



ΙΣΟΚΡΑΤΗΣ

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΔΣΑ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟΦΑΣΗΣ

Δικαστήριο: **ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ**

Τόπος: **ΑΘΗΝΑ**

Αριθ. Απόφασης: **1530**

Έτος: **2008**

Περίληψη

Ενδεχόμενος δόλος - Διάκριση από ενσυνείδητη αμέλεια - Συρροή εγκλημάτων - Παραπομπή στην Πλήρη Ολομέλεια -. Ενδεχόμενος δόλος ή κυριολεκτικά «δόλος αποδοχής του ενδεχομένου», η ύπαρξη του οποίου πρέπει να αιτιολογείται ειδικώς, υπάρχει στην περίπτωση κατά την οποία ο δράστης δεν προβλέπει μεν το εγκληματικό αποτέλεσμα, αλλά αποβλέπει σε κάτι άλλο, προβλέπει, όμως, ότι η εκπλήρωση της επιδιώξεως του αυτής θα έχει ως πιθανή συνέπεια την πραγμάτωση του εγκληματικού αποτελέσματος και, παρά τούτο, προχωρεί στην τέλεση της πράξεως του. Η «ελπίδα» και κατά μείζονα λόγο η απλή ευχή ή επιθυμία του δράστη να μην επέλθει το προβλεπόμενο απ' αυτόν ως ενδεχόμενο εγκληματικό αποτέλεσμα, εντάσσονται στο πεδίο του ενδεχομένου δόλου και όχι στο πεδίο της συγγενούς προς αυτόν εννοίας της "ενσυνείδητης αμελείας", για τη συνδρομή της οποίας απαιτείται όχι ελπίδα, αλλά πίστη περί μη επελεύσεως του εγκληματικού αποτελέσματος. Τούτο καθ' όσον, η συνέχιση της κινδυνώδους δραστηριότητας, έστω και με την ελπίδα αποφυγής του εγκληματικού αποτελέσματος, καταδεικνύει ότι σπουδαιότερη για το δράστη είναι η επίτευξη του τελικού σκοπού του, παρά τη διαφύλαξη του εννόμου αγαθού, του οποίου πιθανολογείται η βλάβη. Προς την κατεύθυνση αυτή έχει εξελιχθεί και ο προσδιορισμός της εννοίας του ενδεχομένου δόλου από την επιστήμη και γίνεται δεκτό ότι τέτοιος δόλος υπάρχει στην περίπτωση κατά την οποία ο δράστης έλαβε σοβαρά υπ' όψιν το ενδεχόμενο πραγματώσεως της αντικειμενικής υποστάσεως του εγκλήματος και, αφού το στάθμισε με ό,τι επεδίωκε με την πράξη του, έκρινε αυτό ως τόσο σημαντικό, ώστε ακόμη και αν το αξιόποινο αποτέλεσμα δεν ήταν γι' αυτόν αποδεκτό ή ήταν ακόμη και αποδοκιμαστέο, αποφάσισε, παρά τούτο, να προχωρήσει στην πράξη, ελπίζοντας, ευχόμενος στην καλύτερη περίπτωση, ότι το αποτέλεσμα τελικώς δεν θα επέλθει. Ορθή και αιτιολογημένη καταδίκη των αναιρεσειόντων - νομίμων εκπροσώπων της πλοιοκτήτριας εταιρίας για το αδίκημα της έκθεσης, δεδομένου ότι αυτοί αποβλέποντες αποκλειστικώς στην επίτευξη μεγαλύτερου κέρδους, προέβησαν σε εκτεταμένες επισκευές του ξενοδοχειακού εξοπλισμού του πλοίου και αδιαφόρησαν να προβούν σε δαπάνη πλήρους αποκαταστάσεως όλων των παλαιών σωσιβίων με νέα σύγχρονα και λειτουργικά, αποδεχόμενοι τον εντεύθεν κίνδυνο με το να επιτρέψουν τον απόπλου του πλοίου. Υπήρξε δε διακινδύνευση για οποιονδήποτε από τους επιβάτες του πλοίου, αφού δεν είναι απαραίτητη η πραγμάτωση του κινδύνου και οποιοςδήποτε από τους επιβάτες ήταν «εν δυνάμει» χρήστης των ελαττωματικών σωσιβίων που διατηρούσαν στο πλοίο οι εν λόγω αναιρεσειόντες. Δηλαδή η «αβοήθητη» θέση των επιβατών έγινε από την στιγμή που επετράπη ο απόπλους του πλοίου, φέροντος τις πιο πάνω ελλείψεις, για την αντικατάσταση των οποίων υπεύθυνοι ήταν οι αναιρεσειόντες. Παραπέμπεται στην Πλήρη Ολομέλεια του Αρείου Πάγου, λόγω εξαιρετικής σημασίας και γενικότερου ενδιαφέροντος, το ζήτημα αν μεταξύ των εγκλημάτων της κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας της υδάτινης συγκοινωνίας (άρθρο 291 παρ. 1γ' ΠΚ) και των εντεύθεν προκληθεισών ανθρωποκτονιών από αμέλεια και σωματικών βλαβών από αμέλεια (άρθρα 302 και 314 ΠΚ) υπάρχει φαινόμενη ή πραγματική συρροή. Απορρίπτει κατά τα λοιπά την αναίρεση του Β.Γ. Αναιρεί ως προς τον Δ.Τσ. και μόνο ως προς την καταβολή χρηματικής ικανοποίησης λόγω ψυχικής οδύνης στους πολιτικώς ενάγοντες ως κληρονόμους των πνιγέντων. Διατάσσει την απάλειψη της σχετικής διατάξεως. Απορρίπτει κατά τα λοιπά την αίτηση αναιρέσεως του Δ.Τσ. Απορρίπτει τις αιτήσεις αναιρέσεως των λοιπών.

Κείμενο Απόφασης

Αριθμός 1530/2008

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

Ε' ΠΟΙΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ

Συγκροτήθηκε από τους Δικαστές: Ηρακλή Κωνσταντινίδη, Αντιπρόεδρο Αρείου Πάγου, Κωνσταντίνο Κούκλη - Εισηγητή, Ελευθέριο Νικολόπουλο, Αναστάσιο Λιανό και Βιολέττα Κυτέα, Αρεοπαγίτες.

Συνήλθε σε δημόσια συνεδρίαση στο Κατάστημά του στις 16 και 23 Νοεμβρίου 2007, με την παρουσία του Αντεισαγγελέα Αρείου Πάγου Νικολάου Μαύρου (γιατί κωλύεται ο Εισαγγελέας του Αρείου Πάγου) και της Γραμματέως Ευδοκίας Φραγκίδη, για να δικάσει τις αιτήσεις των αναιρεσιδόντων - κατηγορουμένων:

1. Χ1 και ήδη κρατουμένου στην Κλειστή Φυλακή Χαλκίδας, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο του Νικόλαο Ανδρουλάκη, 2. Χ2, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο του Ιωάννη Ηρειώτη, 3. Χ3, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο του Ιωάννη Ηρειώτη, 4. Χ4 και ήδη κρατουμένου στην Κλειστή Φυλακή Χαλκίδας, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο του Δημήτριο Βαλάση, 5. Χ5, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο του Σωτήριο Νίκα, 6. Χ6, που εκπροσωπήθηκε από τους πληρεξουσικούς δικηγόρους του Νικόλαο Ανδρουλάκη, Άγγελο Κωνσταντινίδη και Ιωάννη Ηρειώτη και 7. Χ7, που εκπροσωπήθηκε από τους πληρεξουσικούς δικηγόρους του Ιωάννη Ηρειώτη και Κωνσταντίνο-Δημήτριο Τριανταφυλλόπουλο, για αναίρεση της με αριθμό 349/2006, 183, 185, 242/2007 αποφάσεως του Πενταμελούς Εφετείου Πειραιώς.

Με Πολιτικώς Ενάγοντες τους: 1. Ψ1, 2. Ψ2, 3. Ψ3, 4. Ψ4, που δεν παρέστησαν στο ακροατήριο, 5. Ψ5, 6. Ψ6, που εκπροσωπήθηκαν από την πληρεξουσία δικηγόρο τους Ειρήνη Μαρούπα, 7. Ψ7, 8. Ψ8, 9. Ψ9 ατομικά και ως κληρονόμο της μητέρας του ψ9α,, που δεν παρέστησαν στο ακροατήριο, 10. ψ10, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Γεώργιο Τσακαλία, 11. ψ11, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο του Ιωάννη Γιατράκο, 12. ψ12, που δεν παρέστη στο ακροατήριο, 13. ψ13, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο του Γεώργιο Τσακαλία, 14. ψ14, που παρέστη με τον πληρεξούσιο δικηγόρο του Ζαχαρία Σαλούστρο, 15. ψ15, που δεν παρέστη στο ακροατήριο, 16. ψ16, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Γεώργιο Τσακαλία, 17. ψ17, 18. ψ18, 19. ψ19, που δεν παρέστησαν στο ακροατήριο, 20. ψ20, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο του Ζαχαρία Σαλούστρο, 21. ψ21, που παρέστη με τον πληρεξούσιο δικηγόρο του Φραγκίσκο Ραγκούση, 22. ψ22, 23. ψ23, 24. ψ24, 25. ψ25, 26. ψ26, 27. ψ27, 28. ψ28, 29. ψ29, 30. ψ30, 31. ψ31, που δεν παρέστησαν στο ακροατήριο, 32. ψ32, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο του Ζαχαρία Σαλούστρο, 33. ψ33, που παρέστη με τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Ζαχαρία Σαλούστρο, 34. ψ34, 35. ψ35, που δεν παρέστησαν στο ακροατήριο, 36. ψ36, που παρέστη με τον πληρεξούσιο δικηγόρο του Γεώργιο Τσακαλία, 37. ψ37, 38. ψ38, που δεν παρέστησαν στο ακροατήριο, 39. ψ39, που εκπροσωπήθηκε από την πληρεξουσία δικηγόρο του Ειρήνη Μαρούπα, 40. ψ40, 41. ψ41, 42. ψ42, 43. ψ43, που δεν παρέστησαν στο ακροατήριο, 44. ψ44, που παρέστη με τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Ζαχαρία Σαλούστρο, 45. ψ45, 46. ψ46, 47. ψ47, 48. ψ48, που δεν παρέστησαν στο ακροατήριο, 49. ψ49, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο του Γεώργιο Τσακαλία, 50. ψ50, 51. ψ51, 52. ψ52, 53. ψ53, 54. ψ54, που δεν παρέστησαν στο ακροατήριο, 55. ψ55, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο του Γεώργιο Τσακαλία, 56. ψ56 και ήδη αποβιώσαντα, όπως προκύπτει από την αριθμ. ληξιарχική πράξη θανάτου της ληξιάρχου Ευδής Ικαρίας Αργυρώς Τούρβα, 57. ψ57, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Γεώργιο Τσακαλία, 58. ψ58, 59. ψ59, που δεν παρέστησαν στο ακροατήριο, 60. ψ60 που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Ζαχαρία Σαλούστρο, 61. ψ61, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Γεώργιο Τσακαλία, 62. ψ62, που δεν παρέστη στο ακροατήριο, 63. ψ63, 64. ψ64, που εκπροσωπήθηκαν από τον πληρεξούσιο δικηγόρο τους Γεώργιο Τσακαλία, 65. ψ65, που δεν παρέστη στο ακροατήριο, 66. ψ66, που παρέστη με την πληρεξουσία δικηγόρο της Ειρήνη Μαρούπα, 67. ψ67, που δεν παρέστη στο ακροατήριο, 68. ψ68, που παρέστη με τον πληρεξούσιο δικηγόρο του Ζαχαρία Σαλούστρο, 69. ψ69, 70. ψ70, που δεν παρέστησαν στο ακροατήριο, 71. ψ71, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Χρήστο Μόσχο, 72. ψ72, 73. ψ73, , που δεν παρέστησαν στο ακροατήριο, 74. ψ74, 75. ψ75, που εκπροσωπήθηκαν από τον πληρεξούσιο δικηγόρο τους Γεώργιο Τσακαλία, 76. ψ76, 77. ψ77, 78. ψ78, 79. ψ79, 80. ψ80, 81. ψ81, 82. ψ82, που δεν παρέστησαν στο ακροατήριο, 83. ψ83, που παρέστη με τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Παναγιώτη Τσιλιμιδό, 84. ψ84, που δεν παρέστη στο ακροατήριο, 85. ψ85, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Χρήστο Μόσχο, 86. ψ86, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Δημήτριο Πανταζή, 87. ψ87, που παρέστη με τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Γεώργιο Τσακαλία, 88. ψ88, 89. ψ89, 90. ψ90, 91. ψ91, 92. ψ92, 93. ψ93, 94. ψ94, που δεν παρέστησαν στο ακροατήριο, 95. ψ95, που εκπροσωπήθηκε από την πληρεξουσία δικηγόρο του Ειρήνη Μαρούπα, 96. ψ96, που δεν παρέστη στο ακροατήριο, 97. ψ97, που παρέστη με τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Ζαχαρία Σαλούστρο, 98. ψ98, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο του Ζαχαρία Σαλούστρο, 99. ψ99, 100. ψ100, που δεν παρέστησαν στο ακροατήριο, 101. ψ101, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Γεώργιο Τσακαλία και 102. ψ102, που δεν παρέστη στο ακροατήριο. Το Πενταμελές Εφετείο Πειραιώς με την ως άνω απόφασή του διέταξε όσα λεπτομερώς αναφέρονται σ' αυτή, και οι αναιρεσιδόντες-κατηγορούμενοι ζητούν την αναίρεση της απόφασής αυτής για τους λόγους που αναφέρονται στις από 19 Ιουλίου 2007, 19 Ιουλίου 2007, 19 Ιουλίου 2007, 20 Ιουλίου 2007, 19 Ιουλίου 2007, πέντε αυτοτελείς, αιτήσεις αναίρεσης των πέντε πρώτων των αναιρεσιδόντων, αντιστοίχως, και στις από 10 Ιουλίου 2007 και 20 Ιουλίου 2007, δύο αυτοτελείς, αιτήσεις αναίρεσης του έκτου των αναιρεσιδόντων και από 10 Ιουλίου 2007 αίτηση αναίρεσης του εβδόμου αυτών, και στα από 30 Οκτωβρίου 2007, 30 Οκτωβρίου 2007 δικόγραφα προσθέτων λόγων του τρίτου και πέμπτου των αναιρεσιδόντων και από 12 Οκτωβρίου 2007 και 30 Οκτωβρίου 2007, δύο αυτοτελή, δικόγραφα προσθέτων λόγων του έκτου των αναιρεσιδόντων και από 12 Οκτωβρίου 2007 και 30 Οκτωβρίου 2007, δύο αυτοτελή, δικόγραφα προσθέτων λόγων του εβδόμου αυτών, που καταχωρίστηκαν στο οικείο πινάκιο με τον αριθμό 1320/2007. Α φ ο ύ α κ ο υ σ ε

