφος (κοίλο πλωτό μέσο, όχι σχεδία), καθαρής χωρητικότητας (tonnage) τουλάχιστον δέκα κόρων (1 κόρος= 2,83 κυβικά μέτρα), προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα.
- Κατά τον Κ.Δ.Ν.Δ. πλοίο είναι κάθε σκάφος προορισμένο να μετακινείται στο νερό για μεταφορά προσώπων, ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό.

Επιβατηγό (E/Γ) Πλοίο: είναι κάθε πλοίο, που μεταφέρει περισσότερους από δώδεκα επιβάτες (SOLAS 2009).

Οχηματαγωγό (O/Γ) Πλοίο (car carrier, car ferry): ονομάζεται ένας ειδικός τύπος πλοίου για μεταφορές οχημάτων. Υπάρχουν δύο τύποι οχηματαγωγών πλοίων:

- Πλοίο Ro-Ro (Roll on-Roll off): Ειδικά πλοία με πολλά κλειστά και χαμηλά καταστρώματα που χρησιμοποιούνται για μεταφορά άφορτων οχημάτων, που αποτελούν το κύριο αντικείμενο του φορτίου τους και που συνήθως μεταφέρουν εργοστασιακές παραγωγές οχημάτων στις διάφορες αγορές διάθεσής τους. Αυτά είναι τα λεγόμενα "car carrier ships" και στην ελληνική δημόδη ναυτική γλώσσα "αυτοκινητάδικα".
- Ειδικά πλοία που χρησιμοποιούνται ως πορθμεία (ferry boat) για τη μεταφορά αυτοκινήτων (car ferry) από λιμένα σε λιμένα δηλαδή διαθέτει εγκαταστάσεις φόρτωσης και εκφόρτωσης οδικών ή σιδηροδρομικών οχημάτων. Αυτά τα πλοία διακρίνονται επιπρόσθετα σε "ανοικτού τύπου" οχηματαγωγά, που δρομολογούνται σε μικρές σχετικά αποστάσεις και "κλειστού τύπου" οχηματαγωγά που δρομολογούνται σε μεγαλύτερες αποστάσεις και σε ανοικτή θάλασσα.

Επιβατηγό-Οχηματαγωγό (E/Γ-O/Γ) Πλοίο: αποτελεί συνδυασμό επιβατηγού πλοίου και οχηματαγωγού.

Χωρητικότητα (tonnage, capacity): είναι ο όγκος των χώρων του πλοίου (άρθρο 21 του Κ.Δ.Ν.Δ.). Η χωρητικότητα των πλοίων άνω των 24 μέτρων, που εκτελούν Διεθνής πλόες προσδιορίζεται με την μελέτη καταμέτρησης σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση «για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων 1969» (ν. 1373/1983). Στην Ελληνική Νομοθεσία, για πλοία που δεν εφαρμόζεται η Διεθνή Σύμβασης, ορίζονται οι κόροι ολικής χωρητικότητας (κ.ο.χ.) (ν.δ. 973/1971). Η συγκεκριμένη μονάδα μέτρησης όγκου, του κόρου (register ton) αντιστοιχεί σε 100 κυβικά πόδια ή σε 2,83 κυβικά μέτρα.

Αξιοπλοΐα (seaworthiness, αργαία ελληνικά "εύπλοια"): χαρακτηρίζει γενικά την κατάσταση/καταλληλότητα, που βρίσκεται ένα πλοίο να μπορεί να εκτελεί ασφαλείς πλόες.

Σημαία Πλοίου (flag ship): ονομάζεται η σημαία εθνικότητας (National flag), υπό την οποία φέρεται ένα πλοίο, δηλαδή της Χώρας στο νηολόγιο της οποίας είναι εγγεγραμμένο το πλοίο, και σύμφωνα με το δίκαιο της ρυθμίζονται τα επ' αυτού εμπράγματα δικαιώματα.

Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας (International Maritime Organization - I.M.O.): είναι ένας πολυεθνικός διακυβερνητικός διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός, με στόχο την ασφάλεια και την συνεργασία των χωρών-μελών σε θέματα ναυσιπλοΐας. Έχει έδρα το Λονδίνο, και αποτελεί οργανισμό του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.). Ιδρύθηκε στην Γενεύη το 1948, και αρχικά είχε το όνομα International Maritime Cooperation Organization (I.M.C.O.), όμως μετονομάστηκε με το σύγχρονο του όνομα το 1982.

Συνθήκη Ασφάλειας της Ζωής στη Θάλασσα (International Convention for the Safety of Life at Sea – S.O.L.A.S.): είναι μία διεθνής ναυτική σύμβαση, που απαιτεί από τα συμβαλλόμενα σε αυτή Κράτη, να διασφαλίζουν, πως τα πλοία, που φέρουν την σημαία αυτών, συμμορφώνονται με τα ελάχιστα πρότυπα ασφαλείας όσο αναφορά την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία. Η πρώτη διαμόρφωση της Συνθήκης έγινε το 1914 ως ανταπόκριση της βύθισης του Τιτανικού.

Νηογνώμονας: είναι ναυτιλιακός τεχνικός οργανισμός που καταρτίζει κανονισμούς ασφαλείας, τόσο επί της ναυπήγησης των πλοίων όσο και επί του εξοπλισμού τους, κατατάσσοντας αυτά σε κλάση. Με ειδικούς δε επιθεωρητές τα παρακολουθεί καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους, είτε με περιοδικές είτε με έκτακτες επιθεωρήσεις.

Ειδικά τραβηκτικά δικαιώματα (E.T.A.): είναι ένα διεθνές αποθεματικό περιουσιακό στοιχείο, το οποίο δημιουργήθηκε από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο το 1969, ως εναλλακτική μορφή των υφιστάμενων επίσημων συναλλαγματικών διαθεσίμων των χωρών-μελών του. Αυτά ορίζουν τις λογιστικές μονάδες, των οποίων η αξία καθορίζεται από ένα σταθμισμένο καλάθι κύριων νομισμάτων που διαπραγματεύονται στα διάφορα χρηματιστήρια παγκοσμίως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΕΥΘΥΝΕΣ ΓΙΑ ΛΗΨΗ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

1.1 Αξιοπλοΐα πλοίου

Ο πλοιοκτήτης σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία έχει την ευθύνη το πλοίο να πληροί κάποιες βασικές απαιτήσεις αξιοπλοΐας, που περιγράφονται εκτενώς στην Συνθήκη Ασφάλειας Ζωής στη Θάλασσα (S.O.L.A.S.) του 2009. Όσο αναφορά τις γενικότερες απαιτήσεις αξιοπλοΐας, συνοπτικά το πλοίο οφείλει να έχει επαρκή ευστάθεια, σε όλες τις συνθήκες φόρτωσης, όπως και έπειτα από κατάκλιση. Χαρακτηριστικά στην S.O.L.A.S. 2009 στους κανονισμούς 8 περιγράφονται οι ελάχιστες απαιτήσεις ευστάθειας σε περίπτωση ρήγματος. Το πλοίο θα πρέπει επίσης να έχει μηχανική και θερμική αντοχή, ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει στις διάφορες συνθήκες θαλάσσης, όπως τα ελάσματα να μπορούν να αντέχουν στην θερμική κόπωση σε περίπτωση πυρκαγιάς. Συνάμα, υπάρχουν οδηγίες για τα χρησιμοποιούμενα υλικά, σύμφωνα με την τοξικότητα, την αντοχή, την ταχύτητα διάβρωσης κτλ. Χαρακτηριστικά, μετά την S.O.L.A.S. του 2009, σύμφωνα με τον κανονισμό 3-5, απαγορεύεται η ευρεία χρήση ασβέστη, ο οποίος είναι ιδιαίτερα τοξικός σε περίπτωση που καεί. Επιπλέον, το πλοίο θα πρέπει να διατηρεί τις ελικτικές του ικανότητες, οι ηλεκτρικές και μηχανικές εγκαταστάσεις να πληρούν τις προβλεπόμενες προδιαγραφές, και να υπάρχουν τα ανάλογα σωστικά μέσα.

Αυτή η αξιοπλοΐα πιστοποιείται με την ύπαρξη ναυτιλιακών εγγράφων και πιστοποιητικών. Σύμφωνα με το άρθρο 46 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.), κατά την εκτέλεση δρομολογίου το πλοίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο κατ' ελάχιστο με τα εξής ναυτιλιακά έγγραφα:

- α) έγγραφο εθνικότητας
- β) πιστοποιητικών καταμετρήσεως
- γ) πιστοποιητικά ασφαλείας
- δ) πιστοποιητικών γραμμής φορτώσεως
- ε) ναυτολόγιο
- στ) ημερολόγιο γεφύρας
- ζ) ημερολόγιο μηχανής
- η) ποινολόγιο
- θ) βιβλίο πετρελαίου
- ι) Πιστοποιητικό εξαρτισμού

Ενώ επίσης άλλα ναυτιλιακά έγγραφα εκ της ναυτιλιακής τακτικής και πρακτικής είναι:
α. Πιστοποιητικό μωκτονίας, β. Πιστοποιητικό πυρασφάλειας, γ. Πιστοποιητικό υγειονομικής κατάστασης, δ. Ναυλοσύμφωνο κ.τ.λ.

Όσο αναφορά την πυρασφάλεια, οι βασικές απαιτήσεις της περιγράφονται εκτενώς στο κεφάλαιο II-2 της SOLAS του 2009. Οι κανόνες αυτοί διέπονται από τις εξής λειτουργικές απαιτήσεις:

1. Τον διαχωρισμό του πλοίου σε κύριες κάθετες και οριζόντιες ζώνες με θερμικά και κατασκευαστικά όρια.
2. Διαχωρισμό των χώρων ενδιαίτησης από το υπόλοιπο πλοίο με θερμικά και κατασκευαστικά όρια.
3. Περιορισμένη χρήση εύφλεκτων υλικών
4. Ανίχνευση κάθε είδους φωτιάς στην ζώνη προέλευσης
5. Περιορισμός και πυρόσβεση κάθε είδους φωτιάς στον χώρο έναρξης
6. Προστασία και μέσων διαφυγής και πρόσβασης για πυρόσβεση
7. Άμεσα διαθέσιμα μέσα πυρόσβεσης
8. Ελαχιστοποίηση της πιθανότητας ανάφλεξης εύφλεκτων αναθυμιάσεων φορτίου.

Για την τήρηση και την εφαρμογή των κανονισμών, την ευθύνη έχουν οι ναυπηγοί κατά την ναυπήγηση και σε τυχόν επισκευαστικές εργασίες, ο πλοιοκτήτης, οι επιθεωρητές, και ο πλοίαρχος.

1.2 Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων-Επιθεώρηση

Άλλωστε σύμφωνα με το άρθρο 31 του Κ.Δ.Ν.Δ. δεν μπορεί κανένα ελληνικό πλοίο να εκτελέσει πλόα αν δεν διαπιστωθεί, ότι είναι ικανό προς ναυσιπλοΐα και διαθέτει τα απαραίτητα πιστοποιητικά ασφαλείας. Έτσι κατά τα επόμενα άρθρα ορίζεται σε γενικές γραμμές η επιθεώρηση του πλοίου και οι αρμοδιότητες της εθνικής υπηρεσίας, (άρθρο 36) που συμπεριλαμβάνουν α) τον έλεγχο της συντάξεως και υπογραφής σχεδίων, μελετών προδιαγραφών και επιβλέψεως των εν Ελλάδι ενεργούμενων ναυπηγήσεων, μετασκευών και επισκευών πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων, κατασκευών και επισκευών μηχανών, λεβήτων ως και εν γένει ειδών εξοπλισμού των και την έγκριση και παρακολούθηση της εκτελέσεως αυτών, β) τον έλεγχο της καταλληλότητας των επιβατηγών πλοίων και τον καθορισμό του μεγίστου επιτρεπόμενου κατά θέσεις, αριθμούς επιβατών αυτών αναλόγως των ταξιδιών, της εποχής του έτους και των λοιπών ειδικών συνθηκών, και γ) παν εν γένει θέμα, αναφερόμενο εις την ασφάλεια του πλοίου.

1.2.1 Οδηγία 1999/35/ΕΚ για επιβατηγά σκάφη

Συγκεκριμένα για τα επιβατηγά οχηματαγωγά go-go πλοία και επιβατηγά ταχύπλοα, που εκτελούν τακτικά δρομολόγια από και προς ελληνικό λιμένα ανεξαρτήτως της σημαίας τους, σύμφωνα με την οδηγία 1999/35/ΕΚ καθιερώνεται ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση αυτών. Πριν την έναρξη εκτέλεσης των τακτικών δρομολογίων ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων (Κ.Ε.Ε.Π.) ελέγχει (α) αν το πλοίο διαθέτει έγκυρα πιστοποιητικά, που εκδόθηκαν από τις αρχές του κράτους της σημαίας ή από αναγνωρισμένο οργανισμό, (β) αν έχει επιθεωρηθεί για την έκδοση των πιστοποιητικών ανάλογα με τις σχετικές διαδικασίες και κατευθύνσεις, (γ) αν εναρμονίζεται με τα πρότυπα κατάταξης για την κατασκευή και συντήρηση του κύτους, του μηχανολογικού και ηλεκτρολογικού εξοπλισμού και της εγκατάστασης ελέγχου, (δ) αν είναι εξοπλισμένο με πιστοποιημένο όργανο καταγραφής δεδομένων του ταξιδιού (VDR), με σκοπό να διατίθενται πληροφορίες σε περίπτωση έρευνας ατυχήματος, (ε) αν πληρεί τις ειδικές απαιτήσεις περί ευστάθειας.

Στις περιπτώσεις όπου η οδηγία εφαρμόζεται πριν την έναρξη εκτέλεσης των δρομολογίων, τότε ο Κ.Ε.Ε.Π. ορίζει ημερομηνία για αρχική ειδική επιθεώρηση, η οποία διεξάγεται εντός μηνός το αργότερο από την συγκέντρωση όλων των απαιτούμενων επαληθεύσεων του πλοίου και της εταιρείας. Ο έλεγχος αυτός δεν πραγματοποιείται όταν το πλοίο εκτελεί ήδη τακτικά δρομολόγια με όμοιες συνθήκες με το δρομολόγιο, που θα αναλάβει, όπως επίσης στην περίπτωση όπου το σκάφος πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε τακτικό δρομολόγιο με προσέγγιση σε ελληνικό λιμένα, και αφού ο Κ.Ε.Ε.Π. είναι ικανοποιημένος με τις προηγούμενες επαληθεύσεις και επιθεωρήσεις. Επιπρόσθετα, εξαίρεση στην αρχική ειδική επιθεώρηση μπορεί να δοθεί σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όπου ένα επιβατηγό σκάφος θα πρέπει να αντικαταστήσει ταχέως το αρχικό για να εξασφαλιστεί η συνέχεια του δρομολογίου, εφόσον η οπτική επιθεώρηση και ο έλεγχος των εγγράφων δεν προξενεί ανησυχίες.

1.2.2 Ειδικές επιθεωρήσεις

Πέρα από την αρχική ειδική επιθεώρηση, ο Κ.Ε.Ε.Π., μία φορά ανά δώδεκα μήνες διενεργεί ειδική επιθεώρηση, η οποία περιλαμβάνει εκτός των άλλων: (1) άσκηση πυρόσβεσης, κατά την οποία επιδεικνύεται η ικανότητα χρήσης του πυροσβεστικού ματισμού και εξοπλισμού, (2) λειτουργία της πυροσβεστικής αντλίας έκτακτης ανάγκης με δύο θρόνινους σωλήνες συνδεδεμένου με το εν λειτουργία κύριο δίκτυο πυρκαγιάς, (3) δοκιμή των τηλεχειριστηρίων διακοπής της τροφοδοσίας σε καύσιμα των λεβήτων, των κύριων και βοηθητικών μηχανών και των ανεμιστήρων αερισμού, (4) δοκιμή των τηλεχειριστηρίων και των τοπικών χειριστηρίων για το κλείσιμο των πυροφρακτών, (5) δοκιμή των συστημάτων ανίχνευσης πυρκαγιάς και των συστημάτων συναγερμού, (6) δοκιμή ορθής ασφάλισης των θυρών πυρασφαλείας, (7) επίδειξη ότι τα κύρια μέλη του πληρώματος είναι εξοικειωμένα με το σχέδιο αντιμετώπισης βλαβών κ.α. Κατά κύριο λόγο, κατά τις ειδικές επιθεωρήσεις ελέγχεται η εξοικείωση των μελών του πληρώματος, και η ετοιμότητα τους, με τις διαδικασίες ασφαλείας, τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, τη συντήρηση, τις πρακτικές εργασίας, την ασφάλεια των επιβατών, τους κανονισμούς της γέφυρας και τις εργασίες φόρτωσης των εμπορευμάτων και των οχημάτων. Ελέγχεται επίσης η ικανότητα των ναυτικών να κατανοούν και, ενδεχομένως, να δίνουν εντολές, οδηγίες και αναφορές στην κοινή γλώσσα εργασίας, όπως αυτή αναφέρεται στο ημερολόγιο του πλοίου. Ελέγχονται ακόμη τα έγγραφα αποδεικτικά στοιχεία ότι τα μέλη του πληρώματος έχουν

παρακολουθήσει επιτυχώς ειδική εκπαίδευση, ιδίως σε ότι αφορά την εκπαίδευση διαχείρισης του πλήθους, την εκπαίδευση εξοικείωσης, την εκπαίδευση ασφαλείας για το προσωπικό που παρέχει απ' ευθείας συνδρομή ασφαλείας στους επιβάτες στους χώρους επιβατών, και ιδιαίτερα στους ηλικιωμένους και τα μειονεκτούντα άτομα σε περίπτωση ανάγκης και τη διαχείριση κρίσιμων καταστάσεων και την εκπαίδευση στη συμπεριφορά του ανθρώπου.

Επίσης, με την ίδια χρονική συχνότητα διενεργείται και επιθεώρηση κατά την διάρκεια τακτικού δρομολογίου. Επιπλέον, η ειδική επιθεώρηση διενεργείται από τον Κ.Ε.Ε.Π. κάθε φορά ,που το επιβατηγό σκάφος υφίστανται επισκευές, μετατροπές και μεταβολές μείζονος σημασίας ή σε περίπτωση αλλαγής της διαχείρισης, της σημαίας του ή της κλάσης του. Στην δεύτερη περίπτωση, ο Κ.Ε.Ε.Π. έχει την ευχέρεια, αφού λάβει υπόψιν τις προηγούμενες επαληθεύσεις και τις επιθεωρήσεις του σκάφους, να το απαλλάξει από την ειδική επιθεώρηση. Επιπρόσθετα, εάν τα οχηματαγωγά go-go και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που έχουν υποβληθεί στις ειδικές επιθεωρήσεις με ικανοποιητικά αποτελέσματα απαλλάσσονται από τις ενδεδειγμένες επιθεωρήσεις. Ο Κ.Ε.Ε.Π. προγραμματίζει τις επιθεωρήσεις λαμβάνοντας υπόψιν το πρόγραμμα λειτουργίας και συντήρησης του σκάφους, και με το πέρας αυτών γίνεται καταγραφή των παρατηρήσεων σε εκθέσεις επιθεωρήσεων που ανακοινώνονται στην εταιρεία.

1.2.3 Υπό ξένη σημαία σκάφη

Για σκάφη υπό ξένη σημαία, σύμφωνα με το άρθρο 41 του Κ.Δ.Ν.Δ., απαγορεύεται να παραλαμβάνουν επιβάτες εξ' ελληνικών λιμένων εάν δεν συμμορφώνονται με τα περί ασφαλείας των πλοίων διατάξεις. Για αυτό τον λόγο, ο Κ.Ε.Ε.Π. συνεργάζεται με τις αντίστοιχες αρχές άλλων κρατών υποδοχής που εμπλέκονται σε μια ειδική επιθεώρηση του ιδίου πλοίου ή σκάφους. Οι ειδικές επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται από ομάδα απαρτιζόμενη από ειδικευμένους επιθεωρητές του Κ.Ε.Ε.Π. ή αυτού και του (των) εμπλεκόμενου (-ων) κράτους(τών) υποδοχής. Εάν, το κράτος της σημαίας του σκάφους, δεν είναι κράτος υποδοχής εμπλεκόμενο στην επιθεώρηση, τότε ο Κ.Ε.Ε.Π. ανακοινώνει σε αυτό τυχόν ελαττώματα, τα οποία έχουν διαπιστωθεί κατά την επιθεώρηση του, με την ομάδα επιθεώρησης να απαρτίζουν κατάλληλοι εμπειρογνώμονες με την προσθήκη, όπου απαιτείται, ενός επιθεωρητή εξουσιοδοτημένου αναγνωρισμένου οργανισμού. Επιπλέον, ο Κ.Ε.Ε.Π. δύναται να

διεξάγει επιθεώρηση κατόπιν αιτήματος άλλου εμπλεκόμενου κράτους υποδοχής. Στην περίπτωση που υπάρχει διαφωνία μεταξύ των αρχών, της Ελλάδας και των άλλων κρατών υποδοχής, σχετικά με την ικανοποίηση των απαιτήσεων ασφαλείας, τότε ο Κ.Ε.Ε.Π. κοινοποιεί αμέσως στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τους λόγους της διαφωνίας.

1.2.4 Απαγόρευση Απόπλου

Σύμφωνα με το άρθρο 42 του Κ.Δ.Ν.Δ., μπορεί να απαγορευτεί ο απόπλους ενός πλοίου, αν έχει λήξει η ισχύς του πιστοποιητικού ασφαλείας του ή της γραμμής φορτώσεως, ή έληξε η προθεσμία για την αποκατάσταση ελλείψεων ασφαλείας, ή εάν σε έναν εκ τους ελέγχους διαπιστωθεί έλλειψη όρων ασφαλείας του πλοίου ή των επιβαινόντων ή των κεκανονισμένων πιστοποιητικών ασφαλείας. Τα ίδια κατοχυρώνονται και στο άρθρο 10 της προαναφερθείσας οδηγίας, με τον Κ.Ε.Ε.Π. να ενημερώνει γραπτώς την εταιρεία για την απόφαση απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων από το συγκεκριμένο σκάφος με πλήρη αιτιολόγηση της απόφασης του. Ωστόσο όταν το οχηματαγωγό go-go ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος εκτελεί ήδη τακτικά δρομολόγια και διαπιστωθούν ελαττώματα και ελλείψεις, ο Κ.Ε.Ε.Π. απαιτεί από την εταιρεία να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την ταχεία αποκατάσταση τους ή εντός μιας εύθετης προκαθορισμένης χρονικής περιόδου, εφόσον τα ελαττώματα αυτά δεν θέτουν σε άμεσο κίνδυνο την ασφάλεια του οχηματαγωγού ή του σκάφους, του πληρώματος και των επιβατών του. Μετά την αποκατάσταση των ελαττωμάτων, ο Κ.Ε.Ε.Π. ελέγχει κατά πόσον η διόρθωση πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του. Σε αντίθετη περίπτωση, απαγορεύει την εκτέλεση δρομολογίων από το οχηματαγωγό ή το σκάφος.