Τους πληρεξουσίου δικηγόρους των διαδίκων που ζήτησαν όσα αναφέρονται στα σχετικά πρακτικά και τον Αντεισαγγελέα Αρείου Πάγου, ο οποίος πρότεινε : α) να γίνει δεκτή εν μέρει η αίτηση αναιρέσεως του εκ των αναιρεσιόντων χ3, χωρίς παραπομπή της υποθέσεως προς νέα συζήτηση και β) να απορριφθούν οι αιτήσεις αναιρέσεως των υπολοίπων αναιρεσιόντων.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ

Κατά τις δύο πρώτες παραγράφους του άρθρου 291 Π.Κ. "§1. Όποιος με πρόθεση διαταράσσει την ασφάλεια της σιδηροδρομικής ή της υδάτινης συγκοινωνίας ή της αεροπλοΐας, τιμωρείται: α) με φυλάκιση τουλάχιστον δύο ετών, αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κοινός κίνδυνος σε ξένα πράγματα, β) με κάθειρξη, αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κίνδυνος για άνθρωπο, γ) με κάθειρξη, ισόβια ή πρόσκαιρη, τουλάχιστον δέκα ετών, αν στην περίπτωση του στοιχ. β' επήλθε θάνατος. §2. Αν η πράξη τελέστηκε από αμέλεια επιβάλλεται φυλάκιση". Από τις παραπάνω διατάξεις προκύπτει ότι για τη στοιχειοθέτηση του απ' αυτές προβλεπόμενου εγκλήματος απαιτείται αντικειμενικά ή καθ' οιονδήποτε τρόπο διατάραξη με πράξη ή παράλειψη της ασφάλειας, εκτός των άλλων και της υδάτινης συγκοινωνίας ή ακτοπλοΐας, έτσι ώστε να είναι δυνατό να προκύψει κίνδυνος σε ξένα πράγματα και κίνδυνος ζωής ή υγείας ανθρώπου ή να επήλθε θάνατος. Υποκειμενικά δε απαιτείται πρόθεση, δηλαδή άμεσος ή ενδεχόμενος δόλος. Ενδεχόμενος δόλος ή κυριολεκτικά "δόλος αποδοχής του ενδεχομένου", η ύπαρξη του οποίου πρέπει να αιτιολογείται ειδικώς, υπάρχει στην περίπτωση κατά την οποία ο δράστης δεν προβλέπει μεν το εγκληματικό αποτέλεσμα, αλλά αποβλέπει σε κάτι άλλο, προβλέπει, όμως, ότι η εκπλήρωση της επιδιώξεώς του αυτής θα έχει ως πιθανή συνέπεια την πραγμάτωση του εγκληματικού αποτελέσματος και, παρά τούτο, προχωρεί στην τέλεση της πράξεώς του. Για τον προσδιορισμό της εννοίας "της αποδοχής" του εγκληματικού αποτελέσματος εκ μέρους του δράστη, του βουλευτικού, δηλαδή, στοιχείου του ενδεχομένου δόλου, η επιστήμη, αλλά και η νομολογία, δεν ανατρέχουν στους χώρους του συναισθηματικού, αλλά στο γνωσιολογικό στοιχείο, το οποίο ενεργεί συμπληρωματικά. Προσφέρει, δηλαδή, κατάλληλες ενδείξεις για τη βουλευτική στάση του δράστη, προσδίδοντας σ' αυτή το ακριβές περιεχόμενό της. Έτσι, "αποδέχομαι" τον κίνδυνο επελεύσεως του αποτελέσματος σημαίνει ότι σταθμίζω τα υπέρ και τα κατά με βάση τα δεδομένα στοιχεία και αποφασίζω να προβώ στην πράξη, για το λόγο ότι αυτό είναι σημαντικότερο από το φόβο μήπως επέλθει τελικώς το αποτέλεσμα. Δύο δε από τα κυριότερα αντικειμενικά κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό του γνωσιολογικού στοιχείου και, κατά συνέπεια, της βουλευτικής στάσεως του δράστη, είναι το ποσοστό επικινδυνότητας και η τυχόν ιδιοτέλεια του σκοπού που επιδιώκει ο δράστης με την πράξη του. Όσον αφορά το πρώτο, η χρησιμότητά του ως ενδεικτικού στοιχείου της βουλευτικής στάσεως δεν μπορεί να αμφισβητηθεί, γιατί όταν ένας δράστης προβαίνει στο εγχείρημα, παρά το υψηλό ποσοστό κινδύνου, λογικό είναι να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι αποδέχεται το αποτέλεσμα. Εξ άλλου, όσον αφορά το δεύτερο, χρησιμοποιείται υπό την έννοια ότι ο δράστης που προβλέπει την πιθανότητα επελεύσεως του αποτελέσματος γιατί τον ενδιαφέρει η επιτυχία κάποιου συγκεκριμένου σκοπού, ενεργεί με ενδεχόμενο δόλο. Άλλωστε, η "ελπίδα" και κατά μείζονα λόγο η απλή ευχή ή επιθυμία του δράστη να μην επέλθει το προβλεπόμενο απ' αυτόν ως ενδεχόμενο εγκληματικό αποτέλεσμα, εντάσσονται στο πεδίο του ενδεχομένου δόλου και όχι στο πεδίο της συγγενούς προς αυτόν εννοίας της "ενσυνείδητης αμέλειας", για τη συνδρομή της οποίας απαιτείται όχι ελπίδα, αλλά πίστη περί μη επελεύσεως του εγκληματικού αποτελέσματος. Τούτο καθ' όσον, η συνέχιση της κινδυνώδους δραστηριότητας, έστω και με την ελπίδα αποφυγής του εγκληματικού αποτελέσματος, καταδεικνύει ότι σπουδαιότερη για το δράστη είναι η επίτευξη του τελικού σκοπού του, παρά τη διαφύλαξη του εννόμου αγαθού, του οποίου πιθανολογείται η βλάβη. Προς την κατεύθυνση αυτή έχει εξελιχθεί και ο προσδιορισμός της εννοίας του ενδεχομένου δόλου από την επιστήμη και γίνεται δεκτό ότι τέτοιος δόλος υπάρχει στην περίπτωση κατά την οποία ο δράστης έλαβε σοβαρά υπ' όψιν το ενδεχόμενο πραγματώσεως της αντικειμενικής υποστάσεως του εγκλήματος και, αφού το στάθμισε με ό,τι επεδίωκε με την πράξη του, έκρινε αυτό ως τόσο σημαντικό, ώστε ακόμη και αν το αξιόποινο αποτέλεσμα δεν ήταν γι' αυτόν αποδεκτό ή ήταν ακόμη και αποδοκιμαστέο, αποφάσισε, παρά τούτο, να προχωρήσει στην πράξη, ελπίζοντας, ευχόμενος στην καλύτερη περίπτωση, ότι το αποτέλεσμα τελικώς δεν θα επέλθει. Εξάλλου κατά τη διάταξη του άρθρου 15 ΠΚ όπου ο νόμος για την ύπαρξη αξιοποίησης πράξης απαιτεί να έχει επέλθει ορισμένο αποτέλεσμα, ή μη αποτροπή του τιμωρείται όπως η πρόκλησή του με ενέργεια, αν ο υπαίτιος της παράλειψης είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να παρεμποδίσει την επέλευση του αποτελέσματος. Η διάταξη αυτή προβλέπει το δια παραλείψεως τελούμενο έγκλημα, το οποίο θεωρείται υφιστάμενο οσάκις αυτός που παρέλειψε να αποτρέψει την επέλευση αποτελέσματος ανήκοντος στην αντικειμενική υπόσταση ορισμένου εγκλήματος τελέσεως τιμωρείται όπως αυτός που δι' ενεργείας παρήγαγε το αποτέλεσμα, δηλαδή ο δράστης του εγκλήματος τελέσεως. Πρόκειται για ειδική μορφή εγκλήματος, δεδομένου ότι η αντικειμενική υπόστασή του τελείται όχι μόνο δι' ενεργείας, αλλά και δια παραλείψεως, που εξομοιώνεται νομικώς με την δι' ενεργείας παραγωγή του αποτελέσματος. Προϋπόθεση εφαρμογής της είναι η ύπαρξη ιδιαίτερης, δηλαδή ειδικής και όχι γενικής υποχρεώσεως του υπαιτίου για ενέργεια που τείνει στην παρεμπόδιση του αποτελέσματος, για την επέλευση του οποίου ο νόμος απειλεί ορισμένη ποινή. Η υποχρέωση αυτή μπορεί να πηγάζει από ρητή διάταξη νόμου, από σύμπλεγμα νομικών καθηκόντων που συνδέονται με ορισμένη έννομη σχέση του υπαιτίου, από σύμβαση ή από ορισμένη συμπεριφορά του υπαιτίου από την οποία δημιουργήθηκε ο κίνδυνος του εγκληματικού αποτελέσματος. Η ιδιαίτερη νομική υποχρέωση πρέπει να αναφέρεται και να αιτιολογείται στην απόφαση, εκτός εάν προκύπτει από την ιδιότητα του υπαιτίου, έτσι ώστε να μην είναι αναγκαίο ο προσδιορισμός αυτής από ειδική διαταγή νόμου. Περαιτέρω, σε περίπτωση που τυχόν, εκ της διατάραξης της ασφαλείας της υδάτινης συγκοινωνίας, έχει ανακύψει κατάσταση, που επιβάλλει την εγκατάλειψη επιβατηγού πλοίου, αρμοδιότητες του

πλοίαρχου και του υπάρχου, τα καθήκοντα του πληρώματος και τις υποχρεώσεις του πλοίαρχου προς σύνταξη του πίνακα συναγερμού και διαιρέσεων και των οδηγιών ανάγκης προβλέπονται τ' ακόλουθα:

α. ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ ΠΛΟΙΟΥ - ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, Άρθρο 125, Κανονισμός εσωτερικής Υπηρεσίας Επιβατηγού Πλοίου, Άρθρο 17 (1). Ο Πλοίαρχος δεν διατάσσει την εγκατάλειψη του πλοίου ενώπιον κινδύνου, πριν ή εξαντλήσει πάντα τα υπό της ναυτικής τέχνης και εμπειρίας ενδεικνυόμενα μέσα προς διάσωση αυτού. (2). Προ της εκδόσεως διαταγής περί εγκαταλείψεως του πλοίου, ο πλοίαρχος υποχρεούται να ζητήσει τις γνώμες των αξιωματικών του, ελλείψει δε αυτών, των εμπειροτέρων από τα μέλη του πληρώματος. (3). Ο Πλοίαρχος μεριμνά όπως οι επιβάτες επιβιβασθούν πρώτοι στις λέμβους και συνέχεια το πλήρωμα, ο ίδιος εγκαταλείπει το πλοίο τελευταίος χωρίς να απομακρύνεται της περιοχής έως ότου βεβαιωθεί ότι το πλοίο απωλέσθηκε ή καταστράφηκε. (4). Ο Πλοίαρχος μεριμνά για τη διάσωση των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου, του ταχυδρομείου και των πολυτιμότερων πραγμάτων. β. ΚΙΝΔΥΝΟΣ- ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ ΠΛΟΙΟΥ- ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΥΠΑΡΧΟΥ Κανονισμός Υπηρεσίας Επιβατηγών Πλοίων, Άρθρο 37 (1). Ο Υπαρχος σε περίπτωση κινδύνου του πλοίου από οιαδήποτε αιτία αφιερώνεται εις την τήρηση της τάξεως και εις το να αποδοθεί το μεγαλύτερο δυνατόν έργο δια των μέσων του πλοίου. (2). Εάν ο Πλοίαρχος διατάξει την εγκατάλειψη του πλοίου, διευθύνει την κίνηση αυτή, αρχόμενος από των ασθενών, τραυματιών και αναπήρων, των γυναικόπαιδων και των γερόντων. (3). Εκτός εναντίας διαταγής δεν εγκαταλείπει το πλοίο ειμή τελευταίος προ του Πλοίαρχου. γ. ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ- ΑΝΑΓΚΗΣ (1) Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, Άρθρο 133 & 135. Σε περίπτωση κινδύνου τα μέλη του πληρώματος συνεργάζονται σύμφωνα με τις οδηγίες του πλοίαρχου, για τη σωτηρία του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου, εγκαταλείπουν δε το πλοίο μετά σχετική διαταγή του πλοίαρχου. (2) ΠΔ 363/84, Κανονισμός Συναγερμού και Γυμνασίων, Μέρος II Άρθρο 3. (α). Σε κάθε μέλος του πληρώματος ανατίθενται ειδικά καθήκοντα που αναλαμβάνονται σε περίπτωση συμβάντος έκτακτης ανάγκης. Τα ειδικά αυτά καθήκοντα αφορούν στην ενεργό συμμετοχή κάθε μέλους για την ασφαλή εγκατάλειψη του πλοίου, για την αντιμετώπιση πυρκαγιάς και για την αντιμετώπιση διαρροής. (β) Για το σκοπό της αποτελεσματικής αντιμετώπισης πυρκαγιάς, διαρροής ή άλλης φύσεως ατυχημάτων, τα οποία ενδέχεται να οδηγήσουν σε εγκατάλειψη του σκάφους, συγκροτείται σε κάθε πλοίο "Ομάδα αντιμετώπισης κινδύνου" της οποίας αποκλειστικό έργο είναι η ουσιαστική αντιμετώπιση οιασδήποτε έκτακτης ανάγκης. Το έργο της ομάδας αυτής είναι αυτοτελές και ανεξάρτητο από την οργάνωση και διαίρεση του πληρώματος σύμφωνα με τον πίνακα συναγερμού και συγκροτείται από τέσσερα μέλη από τα οποία ένας τουλάχιστον αξιωματικός καταστρώματος και ένας αξιωματικός μηχανής.... Δ. ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ- ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΙΡΕΣΕΩΣ ΚΑΙ ΟΔΗΓΙΕΣ ΑΝΑΓΚΗΣ. (1). Π.Δ 363/84, Κανονισμός Συναγερμού και Γυμνασίων, Μέρος II. Άρθρο 4. Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, Τροποποιήσεις 1983, Κεφάλαιο III, Κανονισμός 53. (α). Ο Πλοίαρχος κάθε πλοίου είναι υποχρεωμένος να συντάσσει πίνακα διαιρέσεων συναγερμού ο οποίος αναγράφει σε στήλες τον αύξοντα αριθμό καταχώρισης στον πίνακα, το ονοματεπώνυμο και την ειδικότητα κάθε μέλους του πληρώματος και σε τρεις χωριστές στήλες τα καθήκοντα, που ανατίθενται σ' αυτό κατά την εγκατάλειψη, την πυρκαγιά και τη διαρροή. (β). Ο πίνακας διαιρέσεων θα περιγράφει λεπτομέρειες, που αφορούν την ηχητική σήμανση γενικού συναγερμού ανάγκης, που καθορίζεται στον SOLAS, Κεφάλαιο III, Κανονισμός 50 και τις ενέργειες που θα πρέπει να αναληφθούν, στην περίπτωση αυτή από το πλήρωμα και από τους επιβάτες. (γ). Ο πίνακας διαιρέσεως θα εμφανίζει τα καθήκοντα που έχουν ανατεθεί στα διάφορα μέλη του πληρώματος και τα οποία θα περιλαμβάνουν : 1/. Το κλείσιμο των στεγανών θυρών, των θυρών πυρασφαλείας, επιστομιών, παραφωτίδων, 2/. Την επάνδρωση των σωστικών μέσων (Σωσίβιοι λέμβοι, σωσίβιοι πνευστές σχεδίες κ.λ.π), 3/. Την προετοιμασία καθαίρεσεως των σωστικών μέσων, 4/. Την συγκέντρωση των επιβατών, 5/. Την χρήση του εξοπλισμού επικοινωνίας, 6/. Την επάνδρωση των αγκυρών πυρκαγιάς κ.λ.π. (δ). Ο πίνακας διαιρέσεως θα καθορίζει τους αξιωματικούς στους οποίους έχει ανατεθεί να εξασφαλίζουν ότι τα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα διατηρούνται σε καλή κατάσταση και είναι έτοιμα για άμεση χρήση. (ε). Ο πίνακας διαιρέσεων θα καθορίζει τους αντικαταστάτες των επιφορτισμένων με ζωτικά καθήκοντα ατόμων που μπορούν να καταστούν ανίκανα, λαμβανομένου υπόψη ότι διαφορετικές καταστάσεις ανάγκης μπορούν να απαιτήσουν διαφορετικές ενέργειες. (στ). Ο πίνακας διαιρέσεων θα καθορίζει τα καθήκοντα που ανατίθενται στα μέλη του πληρώματος αναφορικά με τους επιβάτες σε περίπτωση ανάγκης, περιλαμβάνει δε υπευθυνότητες ως προς : 1/. Την ειδοποίηση των επιβατών, 2/. Τον έλεγχο ότι είναι κατάλληλα ντυμένοι και έχουν φορέσει σωστά τα σωσίβια τους, 3/. Την συγκέντρωση, των επιβατών στους σταθμούς συγκεντρώσεως, 4/. Την τήρηση της τάξεως στους διαδρόμους, κλιμακοστάσια και γενικά τον έλεγχο των κινήσεων των επιβατών, 5/. Την εξασφάλιση ότι αριθμός των κουβερτών μεταφέρεται στα σωστικά σκάφη. (ζ). Ο πίνακας διαιρέσεως θα πρέπει να ετοιμάζεται πριν από την έναρξη του ταξιδιού του πλοίου. (η). Ο τύπος του πίνακα διαιρέσεως που χρησιμοποιείται στα επιβατηγά πλοία θα πρέπει να είναι εγκεκριμένος (από αρχές σημαίας/ νηογνώμονα). (θ). Εκτός από τον πίνακα συναγερμού συντάσσεται για κάθε μέλος του πληρώματος, ατομικό δελτίο καθηκόντων σε περίπτωση συναγερμού/επικίνδυνης κατάστασης, που αναρτάται στην καμπίνα του. (2). Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, Τροποποιήσεις 1983, Κεφάλαιο III, Κανονισμός 8. Κοινοτική Οδηγία 98/18/ΕΚ-EUROSOLAS R8.

(α). Θα πρέπει να παρέχονται, για κάθε επιβαίνοντα, σαφείς και κατανοητές οδηγίες, που θα πρέπει ακολουθήσουν σε περίπτωση καταστάσεως ανάγκης. (β). Πίνακες διαιρέσεων που πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού 53, θα πρέπει να εκτίθενται σε εμφανή σημεία σε όλο το πλοίο περιλαμβανομένων της γέφυρας, του μηχανοστασίου και των χώρων ενδιαιτήσεως πληρώματος. (γ). Εικόνες και οδηγίες σε κατάλληλες γλώσσες θα πρέπει να αναρτώνται στις καμπίνες επιβατών και θα

εκτίθενται εμφανώς στους σταθμούς συγκεντρώσεως και άλλους χώρους επιβατών για την πληροφόρηση των σχετικά: 1/. Με το σταθμό συγκεντρώσεως που θα πρέπει να μεταβούν, 2/. Τις απαραίτητες ενέργειες που πρέπει να εκτελέσουν σε περίπτωση ανάγκης, 3/. Τον τρόπο με τον οποίο φοριούνται, δένονται, τα ατομικά σωσίβια. (3). Κανονισμός Εσωτερικής Υπηρεσίας Επιβατηγού Πλοίου, Άρθρο 140 (α). Δια την κανονική διεξαγωγή της εν γένει εργασίας εν τω πλοίω εις συνθήεις και εξαιρετικές περιπτώσεις καταρτίζονται υπό του Πλοιάρχου, τη συνεργασία των αξιωματικών προϊσταμένων υπηρεσιών : 1/. Πίνακας διαιρέσεως προσωπικού εν περιπτώσει διαρροής, 2/. Πίνακας διαιρέσεως προσωπικού εν περιπτώσει πυρκαϊάς, 3/. Πίνακας διαιρέσεως επιβαινόντων εν περιπτώσει εγκαταλείψεως του πλοίου. Αντίτυπα των ανωτέρω πινάκων δέον να αναρτώνται πλακισιωμένα μερίμνη του Υπάρχου/ Υποπλοιάρχου εις χαρτοθάλαμον γέφυρας, εις θάλαμον ασυρμάτου, εις το μηχανοστάσιον, εις καταλλήλους χώρους ενδιαιτημάτων του πληρώματος, αναλόγως του προορισμού εκάστους και εις εμφανή μέρη τούτων. ε. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΑΝΑΓΚΗΣ-ΣΗΜΑΤΑ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΠΔ 363/84, Κανονισμός Συναγερμού και Γυμνασίων, Μέρος II Άρθρο 5, Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, Τροποποιήσεις 1983, Κεφάλαιο III, .Κανονισμός 50. Το σύστημα γενικού συναγερμού ανάγκης, θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ηχήσει το σήμα συναγερμού γενικής καταστάσεως ανάγκης, αποτελούμενο από επτά ή περισσότερους βραχείς συριγμούς που ακολουθούνται από ένα μακρύ συριγμό, από τη σφυρίχτρα του πλοίου και επιπλέον από ηλεκτρικό κώδωνα, σειρήνα ή κατάλληλο σύστημα αναγγελιών κινδύνου, που θα τροφοδοτείται από την κύρια παροχή ηλεκτρικής ενέργειας αλλά και από την εναλλακτική πηγή ανάγκης. Το σύστημα θα μπορεί να λειτουργεί από τη γέφυρα και άλλα στρατηγικά σημεία, θα πρέπει δε να ακούγεται σε όλους τους χώρους ενδιαιτήσεως, στους χώρους εργασίας πληρώματος και στα εξωτερικά καταστρώματα.

(2). Η εκπομπή του σήματος συναγερμού γενικής καταστάσεως ανάγκης, για μεν το πλήρωμα σημαίνει γρήγορη επάνδρωση των θέσεων προετοιμασίας χρησιμοποίησεως των σωσίβιων μέσων του πλοίου, όπως ακριβώς προβλέπεται από τον πίνακα διαιρέσεων συναγερμού για δε τους επιβάτες σημαίνει γρήγορη προώθηση στους χώρους συγκεντρώσεως. (3). Το πλήρωμα και οι επιβάτες στην περίπτωση εκπομπής του εν λόγω σήματος φορούν αμέσως τις σωσίβιες ζώνες τους. (4). Η εκπομπή του σήματος γενικής καταστάσεως ανάγκης, κινδύνου, δεν σημαίνει και την εγκατάλειψη του πλοίου. Η έναρξη επιβίβασης στα σωστικά μέσα και στη συνέχεια η καθαίρεσή των στη θάλασσα σημαίνεται με την εκφώνηση της εντολής "Εγκατάλειψη Πλοίου" από τον Πλοίαρχο. (5). Η χρήση του συστήματος ανακοινώσεων του πλοίου για παροχή οδηγιών και κατευθύνσεων προς το πλήρωμα και τους επιβάτες σε περίπτωση ανάγκης εναπόκειται στην κρίση του Πλοιάρχου. στ. ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ - ΟΔΗΓΙΕΣ ΣΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΓΙΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ (1). ΠΔ 363/84 Κανονισμός Συναγερμού και Γυμνασίων, Μέρος III, Άρθρο 14 (α) Μετά τον απόπλου του επιβατηγού πλοίου γίνεται ενημέρωση προς τους επιβάτες από τα μεγάφωνα για τη θέση που βρίσκονται τα ατομικά σωσίβια, όλα τα άλλα σωστικά μέσα και οι σταθμοί συγκεντρώσεως. (β). Μετά την ανακοίνωση αυτή κατάλληλα μέλη του πληρώματος κάνουν επίδειξη χρήσης του ατομικού σωσιβίου σε όλους τους κλειστούς χώρους παραμονής επιβατών καθώς και σε χώρους συγκεντρώσεως επιβατών στα εξωτερικά καταστρώματα. (γ). Το περίγραμμα της ανακοίνωσης καθορίζεται από την Ε.Ε.Π. (2). Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης Εταιρείας, Κεφάλαιο 8, Εδάφιο 8.6.2, Παράγραφος 8.6.2.4.5 (α). Αμέσως μετά την επιβίβαση όλων των επιβατών επί του πλοίου και πριν την αναχώρηση του πλοίου από το λιμάνι γίνεται αναγγελία έκτακτης ανάγκης προς τους επιβάτες. Κατά τη διάρκεια της ανακοίνωσης αυτής δεν επιτρέπεται οποιαδήποτε άλλη ανακοίνωση ή μουσική. (β). Η ανακοίνωση όπως αναγράφεται στη συγκεκριμένη παράγραφο, περιγράφει το σήμα συναγερμού έκτακτης ανάγκης, τις ενέργειες που θα πρέπει να προβούν οι επιβάτες στην περίπτωση αυτή, τη βοήθεια που θα βρουν από τα μέλη του πληρώματος και την προσοχή που πρέπει να επιδείξουν στις οδηγίες ασφαλείας και τα σύμβολα, για την προσωπική τους ασφάλεια. ζ. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΜΕΛΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης, εδάφιο 8.6.2, Παράγραφος 8.6.2.4.6 Σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, οι επιβάτες πρέπει να είναι σε θέση να διακρίνουν τα μέλη του πληρώματος, που μπορούν να δώσουν οδηγίες, από τους υπόλοιπους επιβάτες. Για το λόγο αυτό το πλήρωμα συνιστάται να φορά τις στολές του κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. η. ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΠΛΟΙΟΥ Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης (α) Κεφάλαιο 8, εδάφιο 8.4.2 1/. Ο Πλοίαρχος φέρει την κυρία ευθύνη επί του πλοίου και έχει την υπερισχύουσα εξουσία να δρα κατά διαφορετικό τρόπο από τις παρεχόμενες οδηγίες εφόσον κρίνει ότι οι περιστάσεις απαιτούν έτσι. 2/. Ο Πλοίαρχος δεν υποχρεούται να λάβει έγκριση προκειμένου να προβεί σε ενέργειες, για την ασφάλεια του πλοίου, του προσωπικού του και την προστασία του περιβάλλοντος. 3/. Αντίγραφα των διαδικασιών, ενεργειών ανταπόκρισης για κάθε σχέδιο έκτακτης ανάγκης ευρίσκονται στη γέφυρα και στο Control Room μηχανοστασίου μέσα σε πλαστικά καλύμματα στον αντίστοιχο φάκελο του Αξιωματικού Φυλακής. (β) Διαδικασίες Εγκατάλειψης Πλοίου, Διαδικασία Δ08-001/13 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ Ενεργοποίηση Συναγερμού..... ΑΦ Γέφυρας Συγκέντρωση στους σταθμούς συγκεντρώσεως... Σύμφ. Πίνακα Διαίρεσης, Φορώντας τις σωσίβιες ζώνες με κατάλληλη καθοδήγηση Ενημέρωση επιβατών μέσω συστήματος Ανακοινώσεων..... Αρχιλοιστής Προετοιμασία λέμβων στο κατάρωμα επιβίβασης.... Σύμφ. Πίνακα Διαίρεσης, Προετοιμασία Liferrafts για καθέλκυση..... Σύμφ. Πίνακα Διαίρεσης, Προετοιμασία επιβίβασης λέμβων, σχεδίων.... Σύμφ. Πίνακα Διαίρεσης, Ο πλοίαρχος προσωπικά θα δώσει την εντολή για την εγκατάλειψη πλοίου..... Πλοίαρχος Επιβίβαση πρώτα των γυναικόπαιδων..... Επικεφ. κάθε ομάδας καθέλκυση όλων των διαθέσιμων Liferrafts No....κατέρχονται στα πλευρά του πλοίου..... Επικεφ. Κάθε ομάδας Καθέλκυση των λέμβων στη θάλασσα..... Σύμφ. Πίνακα Διαίρεση Εξασφαλίστε ότι οι μηχανοκίνητες λέμβοι Βοηθούν τις άλλες λέμβους και τις σωσίβιες σχεδίες... Επικεφ. κάθε ομάδας θ. ΓΥΜΝΑΣΙΑ

ΔΙΑΡΡΟΗΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ, ΚΑΘΑΙΡΕΣΕΩΣ ΛΕΜΒΩΝ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΕΩΣ ΠΛΟΙΟΥ (1). Κανονισμός εσωτερικής υπηρεσίας επιβατικών πλοίων, Β.Δ 683/1960, Άρθρο 16 Ο Πλοίαρχος διατάσσει την εκτέλεση γυμνασίων διαρροής, πυρκαγιάς, καθαιρέσεως λέμβων και εγκαταλείψεως πλοίου σύμφωνα με τους οικείους κανονισμούς και βάση των οικείων πινάκων διαιρέσεως.... Τα περί της εκτελέσεως των γυμνασίων και της αποδόσεως αυτών, καταχωρούνται από τον Πλοίαρχο στο ημερολόγιο του πλοίου (2). Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, Τροποποιήσεις 1983, Κεφάλαιο III (α). Κανονισμός 18 *Σε κάθε τραπεζαρία πληρώματος και αίθουσα αναψυχής ή σε κάθε καμπίνα πληρώματος θα υπάρχει ένα εκπαιδευτικό εγχειρίδιο που πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού 51. *Κάθε μέλος του πληρώματος θα συμμετέχει τουλάχιστον σε ένα γυμνάσιο εγκαταλείψεως πλοίου και ένα γυμνάσιο πυρκαγιάς κάθε μήνα. *Τα γυμνάσια θα εκτελούνται, όσο είναι πρακτικά δυνατό, σαν να πρόκειται για πραγματική κατάσταση. *Σε διαδοχικά γυμνάσια θα καθαιρούνται, όσο είναι πρακτικά δυνατόν, διαφορετικές σωσίβιες λέμβοι. *Κάθε σωσίβια λέμβος καθαιρείται με το καθορισμένο πλήρωμα λειτουργίας της και θα εκτελεί κινήσεις στο νερό τουλάχιστον μία φορά κάθε 3 μήνες κατά τη διάρκεια γυμνασίου εγκαταλείψεως πλοίου. *Ο φωτισμός ανάγκης για την συγκέντρωση και εγκατάλειψη πλοίου θα δοκιμάζεται σε κάθε γυμνάσιο. *Σε χρονικά διαστήματα όχι μεγαλύτερα των 4 μηνών θα γίνεται στο πλοίο εκπαίδευση για τη χρήση των σωσιβίων σχεδίων που καθαιρούνται με επωτίδες. Αν είναι πρακτικά δυνατό η εκπαίδευση θα πρέπει να περιλαμβάνει φούσκωμα και καθαίρεση της σωσίβιας σχεδίας *Η ημερομηνία διεξαγωγής γυμνασίων, οι σχετικές λεπτομέρειες και η συντελεσθείσα εκπαίδευση θα πρέπει να καταγράφονται σε ημερολόγιο.. (β) Κανονισμός 25 *Σε κάθε επιβατηγό πλοίο θα εκτελούνται κάθε εβδομάδα γυμνάσιο εγκαταλείψεως πλοίου και γυμνάσιο πυρκαγιάς. (3)ΠΔ 363/84 Κανονισμός Συναγερμού και Γυμνασίων, Μέρος III, Άρθρο 6 Καθορισμός γυμνασίων, κανόνων εκτέλεσης γυμνασίων για την εκπαίδευση των πληρωμάτων των ελληνικών εμπορικών πλοίων Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης, Κεφάλαιο 8, Εδάφιο 8.5 (α). Παράγραφος 8.5.1 "Εκπαίδευση". 1./Αξιωματικοί: Λαμβάνουν αρχική εκπαίδευση στη χρησιμοποίηση των τμημάτων του κάθε σχεδίου που επηρεάζει άμεσα αυτούς και το πλήρωμά τους. Έχουν την ευθύνη εκπαίδευσης του πληρώματος με πρακτικές μεθόδους επί του πλοίου. Το πρόγραμμα γυμνασίων που αναφέρεται στο εδάφιο 8.5.2 αποτελεί συνέχεια του προγράμματος εκπαίδευσης. 2./ Πλήρωμα : Το πλήρωμα λαμβάνει την απαραίτητη εκπαίδευση αναφορικά με τις επικίνδυνες καταστάσεις, σαν μέρος των επί του πλοίου καθηκόντων του. Ειδική εκπαίδευση επί των σχεδίων έκτακτης ανάγκης, περιλαμβάνει τη χρησιμοποίηση του εξοπλισμού του πλοίου, (β). Παράγραφος 8.5.2 "Γυμνάσια" 1/. Γυμνάσια σε Συμβατικό Ε/Γ - Ο/Γ Πλοίο α/. Εβδομαδιαία γυμνάσια : Σωσιβίων λέμβων, κατάσβεσης πυρκαγιάς, διαρροής, εγκατάλειψης πλοίου, μηχανισμού πηδαλιουχίας, γενικό. β/. Μηνιαία γυμνάσια : Διαρροής με δοκιμή αντλίας κυτών ανάγκης από την ηλεκτρογεννήτρια ανάγκης, ενώ παράλληλα ελέγχονται τα τηλεχειριζόμενα επιστόμια του δικτύου κυτών και γίνεται επίδειξη απάντησης μηχανοστασίου με τη βοήθεια σωστικού (σωσίβιου) κρουνού. γ/. Τριμηνιαία γυμνάσια : Μηχανισμού πηδαλιουχίας έκτακτης ανάγκης, καταπολέμησης ρυπάνσεως από πετρέλαιο - SOPEP, διαχείρισης απορριμμάτων. δ/. Τετραμηνιαία γυμνάσια : Σωσιβίων λέμβων κατά προτίμηση εν πλω, με τις σωσίβιες λέμβους να καθαιρούνται κατά το δυνατόν μέχρι τη θάλασσα και να δοκιμάζονται. 2/. Λοιπά γυμνάσια - Ασκήσεις α/. Τα γυμνάσια και ασκήσεις που αντιστοιχούν σε επικίνδυνες καταστάσεις, θα πρέπει να εκτελούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες ανταπόκρισης κινδύνου, που αναφέρονται στο παρόν σύστημα, ασφαλούς διαχείρισης για κάθε συγκεκριμένο σχέδιο. ια. ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), Κεφάλαιο III, Κανονισμός 51 Το εγχειρίδιο εκπαίδευσής πρέπει να περιέχει οδηγίες και πληροφορίες, εύκολα κατανοητές και με εικονογραφίες όπου είναι δυνατόν, για τα σωστικά μέσα που διαθέτει το πλοίο και τις καλύτερες μεθόδους επιβίωσης ... Τα ακόλουθα θα πρέπει να επεξηγούνται λεπτομερώς: (1). Ο τρόπος που φοριούνται τα ατομικά σωσίβια και οι στολές εμβάπτισης (Immersion Suits) ανάλογα με την περίπτωση, (2). Η συγκέντρωση στους καθορισμένους Σταθμούς, (3). Η επιβίβαση, καθαίρεση και απομάκρυνση των σωστικών μέσων, (4). Η μέθοδος καθαιρέσεως από το εσωτερικό του σωστικού σκάφους, (5). Η αποτελεσματική από το μηχανισμό καθαιρέσεως, (6). Οι μέθοδοι και η χρήση προστατευτικών διατάξεων στην περιοχή καθαιρέσεως, όπου απαιτείται, (7). Ο φωτισμός της περιοχής καθαιρέσεως, (8). Η χρήση όλου του εξοπλισμού επιβίωσης, (9). Η χρήση όλου του εξοπλισμού ανιχνεύσεως, (10). Η χρήση των συσκευών ραδιοεπικοινωνίας και σωστικών μεστών, με τη βοήθεια εικόνων, (11). Η χρήση των πλωτών αγκυρών. (12). Η χρήση της μηχανής και των εξαρτημάτων της, (13). Η ανακρέμαση των σωστικών σκαφών και λέμβων διασώσεως, περιλαμβανομένων της στοιβάσεως και της απασφάλισής των, (14). Οι κίνδυνοι εκθέσεως στις καιρικές συνθήκες και η ανάγκη θερμού ιματισμού, (15). Η καλύτερη χρήση των ευκολιών του σωστικού σκάφους για την επιβίωση, (16). Οι μέθοδοι διασώσεως (18). Όλες οι άλλες ενέργειες που περιέχονται στον πίνακα διαιρέσεως και στις οδηγίες, διαδικασίες ανάγκης, (19). Οδηγίες για την επισκευή των σωστικών μέσων σε περίπτωση ανάγκης. ιβ. ΕΠΑΝΔΡΩΣΗ ΣΩΣΙΒΙΩΝ ΛΕΜΒΩΝ ΚΑΙ ΣΩΣΙΒΙΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ - ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ (1). Β.Δ. 71/1963 περί ειδικευμένων ανδρών σωσιβίων λέμβων επιβατηγών πλοίων, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το Β.Δ. 777/1965 και το Π.Δ. 214/1983 αντίστοιχα. (α). Άρθρο 1 : Ειδικευμένοι άνδρες σωσιβίων λέμβων υπό την έννοια του παρόντος κανονισμού νοούνται οι ναυτικοί οι εφοδιασμένοι δια πιστοποιητικού με το οποίο βεβαιώνεται ότι είναι εις θέση λόγω γνώσεων και πείρας να χειρίζονται τις επί του πλοίου υπάρχουσες σωσίβιες λέμβους ή σχέδια. (β). Άρθρο 2 : Ο κανονισμός εφαρμόζεται επί παντός Ελληνικού Επιβατηγού-πλοίου 1/. Μεταξύ του πληρώματος του πλοίου πρέπει να περιλαμβάνεται επαρκής αριθμός ειδικευμένων ανδρών για την επάνδρωση των επί του πλοίου σωστικών μέσων. 2/. Ελάχιστος αριθμός, για επάνδρωση σωσίβιας λέμβου χωρητικότητας 61-85 ατόμων, είναι 4 ειδικευμένοι άνδρες, ενώ για λέμβους χωρητικότητας άνω των 85 ατόμων είναι 5 άνδρες. 3/. Η κατανομή των ειδικευμένων ανδρών στις λέμβους και πνευστές σχέδια γίνεται από τον

Πλοίαρχο και αναγράφεται στον πίνακα συναγερμού. (2). Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), Κεφάλαιο III, Κανονισμός 10 "Επάνδρωση σωσιβίων λέμβων και σωσιβίων σχεδίων" (α). Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία, (β). Θα υπάρχει στο πλοίο επαρκής αριθμός εκπαιδευμένων ατόμων για τη συγκέντρωση και βοήθεια των μη εκπαιδευμένων, (γ). Θα υπάρχει στο πλοίο επαρκής αριθμός μελών του πληρώματος, που μπορεί να είναι αξιωματικοί ή εξειδικευμένα άτομα για το χειρισμό των σωστικών σκαφών και των διατάξεων καθαιρέσεως, που απαιτούνται για την εγκατάλειψη του πλοίου από το σύνολο των επιβαινόντων. (δ) Ένας αξιωματικός ή εξειδικευμένο άτομο θα τοποθετείται επικεφαλής σε κάθε σωστικό σκάφος.... (ε). Κάθε μηχανοκίνητο σωστικό σκάφος θα έχει ορισμένο άτομο το οποίο θα μπορεί να χειρίζεται τη μηχανή και να εκτελεί μικρές ρυθμίσεις. ιγ. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΤΑΘΜΩΝ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΙΒΑΣΕΩΣ Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη "Θάλασσα 1974, Τροποποιήσεις 1983, Κεφάλαιο III, Κανονισμός 11 (1). Οι σταθμοί συγκεντρώσεως θα προβλέπονται κοντά στους σταθμούς επιβίβασης. Κάθε σταθμός συγκεντρώσεως θα έχει επαρκή χώρο ώστε να εξυπηρετεί όλα τα άτομα που έχει καθοριστεί να συγκεντρωθούν στο χώρο αυτό. (2). Οι σταθμοί συγκεντρώσεως και επιβίβασης θα είναι εύκολα προσίτιοι από τους χώρους ενδιαίτησεως και εργασίας. (3). Οι σταθμοί συγκεντρώσεως και επιβίβασης θα φωτίζονται επαρκώς με φωτισμό που παρέχεται από την πηγή ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης. (4). Διάδρομοι, κλιμακοστάσια και έξοδοι που δίνουν πρόσβαση σε σταθμούς συγκεντρώσεως και επιβίβασης θα πρέπει να φωτίζονται με φωτισμό που παρέχεται από την πηγή ηλεκτρικής ενέργειας, ανάγκης. ιδ. ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ - ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ-ΕΛΕΓΧΟΣ/ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), Κεφάλαιο III, Κανονισμός 19

(1). Λειτουργική ετοιμότητα : Πριν την αναχώρηση του πλοίου από το λιμάνι και καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, όλα τα σωστικά μέσα θα πρέπει να είναι σε κατάσταση λειτουργίας και έτοιμα για άμεση χρήση.