1.3 Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE)

1.3.1 Ιστορική Ανάπτυξη του Κώδικα ISM

Το βράδυ της 6ης Μαρτίου 1987, το επιβατηγό οχηματαγωγό ro-ro σκάφος, Herald of Free Enterprise, το οποίο μετέφερε περισσότερους από 450 επιβάτες, περίπου 80 άτομα πλήρωμα, περισσότερα από 80 αυτοκίνητα και σχεδόν 50 φορτηγά, έφυγε από το βελγικό λιμάνι του Zeebrugge με προορισμό το αγγλικό λιμάνι του Dover. Λίγο μετά αφού το σκάφος πέρασε τον κυματοθραύστη του λιμένα του Zeebrugge, το νερό πλημμύρισε το κατώτερο κατάστρωμα οχημάτων και αποσταθεροποίησε το πλοίο, προκαλώντας το να βυθιστεί μέσα σε λίγα λεπτά. 193 ζωές χάθηκαν.

Η άμεση αιτία του ατυχήματος ήταν ότι η μπουκαπόρτα της πλώρης παρέμεινε ανοιχτή, επιτρέποντας μια μεγάλη εισροή νερού, καθώς το σκάφος αύξανε ταχύτητα, ενώ ο κουρασμένος βοηθός του σκάφους που ευθυνόταν άμεσα για το κλείσιμο της, κοιμόταν στην καμπίνα του. Η δημόσια έρευνα που διεξήχθη από τον δικαστή Sheen αποκάλυψε, ότι η αμέλεια του βοηθού λοστρόμου ήταν απλώς η τελευταία σε μια μακρά σειρά ενεργειών που έθεσαν τις βάσεις για το μεγάλο ατύχημα. Η αναφορά του Sheen δεν σταμάτησε στην εντόπιση των αδυναμιών του πλοίαρχου και του πληρώματός του. Η έρευνα έδειξε ότι η διαχειρίστρια της ακτής, η Townsend Car Ferries Ltd., ήταν εξίσου αξιέπαινη. Πολλές αναφορές, που γράφτηκαν από τους πλοιάρχους της εταιρείας Townsend, επισημαίνουν την ανάγκη εφαρμογής μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας και της αντιμετώπισης σοβαρών ελλείψεων στα πλοία τους, είχαν μείνει αναπάντητες (Rasmussen and Svedung, 2000). Η έκθεση συνοψίζει τη στάση της διοίκησης απέναντι στην ασφάλεια στην ακόλουθη δήλωση: «Από την κορυφή ως τα νύχια το σώμα της εταιρείας ήταν μολυσμένο με τη νόσο της προχειρότητας» ('From top to bottom the body corporate was infected with the disease of sloppiness' Sheen, 1987).

Το Herald of Free Enterprise ήταν ένα σύγχρονο σκάφος, εξοπλισμένο με προηγμένη τεχνολογία και επανδρωμένο από ένα εξαιρετικά εξειδικευμένο πλήρωμα. Μόλις επτά χρόνια πριν από το ατύχημα, κατασκευάστηκε σε γερμανικό ναυπηγείο σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την ασφάλεια στη θάλασσα. Η γενική απογοήτευση στη

ναυτιλιακή βιομηχανία μετά την ανατροπή του σκάφους ήταν χαρακτηριστική του είδους του ατυχήματος, αυξάνοντας την ανησυχία για τα κακά πρότυπα διαχείρισης στον ναυτιλιακό κλάδο.

Το 1989, ο Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) υιοθέτησε κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης ώστε "να παράσχει στους υπεύθυνους για τη λειτουργία των πλοίων πλαίσιο για την ορθή ανάπτυξη, εφαρμογή και αξιολόγηση της διαχείρισης της ασφάλειας και της πρόληψης της ρύπανσης σύμφωνα με την ορθή πρακτική . "

Αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές αναθεωρήθηκαν τον Νοέμβριο του 1991 και ο ίδιος ο κώδικας ISM υιοθετήθηκε ως σύσταση το 1993. Ωστόσο, μετά από αρκετά χρόνια πρακτικής εμπειρίας, θεωρήθηκε ότι ο κώδικας ήταν τόσο σημαντικός ώστε να είναι υποχρεωτικός.

Αποφασίστηκε ότι ο καλύτερος τρόπος για να επιτευχθεί αυτό θα ήταν η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα του 1974 (SOLAS). Αυτό έγινε με τροποποιήσεις που εγκρίθηκαν στις 24 Μαΐου 1994, οι οποίες προσέθεσαν ένα νέο κεφάλαιο IX της σύμβασης με τίτλο Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων. Ο ίδιος ο Κώδικας δεν περιλαμβάνεται στην Σύμβαση, αλλά καθίσταται υποχρεωτικός μέσω αναφοράς στο Κεφάλαιο IX.

Έτσι αναπτύχθηκε ένας κώδικας ασφαλούς διαχείρισης (ISM) με σκοπό να καθιερώσει ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων, και την πρόληψη της ρύπανσης. Αυτό επιτεύχθηκε με την υιοθέτηση εκτός των άλλων της απόφασης A.443 (XI) από την συνέλευση του IMO, με την οποία κλήθηκαν όλες οι κυβερνήσεις να λάβουν τ' απαιτούμενα μέτρα για τη διασφάλιση του πλοιάρχου κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του αναφορικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Επίσης, υιοθετήθηκε η απόφαση A.680 (17), με την οποία αναγνωρίζεται παραπέρα η ανάγκη για κατάλληλη οργάνωση της διαχείρισης, ώστε αυτή να μπορέσει να ανταποκριθεί στην ανάγκη των

επιβαινόντων στα πλοία, για επίτευξη και διατήρηση υψηλών επιπέδων ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Επειδή όμως αναγνωρίζεται το γεγονός ότι υπάρχει μια μεγάλη ποικιλομορφία ανάμεσα στις ναυτιλιακές εταιρείες και ανάμεσα στους πλοιοκτήτες, και ότι τα πλοία λειτουργούν κάτω από ένα ευρύ φάσμα διαφορετικών συνθηκών, ο Κώδικας βασίζεται σε γενικές αρχές και στόχους, και εκφράζεται με γενικούς όρους ώστε να μπορεί να έχει μια ευρύτερη εφαρμογή. Είναι προφανές ότι διαφορετικά επίπεδα διαχείρισης, είτε αφορούν σε εταιρείες ξηράς, είτε σε πλοία, απαιτούν διάφορα επίπεδα γνώσης και ενημέρωσης στα θέματα που αναφέρονται σε αυτόν. Όμως ο ακρογωνιαίος λίθος μιας καλής ασφαλούς διαχείρισης είναι η δέσμευση της κορυφής της ιεραρχίας. Σε ζητήματα ασφάλειας και πρόληψης ρύπανσης, η συνέπεια, η ικανότητα, η συμπεριφορά και η ενεργοποίηση των ατόμων σε όλα τα επίπεδα, καθορίζουν το τελικό αποτέλεσμα.

1.3.2 Γενικά

Ορισμοί

- Ο Διεθνής κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) αυτό-ορίζεται ως ο διεθνής κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη ρύπανσης όπως υιοθετήθηκε από τη Συνέλευση. Επιπρόσθετα δύναται να τροποποιηθεί από τον Οργανισμό στο μέλλον σύμφωνα με τις τρέχουσες ανάγκες.
- Ως Εταιρεία ορίζεται ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη της λειτουργίας του πλοίου από τον πλοιοκτήτη και ο οποίος αναλαμβάνοντας τέτοια ευθύνη έχει συμφωνήσει να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τον κώδικα.

- "Αρχή" είναι η κυβέρνηση του κράτους, τη σημαία του οποίου δικαιούται να φέρει το πλοίο. Σύμφωνα, με την ελληνική νομοθεσία, ορίζεται στα άρθρα 5,6,10 του ΚΔΝΔ, πως ως ελληνικά πλοία φέρων την ελληνική σημαία, μπορούν να είναι σκάφη, που πάνω από το πενήντα τοις εκατό της κυριότητας του ανήκει σε Έλληνες ή υπηκόους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε Εταιρείες της ένωσης εφόσον η διαχείριση του πλοίου ασκείται από την Ελλάδα, και έχουν γραφτεί στο νηολόγιο.

Στόχοι

Οι γενικοί στόχοι του κώδικα είναι η διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, της πρόληψης ανθρώπινου τραυματισμού ή απώλειας ζωής και της αποφυγής βλάβης στο περιβάλλον, με επικέντρωση στο θαλάσσιο, και στην περιουσία. Όσο αναφορά την ασφαλή διαχείριση της εταιρείας θα πρέπει μεταξύ άλλων, να:

- i. καθορίζουν πρακτικές ασφαλείας στη λειτουργία του πλοίου και ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον.
- ii. καθιερώνουν μέτρα προστασίας για όλους τους συγκεκριμένους κινδύνους και να
- iii. βελτιώνουν συνεχώς τις ικανότητες ασφαλούς διαχείρισης του προσωπικού στην ξηρά και στη θάλασσα, περιλαμβανομένης της προετοιμασίας για αντιμετώπιση καταστάσεων ανάγκης, που σχετίζονται με την ασφάλεια και με την προστασία του περιβάλλοντος.

Το σύστημα αυτό ασφαλούς διαχείρισης πρέπει να διασφαλίζει τη συμμόρφωση με υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς, και ότι λαμβάνονται υπόψη οι σχετικοί κώδικες, οδηγίες και πρότυπα, που συνιστώνται από τον οργανισμό, τις αρχές, τους νηογνώμονες, και τους οργανισμούς της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Εφαρμογή

Ο κώδικας έχει διαμορφωθεί σε γενικές γραμμές και πλαίσια, ώστε οι απαιτήσεις του να μπορούν να εφαρμοστούν σε όλα τα πλοία. Όσο αναφορά τις εταιρείες πρέπει να αναπτύσσουν, εφαρμόζουν και να διατηρούν ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (ΣΑΔ), το οποίο να περιλαμβάνει τις ακόλουθες λειτουργικές απαιτήσεις:

- i. την πολιτική της εταιρείας σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος,
- ii. τις οδηγίες και διαδικασίες για τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων και της προστασίας του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τη σχετική διεθνή και εθνική νομοθεσία,
- iii. τα καθορισμένα επίπεδα αρμοδιοτήτων και τρόπους επικοινωνίας του προσωπικού της ξηράς, του προσωπικού του πλοίου και μεταξύ τους,
- iv. τις διαδικασίες αναφοράς ατυχημάτων και για τις μη συμμορφώσεις με τις διατάξεις του κώδικα,
- v. διαδικασίες προετοιμασίας και ανταπόκρισης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και
- vi. διαδικασίες εσωτερικών ελέγχων και αναθεώρησης του συστήματος διαχείρισης.

1.3.3 Πολιτική Ασφαλείας και Προστασίας του Περιβάλλοντος

Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει μια πολιτική ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος, η οποία να περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο θα πραγματοποιηθούν οι στόχοι που έχουν προαναφερθεί. Πρέπει να διασφαλίσει ότι η πολιτική της εφαρμόζεται και διατηρείται σε όλα τα επίπεδα οργάνωσης, τόσο στην ξηρά, όσο και στο πλοίο.

1.3.4 Ευθύνες και Αρμοδιότητα της Εταιρείας

Εάν ο υπεύθυνος για τη λειτουργία του πλοίου είναι άλλος εκτός του πλοιοκτήτη, ο πλοιοκτήτης πρέπει να αναφέρει το πλήρες όνομα και τα λεπτομερή στοιχεία του υπευθύνου αυτού στην Αρχή. Η εταιρεία πρέπει να καθορίσει και τεκμηριώσει την ευθύνη, αρμοδιότητα και διασύνδεση όλου του προσωπικού που διαχειρίζεται, εκτελεί και ελέγχει εργασίες που σχετίζονται και επηρεάζουν την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Είναι υπεύθυνη να διασφαλίζει ότι παρέχονται επαρκή μέσα και υποστήριξη ξηράς, ώστε το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο (ή πρόσωπα) μπορεί να εκτελεί τα καθήκοντά του.

1.3.5 Εξουσιοδοτημένο Πρόσωπο (ή Πρόσωπα)

Για τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας κάθε πλοίου, και για τον καθορισμό συνδέσμου μεταξύ της εταιρείας και του προσωπικού του πλοίου, κάθε εταιρεία, ανάλογα με την περίπτωσης πρέπει να ορίσει ένα πρόσωπο (ή πρόσωπα) στην ξηρά που να έχει απ' ευθείας πρόσβαση στο υψηλότερο επίπεδο της διαχείρισης. Η ευθύνη και η αρμοδιότητα του εξουσιοδοτημένου προσώπου πρέπει να περιλαμβάνει την παρακολούθηση θεμάτων που αφορούν στην ασφάλεια και πρόληψη ρύπανσης από τη λειτουργία κάθε πλοίου και να διασφαλίζει ότι παρέχονται τ' απαραίτητα μέσα και η υποστήριξη ξηράς, όπως απαιτείται.

1.3.6 Ευθύνη και Αρμοδιότητα του Πλοιάρχου

Η εταιρεία πρέπει να καθορίσει σαφώς και να τεκμηριώσει την ευθύνη του Πλοιάρχου αναφορικά με:

- i. την εφαρμογή της πολιτικής της εταιρείας σε θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος,
- ii. την ενεργοποίηση του πληρώματος για την τήρηση της πολιτικής αυτής,
- iii. την έκδοση των καταλλήλων διαταγών και οδηγιών με σαφή και απλό τρόπο,
- iv. τον έλεγχο της τήρησης των συγκεκριμένων απαιτήσεων
- v. την αναθεώρηση του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης (Σ.Α.Δ.) και την αναφορά των ελλείψεων του στη διαχείριση της εταιρείας στην ξηρά.

Η εταιρεία πρέπει να διασφαλίζει ότι το ΣΑΔ που λειτουργεί στο πλοίο περιέχει σαφή δήλωση, που να επισημαίνει την αρμοδιότητα του Πλοιάρχου. Η εταιρεία πρέπει να καθορίζει στο Σ.Α.Δ. ότι ο Πλοίαρχος έχει την υπερισχύουσα αρμοδιότητα και ευθύνη στη λήψη αποφάσεων σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης, καθώς και να ζητά τη βοήθεια της εταιρείας όταν αυτό είναι απαραίτητο.

1.3.7 Μέσα και Προσωπικό

Η εταιρεία πρέπει να διασφαλίζει ότι ο Πλοίαρχος:

- i. διαθέτει κατάλληλα προσόντα για διοίκηση,
- ii. έχει πλήρη γνώση του Σ.Α.Δ. της εταιρείας και
- iii. έχει την απαραίτητη υποστήριξη έτσι ώστε να μπορεί να εκτελεί τα καθήκοντά του με ασφάλεια.

Επιπρόσθετα οφείλει να διασφαλίζει ότι κάθε πλοίο είναι επανδρωμένο με ναυτικούς που έχουν τα κατάλληλα προσόντα, τα απαραίτητα πιστοποιητικά και είναι υγιείς, σύμφωνα με τις διεθνείς και εθνικές απαιτήσεις. Πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες που να διασφαλίζουν ότι το νέο προσωπικό που αναλαμβάνει νέα καθήκοντα, τα οποία σχετίζονται με ασφάλεια και προστασία περιβάλλοντος, έχει την απαραίτητη εξοικείωση με τα καθήκοντά του. Οι οδηγίες, που είναι απαραίτητο να παρέχονται πριν την αναχώρηση του πλοίου, πρέπει να έχουν καθορισθεί, τεκμηριωθεί και να παραδίδονται γραπτά. Οφείλει να διασφαλίσει ότι όλο το προσωπικό που εμπλέκεται στο Σ.Α.Δ. της εταιρείας, να έχει επαρκή κατανόηση των σχετικών κανόνων, κανονισμών, κωδίκων και οδηγιών. Ταυτόχρονα θα πρέπει να καθιερώσει και να διατηρεί διαδικασίες για τον προσδιορισμό της εκπαίδευσης που τυχόν απαιτείται για την υποστήριξη του ΣΑΔ και να διασφαλίσει ότι η εκπαίδευση αυτή παρέχεται σε όλο το εμπλεκόμενο προσωπικό. Συνάμα η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες με τις οποίες το προσωπικό του πλοίου λαμβάνει πληροφορίες σχετικές με το Σ.Α.Δ. στη γλώσσα εργασίας, ή σε γλώσσες που μπορεί να καταλάβει, και διασφαλίσει ότι το προσωπικό του πλοίου μπορεί να επικοινωνεί ικανοποιητικά κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, που σχετίζονται με το Σ.Α.Δ..

1.3.8 Εκπόνηση Σχεδίων για Λειτουργίες στο Πλοίο

Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες για την προετοιμασία σχεδίων και οδηγιών συμπεριλαμβανομένων καταλόγων ελέγχου για σημαντικές λειτουργίες στο πλοίο, που αφορούν στην ασφάλεια του πλοίου και στην πρόληψη της ρύπανσης. Οι σχετικές αρμοδιότητες πρέπει να καθορίζονται και ν' ανατίθενται σε εξειδικευμένο προσωπικό.

1.3.9 Ετοιμότητα για Αντιμετώπιση Έκτακτης Ανάγκης

Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες για να αναγνωρίζει, περιγράφει και ανταποκρίνεται σε πιθανές καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στο πλοίο. Προγράμματα γυμνασίων και ασκήσεων, που προετοιμάζουν για ενέργειες αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης, πρέπει να έχουν ορισθεί. Το Σ.Α.Δ. πρέπει να ορίζει μέτρα, τα οποία να διασφαλίζουν ότι η οργάνωση της εταιρείας μπορεί να ανταποκριθεί οποτεδήποτε σε κινδύνους, ατυχήματα και καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που αφορούν στα πλοία της.

Από τους κανονισμούς μάλιστα προβλέπεται η διεξαγωγή γυμνασίων εγκατάλειψης σκάφους, πυρκαγιάς και διαρροής. Τα γυμνάσια αυτά πρέπει διεξάγονται μια φορά την εβδομάδα από τα μέλη του πληρώματος και τα αποτελέσματά τους καταγράφονται στο βιβλίο επιθεωρήσεων και γυμνασίων. Στα ακτοπλοϊκά σκάφη, τα μέλη του πληρώματος υποχρεούνται να κάνουν επίδειξη χρήσης των σωστικών μέσων και των σωσιβίων στους επιβάτες, ενώ τους ενημερώνουν για τους χώρους συγκέντρωσης σε περίπτωση ατυχήματος ή εγκατάλειψης σκάφους.

1.3.10 Αναφορές και Ανάλυση Μη Συμμορφώσεων, Ατυχημάτων και Επικίνδυνων Περιστατικών

Το Σ.Α.Δ. πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες, που να διασφαλίζουν ότι μη συμμορφώσεις, ατυχήματα και επικίνδυνες καταστάσεις αναφέρονται στην εταιρεία, ερευνώνται και αναλύονται με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας και την πρόληψη της ρύπανσης. Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες για την εφαρμογή διορθωτικών ενεργειών.

1.3.11 Συντήρηση του Πλοίου και του Εξοπλισμού

Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες που να διασφαλίζουν ότι το πλοίο συντηρείται σύμφωνα με τις διατάξεις των σχετικών κανόνων και κανονισμών και με όποιες πρόσθετες απαιτήσεις μπορεί να καθιερωθούν από την εταιρεία. Για την εκπλήρωση των απαιτήσεων αυτών η εταιρεία πρέπει να διασφαλίζει ότι:

- i. διενεργούνται επιθεωρήσεις σε κατάλληλα χρονικά διαστήματα,
- ii. αναφέρεται οποιαδήποτε μη συμμόρφωση με την πιθανή της αιτία, αν είναι γνωστή,
- iii. γίνονται κατάλληλες διορθωτικές ενέργειες και
- iv. τηρούνται αρχεία των ανωτέρω δραστηριοτήτων.

Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες στο Σ.Α.Δ. για τον προσδιορισμό του εξοπλισμού και των τεχνικών συστημάτων των οποίων η ξαφνική βλάβη μπορεί να έχει σαν αποτέλεσμα επικίνδυνες καταστάσεις. Το Σ.Α.Δ. οφείλει να συμπεριλαμβάνει μεταξύ των άλλων, συγκεκριμένα μέτρα που να στοχεύουν στη βελτίωση της αξιοπιστίας αυτών των εξοπλισμών ή συστημάτων. Στα μέτρα αυτά πρέπει να περιλαμβάνονται ο τακτικός έλεγχος των εφεδρικών διατάξεων και εξοπλισμών ή των τεχνικών συστημάτων, που δεν βρίσκονται σε συνεχή χρήση. Οι επιθεωρήσεις και τα μέτρα ,που αναφέρονται, πρέπει να ενσωματώνονται στη διαδικασία της λειτουργικής συντήρησης του πλοίου.

1.3.12 Τεκμηρίωση

Όλα τα έγγραφα και τα στοιχεία, που σχετίζονται με το Σ.Α.Δ., θα πρέπει να ελέγχονται με σαφής και τακτές διαδικασίες, που ορίζονται από την εταιρεία. Επιπλέον, θα πρέπει να διασφαλίζεται από την εταιρεία ότι:

- i. τα ισχύοντα έγγραφα βρίσκονται διαθέσιμα σε όλες τις προβλεπόμενες θέσεις,
- ii. αλλαγές στα έγγραφα πραγματοποιούνται και εγκρίνονται από εξουσιοδοτημένο προσωπικό και
- iii. τα μη ισχύοντα έγγραφα αποσύρονται άμεσα.

Τα έγγραφα που χρησιμοποιούνται για να περιγράψουν και να εφαρμόσουν το ΣΑΔ μπορούν να αναφέρονται σαν "Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης". Τα έγγραφα και στοιχεία πρέπει να τηρούνται σε μορφή που η εταιρεία θεωρεί περισσότερο αποτελεσματική. Κάθε πλοίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με όλα τ' αναφερόμενα σ' αυτό έγγραφα και εγχειρίδια.

1.3.13 Διαπίστωση, Αναθεώρηση και Αξιολόγηση από την Εταιρεία

Είναι αναγκαίοι σύμφωνα με τον κανονισμό του κώδικα, εσωτερικοί έλεγχοι ασφαλούς διαχείρισης στην εταιρεία για να διαπιστώνει αν οι δραστηριότητες, που σχετίζονται με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης πληρούν τις απαιτήσεις του ΣΑΔ. Η εταιρεία πρέπει περιοδικά να αξιολογεί την αποτελεσματικότητα του ΣΑΔ, και όταν απαιτηθεί να το αναθεωρεί, σύμφωνα με διαδικασίες που η ίδια καθιέρωσε. Οι έλεγχοι και οι πιθανές διορθωτικές ενέργειες πρέπει να διενεργούνται πάντα σύμφωνα με τις καθορισμένες έγγραφες διαδικασίες. Το προσωπικό, που διενεργεί ελέγχους, πρέπει να είναι ανεξάρτητο από τους τομείς που ελέγχονται, εκτός αν αυτό δεν είναι πρακτικά δυνατό εξ αιτίας του μεγέθους και της μορφής της εταιρείας. Τα αποτελέσματα των ελέγχων και αναθεωρήσεων πρέπει να τίθενται υπόψη όλου του προσωπικού, που έχει αρμοδιότητα στο τμήμα αυτό, ενώ το διευθυντικό προσωπικό του τμήματος, πρέπει να εκτελεί έγκαιρα διορθωτικές ενέργειες για τις ελλείψεις που διαπιστώνονται.

1.3.14 Εφαρμογή του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) και στην Ελλάδα

Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) κατέστη σταδιακά υποχρεωτικός για την πλειονότητα των πλοίων που εκτελούν διεθνή δρομολόγια με την έκδοση, στις 24 Μαΐου 1994, του Κεφαλαίου ΙΧ «Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων» στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974 (Σύμβαση SOLAS). Την επόμενη χρονιά, στις 8 Δεκεμβρίου 1995, θεσπίστηκε από το Συμβούλιο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3051/95 για τη διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων Roll-on/Roll-off (Ro-Ro). Ο Κώδικας ISM κατέστη υποχρεωτικός, σε επίπεδο Κοινότητας, από την 1η Ιουλίου 1996 για όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία Ro-Ro, που εκτελούν τακτικά δρομολόγια από και προς λιμένες των κρατών μελών, σε εσωτερικά και διεθνή ταξίδια, ανεξαρτήτως σημαίας. Αυτό ήταν το πρώτο βήμα για να εξασφαλισθεί η ενιαία και συνεπής εφαρμογή του Κώδικα ISM σε όλα τα κράτη μέλη.

Υπάρχει όμως η ανάγκη για ενίσχυση της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, η προστασία του περιβάλλοντος. Ταυτόχρονα ο Κώδικας ISM θα πρέπει να έχει άμεση εφαρμογή και σε πλοία, που εκτελούν αποκλειστικώς εσωτερικά δρομολόγια ή που εκτελούν τακτικά δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών από ή προς λιμένες των κρατών μελών. Έτσι, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 336/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της 15ης Φεβρουαρίου 2006, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3051/95 καταργείται, και υιοθετείται μια ευρύτερη εφαρμογή του κώδικα ISM. Έτσι εξασφαλίζεται η ευρεία επιβολή του ISM, εξυπακούοντας όμως ότι τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν εάν θα εφαρμόζουν τον Κώδικα στα πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας, που εκτελούν δρομολόγια αποκλειστικά σε λιμενικές ζώνες.

Ο συγκεκριμένος κανονισμός τέθηκε σε εφαρμογή από τις 24-03-2006, και έχει πεδίο εφαρμογής:

- i. εμπορικά και επιβατηγά πλοία τα οποία φέρουν την σημαία κράτους μέλους και εκτελούν διεθνή δρομολόγια.
- ii. εμπορικά και επιβατηγά πλοία που εκτελούν αποκλειστικά εσωτερικά δρομολόγια, ανεξαρτήτως σημαίας.
- iii. εμπορικά και επιβατηγά πλοία, τα οποία αποπλέουν ή καταπλέουν σε λιμένες

των κρατών μελών, εκτελώντας τακτικά δρομολόγια θαλασσίων μεταφορών, ανεξαρτήτως σημαίας.

- iv. κινητές υπεράκτιες μονάδες γεώτρησης, οι οποίες λειτουργούν υπό την εποπτεία κράτους μέλους.

Ενώ όπως έχει προαναφερθεί εξαιρούνται πλοία που εκτελούν δρομολόγια αποκλειστικά σε λιμενικές ζώνες, όπως επιβατηγά, που δεν απομακρύνονται περισσότερο των 20 μιλίων από την ακτογραμμή, αλιευτικά σκάφη, ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής κ.ο.κ. όπως επίσης εξαιρούνται τα πολεμικά και οπλιταγωγά πλοία.

1.4 Ασφάλιση

Μια σημαντική ευθύνη των πλοιοκτητών στην προληπτική λήψη μέτρων για ένα ατύχημα, είναι η ασφάλιση του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου, καθώς η ύπαρξη της ασφάλισης οφείλεται στην ύπαρξη του ατυχήματος. Η ασφάλιση έχει σκοπό στην διασφάλιση αποζημίωσης σε περίπτωση φθοράς ή απώλειας περιουσίας ή ανθρώπινης ζωής, ή και τραυματισμού. Η θαλάσσια ασφάλιση είναι η σύμβαση, με την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει αποζημίωση στον ασφαλισμένο σε ορισμένο χρονικό διάστημα. Η υποχρέωση ασφάλισης θα πρέπει να δίνει τη δυνατότητα να εξασφαλίζεται καλύτερη προστασία των θυμάτων. Θα πρέπει, επίσης, να συμβάλλει στην εξάλειψη πλοίων που δεν πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας και να καθιστά δυνατή την αποκατάσταση συνθηκών ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης. Για την θαλάσσια ασφάλιση είναι απαραίτητη η σύναψη έγγραφης σύμβασης όπως προκύπτει από τον συνδυασμό των άρθρων 257 και 258 του ΚΙΝΔ. Το έγγραφο, που απαιτείται, αποτελεί αποδεικτικό μέσο της σύμβασης.

1.4.1 Πλοία Ολικής Χωρητικότητας μικρότερης των 300 «Ο.Χ.»

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τα πλοία ολικής χωρητικότητας μικρότερης των 300 κόνων, οφείλονται να ασφαλιζονται σύμφωνα με τις διατάξεις της Αρχής της σημαίας του πλοίου. Στην Ελλάδα σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2932/01 (ΦΕΚ 145/Α΄/27-06-2001) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, στις θαλάσσιες ενδομεταφορές ο πλοιοκτήτης οφείλει να είναι ασφαλισμένος. Η ασφάλιση πρέπει να είναι σε ισχύ, και να καλύπτει την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη από απαιτήσεις επιβατών, που έχουν αιτία ή αυθόρμητη απώλεια ζωής ή/και σωματική βλάβη ή/και απώλεια ή/και ζημία πράγματος, που έλαβε χώρα πάνω σε πλοίο ή σχετίζεται άμεσα με την εκμετάλλευση πλοίου. Με το άρθρο 2 της διάταξης αναγνωρίζονται και προσδιορίζονται οι ασφαλιστικοί φορείς, είτε ως μέλη της Διεθνούς Ομάδας Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών (International Group of P & I Clubs), είτε ως ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς που έχουν εγκατασταθεί και λειτουργούν νόμιμα σε κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου. Ενώ στο άρθρο 3 προσδιορίζονται τα ελάχιστα όρια υποχρεωτικής ασφαλιστικής κάλυψης ανά επιβάτη και ανά συμβάν στις περιπτώσεις, απώλειας ζωής ή σωματικής βλάβης (50.000€), απώλειας ή ζημιάς πράγματος (2.500€), απώλεια ζωής ή/και σωματικής βλάβης ή/και υλικές ζημιές περισσοτέρων του ενός ατόμου (500.000€ ανά συμβάν). Το πιστοποιητικό ή πιστοποιητικά ασφάλισης επαληθεύει η αρμόδια Λιμενική Αρχή, και μπορεί να απαγορεύσει τον απόπλου αν δεν φέρονται επί του πλοίου.

1.4.2 Πλοία Ολικής Χωρητικότητας μεγαλύτερης των 300 «Ο.Χ.»

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με το συμβούλιο της 23^{ης} Απριλίου του 2009 θέσπισε την οδηγία 2009/20/ΕΚ σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις, και η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 29 Μαΐου 2009, με στόχο να ενθαρρύνει την υπεύθυνη συμπεριφορά όλων των φορέων εκμετάλλευσης, για τη βελτίωση της ποιότητας της εμπορικής ναυτιλίας και τη διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, και ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το προεδρικό διάταγμα 6/2012 (ΦΕΚ Α'7/20-6-2012). Η οδηγία στο άρθρο 2 ορίζει το πεδίο εφαρμογής της ως τα εμπορικά πλοία ολικής χωρητικότητας 300 κόρων ή ανώτερης. Σύμφωνα με την οδηγία, οι πλοιοκτήτες, που φέρουν σημαία κράτους μέλους θα πρέπει να είναι ασφαλισμένη, όπως επίσης και οι πλοιοκτήτες τρίτων κρατών, που εισέρχονται σε λιμένα κράτους μέλους. Η οδηγία δίνει μάλιστα την διακριτική ευχέρεια των κρατών για απαίτηση ασφάλισης και στην περίπτωση, που το πλοίο δραστηριοποιείται στα χωρικά του ύδατα. Όπως και στην εθνική νομοθεσία, ανάλογα η οδηγία αναφέρει πως το πιστοποιητικό ασφάλισης θα πρέπει να βρίσκεται επί του πλοίου.

1.4.3 Σύμβαση των Αθηνών και Κανονισμός 392/2009/ΕΚ για Επιβατηγά

Επιπρόσθετα, η ασφάλιση τίθεται υποχρεωτική για τους πλοιοκτήτες και τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, και από την Σύμβαση των Αθηνών στην μεταφορά επιβατών στις διεθνείς μεταφορές, ανεξαρτήτου χωρητικότητας, και έπειτα με τον κανονισμό 392/2009/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, και σε πλειάδα μεταφορών επιβατών δια θαλάσσης εντός ενός και μόνο Κράτους-Μέλους. Συγκεκριμένα, απαιτείται ασφαλιστική κάλυψη ή άλλους είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια από όλα τα πλοία, που υπάγονται στην Σύμβαση και τον Κανονισμό και μεταφέρουν περισσότερους από 12 επιβάτες. Στην Σύμβαση ορίζεται ως κατώτερο όριο υποχρεωτικής ασφάλειας οι 250.000 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη για κάθε επί μέρους περίπτωση ζημίας. Κατά ακολουθία, η Σύμβαση και ο Κανονισμός ακολουθούν τις διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ, των οποίων κατά αναλογία έχουν θεσμοθετηθεί οι διατάξεις της Ελληνικής νομοθεσίας και οι λοιποί Ευρωπαϊκοί Κανονισμοί περί ασφάλισης.

1.4.4 Ασφάλιση των Ναυτικών

Πέρα όμως τους επιβάτες και το φορτίο, ο εφοπλιστής ή η πλοιοκτήτρια εταιρεία είναι υπεύθυνοι για την ασφάλιση για τους ναυτικούς, που επιβαίνουν και εργάζονται επί του πλοίου. Την 23η Φεβρουαρίου 2006 μάλιστα, η Γενική Συνδιάσκεψη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ), κατά την 94η ναυτιλιακή σύνοδό της στη Γενεύη Ελβετίας, υιοθέτησε τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 (Σ.Ν.Ε., 2006). Οι απαιτήσεις της Σύμβασης αφορούν ολόκληρο το σύνολο των πλοίων, ενώ η βασική διάταξη αφορά κατασκευαστικές απαιτήσεις στην ενδίαίτηση πληρώματος. Με τη Σύμβαση υιοθετούνται πρότυπα που διέπουν συνολικά τη ναυτική εργασία και αφορούν στις ελάχιστες απαιτήσεις που ρυθμίζουν θέματα:

- συνθηκών και όρων απασχόλησης, με ειδική μέριμνα για τους νέους,
- ενδιαίτησης και τροφοδοσίας,
- ευημερίας και κοινωνικής ασφάλειας,
- ιατρικής περίθαλψης και προστασίας της υγείας των ναυτικών.

Η Ελλάδα κύρωσε την Σ.Ν.Ε. με τον νόμο υπ' αριθμό 4078/2012 «Κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας» (ΦΕΚ 88/Α'/20.9.2012). Επιπρόσθετα, οι ναυτικοί διασφαλίζονται από τις ανάλογες Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας, και από τις διατάξεις για το Εργασιακό Δίκαιο, που διέπουν την χώρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΕΥΘΥΝΕΣ ΓΙΑ ΛΗΨΗ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΠΥΡΚΑΪΑΣ

2.1 Ειδικές Ευθύνες

Όπως έχει προαναφερθεί, σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM), η εταιρεία έχει την ευθύνη για την κατάρτιση διεξοδικού πλάνου αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης συμπεριλαμβανομένου της περίπτωσης πυρκαγιάς σε μια σειρά περιπτώσεων. Επιπρόσθετα, το πλήρωμα πρέπει να είναι καταρτισμένο, και εξασκημένο στις συγκεκριμένες πρακτικές με την πραγματοποίηση γυμνασίων και ασκήσεων, και να ακολουθεί τις οδηγίες της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα. Επιπρόσθετα, κατά τον κανονισμό 16 του κεφαλαίου II-2 της SOLAS, η εταιρεία θα πρέπει στα μέλη του πληρώματος να έχει προμηθεύσει φυλλάδιο σε θέματα πυρασφάλειας, τα οποία θα περιέχουν τις απαραίτητες πληροφορίες και οδηγίες για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου και των εργασιών χειρισμού του φορτίου σε σχέση με την πυρασφάλεια. Το φυλλάδιο θα πρέπει περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τις ευθύνες του πληρώματος για τη γενική πυρασφάλεια του πλοίου κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου και κατά τη διάρκεια της πτήσης. Όπως επίσης θα πρέπει να εξηγούνται τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα πυρασφάλειας για το χειρισμό του γενικού φορτίου. Το πλήρωμα έχοντας όλα αυτά υπόψιν, είναι αυτό που έχει την ευθύνη να λάβει τις απαραίτητες δράσεις στην περίπτωση, που εκδηλωθεί πυρκαγιά.

Συμφώνως και με το άρθρο 133 του ΚΑΝΔ, σε περίπτωση κινδύνου τα μέλη του πληρώματος θα πρέπει να συνεργάζονται συμφώνως με τις οδηγίες του πλοιάρχου, για την σωτηρία του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου. Καθώς επίσης στο άρθρο 130 δηλώνεται ρητώς, πως τα μέλη του του πληρώματος πρέπει να υπακούσουν στις διαταγές του πλοιάρχου και των ανωτέρων τους. Έτσι, θα πρέπει να πράξουν σύμφωνα με την εκπαίδευση, την οποία έχουν λάβει, εξαντλώντας κάθε μέσο ενδεικνυόμενο υπό την ναυτική τέχνη και εμπειρία για να διασώσουν το πλοίο, όπως αναφέρεται στο άρθρο 125 του ΚΑΝΔ. Εν συνεχεία αυτού, μονάχα όταν έχουν εξαντληθεί όλα τα ενδεχόμενα, και αφού έχει ζητήσει την σύμφωνη γνώμη των αξιωματικών, ή των

εμπειροτέρων του πληρώματος εν ελλείψει αυτών, μόνο τότε μπορεί ο πλοίαρχος να εκδώσει διαταγή για εγκατάλειψη του πλοίου. Μάλιστα, σύμφωνα και με το άρθρο 44 του ΚΙΝΔ, ο πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να χρησιμοποιήσει κάθε δυνατόν αντικείμενο επί του πλοίου για την αποφυγή του κινδύνου. Τέλος, κατά την εγκατάλειψη, δηλώνεται με σαφήνεια, πως η εγκατάλειψη του πλοίου πρέπει να γίνει πρώτα από τους επιβάτες, έπειτα από το πλήρωμα, και τέλος από τον πλοίαρχο, ο οποίος θα πρέπει να μεριμνήσει και για της διάσωση τυχόν ναυτιλιακών εγγράφων, του ταχυδρομείου ή άλλων πολύτιμων πραγμάτων σχετικών με το πλοίο.

2.2 Γενικές Πρακτικές

Για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση της κάθε είδους πυρκαγιάς, το κατασβεστικό έργο θα πρέπει να αρχίζει άμεσα ώστε εκτός των άλλων να περιοριστεί και να εμποδιστεί η εξάπλωση της πυρκαγιάς σε μεγαλύτερη έκταση. Η αγωγή κατάσβεσης, που θα πρέπει να ακολουθηθεί εξαρτάται κυρίως από το είδος, το μέγεθος, τη θέση, και τις όποιες ειδικές συνθήκες διέπουν την κάθε πυρκαγιά.

Ένα πλαίσιο σωστών και ενδεικνυόμενων άμεσων ενεργειών, σε περίπτωση εκδήλωσης πυρκαγιάς σε οποιοδήποτε χώρο του πλοίου, και μέχρι να αναλάβουν πιο εξειδικευμένες ομάδες το έργο της κατάσβεσης, πρέπει κατά κανόνα να περιέχει τις παρακάτω ενέργειες:

α. Αναγγελία της πυρκαγιάς

Είναι πολύ βασικό, ο πρώτος άνθρωπος, που θα έρθει αντιμέτωπος με την πυρκαγιά, να την αναγγείλει αμέσως. Οποιαδήποτε καθυστέρηση, αυξάνει ραγδαία τις πιθανότητες στην επικίνδυνη εξάπλωση της πυρκαγιάς σε γειτονικούς χώρους.

Η αναγγελία γίνεται με την χρήση των λεγόμενων «χειροκίνητων αναγγελτήρων», οι οποίοι βρίσκονται διασκορπισμένοι στους διαδρόμους και σε μεγάλους χώρους του πλοίου. Οι χειροκίνητοι αναγγελτήρες είναι απλοί μηχανισμοί, που συνδέονται με την Γέφυρα και τους Σταθμούς ελέγχου μέσα από ηλεκτρικό κύκλωμα. Είναι εγκατεστημένοι σε καθαρό μπουλμέ, για να είναι ευδιάκριτοι, μέσα στους χώρους ενδιαίτησης, στους διαδρόμους, στους χώρους υπηρεσίας, στους σταθμούς ελέγχου,

καθώς και στις εξόδους του πλοίου. Η μεγαλύτερη απόσταση του ενός από τον άλλο μπορεί να είναι το πολύ μέχρι σαράντα (40) μέτρα και αυτό μας δίνει τη βεβαιότητα ότι, προς οποιαδήποτε κατεύθυνση και να σπεύσουμε, θα συναντήσουμε ένα χειροκίνητο αναγγελτήριο σε μικρή σχετικά απόσταση. Λειτουργούν με ηλεκτρικό ρεύμα το οποίο παίρνουν τόσο από την κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας όσο και από την εφεδρική. Για να τον ενεργοποιήσουμε πρέπει να σπάσουμε το τζάμι της πρόσοψής τους και να πιάσουμε το κουμπί. Όλοι οι χειροκίνητοι αναγγελτήρες, όταν ενεργοποιηθούν, διεγείρουν ένα ηχητικό σήμα (κουδούνι) στη Γέφυρα και σε άλλους Σταθμούς ελέγχου και, ταυτόχρονα, ανάβει και το λαμπάκι, που αντιστοιχεί στην συγκεκριμένη περιοχή του πλοίου όπου σήμανε ο συναγερμός, πάνω σε έναν ειδικό πίνακα. Πάνω στον πίνακα αντιπροσωπεύονται με αριθμημένα λαμπάκια όλες οι επιμέρους περιοχές-διαμερίσεις του πλοίου. Αυτό είναι πολύ σημαντικό, διότι όπως έχει διατυπωθεί κατά τον κανονισμό της SOLAS, έτσι μπορεί να γίνει ανίχνευση της περιοχής, από την οποία προέρχεται το σήμα, και άρα η πυγή της πυρκαγιάς. Με αυτόν τον τρόπο, ο αρμόδιος της βάρδιας, θα δεχθεί το σήμα του αναγγελτήρα πάνω στον πίνακα, και μπορεί να ελέγξει για την πυρκαγιά σε μια ορισμένη περιοχή, χωρίς να χάνει χρόνο. Αυτό, προϋποθέτει ότι η αναγγελία πυρκαγιάς πρέπει να γίνεται με χειροκίνητο αναγγελτήριο, που να βρίσκεται πολύ κοντά στην περιοχή της πυρκαγιάς.

β. Σήμανση συναγερμού

Αφού γνωστοποιηθεί η ύπαρξη πυρκαγιάς, ο αρμόδιος Αξιωματικός ή Πλοίαρχος πρέπει να σημάνει συναγερμό, με το ειδικό σύστημα, που υπάρχει στο πλοίο, ώστε να ειδοποιηθούν όλα τα μέλη του πληρώματος και να ετοιμαστούν για το κατασβεστικό έργο.

γ. Διακοπή εργασιών

Διακόπτονται όλες οι εργασίες που γίνονται στο χώρο όπου ξέσπασε πυρκαγιά, αλλά και γενικότερα στο πλοίο, όπως φόρτωση, εκφόρτωση, παραλαβή καυσίμων, μετάγγιση καυσίμων κτλ., για να χρησιμοποιηθεί όλο το ανθρώπινο δυναμικό και ο εξοπλισμός του πλοίου στον αγώνα κατά της πυρκαγιάς.

δ. Εκκένωση του χώρου από ανθρώπους

Καταβάλλεται μια ιδιαίτερη προσπάθεια, ώστε όλοι όσοι εργάζονται, που βρίσκονται μέσα στο χώρο όπου ξέσπασε η πυρκαγιά, να εγκαταλείψουν άμεσα το χώρο. Παράλληλα, γίνεται προσπάθεια διάσωσης τυχόν εγκλωβισμένων στο χώρο ή σε γειτονικούς χώρους, τραυματιών, λιπόθυμων, ασθενών κτλ.

ε. Διακοπή λειτουργίας μηχανημάτων

Εάν μέσα στο χώρο όπου ξέσπασε η πυρκαγιά υπάρχουν και λειτουργούν διάφορα μηχανήματα, τα οποία δεν έχουμε απενεργοποιήσει ήδη, φροντίζουμε να διακόψουμε τη λειτουργία τους. Η ύπαρξη τυχόν ηλεκτρισμού, καυσίμων, και η παραγόμενη θερμότητα από τα μηχανήματα δυσχεραίνουν το κατασβεστικό έργο.

στ. Διακοπή αερισμού

Αν είναι εφικτό διακόπτουμε το φυσικό και τεχνικό αερισμό (ανεμοδόχοι, ανεμιστήρες, εξαεριστήρες, κλιματισμός, πόρτες, φινιστρίνια κτλ.) του χώρου όπου ξέσπασε η πυρκαγιά, ώστε να περιοριστεί στο ελάχιστο η παροχή οξυγόνου προς την πυρκαγιά. Το οξυγόνο είναι ο ένας εκ των τριών θεμελιωδών στοιχείων για την δημιουργία της πυρκαγιάς. Πολλά συστήματα πυρόσβεσης λειτουργούν κατά αντίστοιχο τρόπο, με τον μηδενισμό του διαθέσιμου οξυγόνου στον χώρο της πυρκαγιάς ή με την κάλυψη της πυρκαγιάς με αφρούς, που δεν επιτρέπουν την εισροή οξυγόνου.