(2). Εβδομαδιαία επιθεώρηση : Οι ακόλουθες δοκιμές και επιθεωρήσεις θα πρέπει να γίνονται εβδομαδιαίως : (α). Όλα τα σωστικά σκάφη, λέμβοι διάσωσης και μηχανισμοί καθαιρέσεως θα πρέπει να επιθεωρούνται οπτικά προς επιβεβαίωση ότι, είναι έτοιμα προς χρήση, (β). Όλες οι μηχανές των σωστικών λέμβων θα πρέπει να τίθενται σε λειτουργία πρόσω και ανάποδα για χρονικό διάστημα όχι μικρότερο για 3 λεπτά, (γ). Θα πρέπει να δοκιμάζεται το σύστημα γενικού συναγερμού ανάγκης. ιε. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ Ε/Γ ΠΛΟΙΟΥ - ΥΕΝ/ΕΕΠ Νο ΑΠΟ 20 ΙΟΥΛΙΟΥ "ΕΥΘΥΝΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ" (1). Σαράντα άτομα από το πλήρωμα πρέπει να. είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό ειδικευμένων ανδρών για το χειρισμό των σωστικών μέσων του πλοίου, (2). Οι υδατοστεγείς θύρες να κλείνονται προ απόπλου και θα παραμένουν κλειστές καθ' όλη "τη διάρκεια του πλου. Ο χρόνος ανοίγματος στο λιμάνι και κλεισίματος προ απόπλου θα καταχωρείται στο ημερολόγιο του πλοίου. Περαιτέρω, κατά το άρθρο 23α του Π.Δ. 29/1981/Α-72 "Κανονισμός Ενδιαίτησης Πλοίαρχου - πληρώματος Ελλ. Εμπ. Πλοίων", που προστέθηκε με το άρθρο 5 του Π.Δ 236/1936 (ΦΕΚ Α 177/30.7.1996), προβλέπονται τα ακόλουθα : Άρθρο 23α Χώροι ενδιαίτησης επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων Τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες συνολικής διαδρομής άνω των ογδόντα (80) ναυτικών μιλίων εσωτερικού και εξωτερικού των οποίων η τρόπιδα τοποθετήθηκε μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος προεδρικού διατάγματος ή εκτέλεσαν, μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος προεδρικού διατάγματος, μετασκευή με την οποία αυξάνεται κατά 30% τουλάχιστον το εμβαδόν των χώρων ενδιαίτησης συμπεριλαμβανομένων και των ανοικτών χώρων, πρέπει να πληρούν, πέραν των προβλεπόμενων από άλλες διατάξεις του κανονισμού αυτού και τις ακόλουθες προϋποθέσεις : (α)

Οι κοιτώνες και οι χώροι ενδιαίτησης του Πλοίαρχου, των Αξιωματικών και του λοιπού πληρώματος πρέπει να βρίσκονται επί ή υπεράνω του κυρίου καταστρώματος και για εύκολη πρόσβαση στα σωστικά μέσα του πλοίου. (β) Οι κοιτώνες των Αξιωματικών πρέπει να διαθέτουν γραφείο, καναπέ ή πολυθρόνα καθώς επίσης και συνεχόμενο ιδιαίτερο χώρο υγιεινής με αποχωρητήριο, νιπτήρα και καταιονητήρια (ντους). (γ) Οι κοιτώνες των προϊσταμένων του κατωτέρου πληρώματος (Αρχιθαλαμηπόλων, Αρχιμαγείρων, Ναυκλήρων) πρέπει να είναι μονόκλινοι, με συνεχόμενο ιδιαίτερο χώρο υγιεινής με αποχωρητήριο, νιπτήρα και καταιονητήρια (ντους). (δ) Οι κοιτώνες των λοιπών υπαξιωματικών πρέπει να είναι δίκλινοι με συνεχόμενοι ιδιαίτερο χώρο υγιεινής με αποχωρητήριο, νιπτήρα και καταιονητήρας (ντους). (ε) Οι κοιτώνες του υπόλοιπου πληρώματος πρέπει να είναι το πολύ τετράκλινοι με συνεχόμενο ιδιαίτερο χώρο υγιεινής με αποχωρητήριο, νιπτήρα και καταιονητήρα (ντους) (στ) Οι κοιτώνες του Πλοίαρχου και του πληρώματος πρέπει να είναι εξωτερικοί, και οι λοιποί χώροι ενδιαίτησης εσωτερικοί, εφόσον αυτό συμβαδίζει με τη σωστή εκμετάλλευση και λειτουργία του πλοίου. Όταν το πλοίο διαθέτει κεντρικό σύστημα κλιματισμού, οι κοιτώνες μπορεί να είναι εσωτερικοί. Στα λοιπά επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, που εκτελούν πλόες συνολικής διαδρομής άνω των ογδόντα (80) ναυτικών μιλίων εσωτερικού και εξωτερικού και δεν διαθέτουν κεντρικό σύστημα κλιματισμού, οι κοιτώνες του πληρώματος, που βρίσκονται κάτω από το κύριο κατάστρωμα πρέπει να είναι δίκλινοι, απαγορευμένης της ύπαρξης σε αυτούς πρόσθετων κλινών. Το εμβαδόν ανά άτομο στους κοιτώνες αυτούς πρέπει να είναι τουλάχιστο, το απαιτούμενο από το νόμο 1594/86 (Α 65), ανάλογα με την ολική χωρητικότητα του πλοίου. Τα πλοία αυτά πρέπει να συμμορφώνονται με τις ανωτέρω απαιτήσεις κατά την πρώτη ετήσια επιθεώρηση μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος Προεδρικού Διατάγματος. Σε περίπτωση πλοίων, που φέρουν ήδη την ελληνική σημαία ή που αναγνωρίζονται λόγω εγγραφής τους στα Ελληνικά Νηολόγια ως επιβατηγά οχηματαγωγά μετά τη δημοσίευση του παρόντος Προεδρικού Διατάγματος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, η κατάσταση των υφισταμένων χώρων ενδιαίτησης

δεν θα μεταβάλλεται σε βάρος των συνθηκών διαμονής του πληρώματος. Για τον έλεγχο των απαιτήσεων του παρόντος άρθρου πρέπει να υποβάλλεται στη Δ.Ε.Ε.Π., μαζί με τα σχέδια που απαιτούνται για την αναγνώριση του πλοίου ως επιβατηγού, και σχέδιο γενικής διάταξης των χώρων ενδιαίτησης Πλοίαρχου και πληρώματος που είχε το πλοίο πριν από την εγγραφή του στα Ελληνικά νηολόγια. Επίσης, κατά την ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΔΗΓΙΑ Νο 18 του Ιουνίου 1997 του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας "περί παροχής οδηγιών στον τομέα ασφαλείας ναυσιπλοΐας", που εδράζεται επί του ΠΔ 363 της 13/30.3.1984 και που απευθύνεται προς τους πλοιοκτήτες, παρέχονται οι ακόλουθες οδηγίες προς το προσωπικό των πλοίων, για να εξασφαλίζεται κάθε φορά η ασφαλής πλεύση τους και να προλαμβάνονται τα ναυτικά ατυχήματα, οι οποίες αναφέρονται στον πλου (συγκέντρωση υλικών και πληροφοριών και σχεδιασμό), την εκτέλεση του πλου, την εκτέλεση φυλακών και τα γυμνάσια και δη :

Α. ΠΛΟΥΣ Ο πρωταρχικός σκοπός όλων εκείνων που με κάθε ιδιότητα εμπλέκονται με τις λειτουργίες και τις υπηρεσίες του πλοίου είναι η εκπλήρωση της αποστολής του με ασφάλεια. Στα πλαίσια αυτά, εκτός της εξασφάλισης της απαιτούμενης επάνδρωσης του πλοίου (από πλευράς αριθμού και προσόντων ουσιαστικών και τυπικών), της σωστής και μέσα στα επιτρεπτά όρια φόρτωσης του και γενικά ετοιμότητας του πλοίου, μία βασική προϋπόθεση της επίτευξης του επιδιωκόμενου στόχου αποτελεί ένα πλήρες, ορθώς συνεταγμένο και ρεαλιστικό σχέδιο πλου το οποίο θα συνεισφέρει τα μέγιστα στην εν συνεχεία εκτέλεση του ταξιδιού με ασφάλεια τόσο του πλοίου όσο και των επιβαινόντων του. Ο σχεδιασμός αυτός αναλαμβάνεται από κατάλληλο Αξιωματικό που ορίζεται από τον Πλοίαρχο και τελεί υπό τις οδηγίες του, γίνεται προ απόπλου και περιλαμβάνει τα εξής στάδια.

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ Για τον σκοπό του σχεδιασμού του πλου, συγκεντρώνονται οι σχετικές πληροφορίες και τα κατάλληλα υλικά όπως ενδεικτικά περιγράφονται παρακάτω :

α) Επιλέγονται από το χαρτοθέσιο κατά σειρά οι χάρτες (γενικοί και επιμέρους) του ταξιδιού που θα εκτελεσθεί και διορθώνονται με τις σε ισχύ αγγελίες προς τους ναυτιλλομένους. β) Επιλέγονται οι ναυτιλιακές εκδόσεις (πλοηγοί, φανοδείκτες) του ταξιδιού που θα εκτελεσθεί και διορθώνονται με τις σε ισχύ αγγελίες προς τους ναυτιλλομένους. γ) Ελέγχεται η τυχόν ύπαρξη σε σημεία του πλου περιοριστικών μέτρων της θαλάσσιας κυκλοφορίας (ζώνες διαχωρισμού, περιοχές που πρέπει να αποφεύγονται κ.ά.) τα οποία έχουν καθιερωθεί από Διεθνείς Οργανισμούς ή Εθνικούς Κανονισμούς, για τα οποία απαιτείται η τήρηση καθορισμένης πορείας και λήψη άλλων μέτρων ασφαλείας ναυσιπλοΐας. δ) Ελέγχεται η ύπαρξη ρευμάτων (διεύθυνση - ένταση) προκειμένου αυτά με την τήρηση της κατάλληλης πορείας να αποτελέσουν βοηθητικό και όχι επιβαρυντικό παράγοντα της ναυσιπλοΐας του πλοίου. ε) Λαμβάνονται τα μετεωρολογικά δελτία για την ενημέρωση επί των καιρικών συνθηκών που αναμένεται να επικρατήσουν κατά τη διάρκεια του πλου στ) Λαμβάνονται οι προαγγελίες προς τους ναυτιλλομένους, δηλ. επείγουσας φύσεως πληροφορίες που αφορούν ναυτιλιακούς κινδύνους ή άλλες πληροφορίες ναυτικής ασφαλείας, που έχουν επείγοντα χαρακτήρα και πρέπει να λαμβάνονται από τους ναυτιλλομένους το συντομότερο δυνατόν. ζ) Καταγράφονται οι διάφοροι παράκτιοι και δορυφορικοί σταθμοί καθώς και τα Κέντρα Έρευνας και Διάσωσης στις περιοχές των οποίων αναμένεται να διέλθει το πλοίο για να υπάρχει άμεση ετοιμότητα επικοινωνίας εφ' όσον απαιτηθεί.

2) ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ Στο στάδιο αυτό και μετά την πλήρη εκμετάλλευση των συγκεντρωθέντων στοιχείων, χαράσσεται στους χάρτες η πορεία που θα τηρηθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε το πλοίο να πραγματοποιήσει το συντομότερο ταξίδι διερχόμενο ασφαλώς από ναυτιλιακούς κινδύνους και να εκτελέσει έτσι την αποστολή του. Μετά το πέρας του σχεδιασμού και πριν την έναρξη του ταξιδιού προς τον σκοπό της διαπίστωσης ότι το πλοίο είναι καθόλα έτοιμο γίνονται οι παρακάτω ενδεικτικά αναφερόμενοι έλεγχοι:

Ελέγχεται η καλή λειτουργία της κύριας μηχανής και των βοηθητικών μηχανημάτων (ηλεκτρομηχανές, αντλίες καυσίμου, ψύξης, λίπανσης, αεροσυμπιεστές, κ.ά.). Ελέγχεται η καλή λειτουργία του μηχανισμού πηδαλίου (συνιστάται να δοκιμάζεται έγκαιρα προ απόπλου)

3.Ελέγχεται η καλή λειτουργία των πυξίδων και σημειώνονται τα σφάλματα των.

4.Ελέγχεται η καλή λειτουργία των ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων.

5.Ελέγχεται ότι το φορτίο και τα μέσα φορτοεκφόρτωσης είναι ασφαλισμένα (μυποταρτισμένα) για το ταξίδι και ότι δεν αποτελούν εμπόδιο για τους Αξιωματικούς φυλακής γέφυρας στην επιτήρηση της γύρω περιοχής κατά τη διάρκεια αυτού.

Β. ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΠΛΟΥ Μετά την ετοιμότητα του πλοίου αρχίζει το ταξίδι το οποίο περιλαμβάνει τις ακόλουθες φάσεις....