ζ. Διακοπή καυσίμου

Διακόπτουμε κάθε καύσιμο που κινείται, διέρχεται ή κατευθύνεται προς το χώρο της πυρκαγιάς, μειώνοντας έτσι όχι μόνο την τροφοδότησή της με καύσιμο υλικό, αλλά και τις πιθανότητες μιας απότομης εξάπλωσής της, όταν από κάποια πιθανή έκρηξη ή άλλη αιτία, διασκορπιστεί (εύφλεκτο) καύσιμο υγρό σε μια μεγαλύτερη περιοχή. Αυτό έχει κυρίως μεγάλη σημασία για την περίπτωση πυρκαγιάς στο μηχανοστάσιο, όπου υπάρχουν και διακινούνται μεγάλες ποσότητες υγρών καυσίμων για τη λειτουργία διάφορων μηχανημάτων. Ειδικά σε αυτή την περίπτωση, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς, προβλέπεται να υπάρχουν διακόπτες της παροχής καυσίμων, οι οποίοι να βρίσκονται και να χειρίζονται έξω από το χώρο μηχανών, για την περίπτωση που δεν υπάρχει ευχερής χρόνος να κλειστούν τα καύσιμα από τους τοπικούς διακόπτες που βρίσκονται μέσα στο μηχανοστάσιο (Emergency Stop).

η. Ενημέρωση Αρχών

Ειδικά στην περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι, ενημερώνεται άμεσα τη Λιμενική Αρχή, ζητώντας και τη δική τους συνδρομή και βοήθεια, ενώ ταυτόχρονα αποδεσμεύεται το πλοίο από τις εγκαταστάσεις της προβλήτας, για να είναι έτοιμο να μεθορμίσει, αν πάρει κάποια σχετική διαταγή. Όπως ορίζεται άλλωστε στο άρθρο 152 του Κ.Δ.Ν.Δ., στην προκειμένη περίπτωση η Λιμενική Αρχή καλεί την Πυροσβεστική Υπηρεσία του Λιμένος, τα περιφερειακά ναυλωμένα ναυαγοσωστικά και ρυμουλκά, και σε περίπτωση ανάγκης, έχει την δυνατότητα να καλέσει και τα πληρώματα προσορμισμένων πλοίων και βοηθητικών ναυπηγημάτων, όπως και τους εργάτες θαλάσσης και λιμένα, για να παράσχουν υποχρεωτικά βοήθεια στην κατάσβεση της πυρκαγιάς. Σε πιο εξαιρετικές περιπτώσεις δίνετε η Λιμενική Αρχή να καλέσει περιφερειακά πολεμικά πλοία, την πυροσβεστική υπηρεσία της πόλης, τις αστυνομικές αρχές, και σε έσχατες περιπτώσεις όπου η πυρκαγιά συνοδεύεται με εκρήξεις μπορεί να διαταχθεί και η βύθιση του καιόμενου σκάφους. Σε γενικότερες περιπτώσεις, κατά το άρθρο 153 του Κ.Δ.Ν.Δ., οι Λιμενικές Αρχές οφείλουν σε συνεργασία με τις Αστυνομικές Αρχές να διατηρούν την τάξη, και να λαμβάνουν προληπτικά μέτρα. Τα αντίστοιχα περιγράφονται λεπτομερέστερα, και με περαιτέρω οδηγίες στην υπουργική απόφαση υπ' αριθμόν 2411.1/07/03 (ΦΕΚ Β'850/27-6-2003), περί «οδηγίες-διαδικασίες για την αντιμετώπιση περιστατικών πλοίων που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης ή κινδύνου».

θ. Ενημέρωση παραπλέοντων πλοίων

Στην περίπτωση, που το πλοίο βρίσκεται στο πέλαγος και ξεσπάσει πυρκαγιά, πρέπει να ενημερώσει τα παραπλέοντα πλοία, με τα μέσα επικοινωνίας που διαθέτει ώστε, αν χρειαστεί, να σπεύσουν για βοήθεια, είτε στο κατασβεστικό έργο είτε στην διάσωση ανθρώπων. Σύμφωνα με την σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, θα πρέπει όλα τα κράτη να απαιτούν από τους πλοιάρχους των συμβαλλόμενων σε αυτά πλοία, να παράσχουν βοήθεια, με την προϋπόθεση βέβαια να μην εκθέτει σε σοβαρό πλοίο το ιδίων πλοίο, πλήρωμα ή τους επιβάτες. Στο ίδιο πλαίσιο αναφέρεται και η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στην Θάλασσα, που προσδιορίζει τις υποχρεώσεις, και ευθύνες του αρωγού επιθαλάσσιας βοήθειας.

ι. Προσπάθεια περιορισμού της πυρκαγιάς

Πριν αρχίσει το κατασβεστικό έργο και ενώ ετοιμάζονται οι ειδικές ομάδες (αγήματα) κατάσβεσης, γίνεται προσπάθεια να περιοριστεί η πυρκαγιά σε όσο το δυνατό μικρότερο χώρο, και παράλληλα να απομονωθεί από τον ατμοσφαιρικό αέρα, από τον οποίο παίρνει το οξυγόνο που χρειάζεται για να συντηρηθεί. Γι' αυτό το λόγο, κλείνουμε διάφορα ανοίγματα (πόρτες, φινιστρίνια κτλ.) του χώρου μέσα στον οποίο βρίσκεται η πυρκαγιά. Κλείνονται επίσης οι πυροστεγείς πόρτες (αν όχι αυτόματα, χειροκίνητα), που απομονώνουν πυροστεγανά την ευρύτερη ζώνη μέσα στην οποία βρίσκεται η πυρκαγιά, για να εμποδίσουμε την εύκολη εξάπλωσή της.

Τονίζεται ότι το κλείσιμο των ανοιγμάτων επιβάλλεται και για τον επιπρόσθετο λόγο, ότι εμποδίζονται έτσι να βγουν προς τα έξω και τα παράγωγα της πυρκαγιάς (καπνός, φλόγα, θερμότητα), τα οποία μπορούν να μεταφέρουν την πυρκαγιά σε γειτονικούς χώρους. Επιπλέον, ο καπνός που κλείνεται και παραμένει μέσα στο χώρο της πυρκαγιάς, επενεργεί και ως αδρανές αέριο, στερώντας σε μεγάλο βαθμό το οξυγόνο της πυρκαγιάς.

ια. Προσπάθεια κατάσβεσης

Ειδικά σε πυρκαγιές μικρής έκτασης και αφού προηγηθούν οι ενέργειες αναγγελίας και περιορισμού, επιχειρείται κατάσβεση της πυρκαγιάς, με χρήση φορητού πυροσβεστήρα ή πυράντοχου υφάσματος (κουβέρτα).

ιβ. Ετοιμασία των σωστικών μέσων

Επειδή, ενδεχόμενα, η πυρκαγιά μπορεί να εξελιχθεί σε τέτοιο βαθμό, ώστε να ξεφύγει από τον έλεγχο του πληρώματος και κάθε ανθρώπινη προσπάθεια να είναι πλέον χωρίς αποτέλεσμα, γι' αυτό, θεωρείται σκόπιμο να ετοιμάζονται τα σωστικά μέσα, ώστε να γίνει γρήγορη εγκατάλειψη του πλοίου, χωρίς να χαθεί πολύτιμος χρόνος, ο οποίος θα μπορούσε να είναι και μοιραίος για την ασφαλή διάσωση των επιβαινόντων.

Αυτές είναι κατά κανόνα οι γενικότερες ενέργειες, τις οποίες πρέπει να πράξει ο Πλοίαρχος και το πλήρωμα σε περίπτωση πυρκαγιάς, και στις οποίες έχουν εκπαιδευτεί σε προγραμματισμένα γυμνάσια και ασκήσεις. Έχουν την ευθύνη την τέλεση αυτών των καθηκόντων με τρόπο ανάλογο με την ναυτική εμπειρία, και τα καταστρωμένα πλάνα αντιμετώπισης ατυχημάτων της εκάστοτε εταιρείας. Αδυναμία εκτέλεσης, δεν

αποτελεί μονάχα η ίδια η ενέργεια, αλλά και ο χρόνος αντίδρασης, και ο χρόνος εκτέλεσης. Πρέπει το πλήρωμα να γνωρίζει άριστα όλα τα στοιχεία της κάθε πυρκαγιάς, καθώς επίσης τις λεπτομέρειες και τις διαδικασίες, που είναι απαραίτητο να εφαρμοστούν σε κάθε περίπτωση, ώστε οι προαναφερθέντες χρόνοι να ελαχιστοποιούνται.

2.3 Υποχρεώσεις Λιμενικής Αρχής

Αντίστοιχα, η Λιμενική Αρχή θα πρέπει να εφαρμόσει τις οδηγίες-διαδικασίες για την αντιμετώπιση περιστατικών πλοίων που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης ή κινδύνου της υπουργική απόφαση υπ' αριθμόν 2411.1/07/03 (ΦΕΚ Β' 850/27-6-2003). Θα πρέπει το Λιμενικό Σώμα να βρίσκεται σε συνεχή επικοινωνία με το πλοίο, και να εξετάσει τα χαρακτηριστικά του πλοίου και την κρισιμότητα της κατάστασης. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να επικοινωνήσει με όλα τα συμβαλλόμενα μέρη, όπως την πλοιοκτήτρια εταιρεία, τα παραπλέοντα πλοία, τις αρμόδιες υπηρεσίες του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας και του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, τυχόν αρμόδιων Διπλωματικών Προξενικών Αρχών αν το πλοίο τελεί υπό ξένη σημαία. Θα πρέπει το πλοίο εν κινδύνω να παρατηρείται με κάθε πρόσφορο μέσο, και αν χρειαστεί να γίνει κινητοποίηση πλοίων διάσωσης, ή και της Μονάδας Υποβρύχιων Αποστολών. Ταυτόχρονα θα πρέπει να εξασφαλιστεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος με τον περιορισμό τυχόν διαφυγόντων ρύπων, και τον περιορισμό πετρελαιοκηλίδας αν αυτή έχει σχηματιστεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΠΟΔΟΣΗ ΕΥΘΥΝΩΝ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΠΥΡΚΑΪΑ

Σύμφωνα με τον Αριστοτέλη τίποτα δεν υφίσταται χωρίς αίτιου. Λόγω της φύσεως της πυρκαγιάς όμως, τα αίτια, που την προκαλούν, συχνά αλλοιώνονται ή καταστρέφονται ολοσχερώς. Αυτό καθιστά ιδιαίτερα δυσχερές την έπειτα ανάλυση, την απόδοση υπαιτιότητας, και ευθυνών. Το έργο αυτό της αποσαφήνισης, αναλαμβάνουν εξειδικευμένοι επιθεωρητές, εισαγγελικές και λιμενικές αρχές, σύμφωνα πάντα τους Κώδικες Δημοσίου και Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, τον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, και τις υιοθετημένες διεθνείς συμβάσεις. Σύμφωνα με τις διεθνείς οδηγίες και διατάξεις, στην Ελλάδα για την διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων, έχουν διαμορφωθεί η Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛΥΔΝΑ), και το Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων (Α.Σ.Ν.Α.). Η Ε.Λ.Υ.Δ.Ν.Α. έχει στόχο την διερεύνηση των ατυχημάτων σε καθαρά ακαδημαϊκό και επιστημονικό επίπεδο, για την μελλοντική αποτροπή παρόμοιων ατυχημάτων, και για την ενίσχυση της ασφάλειας. Εν αντιθέσει το Α.Σ.Ν.Α. έχει ως ξεκάθαρο στόχο την εξακρίβωση του συνόλου και της βαρύτητας των αιτιών, που διαδραμάτισαν ρόλο στο ατύχημα, ώστε η διαμορφωθείσα έκθεση να χρησιμοποιηθεί ενώπιο δικαστηρίου. Έτσι, θα διαμορφωθούν οι κατηγορίες για τυχόν πλημμελήματα, πταίσματα, ή κακουργήματα, που προκύπτουν, σύμφωνα με τον Κ.Δ.Ν.Δ. , τον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας (συμφώνως του άρθρου 240 του Κ.Δ.Ν.Δ.), τον Κ.Ι.Ν.Δ., και της Διεθνούς σύμβασης «περί ενοποιήσεως ορισμένων κανόνων σχετικών με την ποινική δικαιοδοσία επί συγκρούσεως πλοίων ή άλλων συμβάντων εν τη ναυσιπλοΐα».

3.1 Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων – Ε.Λ.Υ.Δ.Ν.Α.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 23 Απριλίου 2009, διαβουλεύτηκε για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών, που διέπουν την διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Το αποτέλεσμα του εν λόγω συμβουλίου ήταν η Οδηγία 2009/18/ΕΚ, που έχει ως στόχο την ταχύτερη διεξαγωγή διερευνήσεων ασφαλείας ναυσιπλοΐας στην περίπτωση ατυχήματος, και διαμόρφωση σχετικής έγκαιρης και ακριβής αναφοράς επί των αποτελεσμάτων. Επειδή, όμως οι αναφορές αυτές στοχεύουν να αποτελέσουν εργαλείο ανάπτυξης της ασφάλειας, με την πρόταση λήψης νέων ή διορθωτικών μέτρων, η οδηγία εξαιρεί τις συγκεκριμένες διερευνήσεις από τον καθορισμό υπαιτιότητας και την απόδοση ευθυνών. Στην Ελληνική νομοθεσία γίνεται προσαρμογή στην οδηγία με τον νόμο 4033/2011 (Α' 264), με τον οποίο έγινε και η σύσταση της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ατυχημάτων και Συμβάντων (Ε.Λ.Υ.Δ.Ν.Α.).

Η Υπηρεσία αυτή ανάλογη των υπολοίπων Κρατών Μελών της Ε.Ε., είναι διοικητικά αυτοτελή και αμερόληπτη, και αποτελεί Οργανισμό του Ελληνικού Κράτους υπαγόμενη στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη. Είναι ανεξάρτητη από τους φορείς και τις υπηρεσίες, που είναι επιφορτισμένοι με την ασφάλεια, την πιστοποίηση, και κάθε άλλου είδους ελέγχου της ναυσιπλοΐας. Έχει την αρμοδιότητα εξέτασης θεμάτων ασφαλείας για ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα, που συμβαίνουν σε Ελληνικά πλοία, σε πλοία ανεξαρτήτου σημαίας στα Ελληνικά χωρικά ύδατα ή στην περιοχή έρευνας και διάσωσης της Ελλάδας εφόσον παρέχεται συνδρομή ή αρωγή από παράκτιες Υπηρεσίες του Ελληνικού Κράτους, όπως επίσης και σε οιοδήποτε ατύχημα ή συμβάν θεωρείται ότι αφορά ουσιαστικά συμφέροντα του Ελληνικού Κράτους.

Για την διερεύνηση του ναυτικού ατυχήματος η υπηρεσία υιοθετεί τον «Κώδικα του Ι.Μ.Ο. για την Διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων», και κατά συνέπεια τα διεθνή πρότυπα, ορισμούς, και τις προτεινόμενες πρακτικές. Κάθε απόκλιση των ερευνητών από την μεθοδολογία θα πρέπει να δικαιολογείται. Οι διερευνήσεις, που διεξάγονται, θα πρέπει να είναι ανεξάρτητες από άλλου είδους ερευνών, και έχουν αποκλειστικό σκοπό τη διακρίβωση των αιτιών, που προκάλεσαν ατύχημα ή συμβάν, για την πρόληψη παρόμοιων ατυχημάτων. Για τον σκοπό αυτό, διατείνεται η συνεργασία της Υπηρεσίας με τον πλοιοκτήτη, εταιρεία, πλοίαρχο, Εισαγγελικές ή Λιμενικές Αρχές ή και τυχόν σε τις Αρχές και Υπηρεσίες άλλων Κρατών.

3.2 Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων- Α.Σ.Ν.Α.

Σε κάθε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος, είτε προκύπτει βύθιση πλοίου είτε όχι, μετά την ποινική διαδικασία που ακολουθείται από τις κατά τόπους Εισαγγελικές και Λιμενικές Αρχές επιλαμβάνεται της υποθέσεως και το Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων (ΑΣΝΑ), το οποίο εκδίδει το δικό του πόρισμα και αφορά, κυρίως το πειθαρχικό σκέλος κάθε υπόθεσης ναυτικού ατυχήματος, για τους υπαίτιους ναυτικούς. Συστήθηκε προκειμένου λόγω της ιδιομορφίας των ναυτικών ατυχημάτων και των ειδικών γνώσεων που απαιτεί η διερεύνησή τους, να συμβάλει με τα στελέχη, που το συγκροτούν, στην πληρέστερη διερεύνηση των συνθηκών υπό τις οποίες έχει συμβεί ένα ναυτικό ατύχημα.

Τα ΑΣΝΑ είναι πενταμελή και συγκροτούνται ανά διετία με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, και σε αυτά μετέχουν:

- α) Ένας Αρεοπαγίτης ή Εφέτης, ως Πρόεδρος.
- β) Ένας Ανώτερος Αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος.
- γ) Ένας Ανώτερος Τεχνικός Αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού.
- δ) Ένας Εφοπλιστής ή ειδικός στην ναυτιλιακή θεωρία και πρακτική.
- ε) Ένας Πλοίαρχος Εμπορικού Ναυτικού τής ποντοπόρου ναυτιλίας με δίπλωμα Α' τάξεως και επταετή τουλάχιστον θαλάσσια υπηρεσία πλοίαρχου επί ποντοπόρων φορτηγών πλοίων χωρητικότητας άνω των 10.000 DWT.

Επιπλέον, σε αυτά μετέχουν και από αντίστοιχο αριθμό αναπληρωτές. Τα συμβούλια βρίσκονται σε απαρτία αν είναι παρόντες ο Πρόεδρος και τέσσερα από τα μέλη. Η αρμοδιότητα Σύστασης Α.Σ.Ν.Α. καθώς και η τροποποίηση – αντικατάσταση μελών τους, βάσει της υπουργικής απόφασης υπ' αριθμόν 1141.1/01/20 (Β' 114) έχει μεταβιβαστεί στον Γενικό Γραμματέα Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας.

Οι διατάξεις για τον διοικητικό έλεγχο του ναυτικού ατυχήματος καθορίζονται στο ν.δ. 712/70 (Α' 237), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 9 παρ. 10 του νόμου 2575/98 (Α' 23). Παράλληλα ο διοικητικός έλεγχος των ναυτικών ατυχημάτων προβλέπεται και από την διεθνή σύμβαση περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS 74 Καν. 21 Κεφ. Α μέρος Γ), η οποία κυρώθηκε από την Ελλάδα με το νόμο 1045/1980 (Α' 95).

Επισημαίνεται ξανά ότι η εν λόγω διερεύνηση είναι ανεξάρτητη των διερευνήσεων ασφάλειας των ναυτικών ατυχημάτων που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 4033/2011 (Α' 264), «Προσαρμογή στις διατάξεις της Οδηγίας 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της Οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου και της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου – Ενσωμάτωση ρυθμίσεων, μέτρα εφαρμογής και άλλες διατάξεις».

Σε κάθε υπόθεση ναυτικού ατυχήματος, ορίζεται από τον πρόεδρο εισηγητής ένας εκ των μελών του Α.Σ.Ν.Α., οποίος μελετά την υπόθεση και εισηγείται επί αυτής, ενώπιον του Συμβουλίου. Στη συνέχεια το Α.Σ.Ν.Α. αποφασίζει με έκθεσή του, για τις αιτίες, τις συνθήκες, τους υπεύθυνους του ναυτικού ατυχήματος και του βαθμού ευθύνης αυτών, ομόφωνα ή κατά πλειοψηφία (σε περίπτωση ισοψηφίας υπερισχύει η ψήφος του προέδρου).

Οι ενώπιον των Α.Σ.Ν.Α. διαδικασίες, πρέπει να ολοκληρώνονται εντός των προθεσμιών τις οποίες θέτει το Ν.Δ. 712/70 και οι οποίες δεν πρέπει να υπερβαίνουν συνολικά τους επτά (7) μήνες από την παράδοση των φακέλων των ναυτικών ατυχημάτων στα Α.Σ.Ν.Α.. Στην πράξη συνήθως οι προθεσμίες αυτές τηρούνται, πλην ορισμένων εξαιρετικών περιπτώσεων που θα πρέπει από τα Συμβούλια να πραγματοποιηθεί τακτική ανάκριση και οι προθεσμίες είναι αδύνατον να τηρηθούν (κλήση μαρτύρων, λήψη μαρτυρικών καταθέσεων, αλληλογραφία με Αρχές, Οργανισμούς, Υπηρεσίες, ιδιώτες κ.λ.π.). Η έκθεση του Α.Σ.Ν.Α. μετά του φακέλου του ναυτικού ατυχήματος, διαβιβάζεται από τον πρόεδρο στον υπουργό Ν.Α. στον αρμόδιο Εισαγγελέα για άσκηση ποινικής δίωξης. Εφόσον προκύψουν στοιχεία πειθαρχικής ευθύνης Πλοιάρχων ή μελών πληρώματος, οι Εκθέσεις αυτές παραπέμπονται και στο αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού (Π.Σ.Ε.Ν.) για την επιβολή των νόμιμων πειθαρχικών κυρώσεων (άρθρο 6 Ν.Δ. 712/70). Οι εκθέσεις των Α.Σ.Ν.Α. ασφαλώς δεν δεσμεύουν τους δικαστές και μπορούν να εκτιμηθούν από αυτούς ελεύθερα μαζί με τα υπόλοιπα αποδεικτικά στοιχεία των υποθέσεων (άρθρο 7 Ν.Δ. 712/70).

3.3 Διεθνής Σύμβασης «περί ενοποιήσεως ορισμένων κανόνων σχετικών με την ποινική δικαιοδοσία επί συγκρούσεως πλοίων ή άλλων συμβάντων εν τη ναυσιπλοΐα»

Στα πλαίσια της ευρωπαϊκής σύγκλησης, και της ελεύθερης διακίνησης προϊόντων και ατόμων, δημιουργείται συχνά το ερώτημα της δικαιοδοσίας, και της σύγκρουσης συμπλεκόμενων Κρατών. Ειδικά στη ναυσιπλοΐα, το ερώτημα αυτό εμφανίστηκε γρήγορα και έντονα δεδομένου, ότι το πλοίο υπόκεινται ταυτόχρονα στις Αρχές της σημαίας την οποία φέρει, ενώ ταυτόχρονα θα πρέπει να υιοθετεί του κανόνες των Αρχών των υδάτων, στα οποία κινείται. Για αυτό τον λόγο, στις 10 Μαΐου 1952 διαμορφώθηκε και υπογράφηκε από την Διπλωματική Διάσκεψη Ναυτικού Δικαίου στις Βρυξέλλες, η Διεθνής Σύμβασης «περί ενοποιήσεως ορισμένων κανόνων σχετικών με την ποινική δικαιοδοσία επί συγκρούσεως πλοίων ή άλλων συμβάντων εν τη ναυσιπλοΐα». Με την συγκεκριμένη Σύμβαση προσδιορίζονται οι δικαιοδοσίες των Κρατών, όπως επίσης σε κάθε περίπτωση ατυχήματος, - συμπεριλαμβανομένου πυρκαγιάς -, το ποια Αρχή οφείλει να ασκήσει δίωξεις. Στην Ελληνική νομοθεσία, η Σύμβαση επικυρώθηκε με το νομοθετικό διάταγμα υπ' αριθ. 4409 της 31 Οκτ./11 Νοεμ. 1964 (ΦΕΚ Α' 213).