α) **ΑΠΟΠΛΟΥΣ** (Κίνηση του πλοίου μέχρι την έξοδο του από το λιμάνι). Το λιμάνι σαν περιορισμένος θαλάσσιος χώρος όπου παρατηρείται αυξημένη και πολλές φορές ταυτόχρονη κίνηση πλοίων, απαιτεί την από μέρους των ναυτιλλομένων μεγάλη προσοχή και ετοιμότητα για την αποφυγή ατυχήματος. Έτσι συνιστάται, προς αποφυγή επικινδύνων καταστάσεων, η πλήρης ετοιμότητα γέφυρας και μηχανής, η κίνηση του πλοίου με μικρή ταχύτητα και στο δεξιό μέρος κατά το δυνατόν του θαλάσσιου χώρου καθώς και η χρήση του πηδαλίου από πηδαλιούχο. Οι διαφορές μανούβρες θα πρέπει να γίνονται από τα αυτόματα χειριστήρια της γέφυρας (εφ' όσον υπάρχουν), η χρήση συριγγιών σύμφωνα με τους Κανονισμούς, η επαρκής επιτήρηση του γύρω χώρου (ιδιαίτερα κατά τις κινήσεις αναπόδοσης που ο έλεγχος του θαλάσσιου χώρου πρύμνηθεν του πλοίου λόγω της κατασκευής του και της θέσεως της γέφυρας δεν είναι πάντοτε τόσο άνετος ούτε απόλυτα δυνατός μόνο από τον πλοίαρχο) και πλήρης ενημέρωση του πλοίαρχου και του πλοηγού, (εάν επιβαίνει στο πλοίο), η συνεχής ακρόαση στο VHF στο κανάλι κίνησης λιμένος για έγκαιρη συνεννόηση των πλοίαρχων στην προτεραιότητα κινήσεων, η ετοιμότητα της άγκυρας για άμεση πόντιση αν απαιτηθεί και τέλος η λήψη κάθε άλλου μέτρου που κρίνεται αναγκαίο και επιβάλλεται από τη ναυτική τέχνη και εμπειρία ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες του λιμανιού, την κατασκευή και τον τύπο του πλοίου, β) **ΚΥΡΙΩΣ ΠΛΟΥΣ** Μετά την απομάκρυνση του πλοίου από το λιμάνι και αφού έχουν αναληφθεί οι φυλακές γέφυρας και μηχανής αρχίζει το κυρίως ταξίδι του κατά το οποίο το πλοίο μπορεί να διέλθει από διάφορες περιοχές ή ο πλους να γίνει κάτω από ειδικές συνθήκες όπως παρακάτω αναφέρονται ενδεικτικά. Πλους σε ανοικτή θάλασσα : Στην περίπτωση αυτή οι υποχρεώσεις του Αξιωματικού Φυλακής Γέφυρας εκτός από τα

κύρια καθήκοντα του όπως και του αντίστοιχου μηχανής, που θα αναλυθούν σε άλλο εδάφιο, περιορίζονται κυρίως στην επιτήρηση του θαλάσσιου χώρου για αποφυγή σύγκρουσης και στην λήψη στιγμάτων. Πλους ενόψει ακτών : Κατά τη διάρκεια της ναυσιπλοΐας εν όψει ακτών (ακτοπλοΐα) συνιστώνται τα ακόλουθα μέτρα: α) Χρήση ναυτικού χάρτη περιοχής όπου περιέχονται περισσότερες και ουσιαστικές πληροφορίες για την περιοχή αυτή. β) Χάραξη της τηρούμενης πορείας κατά τέτοιο τρόπο ώστε το πλοίο να διέλθει από ναυτιλιακούς κινδύνους σε μία τέτοια απόσταση ασφαλείας, η οποία αποτελεί συνισταμένη πολλών παραγόντων, όπως των διαστάσεων του πλοίου, της κατάστασης φόρτωσής του, του βυθίσματος, του τύπου του, των ελκτικών του ικανοτήτων, του είδους της ακτής, των επικρατούσων καιρικών συνθηκών και ρευμάτων, του χρόνου που θα διέλθει το πλοίο (κατά τη νύκτα καλό είναι να αυξάνεται η απόσταση σε σχέση με την ημέρα), οι συνθήκες ορατότητας, η πυκνότητα κυκλοφορίας κ.λ.π.- Ο καθορισμός μιας τέτοιας απόστασης διαφέρει από πλοίο σε πλοίο θεωρείται όμως ότι αν ληφθούν υπόψη όλοι οι ανωτέρω παράγοντες και το πλοίο τηρηθεί σ' αυτήν, τότε οποιαδήποτε βλάβη (κυρίως του πηδαλίου) σημειωθεί, θα δοθεί η δυνατότητα έγκαιρης ακινητοποίησής του και αποφυγή προσάραξης ή άλλων ζημιών σ' αυτό. γ) Λήψη στιγμάτων σε συχνά χρονικά διαστήματα με την χρήση ευκρινών σημείων (φάροι, κάβοι, νησίδες κ.ά.) τα οποία έχουν έγκαιρα αναγνωρισθεί και με διαφορετικές κάθε φορά μεθόδους (π.χ. απόσταση και διόπτευση αντικειμένου, ταυτόχρονη διόπτευση δύο ή περισσότερων αντικειμένων κ.ά.), προκειμένου το πλοίο να τηρείται στη χαραχθείσα πορεία. δ) Η συσκευή ραντάρ να είναι σε θέση λειτουργίας ώστε να χρησιμοποιείται στη λήψη στιγμάτων και στην υποτύπωση στόχων για αποφυγή συγκρούσεων. ε) Τα χειριστήρια μηχανών συνιστάται να "δίνονται" στη γέφυρα (αφορά τα πλοία που κατασκευαστικά έχουν τέτοια δυνατότητα), προκειμένου σε περίπτωση που απαιτηθεί, να πραγματοποιούνται κινήσεις από το χώρο αυτό. στ) Εάν χρησιμοποιείται αυτόματος πιλότος συνιστάται να τεθεί έγκαιρα στο χειροκίνητο σύστημα (ειδικά σε περιπτώσεις αλλαγής πορείας ή χειρισμών αποφυγής σύγκρουσης). ζ) Στην περίπτωση αλλαγής χάρτου, συνιστάται να γίνεται έγκαιρα με μεταφορά στον νέο του τελευταίου στίγματος και χάραξη σ' αυτόν της τηρητέας πορείας. η) Σε περίπτωση αλλαγής πορείας το σημείο και ο αναμενόμενος χρόνος προσέγγισης σ' αυτό να έχουν εκ των προτέρων καθορισθεί ώστε η αλλαγή να γίνει ασφαλώς. Επειδή πλησίον των ακτών παρατηρείται μεγαλύτερη κίνηση των πλοίων, η πιστή τήρηση των Διεθνών Κανονισμών προς αποφυγή συγκρούσεων όπως είναι ευνόητο καθίσταται περισσότερο επιτακτική. Ειδικά στις περιπτώσεις αντιθέτως κινουμένων πλοίων και προσπεράσματος, οι χειρισμοί συνιστάται να είναι τέτοιοι ώστε τα πλοία να διέρχονται σε ικανή απόσταση το ένα από το άλλο και να υπάρχει επαρκής χρόνος αντιμετώπισης οιαδήποτε έκτακτου περιστατικού ή βλάβης και αποφυγής ενδεχόμενης σύγκρουσης. Η απαίτηση τέτοιων χειρισμών είναι επιτακτικότερη στα Ε/Γ πλοία τα οποία μεταφέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών. Πλους με ομίχλη Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες περιορίζεται για οποιοδήποτε λόγο η ορατότητα (πυκνή ομίχλη, χαμηλή νέφωση), πρέπει να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα και να εκτελούνται τουλάχιστον οι εξής ενέργειες : Α) εκπομπή των προβλεπόμενων από ΔΚΑΣ ηχητικών σημάτων Β) αφή των φώτων ναυσιπλοΐας (και την ημέρα) Γ) μείωση ταχύτητας στην απολύτως αναγκαία για ασφαλή διακυβέρνηση πλοίου. (Δ) ανάληψη διακυβέρνησης πλοίου από τον πλοίαρχο, τοποθέτηση οπτήρων. Ε) ενίσχυση φυλάκων γέφυρας και μηχανής Στ) ετοιμότητα, μηχανών για άμεση ανταπόκριση σε εντολές γέφυρας Ζ) συνεχής παρακολούθηση ενδείξεων του RADAR και υποτύπωση των πλησιέστερα παραπλεόντων πλοίων Η) παροχή οδηγιών στους οπτήρες σχετικά με την επιτήρηση και ακρόαση ηχητικών σημάτων γ) ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ Η τελευταία φάση εκτέλεσης του ταξιδιού είναι αυτή της προσέγγισης του πλοίου στο λιμάνι προορισμού και στη συνέχεια ο κατάπλους του σ' αυτό. Όπως και κατά τον απόπλου, η ιδιαιτερότητα του χώρου (μεγάλη κίνηση πλοίων, περιορισμένος θαλάσσιος χώρος κ.λ.π) απαιτεί ομοίως την μεγαλύτερη ετοιμότητα και προσοχή των ναυτιλλομένων. Προ του κατάπλου απαιτείται η μέσω VHF επαφή του πλοίου με την οικεία Λιμενική Αρχή προκειμένου ν' αναφερθεί η ακριβής του ώρα, να γίνει ενημέρωση για τις συνθήκες που επικρατούν σ' αυτό (καιρός, κίνηση πλοίων, αναμενόμενη έξοδος πλοίου κ.α) ώστε να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας και τέλος να καθορισθεί το σημείο παραβολής ή πυρμονοδέτησης του πλοίου προς φορτοεκφόρτωση. Ένα από τα βασικά σημεία κατά την φάση αυτή είναι αυτό της σειράς κατάπλου των πλοίων. Με σκοπό την εξασφάλιση ομαλής και χωρίς προβλήματα άφιξη των στο λιμάνι είναι απαραίτητη η με σειρά προτεραιότητας κίνηση ενός εκάστου των πλοίων προς αυτό, υπό τις οδηγίες της Λιμενικής Αρχής. Η πιστή τήρηση των ανωτέρω αποτελεί δικλείδα ασφαλείας και ουσιώδη παράγοντα που επιδρά θετικά στη μείωση των κινδύνων και των τυχόν ατυχημάτων που μπορεί να συμβούν, ειδικά δε, στην περίπτωση των μεγάλων Ε/Γ και Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων που μεταφέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών, η ανάγκη αυτή γίνεται επιτακτικότερη. Γ) ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΦΥΛΑΚΩΝ Όπως προαναφέρθηκε και επικείμενου του απόπλου του πλοίου, αναλαμβάνονται οι φυλακές γέφυρας και μηχανής δηλ. η στελέχωση των δύο αυτών χώρων του πλοίου με τα απαιτούμενα μέλη πληρώματος (Αξιωματικοί - βοηθοί) τα οποία με την αποτελεσματική άσκηση των καθηκόντων τους θα συντελέσουν στην με ασφάλεια εκτέλεση του πλου. Οι υποχρεώσεις των περιγράφονται ενδεικτικά παρακάτω : Α) Φυλακή Γέφυρας : Ο Αξιωματικός γέφυρας είναι ο αντιπρόσωπος του πλοίαρχου και ο κατ' αρχήν υπεύθυνος για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας του πλοίου. Εκτός των υποχρεώσεων του της πιστής τήρησης των ΔΚΑΣ και εξασφάλισης της τήρησης του πλοίου στην χαραχθείσα στο χάρτη πορεία συνιστάται: Α) Να αναλαμβάνει έγκαιρα τη φυλακή και να ενημερώνεται επί των συνθηκών πλου από τον προηγούμενο Αξιωματικό. Β) Να ελέγχει την καλή λειτουργία των ναυτιλιακών οργάνων γέφυρας. Γ) Να έχει συχνή επιτήρηση του γύρω χώρου και να μην απομακρύνεται σε καμία περίπτωση από τη γέφυρα εκτός αν παραστεί μεγάλη ανάγκη και αφού αντικατασταθεί από άλλο αξιωματικό. Δ) Να παραμένει στο δωμάτιο χαρτών (chartroom), εφόσον υπάρχει ξεχωριστό εκτός γέφυρας, το συντομότερο δυνατό χρόνο για να θέσει το στίγμα στον χάρτη ή να αναγνωρίσει κάποιο σημείο της ακτής, ή να προκαθορίσει το σημείο αλλαγής πορείας αφού όμως

πρώτα βεβαιωθεί ότι ο ορίζοντας είναι καθαρός. Ε) Να ελέγχει συνεχώς τις γνώσεις του βοηθού του σε θέματα ΔΚΑΣ και χειρισμού πηδαλίου ώστε να υπάρχει εποικοδομητική συνεργασία. ΣΤ) Να γνωρίζει τις ελκτικές ικανότητες του πλοίου και τον χρόνο και απόσταση ακινητοποιήσεώς του και να μη διστάσει να κάνει! οποιαδήποτε κίνηση που κατά τη γνώμη του μετά από στάθμιση της κατάστασης, θα αποτρέψει επικίνδυνη κατάσταση του πλοίου. ΠΟΤΕ Ο Α/Φ ΚΑΛΕΙ ΤΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟ Ο πλοίαρχος θα ειδοποιείται αμέσως στην ακόλουθη κατάσταση: 1)Αν μειωθεί η ορατότητα. 2)Αν οι συνθήκες κυκλοφορίας ή μετακίνησης άλλων πλοίων δικαιολογούν αυτή. 3)Αν υπάρξει δυσκολία στην τήρηση πορείας. 4)Αν δεν φανεί η στεριά ή σημείο ή φανάρι ή βάθος θάλασσας ανάλογα με την περίπτωση την αναμενόμενη ώρα. 5)Αν σταματήσουν οι μηχανές ή βγήκε εκτός λειτουργίας το πηδάλιο ή άλλο σημαντικό ναυτιλιακό όργανο. 6)Σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες και ιδιαίτερα αν σε θαλασσοταραχή βρεθεί σε αμφιβολία για την επικείμενη ζημιά από τον καιρό. 7)Αν σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση αμφιβάλλει για κάτι. 8)Όταν πλησιάζει το πλοίο στο λιμάνι κατάπλου (θα υπάρχει εκ των προτέρων σχετική οδηγία, του πλοίαρχου).

Β) Φυλακή Μηχανής Ο Αξιωματικός Φυλακής Μηχανής είναι ο αντιπρόσωπος του Α' Μηχανικού. Εκτός της υποχρέωσής του να εξασφαλίζει ότι η κύρια προωστήρια μηχανή και τα βοηθητικά μηχανήματα λειτουργούν κανονικά, συνιστάται: 1)Να αναλαμβάνει έγκαιρα τη φυλακή προκειμένου να ενημερωθεί από τον προηγούμενο. 2)Να μην απομακρύνεται από το χώρο αυτό σε καμία περίπτωση εκτός αν παραστεί μεγάλη ανάγκη, αφού όμως έχει αντικατασταθεί από άλλο αξιωματικό. 3)Να είναι πάντοτε έτοιμος να χειρισθεί τον προωστήριο μηχανισμό ανάλογα με τις ανάγκες αλλαγής ταχύτητας. 4)Να ελέγχει τις γνώσεις του βοηθού του και να τον εκπαιδεύει. 5)Να επιτηρεί κατά τακτά χρονικά διαστήματα τον χώρο του μηχανοστασίου ελέγχοντας την σωστή λειτουργία των διάφορων μηχανημάτων και δικτύων καθώς και του πηδαλίου. ΠΟΤΕ Ο Α/Φ ΚΑΛΕΙ ΤΟΝ Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟ 1)Όταν παραστεί ανάγκη μείωσης ταχύτητας. 2)Όταν διαπιστώσει μη καλή λειτουργία μηχανήματος. 3)Όταν διαπιστώσει διαρροή σε κάποιο δίκτυο. 4)Όταν πλησιάζει το πλοίο στο λιμάνι μετά από σχετική οδηγία του Α' Μηχανικού.

Δ. ΠΕΡΙ ΓΥΜΝΑΣΙΩΝ Σε μία επικίνδυνη κατάσταση για το πλοίο και τους επιβαίνοντες απαιτείται η πλήρης και ολοκληρωμένη γνώση των καθηκόντων που εκτελεί το κάθε μέλος του πληρώματος προκειμένου να αντιμετωπισθεί αποτελεσματικά η κατάσταση αυτή. Η γνώση αυτή επιτυγχάνεται με τη διενέργεια των προβλεπομένων από τους Κανονισμούς γυμνασίων και στα χρονικά διαστήματα που επιβάλλονται να γίνεται ουσιαστική και όχι τυπική εκπαίδευση των πληρωμάτων, ώστε να υπάρχει πλήρης και συνεχής εξοικείωση του προσωπικού στον χειρισμό των διατιθέμενων μέσων καθώς και ετοιμότητα τους για άμεση και επιτυχή αντιμετώπιση στις περιπτώσεις επικίνδυνων καταστάσεων. Στο θέμα αυτό μια ειδική περίπτωση αποτελούν τα Ε/Γ - Ο/Γ πλοία τα οποία μεταφέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών οι οποίοι δεν έχουν σχέση ούτε γνώση του χώρου στον οποίο παραμένουν και το θέμα αντιμετωπίζεται με την εκτέλεση των προβλεπομένων γυμνασίων με μέριμνα και ευθύνη του πλοίαρχου για την εξοικείωσή τους. Ιδιαίτερα όμως για τα Ε/Γ τα οποία εκτελούν πλόες σύντομης διάρκειας σε ακανόνιστα χρονικά διαστήματα με πολλούς ενδιάμεσους λιμένες προσέγγισης, το πρόβλημα καθίσταται οξύτερο και η πληροφόρηση των επιβατών για αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών κινδύνου είναι ελλιπής, αν όχι ανύπαρκτη. Ενδεικτικά θα μπορούσε να αναφερθεί ότι στα πλαίσια καλωσορίσματος των επιβατών στο πλοίο και περιγραφής ταξιδιού (διάρκεια, καιρικές συνθήκες κ.ά) να υπάρχει για εξοικείωσή τους δυνατότητα πληροφόρησης περί των σωστικών και πυροσβεστικών μέσων, των σταθμών συγκεντρώσεως επιβατών, με κάθε πρόσφορο μέσο σχετικού περιεχομένου (π.χ. προβολή κασέτας στην ΤV, μετάδοση μηνύματος από μεγαφωνική εγκατάσταση του πλοίου). Επίσης, με το άρθρο 14 του Π.Δ 363/1984 που ίσχυε κατά τον κρίσιμο χρόνο του ναυαγίου, (α) μετά τον απόπλου του επιβατηγού πλοίου γίνεται ανακοίνωση προς τους επιβάτες από τα μεγάφωνα για τη θέση που βρίσκονται τα ατομικά σωσίβια, όλα τα άλλα σωστικά μέσα και οι σταθμοί συγκέντρωσης των επιβατών, β) μετά την ανακοίνωση αυτή κατάλληλα μέλη του πληρώματος κάνουν επίδειξη χρήσης του ατομικού σωσίβιου σε όλους τους κλειστούς χώρους παραμονής επιβατών (σαλόνια όλων των θέσεων) καθώς επίσης και σε χώρους συγκέντρωσης επιβατών στα ανοιχτά μέρη. Περαιτέρω, από τις διατάξεις των άρθρων 302 παρ. 1 και 28 του Π.Κ προκύπτει ότι για τη θεμελίωση του εγκλήματος της ανθρωποκτονίας από αμέλεια απαιτείται να διαπιστωθεί αφενός ότι ο δράστης δεν κατέβαλε την απαιτούμενη, κατ' αντικειμενική κρίση, προσοχή, την οποία όφειλε να καταβάλει κάθε μέσης συνέσεως και ευσυνειδήτος άνθρωπος που βρίσκεται υπό τις ίδιες πραγματικές καταστάσεις με βάση τους νομικούς κανόνες, τις συνήθειες που επικρατούν στις συναλλαγές, την κοινή πείρα, την συνήθη πορεία των πραγμάτων και τη λογική και αφετέρου ότι είχε τη δυνατότητα με τις προσωπικές του ιδιότητες, γνώσεις και ικανότητες να προβλέψει και να αποφύγει το αξιόποιο αποτέλεσμα το οποίο πρέπει να τελεί σε αντικειμενικό αιτιώδη σύνδεσμο με την πράξη ή την παράλειψή του. Όταν η αμέλεια δεν συνίσταται σε ορισμένη ενέργεια ή παράλειψη, αλλά αποτελεί σύνολο συμπεριφοράς του δράστη, η οποία προηγήθηκε του αποτελέσματος, τότε για την κατ' αυτό τον τρόπο τελούμενη ανθρωποκτονία από αμέλεια, που συντελείται με παράλειψη, απαιτείται η συνδρομή όχι μόνο των όρων του άρθρου 28 Π.Κ, αλλά και εκείνων του άρθρου 15 Π.Κ, ι προϋποθέσεις εφαρμογής του οποίου αναπτύχθηκαν παραπάνω. Προσθέτως από το άρθρο 28 Π.Κ, που ορίζει ότι όποιος από έλλειψη της προσοχής, την οποία όφειλε κατά τις περιστάσεις και μπορούσε να καταβάλει είτε δεν πρόβλεψε το αξιόποιο αποτέλεσμα που προκάλεσε η πράξη του, είτε το πρόβλεψε ως δυνατό, πίστεψε όμως ότι δεν θα επερχόταν, συνάγεται ότι η ποινική αμέλεια διακρίνεται σε συνειδητή και μη συνειδητή, συνειδητή δε είναι η αμέλεια αν ο υπαίτιος πρόβλεψε ότι από τη συμπεριφορά του ήταν δυνατό να προέλθει το αξιόποιο αποτέλεσμα, αλλά πίστεψε ότι δεν θα επερχόταν, ενώ μη συνειδητή αμέλεια υπάρχει αν ο υπαίτιος δεν πρόβλεψε το αποτέλεσμα, καίτοι όφειλε και μπορούσε να το προβλέψει, εφόσον είχε καταβάλει την προσήκουσα προσοχή, που κατ' αντικειμενική κρίση απαιτείται. Το Δικαστήριο της ουσίας, όταν απαγγέλλει καταδίκη για έγκλημα από αμέλεια, πρέπει να εκθέτει στην απόφασή του με σαφήνεια ποιο από τα δυο είδη της αμέλειας συνέτρεξε στη συγκεκριμένη περίπτωση, διότι αν δεν

εκθέτει αυτό με σαφήνεια ή δέχεται και τα δύο είδη δημιουργείται ασάφεια και αντίφαση, η οποία καθιστά ανέφικτο τον αναιρετικό έλεγχο για την ορθή ή μη εφαρμογή της σχετικής ουσιαστικής ποινικής διάταξης και ιδρύεται εντεύθεν λόγος αναίρεσης για έλλειψη νόμιμης βάσης. Αλλά και για τη στοιχειοθέτηση του εγκλήματος της σωματικής βλάβης εξ αμελείας (άρθρα 314 παρ. 1 εδ. Α' κι 28 Π.Κ.) απαιτείται να διαπιστωθεί αφ' ενός ότι ο δράστης δεν κατέβαλε την απαιτούμενη κατ' αντικειμενική κρίση, προσοχή, την οποία όφειλε να καταβάλει κάθε μετρίως συνετός και ευσυνειδητός άνθρωπος, κάτω από τις ίδιες πραγματικές καταστάσεις με βάση τους νομικούς κανόνες, τις συνήθειες που κρατούν στις συναλλαγές, την κοινή πείρα, τη λογική και τη συνηθισμένη πορεία των πραγμάτων και αφ' ετέρου ότι είχε τη δυνατότητα να προβλέψει και να αποφύγει το αξιόποιο αποτέλεσμα, το οποίο πρέπει να τελεί σε αντικειμενικό αιτιώδη σύνδεσμο με την πράξη ή την παράλειψη. Η παράλειψη ως έννοια ενυπάρχει σε κάθε είδος αμέλειας, εφόσον το ένα είδος της ευθύνης συνίσταται στην μη καταβολή της προσοχής, δηλαδή σε μια παράλειψη, όμως όταν η αμέλεια δεν συνίσταται σε ορισμένη παράλειψη, αλλά σε σύνολο συμπεριφοράς που προηγήθηκε του αποτελέσματος, τότε για τη θεμελίωση της σωματικής βλάβης εξ αμελείας, ως εγκλήματος τελουμένου με παράλειψη, απαιτείται συνδρομή των όρων του άρθρου 15 Π.Κ., οι προϋποθέσεις εφαρμογής του οποίου είχαν προαναπτυχθεί. Περαιτέρω, όπως συνάγεται από τις διατάξεις των άρθρων 277 και 278 Π.Κ., για την κατά νόμο θεμελίωση του εγκλήματος της προκλήσεως ναυαγίου από αμέλεια, απαιτείται, αντικειμενικώς μεν η πλήρης καταβύθιση του πλοίου ή η προσάραξη αυτού κατά τρόπο που να μη μπορεί να πλέει, καθώς και η από τη βύθιση ή την προσάραξη πρόκληση δυνατότητας κοινού κινδύνου σε ξένα πράγματα ή κινδύνου για άνθρωπο, υποκειμενικώς δε αμέλεια υπό την προεκτεθείσα έννοια. Η βύθιση ή προσάραξη μπορεί να τελεσθεί με οποιονδήποτε τρόπο, ακόμη και με παράλειψη, όταν το υποκείμενο της πράξεως είναι πρόσωπο που έχει ιδιαίτερη νομική υποχρέωση για την ασφάλεια του πλοίου, ενώ σε κάθε περίπτωση πρέπει να υπάρχει αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της σχετικής παραλείψεως ή ενεργείας και του επελθόντος βλαπτικού για το πλοίο αποτελέσματος. Τέλος κατά το αρθρ. 306 παρ. 1 Π.Κ όποιος εκθέτει άλλον και έτσι τον καθιστά αβοήθητο, καθώς και όποιος με πρόθεση αφήνει αβοήθητο ένα πρόσωπο, που το έχει στην προστασία του ή που έχει υποχρέωση να το διατρέφει και να το περιθάλπει ή να το μεταφέρει, ή ένα πρόσωπο που ο ίδιος το τραυμάτισε υπαίτια, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών. Από τη διάταξη αυτή προκύπτει, ότι η αντικειμενική υπόσταση του εγκλήματος της έκθεσης, το οποίο είναι έγκλημα συγκεκριμένης διακινδύνευσης, συγκροτείται με δύο τρόπους : α) με την έκθεση άλλου, έτσι ώστε να καταστεί αυτός αβοήθητος (έκθεση σε στενή έννοια) και β) με την άφεση αβοήθητου του προσώπου που βρίσκεται υπό την προστασία του δράστη ή που έχει υποχρέωση ο δράστης να το μεταφέρει κ.λ.π. Η έννοια των φράσεων του νόμου "καθιστά αβοήθητο" του "Αφήνει αβοήθητο" σημαίνει και στις δύο αυτές περιπτώσεις, ότι δημιουργείται κατάσταση κινδύνου για τη ζωή ή την υγεία του παθόντος ή επιτάσεως του επισυμβάντος κινδύνου. Ειδικότερα, ο πρώτος τρόπος τελέσεως του εγκλήματος της έκθεσης, σε στενή έννοια, υπάρχει, όταν με θετική ενέργεια (ή παράλειψη) του δράστη, το θύμα μεταφέρεται από μία σχετικά ασφαλή θέση σε μία ανασφαλή, χωρίς να απαιτείται τοπική μετακίνηση του θύματος και έτσι εκτίθεται σε κίνδυνο η ζωή ή η υγεία του. Η αβοήθητη θέση, στην οποία περιάγεται το θύμα, πρέπει να είναι τέτοια, που να μην μπορεί να βοηθήσει τον εαυτό του και να μην αναμένεται με ασφάλεια ή έστω με μεγάλη πιθανότητα βοήθεια απ' έξω για την αποτροπή του κινδύνου. Ο δεύτερος τρόπος πραγμάτωσης του εγκλήματος "η άφεση αβοήθητου" ως έγκλημα γνήσιο παράλειψης, διαρκές και ουσιαστικό (αφού το αποτέλεσμα είναι η διακινδύνευση του θύματος), συντελείται όταν ο δράστης αφήνει αβοήθητο πρόσωπο, δηλαδή δεν παύει ή δεν εξουδετερώνει τον κίνδυνο που απειλεί το πρόσωπο που έχει στην προστασία του ή που του έχει την υποχρέωση μεταφοράς κ.λ.π. Σε αντίθεση με την έκθεση σε στενή έννοια, εδώ το θύμα βρίσκεται ήδη σε κατάσταση κινδύνου, χωρίς και πάλι να είναι πιθανή από αλλού η βοήθεια του. Για την πραγμάτωση του δεύτερου αυτού τρόπου του εγκλήματος της έκθεσης δεν είναι απαραίτητο να εγκαταλειφθεί με την έννοια του τοπικού χωρισμού, το θύμα αβοήθητο, αλλά αρκεί να αφεθεί τούτο αβοήθητο. Για τη συγκρότηση της υποκειμενικής υπόστασης του εγκλήματος της έκθεσης απαιτείται να έχει ο δράστης δόλο, έστω και ενδεχόμενο, να γνωρίζει δηλαδή, έστω και με την έννοια της αμφιβολίας, ότι ο παθών, στην πρώτη περίπτωση (έκθεση σε στενή έννοια) περιάγεται με την ενέργεια του σε κατάσταση κινδύνου για τη ζωή ή την υγεία του, στην δεύτερη δε περίπτωση, ότι ο παθών βρίσκεται ήδη σε κατάσταση κινδύνου για τη ζωή ή την υγεία του και θέλει ή αποδέχεται, στην πρώτη περίπτωση να προβεί στην ενέργεια (ή την παράλειψη) από την οποία δημιουργείται η ως άνω κατάσταση κινδύνου, στη δεύτερη δε περίπτωση, να παραλείψει να προβεί στη λυτρωτική για τον παθόντα ενέργεια, οσάκις ο δράστης έχει ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να παρεμποδίσει την επέλευση του κινδύνου για τη ζωή ή την υγεία του παθόντος. Εξ άλλου η καταδικαστική απόφαση έχει την απαιτούμενη από τις διατάξεις των αρ. 93 παρ. 3 του Συντάγματος και 19 του Κ.Π.Δ., ειδική και εμπεριστατωμένη αιτιολογία, η έλλειψη της οποίας ιδρύει τον από το αρ. 510 παρ. 1 στοιχ. Δ' Κ.Π.Δ. λόγον αναίρεσεως, όταν αναφέρονται σ' αυτήν με πληρότητα, σαφήνεια και χωρίς αντιφάσεις τα προκύψαντα από την αποδεικτική διαδικασία πραγματικά περιστατικά, στα οποία στηρίχθηκε η κρίση του δικαστηρίου για τη συνδρομή των αντικειμενικών και υποκειμενικών στοιχείων του εγκλήματος, οι αποδείξεις που τα θεμελιώνουν και η αξιολόγησή τους και οι νομικές σκέψεις υπαγωγής των περιστατικών αυτών στην ουσιαστική ποινική διάταξη που εφαρμόσθηκε. Ως προς τις αποδείξεις, αρκεί αυτές να αναφέρονται στην απόφαση κατ' είδος, χωρίς να είναι απαραίτητο να διευκρινίζεται από ποιο ή ποια αποδεικτικά μέσα αποδείχθηκε η κάθε παραδοχή. Για την ύπαρξη τέτοιας αιτιολογίας είναι παραδεκτή η αλληλοσυμπλήρωση του αιτιολογικού με το διατακτικό που αποτελούν ενιαίο σύνολο. Δεν αποτελούν όμως λόγους αναίρεσεως η εσφαλμένη εκτίμηση των αποδείξεων και ειδικότερα η εσφαλμένη εκτίμηση εγγράφων, η εσφαλμένη αξιολόγηση των καταθέσεων των μαρτύρων, η παράλειψη αναφοράς και αξιολόγησης κάθε αποδεικτικού στοιχείου χωριστά και η παράλειψη της