Η Σύμβαση ξεκινάει προσδιορίζοντας, πως στην περίπτωση κάθε είδους περιστατικού, που αφορά την ναυσιπλοΐα ενός θαλασσοπλού πλοίου, και στην περίπτωση που προκύπτουν ποινικές ή πειθαρχικές ευθύνες του πλοιάρχου ή άλλου προσωπικού, που εκτελούν υπηρεσία στο πλοίο αυτό, τότε η ποινική ή πειθαρχική δίωξη θα μπορεί να ασκηθεί μονάχα ενώπιον των δικαστικών ή διοικητικών αρχών του Κράτους, του οποίου την σημαία έφερε το πλοίο κατά την διάρκεια του περιστατικού της ναυσιπλοΐας (άρθρο 1 Ν.Δ. 4409/64). Επομένως, την ευθύνη της δίωξης την φέρει μονάχα η Αρχή, στην οποία ανήκει το πλοίο, σίγουρα όταν το πλοίο κινείται σε διεθνή ύδατα, αλλά και στην περίπτωση που βρίσκεται στα χωρικά ύδατα ενός Συμβαλλόμενου στην Σύμβαση Κράτους.

Όμως, δίνει η Σύμβαση την ευχέρεια να μην εφαρμοστεί σε περιστατικά ναυσιπλοΐας, που συμβαίνουν εντός περιοχής των ορίων λιμένος ή εντός εσωτερικών υδάτων. Με αυτόν τον τρόπο, τα Συμβαλλόμενα Κράτη έχουν την ελευθερία να διατηρήσουν το

δικαίωμα να διώκουν τις παραβάσεις, που συμβαίνουν εντός των δικών τους χωρικών υδάτων (άρθρο 4 Ν.Δ. 4409/64). Όπως άλλωστε διευκρινίζεται στην αρχή του νομοθετήματος, η κύρωση της Σύμβασης έγινε με επιφύλαξη του δικαιώματος των Ελληνικών Αρχών να προβαίνουν στην δίωξη των διαπραττομένων παραβάσεων εντός των Ελληνικών χωρικών υδάτων. Επιπρόσθετα, δεν αναιρείται η ικανότητα οποιουδήποτε Κράτους να ασκήσει δίωξη στους υπηκόους του, για παραβάσεις, που διαπράχθηκαν επί του πλοίου, ακόμα και στην περίπτωση, που το πλοίο φέρει σημαία ετέρου Κράτους (άρθρο 2 Ν.Δ. 4409/64).

Ακολούθως όμως, της αρχικής διάταξης, δεν μπορεί μία Αρχή να διατάζει την κατακράτηση ή καθυστέρηση της αναχώρησης του πλοίου για λόγους ανάκρισης, πέρα από την Αρχή της σημαίας, την οποία φέρει το πλοίο (άρθρο 2 Ν.Δ. 4409/64). Βέβαια, αυτό δεν αναιρεί τα όσα έχουν διατυπωθεί περί πιστοποιήσεων αξιοπλοΐας. Γίνεται μάλιστα διευκρίνιση στην Σύμβαση, πως τα Κράτη δεν παρακωλύονται στην άσκηση του δικαιώματος τους περί της έκδοσης πιστοποιητικών ικανότητας ή λοιπών αδειών του πλοίου (άρθρο 2 Ν.Δ. 4409/64), και κατά συνέπεια μετά από ένα περιστατικό ναυσιπλοΐας μπορεί ένα Κράτος να απαγορεύσει τον απόπλου αν τεθούν θέματα αξιοπλοΐας. Τέλος, δίνεται η δυνατότητα διαιτησίας στην περίπτωση διαφοράς μεταξύ Κρατών, όπως και η από κοινού συμφωνηθέντα προσφυγή στο Διεθνές Δικαστήριο (άρθρο 5 Ν.Δ. 4409/64).

3.4 Αξιοποινες Πράξεις Σχετιζόμενες με το ατύχημα της Πυρκαγιάς

Πέρα από την υιοθέτηση ευθυνών, και καλών πρακτικών, η νομοθεσία έχει ορίσει ρητά τις αξιοποινες πράξεις δια νόμου πριν την τέλεση τους. (άρθρο 1 Π.Κ.). Οι αξιοποινες πράξεις και εγκλήματα, που αφορούν την πυρκαγιά σε πλοίο, προσδιορίζονται στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.), στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.), τον Ποινικό Κώδικα (Π.Κ.) και στο Διεθνή και Ευρωπαϊκό Δίκαιο, όπως αυτά έχουν επικυρωθεί από την ελληνική νομοθεσία. Λόγω του εύρους των αλληλεπιδρούντων διατάξεων, όπως και του ότι η περίπτωση του ναυτικού ατυχήματος της πυρκαγιάς, μπορεί να ενσωματώνει ένα ευρύ φάσμα άμεσα σχετικών και δευτερευόντων παραβάσεων, γίνεται αναφορά μονάχα στις πιο αντιπροσωπευτικές, και χαρακτηριστικές διατάξεις της νομοθεσίας.

3.4.1 Χαρακτηριστικές Αξιοποινες Πράξεις στον Κώδικα Δήμοσιου Ναυτικού Δικαίου

Αναφορικά, για τους επιθεωρητές πλοίου, νηογνώμονες και τεχνικές εταιρείες, που ασχολούνται με την επιθεώρηση και πιστοποίηση της τεχνικής καταλληλότητας των υπό ελληνική σημαίας πλοίων, στο άρθρο 39 και 45 του Κ.Δ.Ν.Δ., τίθεται το θέμα προστίμου και απαγόρευσης απόπλου στην περίπτωση της πλημμελής εκτέλεσης έργου, μετά από αιτιολογημένη απόφαση του Προϊσταμένου του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων, ανεξαρτήτως εάν συντρέχουν ποινικές ή άλλες κυρώσεις. Έπειτα, στο άρθρο 157 του ίδιου κώδικα, γίνεται ένα πρώτος λόγος για επιβολή προστίμων σε περίπτωση ρύπανσης θαλάσσης δια πετρελαίου, την οποία ευθύνη μεταξύ των άλλων έχουν η εταιρεία ή πλοιοκτήτης, ο πλοίαρχος, τυχόν αξιωματικοί και ο άμεσα δράστης. Η ρύπανση της θάλασσας με πετρέλαιο μπορεί να προκληθεί από αμέλεια κατά την διάρκεια πυρκαγιάς, ή σε περίπτωση βύθισης του πλοίου, από το εγκλωβισμένο στις δεξαμενές καυσίμου. Πέρα όμως των ειδικών ναυτικών εγκλημάτων ο Κ.Δ.Ν.Δ. αναγνωρίζει τις διατάξεις του Ποινικού Κώδικα επί του πλοίου με το άρθρο 203.

Στον Κ.Δ.Ν.Δ τα άρθρα 205-212, 214, 216, 222, 231, 233, και 252 περιγράφουν τα εγκλήματα πληρώματος, και τα άρθρα 213 και 236 αναφέρονται στα Εγκλήματα Επιβάτη. Σχετικά με την περίπτωση ναυτικού ατυχήματος, και ειδικά στην περίπτωση πυρκαγιάς, δραματικό ρόλο μπορεί να διαδραματίσει η απουσία μέλος πληρώματος εν ώρα φυλακής, που περιγράφεται στο άρθρο 205 και τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι τριών μηνών. Εξίσου σημαντική, αποτελεί η εγκατάλειψη θέσεως, η οποία επιφέρει έξι μήνες φυλάκισης κατά το άρθρο 206, καθώς στην περίπτωση ατυχήματος αυξάνεται αισθητά ο χρόνος αντίδρασης, και παράγει σημαντικά κενά στις διαδικασίες αντιμετώπισης. Χαρακτηριστικές αξιοποινες πράξεις συχνά συνδεόμενες με ναυτικά ατυχήματα, αποτελούν και η εγκατάλειψη κινδυνεύοντος πλοίου χωρίς την διαταγή του πλοίαρχου (άρθρο 209), και η ανυπακοή (άρθρο 210). Οι δε επιβάτες επιβάλλεται να ακολουθούν τις οδηγίες του πλοίαρχου τόσο σε καταστάσεις ταξιδιού, όσο και εν ώρα κρίσεως. Η εξέγερση κατά της εξουσίας του πλοίαρχου, όπως και η μη συμμόρφωση εν γνώσει του επιβάτη προς τις διατάξεις ή τις διαταγές, που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου, αποτελούν αξιοποινες πράξεις (άρθρα 213 και 236).

Αντίστοιχα, στον Κ.Δ.Ν.Δ. τα άρθρα 217-221, 223-230, 232, και 235 περιγράφουν τα εγκλήματα, που μπορεί να διαπράξει ο Πλοίαρχος. Σε κατάσταση κρίσεως, όπως η πυρκαγιά, ή μη, ο Πλοίαρχος δεν πρέπει να κάνει κατάχρηση της εξουσίας του, διαφορετικά τιμωρείται κατά το άρθρο 218. Κατά το άρθρο 219, σε όλες τις γενικά δυσχερείς περιπτώσεις, ο Πλοίαρχος αυτοπροσώπως πρέπει να διευθύνει το πλοίο. Ταυτόχρονα, πρέπει να υπακούει σε τυχόν εντολές του Υπουργείου και των Λιμενικών Αρχών (άρθρο 221), υποχρέωση που είναι ακόμα πιο αναγκαία κατά την εκτέλεση ενεργειών αντιμετώπισης πυρκαγιάς. Επιπλέον, κατά το άρθρο 223, αν ο Πλοίαρχος εν ώρα κινδύνου διατάξει εγκατάλειψη σκάφους χωρίς την γνώμη των αξιωματικών ή εν ελλείψει αυτών των εμπειροτέρων μελών του πληρώματος, κινδυνεύει μέχρι δύο χρόνια φυλάκιση, και χρηματική ποινή. Συμφώνως του ίδιου άρθρου, ο πλοίαρχος οφείλει να εγκαταλείπει τελευταίος το πλοίο, όπως επίσης πρέπει να διασώσει τους επιβάτες, τα έγγραφα του πλοίου, του ταχυδρομείου, και των εν τω πλοίο πολυτιμότερων πραγμάτων. Σε αντίθετη περίπτωση τιμωρείται με φυλάκιση και χρηματική ποινή. Τέλος, το άρθρο 235 αναφέρεται στην παράβαση υπηρεσιακών υποχρεώσεων του πλοίαρχου και του πληρώματος, και κάνει σαφή αναφορά για την σωστή συνεργασία αυτών με τις αρμόδιες Αρχές, και τις αντίστοιχες κυρώσεις σε αντίθετη περίπτωση.

3.4.2 Λοιπές Αναφορές

Όπως έχει αναφερθεί, και είναι ευρέως γνωστό, ο πλοίαρχος συγκεντρώνει όλες τις εξουσίες εν πλώ. Στο πνεύμα αυτής της δήλωσης, στο άρθρο 40 του Κ.Ι.Ν.Δ. αναφέρεται, πως ο πλοίαρχος ευθύνεται για παν πταίσμα. Χαρακτηριστική είναι επίσης και η περίπτωση, που το πλοίο είναι ναυλωμένο. Τότε στην περίπτωση πυρκαγιάς ο εκναυλωτής ευθύνεται μόνο δι' ιδίου πταίσμα, στο οποίο προσπίπτουν τα πταίσματα του πλοίαρχου και του πληρώματος, που έχει ορίσει ο ίδιος (άρθρο 138 Κ.Ι.Ν.Δ.).

Επιπρόσθετα, αξιοσημείωτο είναι το άρθρο 6 του προεδρικό διάταγμα 6/2012, που αξιώνει την επιμέτρηση προστίμου ύψους ανάλογου της ολικής χωρητικότητας του πλοίου και ανάλογων κριτηρίων, αν οι πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες δεν έχουν ασφάλιση για τις ναυτικές απαιτήσεις. Συνάμα, δεν παύει να ισχύει ο Ποινικός Κώδικας, με τα πιο χαρακτηριστικά στο ναυτικό ατύχημα της πυρκαγιάς, να αποτελούν τα άρθρα 264, 266, και 267 περί εμπρησμού, και τα 277 και 278 σχετικά με την πρόκληση ναυαγίου.

Όπως έχει προαναφερθεί, η περιπτωσιολογία των παραπτώματων, που μπορούν να συντρέχουν με την εκδήλωση πυρκαγιάς σε ένα πλοίο, είναι ιδιαίτερα μεγάλη. Όταν αυτή συνδυαστεί, με το εύρος των ποινών, και των νόμων, που διαπλέκονται για κάθε αξιόποινη πράξη, τότε ο αριθμός των περιπτώσεων, που θα πρέπει να ληφθούν υπόψιν γιγαντώνεται. Στο χωρίο των αξιόποινων πράξεων έγινε, μια περαιτέρω αναφορά στις ευθύνες, που έχουν τα συμβαλλόμενα μέλη του πλοίου, ενώ το θέμα των ευθυνών σχετικά με αποζημιώσεις, που διέπει ένα μεγάλο μέρος του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου, αναλύεται στο Κεφάλαιο 4.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΕΥΘΥΝΕΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΠΥΡΚΑΪΑ

4.1 Σύμβαση των Αθηνών

4.1.1 Ιστορική Αναδρομή

Επί των θαλασσιών μεταφορών, έγινε γρήγορα αντιληπτή η ανάγκη για ενοποίηση του δικαίου της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και των αποσκευών τους σε διεθνές επίπεδο. Για τον σκοπό αυτό ιδρύθηκε η Διεθνής Ναυτική Επιτροπή, γνωστή παγκοσμίως ως CMI, η οποία μέχρι σήμερα αποτελεί ουσιαστικά τον πρωτεργάτη της ενοποίησης του ναυτικού δικαίου. Οι Διπλωματικές Διασκέψεις του CMI διήρκησαν 47 χρόνια (1907-1954) και είχαν ως αποτέλεσμα τη σύνταξη διάφορων σχεδίων και Διεθνών Συμβάσεων.

Η ενοποίηση της μεταφοράς επιβατών και αποσκευών δια θαλάσσης, τελικά οριστικοποιήθηκε από την Διάσκεψη που τελέσθηκε στην Αθήνα, στις 2 έως 13 Δεκεμβρίου 1974, με την υπογραφή της Διεθνούς Σύμβασης των Αθηνών του 1974. Η Σύμβαση αυτή έγινε ευρύτερα αποδεκτή και άρχισε να ισχύει διεθνώς στις 18/4/1987. Στη συνέχεια, δύο χρόνια μετά την υπογραφή, η Διεθνής Σύμβαση των Αθηνών τροποποιείται με σχετικό πρωτόκολλο στο Λονδίνο (1976) εισάγοντας το σύστημα περιορισμού με τα Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα (S.D.R.), το οποίο άρχισε να ισχύει διεθνώς στις 10/4/1989. Η Διεθνής Σύμβαση των Αθηνών του 1974 και το Πρωτόκολλο του Λονδίνου του 1978 κυρώθηκαν από την Ελλάδα με το νόμο 1922/1991.

Εν συνέχεια διαμορφώθηκαν άλλα δύο τροποποιητικά της Διεθνούς Συμβάσεως πρωτόκολλα, το 1990 (στο Λονδίνο) και το 2002 (στο Λονδίνο) με σκοπό την αναθεώρηση των διατάξεων σχετικά με το όριο ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα. Εν τέλει μόνο το Πρωτόκολλο του Λονδίνου (2002) τέθηκε σε ισχύ. Η Ελλάδα κύρωσε το Πρωτόκολλο του Λονδίνου του 2002 με το νόμο 4195/2013. Πιο πρόσφατα, στις 23/4/2009 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό (ΕΚ) 392/2009 σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος, ενσωματώνοντας στις ήδη υπάρχουσες διατάξεις περαιτέρω μέτρα για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές.

4.1.2 Περιεχόμενο της Σύμβασης σε σχέση με τις ευθύνες και τις αποζημιώσεις έπειτα από ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν

Όπως ορίζεται στα άρθρα 1 και 2 του ν. 1992/1991, η Σύμβαση των Αθηνών εφαρμόζεται μόνο εφόσον σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, ο τόπος αναχώρησης και ο τόπος προορισμού βρίσκονται σε δύο διαφορετικά Κράτη ή σ' ένα Κράτος, εάν, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς ή το προγραμματισμένο δρομολόγιο, υπάρχει ενδιάμεσο λιμάνι προσέγγισης σε άλλο Κράτος. Επομένως, η Σύμβαση έχει εφαρμογή μόνο στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, και όχι στις εγχώριες, εφόσον πάντα το πλοίο φέρει σημαία ή είναι νηολογημένο σε Κράτος-Μέλος της Σύμβασης ή η σύμβαση μεταφοράς έχει γίνει σε Κράτος-Μέλος της Σύμβασης, ή ο τόπος αναχώρησης ή του προορισμού, σύμφωνα με την σύμβαση μεταφοράς βρίσκεται σε Κράτος-Μέλος της Σύμβασης. Αυτός, ο περιορισμός σε μεγάλο βαθμό άρτηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 392/2009, ο οποίος πέρα από οποιαδήποτε διεθνή μεταφορά, όπως αυτή είχε οριστεί στην Σύμβαση των Αθηνών, εφαρμόζεται επιπρόσθετα στη μεταφορά δια θαλάσσης εντός ενός και μόνο Κράτους-Μέλους σε ένα μεγάλο εύρος πλοίων (κατηγορίας Α και Β όπως αυτές έχουν οριστεί στο άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ), αρκεί να εκπληρώνονται οι ίδιες προϋποθέσεις, που περιγράφηκαν άνωθεν.

Έπειτα από τις τροποποιήσεις σύμφωνα με την Σύμβαση των Αθηνών, και όπως αυτή έχει υιοθετηθεί από τον Κανονισμό 98/18 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για την ζημιά κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, που επήλθε ως αποτέλεσμα του θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη και για την απώλεια ή τη ζημιά αποσκευών, αν το γεγονός που προκάλεσε τη ζημιά αυτή οφείλεται σε πταίσμα ή αμέλεια του ιδίου ή των υπαλλήλων ή πρακτόρων του, που ενεργούν μέσα στα πλαίσια της αρμοδιότητας των (άρθρο 3 της Σύμβασης των Αθηνών). Στην περίπτωση ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος, ο μεταφορέας εξαιρείται της ευθύνης αυτής μονάχα αν αποδείξει, πως το συμβάν ήταν αποτέλεσμα πολεμικής πράξης, εχθροπραξιών, εμφυλίου πολέμου, εξέγερσης ή φυσικού φαινομένου έκτακτου, αναπόφευκτου και ακαταμάχητου χαρακτήρα, ή προξενήθηκε εξ' ολοκλήρου από πράξη ή παράλειψη τρίτου με σκοπό την προξένηση του συμβάντος. Θα πρέπει να σημειωθεί, η Σύμβαση ορίζει ευθύνες του θαλάσσιου μεταφορέα μονάχα κατά την διάρκεια του ταξιδιού, και όχι πριν ή μετά από αυτό. Έτσι κατά την διάρκεια του ταξιδιού, που ο μεταφορέας έχει μερική ή πλήρη υπαιτιότητα για ναυτικό ατύχημα ή

συμβάν, ή/και την εξέλιξη του, είναι απολύτως υπεύθυνος για την προκληθείσα ζημιά μέχρι το βαθμό που η ζημιά αυτή ως προς τον εν λόγω επιβάτη δεν υπερβαίνει σε κάθε μεμονωμένη περίπτωση τις 250.000 μονάδες υπολογισμού. Στην περίπτωση, που υπερβαίνει αυτό το όριο, ο μεταφορέας θα πρέπει να αποδείξει ότι το συμβάν, που προξένησε τη ζημιά δεν οφειλόταν σε δικό του πταίσμα ή αμέλεια, διαφορετικά είναι περαιτέρω υπεύθυνος. Επομένως, στην περίπτωση πυρκαγιάς, για τις προκληθείσες ζημιές την ευθύνη έχει ο μεταφορέας και θα πρέπει να τις αποζημιώσει, εκτός μονάχα αν αποδειχθεί, πως πρόκειται για εμπρησμού τρίτου ή ανωτέρας βίας, και ταυτόχρονα πως λήφθηκαν όλα τα απαιτούμενα μέτρα για την αντιμετώπιση. Κατά αναλογία, ο μεταφορέας φέρει επίσης την ευθύνη και για την απώλεια ή φθορά των αποσκευών καμπίνας ή άλλων αποσκευών κατά την διάρκεια του ταξιδιού, εφόσον το συμβάν, που προξένησε τη ζημιά οφειλόταν σε δικό του πταίσμα ή αμέλεια. Επίσης, ο Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, εφόσον δεν συγκαταλέγεται στις αποσκευές, προσθέτει την ευθύνη για την απώλεια ή ζημιά εξοπλισμού κινητικότητας ή άλλου είδους εξοπλισμού, που χρησιμοποιείται από τον επιβάτη μειωμένης κινητικότητας. Αυτός ο εξοπλισμός θα πρέπει να αποζημιωθεί από τον μεταφορέα για την επισκευή ή την αντικατάσταση, εφόσον η ζημιά ή απώλεια είναι πταίσμα ή αμέλεια αυτού (άρθρο 4 392/2009/EK). Για τα τιμαλφή όμως, όπως χρήματα, διαπραγματεύσιμα αξιόγραφα, χρυσό, ασημικά, κοσμήματα, διακοσμητικά αντικείμενα, έργα τέχνης ή άλλα, ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος, εκτός εάν παραδόθηκαν στον μεταφορέα με συμφωνία για τη φύλαξή τους (άρθρο 5 της Σύμβασης).

Αν κατά την πυρκαγιά στο πλοίο, ή άλλο ναυτικό συμβάν, προκλήθηκε θάνατος ή σωματική βλάβη, ο μεταφορέας, που εκτέλεσε τον πλού ή μέρος αυτού, οφείλει να πληρώσει προκαταβολή, που επαρκεί για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών, ανάλογη με την ζημιά, που προκλήθηκε, εντός δεκαπέντε ημερών από τον προσδιορισμό του δικαιούχου αποζημίωσης (άρθρο 6 392/2009/EK). Σε περίπτωση θανάτου το ποσό της προκαταβολής ανέρχεται τουλάχιστον σε 21.000 ευρώ, ενώ η ίδια η προκαταβολή δεν συνιστά αναγνώριση ευθύνης, και μπορεί να αντισταθμισθεί με οποιοδήποτε άλλο ποσό, που τυχόν μπορεί να καταβληθεί σύμφωνα με την Σύμβαση των Αθηνών, ή τυχόν να επιστραφεί.

Έχοντας ορισθεί και αποδοθεί οι ευθύνες για φθορές, ζημιές και απώλειες, που έχουν προκληθεί λόγω του ναυτικού ατυχήματος της πυρκαγιάς, η Σύμβαση στο άρθρο 4α , αφού ορίσει την ασφάλιση του πλοιοκτήτη ως υποχρεωτική, δίνει την δυνατότητα οι απαιτήσεις αποζημίωσης, που καλύπτονται από την ασφάλιση να ασκούνται ευθέως κατά του ασφαλιστή. Στην περίπτωση αυτή όμως, ο ασφαλιστής έχει ως όριο ευθύνης τις 250.000 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη, ακόμα και εάν ο μεταφορέας ή το πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα δεν δικαιούται περιορισμό της ευθύνης τους. Διευκρινίζεται επίσης, πως τα ποσά, που παρέχονται μέσω της ασφάλισης, διατίθενται αποκλειστικά για την ικανοποίηση των βάσει της Σύμβασης απαιτήσεων, και όχι για άλλες αποζημιώσεις ή χρηματικές ποινές, που τυχόν μπορεί να προκύψουν σε σχέση με τον ναυτικό συμβάν.

Στα άρθρα 7 και 8 της Σύμβασης, ορίζονται τα ανώτατα όρια χρηματικών αποζημιώσεων. Στην περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης του επιβάτη, δεν μπορεί η ευθύνη του μεταφορέα να υπερβαίνει τις 400.000 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη για κάθε επί μέρους μεταφορά. Το συγκεκριμένο όριο είναι ενδεικτικό, και δύναται τροποποίησης από τις ειδικές διατάξεις του εθνικού δικαίου. Για την απώλεια ή φθορά αποσκευών καμπίνας, το ανώτερο όριο ανέρχεται στις 2.250 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη και ανά μεταφορά, και για τις αποσκευές του επιβάτη, που μεταφέρονται εντός ή επί του οχήματος, δεν υπερβαίνει σε καμία περίπτωση τις 12.700 μονάδες υπολογισμού ανά όχημα και ανά μεταφορά, ενώ για λοιπές αποσκευές 3.375 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη και ανά μεταφορά. Βέβαια ο μεταφορέας και ο επιβάτης δύνανται να συμφωνήσουν ότι η ευθύνη του μεταφορέα υπόκειται σε απαλλαγή, το ύψος της οποίας δεν υπερβαίνει τις 330 μονάδες υπολογισμού για την περίπτωση φθοράς οχήματος και τις 149 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη για την περίπτωση απώλειας ή φθοράς άλλων αποσκευών. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το άρθρο 10 της Σύμβασης, ο επιβάτης και ο μεταφορέας μπορούν να συμφωνήσουν σε υψηλότερα όρια ευθύνης από τα είδη ορισμένα. Όμως, αν η ζημιά προκλήθηκε από πρόθεση ή από αμέλεια εν επίγνωση του ότι θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί η ζημιά αυτή, από τον μεταφορέα ή πρόσωπο, το οποίο ενεργεί για λογαριασμό αυτού, τότε ο μεταφορέας ή το εν λόγω πρόσωπο δεν έχει δικαίωμα να επικαλεσθεί τα προαναφερθέντα όρια ευθύνης (άρθρο 13 της Σύμβασης).

Όσο αναφορά τις μονάδες υπολογισμού, αυτές είναι τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα, όπως ορίζονται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (άρθρο 9 της Σύμβασης). Και μετατρέπονται στο εθνικό νόμισμα του κράτους, στη δικαιοδοσία του οποίου υπάγεται το δικάζον δικαστήριο, βάσει της αξίας του εν λόγω νομίσματος σε σχέση με τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα κατά την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης ή την ημερομηνία που συμφωνήθηκε από τους διαδίκους. Τέλος τα άρθρα 15 και 16 της Σύμβασης των Αθηνών, προσδιορίζουν την υποχρέωση του επιβάτη για ενημέρωση σχετικά με την απώλεια ή την ζημιά των αποσκευών του, και τις διατάξεις για την παραγραφή των αγωγών σχετικών με το ναυτικό συμβάν.

4.2 Περί Αποζημιώσεων στον Κ.Ι.Ν.Δ.

Η Διεθνής Σύμβαση των Αθηνών, τα τροποποιητικά της Πρωτόκολλα (νόμοι 1922/1991 και 4195/2013) και ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 392/2009 δεν περιέχουν πλήρη ρύθμιση της σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς επιβάτη, αλλά ρυθμίζουν μόνο το ζήτημα της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα για τις σωματικές βλάβες και το θάνατο επιβάτη, καθώς και την βλάβη των αποσκευών των επιβατών. Έτσι, για τα κενά που υπάρχουν (όπως η λειτουργία, η κατάρτιση, η απόδειξη της σύμβασης, η ανώμαλη εξέλιξη της σύμβασης κ.α) εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 174-189 Κ.Ι.Ν.Δ. και οι γενικές διατάξεις .

Συγκεκριμένα όσο αναφορά το ναυτικό συμβάν της πυρκαγιάς, και των τυχόν συνεπαγόμενων αυτού αποτελεσμάτων, κάποια άρθρα του κώδικα είναι πιο σχετικά και χαρακτηριστικά εκ των υπολοίπων. Συγκεκριμένα, στην περίπτωση, που το συμβάν οδηγήσει σε ματαίωση προγραμματισμένου πλου του πλοίου, τότε η σύμβαση μεταφοράς επιβάτη λύεται (άρθρο 179). Αν ο πλους επιβραδυνθεί, ο επιβάτης δικαιούται διαμονή στο πλοίο, μπορεί επίσης να υπαναχωρήσει ή και να αξιωθεί αποζημιώσεως (άρθρο 180 και 183). Αν λόγω της πυρκαγιάς διακοπεί το ταξίδι, τότε οφείλεται ναύλος ανάλογος προς τον πλου, που έχει διανιθεί (άρθρο 182). Πιο διεξοδικά, τα συγκεκριμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις περιγράφονται στο νόμο υπ' αριθμό 3709/2008 (ΦΕΚ Α'213) «Δικαιώματα – υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις», του οποίου τα άρθρα είναι σύμφωνα με τα άρθρα του Κ.Ι.Ν.Δ..

Τα άρθρα 219-234 αφορούν την πρακτική της αβαρίας. Κατά τα άρθρα στην αβαρία συμμετέχουν το πλοίο συνεισφέρει με όλη την αξία του, ο οφειλόμενος ναύλος (που έχει συμφωνηθεί και παραμένει ακαθάριστος) συμμετέχει κατά τα 2/3 αυτού, οι συμμετέχουσες στην συνεισφορά αξίες, δηλαδή του πλοίου και φορτίου υπολογίζονται κατά αναλογία της τρέχουσας αξίας τους στο λιμένα που εκφορτώνονται τα διασωθέντα, αφαιρουμένων βέβαια των εξόδων εκφόρτωσης, δασμοί, τέλη και παρεμφερή βάρη, και τέλος τα προοριζόμενα για το πλοίο εφόδια, τρόφιμα καθώς και οι αποσκευές πληρώματος ή επιβατών συμμετέχουν στην συνεισφορά μόνο όταν θυσιάστηκαν ή υπέστησαν ζημιές. Στη περίπτωση όμως που έχουν διασωθεί δεν συνεισφέρουν. Αντικείμενα που φορτώθηκαν εν αγνοία του Πλοιάρχου δεν γίνονται δεκτά στη συνεισφορά, αν όμως έχουν διασωθεί συμμετέχουν επί της αξίας τους υποχρεωτικά. Επίσης αντικείμενα που φορτώθηκαν στο κατάστρωμα, αν διασωθούν, συνεισφέρουν υποχρεωτικά, αδιάφορα αν είχε συναίνεση ή όχι ο φορτωτής περί αυτού. Αν όμως θυσιάστηκαν ή υπέστησαν ζημιές και η φόρτωσή τους στο κατάστρωμα έγινε χωρίς την έγγραφη συναίνεση του δικαιούχου των τότε συνεισφέρουν εξ ολοκλήρου. Ο πλοίαρχος υποχρεούται να συντάξει έγγραφη έκθεση για τις αποφάσεις και τις ενέργειες, που πήρε με την αιτιολογία τους για την κοινή αβαρία, και για τα πράγματα που διασώθηκαν ή έπαθαν ζημιά. Η έκθεση αυτή υπογράφεται από τους επισημότερους του πληρώματος και αντιγράφεται στο ημερολόγιο της γέφυρας. Ο Κανονισμός της Αβαρίας συντάσσεται υπό την επιμέλεια του πλοιάρχου ή κάποιου εκ των ενδιαφερομένων, και από ειδικευμένα πρόσωπα, τους λεγόμενους πραγματογνώμονες-κανονιστές (στην Ελλάδα διορίζονται από το Πρόεδρο Πρωτοδικών στο δε εξωτερικό υπό την ελληνική Προξενική Αρχή (για τα υπό ελληνική σημαία πλοία), στον λιμένα εκφόρτωσης του διασωθέντος φορτίου, ή στον λιμένα αναγκαστικής προσέγγισης και διακοπής του πλου. Μετά την ολοκλήρωση της σύνταξης του κανονισμού, αυτός επικυρώνεται από το Πρωτοδικείο ή την Προξενική Αρχή και ελλείψει αυτών από την επιτόπια Λιμενική Αρχή.

Χαρακτηριστικά είναι και τα άρθρα 246-256, που αφορούν την επιθαλάσσια αρωγή. Στα άρθρα αυτά γίνεται μεταξύ άλλων αναφορά περί της αξιώσεως αμοιβής, η οποία θα πρέπει να είναι εύλογη, και σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να υπερβαίνει την αξία των πραγμάτων, που διασώθηκαν. Το ποσό της αμοιβής ορίζεται με συμφωνία των ενδιαφερόμενων μερών, ενώ σε αντίθετη περίπτωση μπορούν τα μέρη να κινηθούν

δικαστικά. Το ποσό της αμοιβής κατανέμεται κατά το ήμισυ στον πλοιοκτήτη και κατά το ήμισυ στο προσωπικό του πλοίου, που παρείχε την αρωγή, εξ αυτού το ήμισυ πηγαίνει στον πλοίαρχο και το άλλο ήμισυ στο πλήρωμα. Το ποσό της αμοιβής, που αναλογεί στο προσωπικό του πλοίου κατανέμεται με βάση πίνακα, που συντάσσει ο πλοίαρχος ανάλογα με την συμβολή του κάθε ναυτικού στην συγκεκριμένη διάσωση. Η διανομή της αμοιβής ρυθμίζεται σύμφωνα με το δίκαιο του Κράτους, τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο, που παρείχε την βοήθεια. Για διάσωση προσώπων δεν καταβάλλεται αμοιβή.

4.3 Κανόνες Χάγης , Διεθνής Σύμβαση Βρυξελλών

Ο Κ.Ι.Ν.Δ. στα άρθρα 107 – 173 με τίτλο περί ναυλώσεως, ρυθμίζει την ναύλωση με την ευρεία έννοια, ήτοι τόσο την κατά κυριολεξία ναύλωση (χρονοναύλωση, ναύλωση κατά ταξίδι) όσο και τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων. Συγκεκριμένα, το άρθρο 107 μεταξύ των άλλων ορίζει: « Η σύμβασις ναυλώσεως έχει ως αντικείμενον την έναντι ανταλλάγματος μεταφοράν πραγμάτων δια θαλάσσης (σύμβασις μεταφοράς πραγμάτων) », χαρακτηρίζοντας την σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων ως μορφή ναυλώσεως, υποβάλλοντάς την στις διατάξεις που διέπουν την μερική ή ολική ναύλωση « εφόσον δεν ορίζεται άλλο τι υπό του νόμου ή δεν συνομολογείται ρητώς ή δεν προκύπτει εκ της φύσεως της σχέσεως » (άρθρο 107 παρ. 1 εδάφιο δεύτερο Κ.Ι.Ν.Δ.). Έτσι, η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα ρυθμίζεται στα άρθρα του Κ.Ι.Ν.Δ..

Όμως, η συνεχόμενη διακίνηση διεθνώς μεγάλων ποσοτήτων εμπορευμάτων οδήγησε στην διαμόρφωση και υιοθέτηση διεθνών ενοποιημένων κανόνων μεταφοράς αγαθών, με αποτέλεσμα την δημιουργία της διεθνούς Σύμβασης για την «Ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικών με τις φορτωτικές», η οποία υπογράφει στις Βρυξέλλες την 25 Αυγούστου 1924. Στην συνέχεια αυτής της προσπάθειας, συντάχθηκαν επίσης από την Διεθνή Κοινότητα, τροποποιητικά Πρωτόκολλα των κανόνων αυτών το 1968 και το 1979. Η Σύμβαση των Βρυξελλών ενοποιημένη με τα Πρωτόκολλα αποτελούν τους σημερινά γνωστούς Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, οι οποίοι έχουν κυρωθεί στην Ελληνική νομοθεσία με τον νόμο 2107/1992 (ΦΕΚ Α'203). Πιο πρόσφατα τον Σεπτέμβριο του 2009, δημιουργήθηκαν οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ', που ενώ οι εθνικές Κυβερνήσεις παροτρύνθηκαν για την υιοθέτηση τους, ελάχιστες εξ' αυτών τους έχουν κυρώσει στην νομοθεσία τους, με την Ελλάδα να μην είναι μια από αυτές.

Οι Κανόνες Χάγη-Βίσμπυ διαχώρισαν το δίκαιο της σύμβασης ναυλώσεως από το δίκαιο της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων. Έτσι, από τις 23/6/1993, που άρχισε η ισχύς του νόμου, η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων αποσχίστηκε από τον Κ.Ι.Ν.Δ., και πλέον ρυθμίζεται εξ' ολοκλήρου καταρχήν από τους κανόνες Χάγη-Βίσμπυ, αφού και η Σύμβαση των Αθηνών αναφέρεται εξειδικευμένα στις αποσκευές των επιβατών.

Οι Κανόνες Χάγη-Βίσμπυ εφαρμόζονται σε όλες τις συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων είτε σε εθνικούς είτε σε διεθνής πλόες. Στον όρο πράγματα, στο άρθρο 1 του νόμου 2107/1992, συμπεριλαμβάνονται πράγματα, αντικείμενα, εμπορεύματα και είδη οιασδήποτε φύσεως με εξαίρεση τα ζωντανά ζώα, καθώς και φορτίο, που έχει δηλωθεί στη σύμβαση μεταφοράς. Ο μεταφορέας υπόκειται στις ευθύνες και υποχρεώσεις, όπως και απολαμβάνει τα δικαιώματα και απαλλαγές, που αναφέρονται παρακάτω σε ό,τι αφορά τη φόρτωση, τη μεταχείριση, τη στοιβασία, τη μεταφορά, τη φύλαξη, τη φροντίδα και την εκφόρτωσή των πραγμάτων αυτών (άρθρο 2 ν. 2107/1992). Όμως, αυτές οι ευθύνες και υποχρεώσεις αφορούν μονάχα την ίδια μεταφορά των εμπορευμάτων από το πλοίο, με αυτή ορισμένη από το χρόνο, που τα πράγματα φορτώθηκαν στο πλοίο μέχρι την εκφόρτωση τους από αυτό. Εν αντιθέσει, στον Κ.Ι.Ν.Δ. στο άρθρο 134, ο εκναυλωτής ευθύνεται για κάθε ζημιά, που προκαλείται κατά τον χρόνο από την παραλαβή προς μεταφορά μέχρι της παράδοσης αυτών. Η αντίθεση αυτή εξομαλύνεται από το άρθρο 143 του κώδικα, όπου δίνεται η δυνατότητα η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα να εναρμονίζεται με τη διάρκεια της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς.

Στο άρθρο 3 του νόμου περιγράφονται οι ευθύνες, οι υποχρεώσεις και οι απαραίτητες ενέργειες του μεταφορέα, ενώ στο άρθρο 4 οι ευθύνες αυτού για απώλειες ή ζημιές. Χαρακτηριστικά, στην περίπτωση πυρκαγιάς, ο μεταφορέας ευθύνεται αν αυτή προκλήθηκε από ίδιο πταίσμα του μεταφορέα. Ενώ αντίστοιχα, ο φορτωτής δεν ευθύνεται για τις απώλειες ή ζημιές που υφίσταται ο μεταφορέας ή το πλοίο, και που προέρχονται ή προκύπτουν από οποιαδήποτε αιτία που δεν συνιστά πράξη, παράλειψη ή αμέλεια του φορτωτή, των πρακτόρων και των προστηθέντων του. Συνάμα, για ποσό άνω των 100 λιρών Αγγλίας ο μεταφορέας απαλλάσσεται των ευθυνών για απώλειες ή ζημιές στα εμπορεύματα. Η εξαίρεση αυτή όμως παύει να υφίστανται αν το είδος και η

αξία των εμπορευμάτων έχουν δηλωθεί από το φορτωτή πριν από τη φόρτωσή τους, και αυτή η δήλωση έχει επισυναφθεί στη φορτωτική. Σαφώς η δήλωση αυτή θα πρέπει να είναι αληθής, και ταυτόχρονα μπορεί ο μεταφορέας και ο φορτωτής να ορίσουν διαφορετικό άνω όριο των 100 λιρών. Όσο αναφορά την αβαρία ισχύουν οι διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ. ,καθώς καμία διάταξη αυτών των κανόνων δεν απαγορεύουν την αναγραφή στη φορτωτική οποιοσδήποτε νόμιμης διάταξης σχετικά με αυτήν. Οι τυχόν αποζημιώσεις στην περίπτωση απώλειας ή ζημιάς των εμπορευμάτων, υπολογίζονται με βάση τη χρηματιστηριακή, ή εάν δεν υπάρχει τέτοια, την τρέχουσα, ή τη συνήθη αξία των εμπορευμάτων του ίδιου είδους και ποιότητας στον τόπο και το χρόνο, που εκφορτώνονται ή θα έπρεπε να έχουν εκφορτωθεί από το πλοίο, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς. Επιπλέον με την εφαρμογή των κανονισμών αυτών δεν τίγονται οι λοιπές ευθύνες, δικαιώματα, και υποχρεώσεις του μεταφορέα, όπως αυτές ορίζονται από άλλες διατάξεις όπως η Σύμβαση των Αθηνών (άρθρο 8 του νόμου). Τέλος, ορίζεται βραχυχρόνια ετήσια παραγραφή, η οποία αρχίζει από την παράδοση των πραγμάτων ή από την ημερομηνία που θα έπρεπε να είχαν παραδοθεί (άρθρο 1 του Πρωτοκόλλου του 1968).

4.4 Μεταφορά εμπορευμάτων στα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία

Στα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία ro-ro, όπου τα εμπορεύματα στην πλειονότητα τους μεταφέρονται με την χρήση φορτηγών οχημάτων, και ρυμουλκούμενων οχημάτων, θα πρέπει να γίνει αναφορά στην Διεθνή Σύμβαση επί του συμβολαίου δια την διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς (C.M.R.). Η σύμβαση διέπει το σύνολο της μεταφοράς αυτών των εμπορευμάτων, μικρό μέρος της οποίας διακόπτεται από την θαλάσσια μεταφορά, κατά την οποία της δεύτερης συντρέχουν οι ευθύνες του οδικού μεταφορέα, με τις ευθύνες του θαλάσσιου. Στην Ελληνική νομοθεσία η σύμβαση επικυρώθηκε με τον νόμο 559/77 (ΦΕΚ 78/A/12-03-77).

Κατά την Σύμβαση βέβαια στο άρθρο 2, διασαφηνίζεται η εξεταστέα περίπτωση όπου το περιέχον τα εμπορεύματα όχημα μεταφέρεται δια θαλάσσης. Αν κατά την διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς, προκληθεί οποιαδήποτε απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση παράδοσης χωρίς να είναι υπαίτιος ο οδικός μεταφορέας, τότε η ευθύνη του οδικού μεταφορέα δεν θα καθορίζεται από την παρούσα σύμβαση, αλλά από τους νόμους, τα

συμβόλαια και τις συμβάσεις του επιθαλάσσιου μέσου, και άρα θέτονται σε ισχύ οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ. Σε διαφορετική περίπτωση όμως, που από πράξη ή αμέλεια υπάρχει υπαιτιότητα του οδικού μεταφορέα, η ευθύνη του οδικού μεταφορέα καθορίζεται από την εν λόγω Σύμβαση.

Έτσι λοιπόν ο μεταφορέας θα ευθύνεται για την ολική ή μερική απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων μεταξύ του χρόνου κατά τον οποίον παραλαμβάνει τα εμπορεύματα και του της παραδόσεως, ως επίσης και για οιαδήποτε καθυστέρηση παραδόσεως. Δεν απαλλάσσεται της ευθύνης ούτε αν η υπαιτιότητα οφείλεται σε εσφαλμένη ενέργεια ή αμέλεια του προσώπου παρά του οποίου τυχόν μίσθωσε το όχημα. Επομένως, στην περίπτωση πυρκαγιάς σε πλοίο, η οποία οφείλεται σε ολική ή μερική υπαιτιότητα του οδηγού του φορτηγού, ο μεταφορέας, ο οποίος τον έχει μισθώσει, δεν απαλλάσσεται των ευθυνών.

Έχοντας την ευθύνη συμφώνως των προαναφερθέντων περιπτώσεων, ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει αποζημίωση για την ολική ή μερική απώλεια των εμπορευμάτων (άρθρο 17). Η αποζημίωση αυτή θα υπολογίζεται με αναφορά προς την αξίαν των εμπορευμάτων στον τόπο και κατά τον χρόνο κατά τον οποίο έγιναν δεκτά προς μεταφορά. Όμως δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 25 φράγκα ανά χιλιόγραμμο μικτού βάρους, και ως φράγκο ορίζεται το χρυσό φράγκο βάρους 10/31 γραμμαρίου και καθαρότητας 900 επί τοις χιλίοις (άρθρο 23). Επιπροσθέτως, οι δαπάνες μεταφοράς, οι τελωνειακοί δασμοί και λοιπές επιβαρύνσεις, που προκύπτουν σε σχέση με την μεταφορά των εμπορευμάτων θα αποδίδονται εξ' ολοκλήρου στην περίπτωση της ολικής απώλειας, και κατ' αναλογία της απώλειας στην περίπτωση της μερικής. Ενώ στην περίπτωση, που όπου έχει υπαιτιότητα ο οδικός μεταφορέας επί της πυρκαγιάς, και εξ' αυτής υπάρχει καθυστέρηση πλου, τότε ο οδικός μεταφορέας θα καταβάλλει αποζημίωση για την καθυστέρηση τόση, όση να μην υπερβαίνεται η αξία της δαπάνης μεταφοράς.

4.5 Λοιπές συνήθειες απώλειες ή ζημιές

Υπάρχουν περιπτώσεις όμως εμπορευμάτων, που δεν μπορούν να εφαρμοστούν οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ. Μια συνηθισμένη τέτοια περίπτωση είναι η μεταφορά ζωντανών ζώων. Στην περίπτωση του ναυτικού συμβάν της πυρκαγιάς μπορεί να προκληθούν θάνατοι ή σωματικές βλάβες στα μεταφερόμενα ζώα είτε λόγω της πυρκαγιάς είτε λόγω των παράγωγων της. Στην περίπτωση αυτή λαμβάνοντας υπόψιν την κοινή Υπουργική Απόφαση 314754/2009 (ΦΕΚ Β'2025), και την Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την προστασία των ζώων κατά τις διεθνείς μεταφορές, όπως αυτή έχει κυρωθεί από τον νόμο 3337/2005 (ΦΕΚ Α'108), ορίζονται οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του μεταφορέα και των υπόλοιπων συμβαλλόμενων μερών. Ενώ οι αποζημιώσεις καθορίζονται από το νόμο 559/77 (κύρωση C.M.R.), αν τα ζώα μεταφέρονταν οδικώς, ενώ στις λοιπές περιπτώσεις από το εθνικό δίκαιο, καθώς δεν γίνεται εξειδικευμένη αναφορά. Επιπρόσθετα, τα μέρη έχουν το δικαίωμα να διαπραγματευτούν τους όρους της μεταφοράς και να ελαττώσουν έως ένα βαθμό τις υποχρεώσεις τους εισάγοντας στο συμβόλαιο μεταφοράς τις σχετικές ρήτρες, που πρέπει να εκφράζονται με ευκρινή και κατανοητή γλώσσα.

Επιπλέον, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο θα πρέπει να υπολογιστούν οι τυχόν αποζημιώσεις, που τυχόν απαιτηθούν από τον θάνατο ή την σωματική βλάβη κατοικίδιου ζώου κάποιου επιβάτη. Θα πρέπει να ληφθούν αντίστοιχα υπόψιν οι αντίστοιχες νομοθεσίες με τα προηγούμενα, καθώς αναφέροντα στο σύνολο των ζώντων ζώων, όπως επίσης ο κανονισμός ενδιαίτησεως και καθορισμού αριθμού επιβατών των επιβατηγών πλοίων (Π.Δ. 44/2001 ΦΕΚ Α'110).

4.6 Περίπτωση Τραυματισμού ή Θανάτου Ναυτικού

Κατά την διάρκεια ενός ναυτικού συμβάντος μπορούν να προκληθούν τραυματισμοί ή και απώλεια ζωής στα μέλη του πληρώματος. Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (Σ.Ν.Ε.) στον κανονισμό 2.6, αναφέρει το δικαίωμα των ναυτικών για κατάλληλη αποζημίωση στην προκειμένη περίπτωση, χωρίς όμως να διασαφηνίζεται το ποσό. Αυτό ορίζεται από το εθνικό δίκαιο του Κράτους, του οποίου την σημαία φέρει το πλοίο.

Στην Ελλάδα, οι ευθύνες προς αποζημίωση παθόντων εργαζομένων ορίζονται από τον νόμο υπ' αριθμό 551/1915 (ΦΕΚ 191/Α'/25-08-1920), δεδομένου πως οι εργαζόμενοι ακολούθησαν τους κανόνες ασφαλείας. Στο άρθρο 3 του νόμου γίνεται αναφορά στην έκταση αποζημίωσης και τον υπολογισμό αυτής ανάλογα την περίπτωση.

- α) Στην περίπτωση, που προκληθεί πλήρης και διαρκής ανικανότητα, η αποζημίωση περιλαμβάνει μέχρι και τους μισθούς έξι ετών.
- β) Στην περίπτωση όπου υπάρχει διαρκής αλλά μερική ανικανότητα, η αποζημίωση είναι το εξαπλάσιο του ποσού, κατά το οποίο θα ελαττωθεί ή δύναται να ελαττωθεί το ετήσιο εισόδημα του παθόντος.
- γ) Στην περίπτωση πλήρους ανικανότητας διάρκειας μέχρι και δύο ετών, η αποζημίωση είναι ημερήσια και ίση προς το μισό του μισθού, του οποίου λάμβανε ο παθών την ημέρα του ατυχήματος. Μετά τα δύο χρόνια, η τυχόν ανικανότητα θεωρείται διαρκής και εξετάζεται από τις προηγούμενες περιπτώσεις, ενώ το ποσό, που καταβλήθηκε αποτελεί μέρος του συνολικού ποσού, το οποίο θα πρέπει να καταβληθεί.
- δ) Στην περίπτωση μερικής ανικανότητας μέχρι και δύο ετών, η αποζημίωση είναι ημερήσια και ίση προς το μισό του ποσού, κατά το οποίο θα ελαττωθεί ο μισθός του παθόντος κατά την ημέρα του ατυχήματος. Αναλόγως με τα παραπάνω, μετά το πέρας των δύο ετών, η τυχόν ανικανότητα θεωρείται διαρκής και η αποζημίωση θα πρέπει να υπολογιστεί από την ανάλογη περίπτωση.
- ε) Στην περίπτωση θανάτου, η αποζημίωση θα πρέπει να περιλαμβάνει τους μισθούς πέντε ετών.

Περαιτέρω, κατά το άρθρο 4 του νόμου αυτού, για τον καθορισμό της εν λόγω αποζημιώσεως, το μεν έτος λογίζεται πλήρες, ο δε μισθός, προκειμένου περί οποιουδήποτε εργάτη (πλην μαθητευομένων και εργατών, που δεν συμπλήρωσαν το 21^ο έτος της ηλικίας τους) λογίζεται ίσος με την αντιμισθία, που λήφθηκε πραγματικά απ' αυτόν κατά τους δώδεκα μήνες πριν από το ατύχημα, είτε σε χρήματα, είτε σε είδος. Στην περίπτωση αυτή, αν ο παθών απασχολήθηκε για χρονικό διάστημα λιγότερο των δώδεκα μηνών πριν το ατύχημα, ως βάση του υπολογισμού της αποζημιώσεως λαμβάνεται η πραγματική αντιμισθία, την οποία έλαβε από την πρόσληψη του, αυξημένη κατά το ποσό της αντιμισθίας, την οποία κατά το χρονικό διάστημα, που απαιτείται προς συμπλήρωση του δωδεκάμηνου πριν από το ατύχημα, μπορούσε να λάβει με βάση τη μέση αντιμισθία εργατών ή υπαλλήλων της αυτής κατηγορίας κατά το εν λόγω χρονικό διάστημα. Και το ύψος των μισθών ορίζεται από την Συλλογική Σύμβαση Εργασίας του κλάδου, όπως αυτός επικυρώνεται κάθε χρονιά από τον ανάλογο νόμο.

Επιπρόσθετα, επιπλέον αποζημιώσεις μπορεί να προκύψουν λόγω ασφάλισης ή άλλων αξιώσεων του παθόντος ναυτικού. Επιπλέον οι ναυτικοί θα πρέπει αποζημιώνονται έναντι ανεργίας λόγω της τυχόν βύθισης του πλοίου. Σύμφωνα με την Σ.Ν.Ε. η εν λόγω αποζημίωση θα πρέπει να καταβάλλεται για τις ημέρες, που ο ναυτικός παραμένει πράγματι άνεργος, όμως η συνολική αποζημίωση μπορεί να περιορίζεται σε μισθούς δύο μηνών του ναυτικού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΣΥΝΗΘΗ ΑΠΟΡΡΟΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΣΕ ΠΛΟΙΟ

Ένα εκ των συνηθέστερων επιπτώσεων της πυρκαγιάς σε ένα πλοίο, είναι η διαφυγή πετρελαιοειδών και άλλων ουσιών στο θαλάσσιο περιβάλλον, με ταυτόχρονη ρύπανση του αέρα από τα παράγωγα της πυρκαγιάς. Για την προστασία του περιβάλλοντος υπάρχει εκτενής διεθνής και εθνική νομοθεσία. Ειδικά στο θαλάσσιο περιβάλλον, νομοθεσία καλύπτει θέματα πρόληψης, σχέδια αντιμετώπισης, ευθύνες και αποζημιώσεις.

5.1 Διατάξεις Προληπτικών Μέτρων

Σε θέματα πρόληψης, χαρακτηριστικότερες είναι οι Διεθνείς Συμβάσεις της Βαρκελώνης 1976 περί προστασίας της Μεσογείου Θάλασσας, κυρωμένη με στην ελληνική νομοθεσία με τον νόμο υπ' αριθμόν 855/1978 (ΦΕΚ Α'235), του Λονδίνου 1972 για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία, κυρωμένη με το προεδρικό διάταγμα υπ' αριθμόν 88/1995 (ΦΕΚ Α'48), της MARPOL 73/78 επίσης για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, κυρωμένη με τον νόμο υπ' αριθμόν 1269/1982 (ΦΕΚ Α'89), όπως επίσης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την διαχείριση υδάτων, υπάρχει πλειάδα Κανονισμών και Οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στις διατάξεις αυτές ορίζονται τα πιστοποιητικά, οι απαιτήσεις μέτρων, και τα ανώτατα όρια θαλάσσιας και ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

5.2 Σχέδια Αντιμετώπισης

Κατά την διάρκεια του ατυχήματος, έχουν θεσπιστεί μέτρα αντιμετώπισης και δράσης. Στην Ελλάδα ισχύουν, μεταξύ των άλλων, η Διεθνής Σύμβαση "OPRC-HNS" 2000, Πρωτοκόλλου για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες, κυρωμένο με τον νόμο υπ' αριθμόν 3100/2003 (ΦΕΚ Α'20), το Πρωτόκολλο περί συνεργασίας για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και, σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης, στην καταπολέμηση της ρύπανσης της Μεσογείου Θάλασσας, κυρωμένο με τον νόμο υπ'

αριθμόν 3497/2006 (ΦΕΚ Α'219), το Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες, όπως αυτό έχει διαμορφωθεί στο προεδρικό διάταγμα 11/2002 (ΦΕΚ Α'6), και τις Οδηγίες-διαδικασίες για την αντιμετώπιση περιστατικών πλοίων που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης ή κινδύνου σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2002/59/ΕΚ, διατυπωμένες στην Υπουργική Απόφαση 2411.1/07/03 (ΦΕΚ Β'850).

5.3 Κύριες διατάξεις Απόδοσης Ευθυνών

Η αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη ορίζεται στις Διεθνείς Συμβάσεις Bunkers 2001, κυρωμένη με τον νόμο υπ' αριθμόν 3393/2005 (ΦΕΚ Α'242), της CLC 1969 (Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης/Civil Liability Convention), και του τροποποιητικού Πρωτοκόλλου της 1992, κυρωμένες με τους νόμους υπ' αριθμόν 314/1976 (ΦΕΚ Α'106) και 197/1995 (ΦΕΚ Α'106) αντίστοιχα. Χαρακτηριστικά, σχεδόν σε όλες προαναφερθέντες διατάξεις δίνεται η εξαίρεση στην περίπτωση ναυτικού ατυχήματος, εφόσον έχουν τηρηθεί όλα τα μέτρα, και το ναυτικό ατύχημα δεν οφείλεται σε δόλο ή παράλειψη του πλοιοκτήτη. Επιπρόσθετα, ευθύνες και κυρώσεις του πλοιοκτήτη και του πληρώματος ορίζονται και από τα άρθρα 157, 235, 239, 249, 254, του Κ.Δ.Ν.Δ., τον νόμο υπ' αριθμόν 1650/1986 (ΦΕΚ Α'160) για την προστασία του περιβάλλοντος, και το προεδρικό διάταγμα υπ' αριθμόν 55/1988 (ΦΕΚ Α'58) για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Συνάμα, με το προεδρικό διάταγμα υπ' αριθμόν 148/2009 (ΦΕΚ Α'190) γίνεται η υιοθέτηση της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2004/35/ΕΚ για την περιβαλλοντική ευθύνη για την πρόληψη και την αποκατάσταση των ζημιών στο περιβάλλον.

5.4 Αποζημιώσεις στην περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης

Επιπρόσθετα, έχει θεσπιστεί ένα διεθνές κεφάλαιο για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο, με την Διεθνής Σύμβαση γνωστή ως FUND (=Κεφάλαιο) του 1971, κυρωμένη με τον νόμο 1638/1986 (ΦΕΚ Α'108), και τροποποιημένη από τα πρωτόκολλα των ετών 1976 και 1992, κυρωμένα με το προεδρικό διάταγμα υπ' αριθμόν 270/1995 (ΦΕΚ Α'151), και το πρωτόκολλο του 2003, κυρωμένο με τον νόμο υπ' αριθμόν 3482/2006 (ΦΕΚ Α'163). Στο Κεφάλαιο αυτό είναι υποχρεωμένοι να

συμμετέχουν όλα τα πρόσωπα, που παρέλαβαν ποσότητες πάνω από 150.000 τόνους πετρελαίου κατά την διάρκεια του ημερολογιακού έτους, ενώ το ύψος των ετήσιων εισφορών εκτιμώνται από σχετική Συνέλευση. Η μέγιστη αποζημίωση, που μπορεί να δοθεί, ορίζεται κατά την τελευταία τροποποίηση στα 750 εκατομμύρια λογιστικές μονάδες.

5.5 Διώξεις και Πρόστιμα

Τέλος, σύμφωνα με τις διατάξεις των ανωτέρω νόμων, οι υπαίτιοι ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών τιμωρούνται ποινικά και διοικητικά ενώ οι Έλληνες ναυτικοί τιμωρούνται επιπρόσθετα και πειθαρχικά:

- 1) Ποινικές Κυρώσεις: Από τα αρμόδια Ποινικά Δικαστήρια (φυλάκιση από 10 ημέρες μέχρι 5 χρόνια).
- 2) Διοικητικές Κυρώσεις: Από τις Λιμενικές Αρχές επιβάλλεται πρόστιμο μέχρι 58.694,06 ευρώ και σε σοβαρά περιστατικά από τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη μέχρι 1.173.881,14 ευρώ.
- 3) Πειθαρχικές Κυρώσεις: Από το Πειθαρχικό Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού (ΠΣΕΝ) και περιλαμβάνουν την προσωρινή ή οριστική στέρηση του ναυτικού επαγγέλματος.
- 4) Αστική Ευθύνη: Στην Ελλάδα έχει εφαρμογή η διεθνώς αποδεκτή αρχή "ο ρυπαίνων πληρώνει".

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΑΞΙΟΣΗΜΕΙΩΤΕΣ ΝΟΜΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Παρακάτω παρατίθενται δύο υποθέσεις άξιες σημείωσης σχετικά με το ναυτικό συμβάν της πυρκαγιάς σε επιβατηγό-οχηματαγωγό πλοίο. Το σύντομο της παράθεσης έχει ως σκοπό να κάνει εμφανές την λογική του δικαστού επί της εκάστοτε υποθέσεως, ενώ πλήρως οι χρησιμοποιούμενες διατάξεις μπορούν εξεταστούν στα πλήρη κείμενα, όπως αυτά έχουν εκδοθεί από τις αρμόδιες αρχές. Για λόγους προστασίας προσωπικών δεδομένων, κατά την παράθεση των υποθέσεων, πολλά στοιχεία, όπως τα στοιχεία των συμβαλλόμενων μερών έχουν παραληφθεί.

6.1 Εκδίκαση επί θαλάσσιας αρωγής

Με αριθμό αποφάσεως 3899/2015 το Πρωτοδικείο Πειραιώς εκδίκασε στις 26-05-2015 αγωγή περί χρηματικού ποσού για επιθαλάσσια αρωγή ρυμουλκού πλοίου σε επιβατηγό-οχηματαγωγό πλοίο, στο οποίο εκδηλώθηκε πυρκαγιά στον οχετό της καπνοδόχου του πλοίου.

Η ενάγουσα ήταν η ναυτική εταιρεία ιδιοκτήτρια του υπό ελληνική σημαία ρυμουλκού πλοίου, το οποίο χρησιμοποιείται στην κατασκευή λιμενικών έργων για την μεταφορά φορτηγίδων με αδρανή υλικά, και πλωτών μηχανημάτων. Το πλοίο της αυτό είχε εκναυλώσει η ενάγουσα, συμφώνως ιδιωτικού συμφωνητικού χρονοναύλωσης, σε τεχνική εταιρεία κατασκευής λιμένων την περίοδο του συμβάντος, προκειμένου η τελευταία να το χρησιμοποιήσει στα λιμενικά έργα, την εκτέλεση των οποίων είχε αναλάβει η τελευταία ανά την Ελλάδα. Και αυτή με τη σειρά της το υπεκναύλωσε σε τεχνική εταιρεία, η οποία είχε αναλάβει την εκτέλεση του δημόσιου έργου της κατασκευής του Αλιευτικού Καταφυγίου Σάμου. Σύμφωνα με τους όρους του συμφωνητικού, ανάμεσα εξ' αυτών, και του ότι η χρήση και οιαδήποτε ενέργεια, καθώς και οι κινήσεις του ρυμουλκού θα τελούσαν υπό τις εντολές, τη φροντίδα και την επιμέλεια του κυβερνήτη και του πληρώματος, που είχε διορισθεί από την ενάγουσα, και του ότι η ναυλώτρια δεν θα έφερε ευθύνη για την πρόκληση οιασδήποτε ατυχήματος στο πλήρωμα του πλοίου ή σε τρίτους, καθώς και οιασδήποτε περιουσιακής ζημίας ή βλάβης σε τρίτους από τη λειτουργία του ρυμουλκού, συνάγεται ότι κατά τη διάρκεια της σύμβασης χρονοναύλωσης η ενάγουσα εξακολουθούσε να ασκεί την εκμετάλλευση του πλοίου της, παραμένοντας έτσι πλοιοκτήτρια και όχι μόνο απλή κυρία αυτού.

Ενώ, η εναγομένη ανώνυμη ναυτική εταιρεία τυγχάνει πλοιοκτήτρια του υπό ελληνική σημαία επιβατηγού-οχηματαγωγού (Ε/Γ-Ο/Γ) πλοίου, που κατά την διάρκεια του συμβάντος εκτελούσε τακτικό δρομολόγιο με αφετηρία το λιμένα του Πειραιά, με ενδιάμεσους προορισμούς την Σύρο, την Μύκονο, την Εύδηλο Ικαρίας, και τελικό προορισμό το Καρλόβασι Σάμου.

Την ημέρα του συμβάντος, το Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο κατά την διάρκεια εκτέλεσης του τακτικού δρομολογίου του εκδήλωσε πυρκαγιά στον οχετό της καπνοδόχου (τσιμινιέρα - φουγάρο), ενώ έπλεε στη θαλάσσια περιοχή βόρεια των νήσων Σάμου και Ικαρίας, με την πρώτη αναγγελία της πυρκαγιάς στο τηλεπικοινωνιακό δίκτυο, που εξυπηρετεί τις ανάγκες στον τομέα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας, να γίνεται στις 15:58. Το προαναφερθέν ρυμουλκό, βρισκόταν τότε στο Μαραθόκαμπο Σάμου. Προσέτρεξε προς επί θαλάσσια αρωγή, συμβάλλοντας στην μετεπιβίβαση των επιβατών σε παραπλέον επιβατηγό-τουριστικό πλοίο, και πέτυχε να συγκρατήσει με κάβο το ανωτέρω πλοίο, και στη συνέχεια να το ρυμουλκήσει με ασφάλεια σε σημείο, που απέιχε 2 ναυτικά μίλια από την είσοδο του λιμένος Καρλοβασίου Σάμου.

Η ενάγουσα προσδοκούσε στην καταβολή εύλογης αμοιβής για τις σωστικές υπηρεσίες του σκάφους. Το ύψος της συνολικής αμοιβής, κατά την ενάγουσα, ήτο 327.000 € συνυπολογίζοντας: α) την αξία του διασωθέντος πλοίου, β) την αγοραία ή τρέχουσα αξία του διασωθέντος φορτίου, γ) την αξία του ρυμουλκού σκάφους της, δ) την αποτροπή της οικολογικής καταστροφής από την διαρροή στην θάλασσα, των καυσίμων του πλοίου σε περίπτωση πρόσκρουσης στις κοντινές βραχώδεις ακτές, ε) την απειλή των ζωών των επιβατών, στ) την ανιδιοτελή αυταπάρνηση των μελών του πληρώματος του ρυμουλκού σκάφους, ζ) τον κίνδυνο καταστροφής των δύο μηχανών του ρυμουλκού, η) τον χρόνο δια τον οποίο έγινε διάθεση του ρυμουλκού σκάφους, θ) τις δαπάνες και απώλειες, που υπέστη η εταιρεία συνεπεία της αρωγής. Η ενάγουσα θεωρώντας, πως το ρυμουλκό σκάφος συμμετείχε κατά 90% επί του ωφέλιμου αποτελέσματος, διεκδικούσε το 45% της συνολικής αμοιβής, και το υπόλοιπο 45% στον πλοίαρχο και το πλήρωμα.

Κατά την εξέταση της υπόθεσης όμως συνήχθησαν τα ακόλουθα:

- A. Μετά την εκδήλωση της πυρκαγιάς ο πλοίαρχος του Ε/Γ-ΟΓ πλοίου έδωσε εντολή στο προσωπικό του μηχανοστασίου να κάνει «κράτει» τις μηχανές του πλοίου για να διακόψει, έτσι, την οξυγόνωση του χώρου του οχετού της καπνοδόχου. Μετά από λίγο, οι μηχανές τέθηκαν εκτός λειτουργίας. Ανεξαρτήτως της αιτίας της διακοπής της λειτουργίας των μηχανών, γεγονός είναι ότι μετά την ως άνω διακοπή ουδέποτε τέθηκε ξανά σε λειτουργία το προωστήριο σύστημα του πλοίου, μέχρι τον κατάπλου του ξανά στο λιμένα του Πειραιά. Ο πλοίαρχος του πλοίου είχε αναφέρει, πως το πλοίο στερείτο της δυνατότητας αυτοδύναμης κίνησης, επειδή το σύστημα πρόωσής του δεν ήταν δυνατό να τεθεί σε λειτουργία και, για το λόγο αυτό, ήταν ακυβέρνητο.
- B. Η πυρκαγιά που εκδηλώθηκε στον οχετό της καπνοδόχου του ανωτέρω πλοίου έλαβε μεν σημαντικές διαστάσεις και εξαπλώθηκε μέχρι και το χώρο του μηχανοστασίου, πλήττοντας, όμως, τελικά μόνο τις μονώσεις του ανώτερου τμήματος του χώρου αυτού (του μηχανοστασίου) και όχι και τις κύριες μηχανές του πλοίου. Είχε ως συνέπεια την πρόκληση περιορισμένων υλικών ζημιών μόνο στο εξωτερικό περίβλημα της καπνοδόχου, και στην εσωτερική μηχανολογική διάταξη του πλοίου. Επίσης, παρά τη σχετικά μεγάλη έκτασή της, ουδέποτε έπαψε να είναι ελεγχόμενη, και, τελικά, μέχρι τις 17:22 το αργότερο, δηλαδή μία και ημίσεια περίπου ώρα μετά την εκδήλωσή της, είχε κατασβεσθεί πλήρως. Μάλιστα, η κατάσβεσή της έγινε αποκλειστικά από τα μέλη του πληρώματος του πλοίου, χωρίς να απαιτηθεί η συνδρομή τρίτου και η χρήση άλλων μέσων πλην αυτών που διέθετε το πλοίο.
- Γ. Το εν λόγω πλοίο ουδέποτε ζήτησε την παροχή συνδρομής από τις κρατικές αρχές ή άλλα πλοία. Το σήμα επείγοντος, αναφορικά με το πλοίο εκπέμφθηκε αρχικά από παραπλέον φορτηγό πλοίο και εν συνεχεία εκδόθηκε αντίστοιχο σήμα από το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης. Ουδέποτε εκπέμφθηκε σήμα κινδύνου για λογαριασμό του πλοίου της εναγομένης, ενώ το απευθείας σήμα κινδύνου, που φέρεται να έλαβε η ενάγουσα, είτε δεν εκπέμφθηκε ποτέ, είτε εκπέμφθηκε εκ παραδρομής, γεγονός που διευκρινίστηκε άμεσα.
- Δ. Ουδείς από τους επιβάτες του πλοίου ή τα μέλη του πληρώματος αυτού διέτρεξε κίνδυνο ζωής εξαιτίας της πυρκαγιάς.

Με αποτέλεσμα αυτών των συμπερασμάτων, ο ισχυρισμός για την παροχή επί θαλάσσιας αρωγής, που διατυπώθηκε αρχικά, απορρίφθηκε, με το ρυμουλκό πλοίο να ορίζεται, πως παρείχε υπηρεσίες απλής ρυμούλκησης. Και κατά συνέπεια τούτου, η ενάγουσα αποφασίστηκε, πως δεν δικαιούται αμοιβή για παροχή θαλάσσιας αρωγής, και η κρινόμενη αγωγή απορρίφθηκε ως αβάσιμη. Κατά την εκδίκαση, φαίνεται ξεκάθαρα η εφαρμογή των νόμων περί επί θαλάσσιας αρωγής, και ο τρόπος υπολογισμού των ναυτικών αξιώσεων, ενώ ταυτόχρονα γίνεται εμφανής ο λόγος, που απορρίφθηκε η αίτηση, και η μετάπτωση της αρωγής σε απλή ρυμούλκηση.

6.2 Εμπρησμός με ενδεχόμενο δόλο

Με αριθμό απόφασης 247/2009, το ποινικό τμήμα του Άρειου Πάγου αποφάνθηκε για την απόρριψη των αιτημάτων των κατηγορουμένων για εμπρησμό με ενδεχόμενο δόλο σε Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο, περί αναιρέσεως του υπ' αριθμόν 293/2007 βουλεύματος του Συμβούλιου Εφετών Κρήτης.

Το ναυτικό συμβάν αφορά το Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο, που εκτελούσε τακτικούς πλόες, της ναυτιλιακής εταιρείας Μινωϊκές γραμμές. Στις 18 προς 19 Νοεμβρίου 2003, την 03.22 και περί τα σαράντα μίλια από το λιμάνι προορισμού του, εξερράγη πυρκαϊά στον με αριθμό τρία κύριο χώρο στάθμευσης οχημάτων. Το αυτόματο σύστημα πυρόσβεσης με νερό τέθηκε σε λειτουργία, και επί τόπου έσπευσε άγημα μελών του πληρώματος προς κατάσβεση της πυρκαϊάς, όπως επίσης έγινε και συγκέντρωση των 1400 επιβατών και των 117 μελών του πληρώματος στους προκαθορισμένους σταθμούς για πιθανή εκκένωση του πλοίου. Από την πυρκαγιά προκλήθηκαν φθορές σε μεταφερόμενα φορτηγά αυτοκίνητα, όπως και σε καλώδια και ηλεκτρολογικό εξοπλισμό του πλοίου, από την οποία αιτία προκλήθηκε βραχυκύκλωμα με συνέπεια να παρουσιαστεί δυσλειτουργία των οργάνων στην διακυβέρνηση του πλοίου εξ' αιτίας της οποίας χάθηκε ο έλεγχος του πηδαλίου του πλοίου για χρονικό διάστημα πλέον των 23 λεπτών, διάστημα κατά το οποίο το πλοίο κατέστη ακυβέρνητο. Τελικά, το πλοίο εισέπλευσε στο λιμάνι προορισμού του με τις δικές του δυνάμεις μετά από αρκετή καθυστέρηση. Ως αρχή της πυρκαγιάς διαπιστώθηκε, ότι ήταν το ρυμουλκούμενο ασυνόδευτο όχημα, που άνηκε, σε έναν εκ των κατηγορουμένων, και πως η καύση του προστατευτικού

καλύμματος του οχήματος από μουσαμά, εκ των έσω προς τα έξω. Από την περαιτέρω έρευνα του φορτίου του οχήματος διαπιστώθηκε, ότι το όχημα αυτό μετέφερε ποικιλία φορτίου, όπως φάρμακα, καλλυντικά, οινοπνευματώδη ποτά, διαφημιστικούς αναπτήρες, ηλεκτρικές και ηλεκτρονικές συσκευές, ξύλινα έπιπλα, καθώς και πέντε κιβώτια των είκοσι πλαστικών φιαλών του ενός κιλού εκάστη Πεруντρόλ (υπεροξειδίο του υδρογόνου) σε πυκνότητα 50%, και ένα κιβώτιο πλαστικών φιαλών του ενός κιλού, οι οποίες περιείχαν φαρμακευτική ακετόνη καθαρότητας 99 %. Τα παραπάνω μεταφερόμενα είδη του Πεрунτρόл και της φαρμακευτικής ακετόνης είναι το πρώτο εξαιρετικά δραστικό οξειδωτικό και το δεύτερο ιδιαίτερα εύφλεκτο και αλληλεπιδρούν. Τα φορτία αυτά κατατάσσονται στην κατηγορία των επικινδύνων φορτίων, και η μεταφορά θα πρέπει να γίνεται με ιδιαίτερες προφυλάξεις, και με συσκευασίες, που πρέπει να έχουν στεγανότητα, ανθεκτικότητα, και προσδιορισμένη από τους κανονισμούς χωριτικότητα. Ενώ ταυτόχρονα, τα δύο φορτία πρέπει να τοποθετούνται σε απόσταση μεταξύ τους, και η στοιβάση τους πρέπει να γίνεται σε ανοικτό κατάστρωμα σύμφωνα με κανονισμό θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων φορτίων, και για τον σκοπό αυτό πρέπει να γίνεται κατάλληλη σήμανση όπως και δήλωση του επικινδύνου φορτίου.

Ο ένας εκ των κατηγορουμένων, και ο αιτών της αναίρεσης είναι ο ιδιοκτήτης του ρυμουλκούμενου οχήματος, και διαχειριστής της εταιρείας μεταφορών, στην οποία υπαγόταν το όχημα, και είχε διατεθεί προς εκμετάλλευση. Ο κατηγορούμενος κρίθηκε ένοχος, και η αίτηση του απορρίφθηκε, για εμπρησμό με ενδεχόμενο δόλο, καθώς ενώ γνώριζε το φορτίου του οχήματος, από προηγούμενη σχετική φορτωτική, παραποίησε τα στοιχεία με έκδοση φορτωτικής επί του πλοίου με αναφορά ως είδη φαρμάκων. Λόγω αυτής της δηλώσεως στην φορτωτική του πλοίου, καθώς και σε συνδυασμό με τον περιορισμένο χρόνο φορτώσεως επί του πλοίου, δεν μπόρεσε να γίνει ο εντοπισμός των επικίνδυνων υλών, , δεν προκύπτουν ευθύνες επί του πλοιοκτήτη, του πλοιάρχου ή του πληρώματος σχετικά με τα εγκλήματα του εμπρησμού, και της διαταράξεως της ασφάλειας της υδάτινης συγκοινωνίας.

Ο συγκατηγορούμενος του ανωτέρου είναι ο εκπρόσωπος και διαχειριστής εμπορικής εταιρείας παραφαρμακευτικών και καλλυντικών προϊόντων, η οποία είχε καταρτίσει συμφωνία με την ανωτέρω εταιρεία μεταφορών. Παρόλο, που είχε εκδώσει λεπτομερή φορτωτική με σωστή αναγραφή του φορτίου, για την ανωτέρω εταιρεία, όμως δεν είχε

φροντίσει για την χρήση κατάλληλης συσκευασίας, η οποία θα ήταν συνάδουσα με τις νόμιμες προδιαγραφές για την κανονική θάλασσα μεταφορά, την οποία γνώριζε λόγω της επαγγελματικής του εμπειρίας, ενώ ταυτοχρόνως με την στάση του, αποδέχθηκε την παράνομη μεταφορά με Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο, παραδίδοντας τα εμπορεύματα στον μεταφορέα χωρίς δήλωση φορτώσεως επικίνδυνων ουσιών.

Γίνεται εμφανή και εκτενή χρήση του Ποινικού Κώδικα, όπως και των διατάξεων του κανονισμού για την θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, όπως επίσης των διατάξεων των κανόνων της Χάγης, και του κανονισμού για την διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς (C.M.R.).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η ολοένα αυξανόμενη μεταφορά επιβατών διεθνώς, όσο και η ελεύθερη μετακίνηση προσώπων στην Ευρωπαϊκή Ένωση οδηγούν στην εξάλειψη της διαφοράς της εθνικής και της διεθνούς μεταφοράς. Για τον σκοπό αυτό, διαμορφώνονται Διεθνείς Συμβάσεις για την υιοθέτηση ενιαίων προτύπων, τόσο ασφαλείας, όσο και υποχρεώσεων και δικαιωμάτων. Ειδικά στην περίπτωση των επιβατηγών πλοίων, ο διεθνής χαρακτήρας των κανονισμών είναι επιτακτικός, λόγω του κόστους και μεγέθους κατασκευής ενός πλοίου, το οποίο μπορεί να δραστηριοποιείται σε ύδατα διαφορετικών χωρών, είτε ανά περίοδο της ζωής του, είτε και κατά την διάρκεια ενός δρομολογίου.

Στο κέντρο των εξελίξεων, βρίσκεται η Ελλάδα με αναπτυσσόμενη ακτοπλοΐα. Επιπλέον, στην Ελλάδα, ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι υποχρεωτική και άμεση η εφαρμογή των οδηγιών και κανονισμών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ενώ και η επισκεψιμότητα των ελληνικών νησιών από χιλιάδες τουρίστες από όλο τον κόσμο συμβάλλει στην εναρμόνιση της εθνικής με την διεθνή νομοθεσία. Επιπρόσθετα, το κλειστό περιβάλλον της Μεσογείου με την ιδιαίτερη περιβαλλοντική αξία επιβάλλει την υιοθέτηση αυστηρών μέτρων ασφαλείας έναντι ναυτικών ατυχημάτων.

Για τους σκοπούς αυτούς, διεθνώς υπάρχει συνεχή προσπάθεια για την διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής και ακεραιότητας με την διαμόρφωση κανονισμών, και μετέπειτα είτε την τροποποίηση αυτών, είτε με διαμόρφωση καινούργιων διατάξεων για την συμπλήρωσή τους. Έχουν θεσπιστεί διεθνώς, υπηρεσίες επιστημονικής εξέτασης των ναυτικών ατυχημάτων για την εξαγωγή προτάσεων για λήψη επιπλέον, ή εξέλιξη των υπαρχουσών, μέτρων. Διαμορφώνονται τακτικά τόσο σε ευρωπαϊκό, όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο, συνελεύσεις με την συμμετοχή κυβερνήσεων και αρμόδιων διευθύνσεων, πλοιοκτητών και πρακτόρων, εκπροσώπων λιμένων, ερευνητικών ιδρυμάτων, για την εξέλιξη των μέσων πυρόσβεσης στα πλοία, τις ευθύνες, και τα δικαιώματα των συμβαλλόμενων μερών στην περίπτωση της πυρκαγιάς στο πλοίο, και στα ναυτικά συμβάντα γενικότερα. Γίνεται προσπάθεια για ολοένα αποσαφήνιση των ευθυνών στα ναυτικά ατυχήματα, και όσο τον δυνατόν πληρέστερη αποζημίωση. Ταυτόχρονα γίνεται οριοθέτηση των ευθυνών, και οριοθέτηση αυτών, με τα όρια συνεχώς να επανεξετάζονται και να επικαιροποιούνται με τροποποιήσεις.

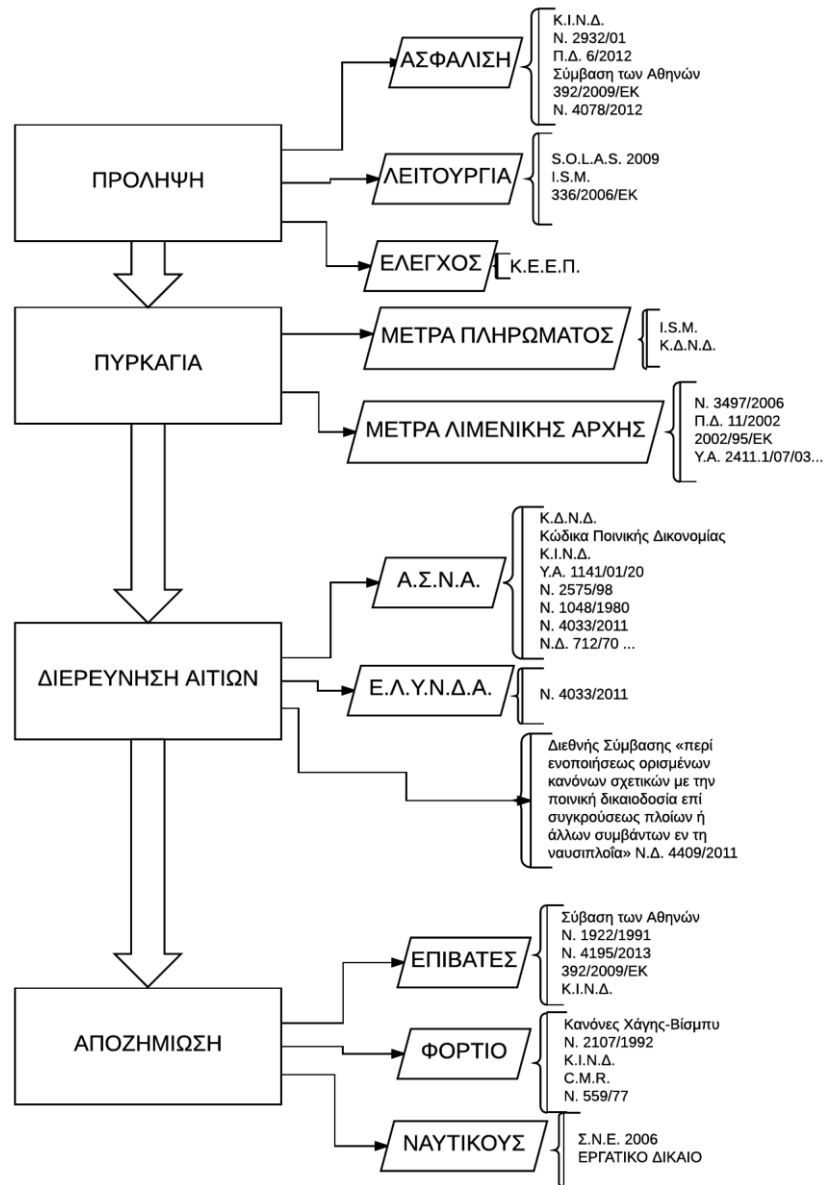
Συνεχώς διαμορφώνονται καινούργιοι διεθνείς κανονισμοί, που όμως συχνά υπάρχει καθυστέρηση στην εφαρμογή τους, εξ' αιτίας των εύλογων περιόδων εναρμόνισης της αγοράς, όπως και συχνά δεν υιοθετούνται από τα συμβαλλόμενα Κράτη, λόγω όπως της ανομοιομορφίας των εθνικών απαιτήσεων, οικονομικών τροχοπεδών, αδυναμία ταχείας εκσυγχρόνισης των εθνικών νομοθεσιών κ.ά. Επιπρόσθετα, παρά την εξέλιξη των συμβάσεων τα τελευταία χρόνια, εξακολουθεί, να υπάρχει μία έλλειψη σαφούς υπευθυνότητας στους διεθνείς πλόες, λόγω των λαβυρίθων της ιδιοκτησίας, των σημαιών ευκαιρίας, της περιορισμένης ασφάλισης και της νομικής ευθύνης. Στην ελληνική πραγματικότητα, στα τακτά δρομολόγια, η ασάφεια αυτή περιορίζεται σημαντικά από την απαίτηση το πλοίο να φέρει την Ελληνική σημαία. Συνάμα, διεθνώς παρατηρείται αδυναμία αποζημίωσης μεγάλων ρυπάνσεων θαλάσσης. Όμως, μέχρι στιγμής είναι σχεδόν ανύπαρκτα τα περιστατικά εκτενούς ρύπανσης στα ναυτικά συμβάντα πυρκαϊών στα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία, ενώ οι ρυπάνσεις θαλάσσης, που έχουν συμβεί, θεωρούνται, πως έχουν σχετικά μικρό περιβαλλοντολογικό αντίκτυπο, για την ανάγκη οικονομικής κάλυψης.

Επιπλέον, και πιο σημαντική, είναι η ενίσχυση των δικαιωμάτων του επιβάτη στην περίπτωση των ναυτικών ατυχημάτων, με την πρόβλεψη της αντικειμενικής ευθύνης του μεταφορέα, που ελαφρύνει πλέον τον επιβάτη από το βάρος αποδείξεως του πταίσματος, και της παράνομης συμπεριφοράς του μεταφορέα, και περιορίζεται μόνο στην επίκληση-απόδειξη της ζημίας από τον ίδιο τον επιβάτη και του αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ αυτής και του ναυτικού συμβάντος-ατυχήματος. Επιπρόσθετα, οι διεκδικήσεις των επιβατών οριοθετούνται, τόσο με τον Κανονισμό 392/09/EK, όσο και με την Σύμβαση Αποζημίωσης για ζημία από ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης, γιατί ρητά η άνω Σύμβαση προλέγει ότι δεν επηρεάζει τα δικαιώματα του μεταφορέα, όπως αυτά προβλέπονται στην Σύμβαση Αθηνών του 1974 και του 2002, δηλαδή το «δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης» του μεταφορέα.

Σε κάθε περίπτωση όμως, έχουν τεθεί οι βάσεις και οι πυλώνες για την μετέπειτα διαμορφωθείσα νομοθεσία, με ένα ευρύ φάσμα νομοθετικού πλαισίου το οποίο έχει ήδη διαμορφωθεί και έχει παρατεθεί στην παρούσα διπλωματική. Σε αυτό έγκειται η αξία της παρούσας εργασίας, ως ένα σημείο αναφοράς και παρουσίασης της ήδη αρκετά ώριμης και πλήρους νομοθεσίας των ναυτικών ατυχημάτων στην περίπτωση πυρκαϊγιάς των επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων, η οποία σαφώς συνεχώς

εξελίσσεται με την εξέταση όλο και περισσότερων ατυχημάτων, και των τεχνολογικών καινοτομιών, που βρίσκουν εφαρμογή επί των πλοίων.

Τέλος, ακολουθεί ένα συνοπτικό διάγραμμα με τα κυριότερα σημεία της εξετασθείας νομοθεσίας.



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ

- International Maritime Organization <http://www.imo.org/>
- «International Safety Management Code/Information about the ISM Code», United States Coast Guard, 2001
- Ευρωπαϊκό Συμβούλιο/Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης
<http://www.consilium.europa.eu>
- Πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης EUR-Lex
<http://eur-lex.europa.eu/>
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής <https://www.yen.gr>
- Ελληνικό Λιμενικό Σώμα <http://www.hcg.gr/>
- Εθνικό Τυπογραφείο <http://www.et.gr/>
- Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων
<http://www.ministryofjustice.gr/>
- Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας <http://www.ypeka.gr/>
- Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων & Συμβάντων
<http://www.hbmci.gov.gr/>
- Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής & Ασφάλειας της Εργασίας
<http://www.elinyae.gr/>
- Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος (ΠΕΑΛΣ)
<http://www.peals.gr/>
- Πρωτοδικείο Πειραιά <https://www.protodikeio-peir.gr/>
- Άρειος Πάγος <http://www.areiospagos.gr/>
- «Διαρκής Κώδικας Νομοθεσίας», Παντελής Κ. Ραπτάρης
- «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», Δρ. Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης
- «Στοιχεία Δικαίου», Γερασίμου Στέφανος, Μαραγκάκης Αντώνης, Μπάτρα Εύη, Ντούγια Εύα, Σκαρίμπα Εύη, Χαϊκάλη Σοφία, Χατζηγεωργίου Μαρία, Χατζόπουλος Βασίλης, Χατζοπούλου Αλίκη, Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 2004
- «Ναυτική τέχνη Έκτακτες ανάγκες», Κωνσταντίνος Τριπολίτης-Γεώργιος Τριάντης, Οργανισμός Εκδόσεων Διδακτικών Βιβλίων, Αθήνα

- «Θαλάσσια Ασφάλιση Πλοίου», διπλωματική εργασία του Αποστόλου Κ. Αντωνίου, Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 2015
- «Οι εξελίξεις των κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο bill of lading», διπλωματική εργασία της Χρυσούλας-Ανδριάνας Λάμπρου, Εκδόσεις ΠΑ.ΠΕΙ., Πειραιάς 2014
- «Οικονομική Διάσταση της Θαλάσσιας Ρύπανσης από τα Ναυτικά Ατυχήματα», διπλωματική εργασία της Παναγιώτας Ζέρβα, Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 2007
- «Ναυτική Ασφάλιση», διπλωματική εργασία του Παντελή Π. Σαγή, Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 2012
- «Ναυλοσύμφωνα-Claims», διπλωματική εργασία του Ιωάννη Πούλη, Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 2008
- «Αποκατάσταση Ζημιών από Ατυχήματα στον Ανθρώπινο Παράγοντα στην Επιβατηγό Ναυτιλία», διπλωματική εργασία της Ελένης Ι. Αξιόγλου, Εκδόσεις ΠΑ.ΠΕΙ. 2010
- «Ναυτεργατικά Ατυχήματα σε πλοία-Νομικές Προεκτάσεις και Αντιμετώπιση τους από τους Αλληλοασφαλιστικούς Οργανισμούς», διπλωματική εργασία της Ευδοκίας Νομικού, Εκδόσεις ΠΑ. Αιγαίου , Χίος 2004