μεταξύ τους αξιολογικής συσχέτισης των αποδεικτικών στοιχείων, καθόσον στις περιπτώσεις αυτές πληττείται η αναιρετικά ανέλεγκτη κρίση του δικαστηρίου της ουσίας. Ειδικότερα, δεν υπάρχει έλλειψη αιτιολογίας και στην περίπτωση που η αιτιολογία της αποφάσεως εξαντλείται στην επανάληψη του διατακτικού της αποφάσεως, το οποίο περιέχει εκτός από τα τυπικά στοιχεία του κατηγορητηρίου και πραγματικά περιστατικά τόσο αναλυτικά και με τόση πληρότητα, ώστε να καθίσταται περιττή η διαφοροποίηση της διατυπώσεως του σκεπτικού. Η επιβαλλομένη ειδική και εμπειρισταωμένη αιτιολογία των αποφάσεων πρέπει να υπάρχει, όχι μόνο ως προς την κατηγορία, αλλά να επεκτείνεται και στους προβαλλόμενους από τον κατηγορούμενο ή από τον συνήγορό του, κατά τρόπο σαφή και ορισμένο, αυτοτελείς ισχυρισμούς. Αυτοί δε είναι εκείνοι, οι οποίοι προβάλλονται στο δικαστήριο της ουσίας, σύμφωνα με τα άρθ. 170 παρ. 2 και 333 παρ. 2 Κ.Π.Δ. και τείνουν στην άρση του άδικου χαρακτήρα της πράξεως ή της ικανότητας για καταλογισμό ή στη μείωση αυτής ή στην εξάλειψη του αξιοποίνου της πράξεως ή στη μείωση της ποινής. Τέλος, εσφαλμένη ερμηνεία ουσιαστικής ποινικής διατάξεως υπάρχει όταν ο δικαστής αποδίδει διαφορετική έννοια σ' αυτή από εκείνη που πράγματι έχει, εσφαλμένη δε εφαρμογή υφίσταται όταν ο δικαστής δεν υπήγαγε σωστά τα πραγματικά περιστατικά που δέχθηκε στη διάταξη που εφαρμόστηκε. Περίπτωση δε εσφαλμένης εφαρμογής ουσιαστικής ποινικής διατάξεως, που ιδρύει, όπως και οι παραπάνω πλημμέλειες, τον εκ του άρθρου 510 παρ. 1 στοιχ. Ε' Κ.Π.Δ. λόγο αναιρέσεως, υπάρχει και όταν η παραβίαση εκείνη λαμβάνει χώρα εκ πλαγίου, γιατί δεν αναφέρονται στην απόφαση με σαφήνεια, πληρότητα και συγκεκριμένο τρόπο τα πραγματικά περιστατικά που προέκυψαν, κατά την κρίση του δικαστηρίου από την ακροαματική διαδικασία ή κατά την έκθεση αυτών υπάρχει αντίφαση είτε στην ίδια την αιτιολογία είτε μεταξύ της αιτιολογίας και του διατακτικού της αποφάσεως, ώστε να μην είναι εφικτός ο έλεγχος από τον Άρειο Πάγο για την ορθή ή μη εφαρμογή του νόμου, οπότε η απόφαση στερείται νομίμου βάσεως. Στην προκειμένη περίπτωση το δευτεροβάθμιο δικαστήριο με την προσβαλλόμενη απόφασή του και μετά από συνεκτίμηση όλων των αποδεικτικών μέσων που κατ' είδος μνημονεύει, εδέχθη τα ακόλουθα, κατά πιστή μεταφορά: "Περί την 23.02' ώρα της, στις προσβάσεις του Όρμου της Νήσου του Κυκλάδων, βυθίστηκε, υπό τις ως κατωτέρω συνθήκες, το υπό ελληνική σημαία Ε/Γ - Ο/Γ πλοίο "Ζ1" της εδρεύουσας στον Πειραιά ακτοπλοϊκής εταιρίας (.....) και δη κατά την εκτέλεση ενός εκτάκτως σχεδιασθέντος δρομολογίου από Πειραιά προς ... - ... - ... - ... - ... και, με 533 επιβαίνοντες σ' αυτό (εκ των οποίων 472 επιβάτες και 61 άτομα πλήρωμα) και ύστερα από πρόσκρουση στη βόρεια από τις εκεί βραχονησίδες, με επακόλουθο τον θάνατο 80 επιβατών και μελών του πληρώματος και την πρόκληση σωματικών κακώσεων σε 67 επιβαίνοντες. Η βύθιση του πλοίου έγινε σε απόσταση 0,5 ναυτικών μιλίων (ν.μ.) από τις ακτές της, σε βάθος 35 μέτρων, με διεύθυνση πρύμνης - πλώρας 100° περίπου και στίγμα του ναυαγίου φ. 37° 04'42" έως 48" Β και λ. 25° 06'49" έως 50' Α. Το εν λόγω πλοίο είχε κατασκευαστεί την 1.1.1966 στη Γαλλία στα Ναυπηγεία Chantiers de l'Atlantique, είχε ως αρχικό όνομα CORSE, ανήκε στην εταιρεία Compagnie Generale Transatlantique και είχε δρομολογηθεί στις γραμμές Κορσικής - Βορ. Αφρικής και μέχρι το Μάρτιο του 1994 ήταν υπό την παρακολούθηση του Γαλλικού Νηογνώμονα Bureau Veritas, που του είχε χορηγήσει την ανώτατη κλάση για πλόες ανοικτής θαλάσσης. Το 1981 το πλοίο πωλήθηκε στην ελληνικών συμφερόντων εταιρία και μετονομάστηκε "Ζ2" ενώ το 1982 πωλήθηκε στην Ελληνική Εταιρία CO LTD, ύψωσε την Ελληνική σημαία και δρομολογήθηκε σε γραμμές μεταξύ Ελλάδος - Ιταλίας, Κύπρου - Ισραήλ, καθώς και στη γραμμή Πειραιάς - Ρόδος. Στη συνέχεια το πλοίο αγοράστηκε από την εταιρία, των αδελφών Γ και δρομολογήθηκε στη γραμμή Πειραιά - Σάμου, ενώ το Μάρτιο του 1994 οι νέοι πλοιοκτήτες του το ενέταξαν στον Ελληνικό Νηογνώμονα, ο οποίος παρακολουθούσε την κλάση του μέχρι το ναυαγίο του. Τέλος το Δεκέμβριο του 1999 το πλοίο μεταβιβάστηκε στην νεοσυσταθείσα εταιρία "...." και από το Φεβρουάριο του 2000 η διαληφθείσα πλοιοκτήτρια εξετέλεσε ευρείας εκτάσεως επισκευές, που αφορούσαν κυρίως ξυλουργικές, σωληνουργικές και ελασματοουργικές εργασίες. Επίσης τον Ιούνιο του 2000 εχώρησε και σε μετασκευές, που αφορούσαν στην επέκταση του πρυμναίου σαλονιού, κατασκευή θαλαμίσκων στην ανακατασκευή κοινόχρηστων χώρων, στην εγκατάσταση συστημάτων πυρασφάλειας, κλιματισμού, ηλεκτρικών καλωδιώσεων και στην αντικατάσταση δικτύων σωληνώσεων, οι οποίες ήταν ευρείας εκτάσεως, ενώ για όλες τις ως άνω επισκευές και μετασκευές η διαληφθείσα πλοιοκτήτρια εδαπάνησε το σημαντικό ποσό των 1.450.000.000 δραχμών. Από τις εν λόγω μετασκευές και σε σχέση με τον ναυπηγικό τομέα τούτου, το σημαντικότερο μέρος τους ήταν η προέκταση του καταστρώματος SUN DECK προς την πρύμνη. Μετά τις μετασκευές όμως, το βάρος του κενού σκάφους (light ship weight) αυξήθηκε, σε σχέση με το αντίστοιχο βάρος προ των μετασκευών, σε 4.050,86 τόννους έναντι 3.925,29 τόννων, ήτοι αυξήθηκε κατά 125,57 τόννους, ενώ το αντίστοιχο καθ' ύψος κέντρο βάρους του κενού σκάφους μειώθηκε από 7.944 μ. σε 7.894 μ., ήτοι μειώθηκε κατά 0,05 μ. Αλλά και μετά την διαληφθείσα αυξομείωση, που δεν το επηρέασαν αρνητικά, το πλοίο, το οποίο ήδη είχε μετονομασθεί σε "Ζ1" (Ζ1), ικανοποιούσε τα ισχύοντα κριτήρια ευστάθειας στην άθικτη κατάσταση του. Στη συνέχεια, την 11 Ιουλίου 2000, το πλοίο υποβλήθηκε σε Πείραμα Ευσταθείας παρουσία εκπροσώπου του ΚΕΕΠ και την 20 Ιουλίου 2000 είχε λάβει το με αριθμό Πιστοποιητικό Ασφαλείας επιβατηγού πλοίου, που προαναφέρθηκε και έκτοτε εκτελούσε δρομολόγια για την πλοιοκτήτρια εταιρία..... (.....) στη γραμμή Πειραιάς - - - - - Τούτο διέθετε δύο προωστήριες μηχανές Diesel, ιπποδυνάμειως 2 X 7.440 KW/500 RPM - PIELSTICK 16PC 2v, είχε 115 μέτρα ολικό μήκος, 18,10 μέτρα ολικό πλάτος και 14,50 μέτρα κοίλο στο κατάστρωμα οχημάτων, βύθισμα 4,55 μ. και εκτόπισμα 5.140 τόννων. Είχε οκτώ (8) σωσίβιες λέμβους και δη τέσσερις σε κάθε πλευρά του, με αρίθμηση 1, 3, 5 και 7 της δεξιάς πλευράς και 2, 4, 6, 8 της αριστεράς πλευράς, συνολικής χωρητικότητας 674 ατόμων (2 των 109 ατόμων και κάθε μία από τις υπόλοιπες των 76 ατόμων), καθώς επίσης είχε και 26 σωσίβιες πνευστές σχεδίες (βαρελάκια), από τις οποίες 12 καθαιρούμενου τύπου και 14 ρίψεως, χωρητικότητας 25 ατόμων η κάθε μία. Ακόμη διέθετε και 4 πλευστικές συσκευές των 20 ατόμων κάθε μία και συνολικά μπορούσαν

να επιβιβασθούν στα προαναφερθέντα σωστικά μέσα 1.404 άτομα, ενώ είχε και 1.743 ατομικά σωσίβια και δη 1.628 προοριζόμενα για ενήλικους και 115 παιδικά σωσίβια, έναντι των απαιτούμενων, με βάση της Οδηγία ΕΚ 98/18/ΕΚ.ΠΔ 103,1100 ενηλίκων και 110 παιδικών σωσιβίων. Πλην όμως, το Ε/Γ - Ο/Γ πλοίο "Ζ1" που είχε κατασκευασθεί, κατά τα διαληφθέντα, την 1.1.1966, επρόκειτο να αποσυρθεί την 31.12.2000 από την Ελληνική Ακτοπλοΐα, ήτοι με τη συμπλήρωση 35 ετών, σύμφωνα με το Ν.Δ 524/70 (ΦΕΚ 100 Α της 12.5.1970), "περί αναγνώρισης επιβατηγών πλοίων και καθορισμού ηλικίας εξόδου αυτών, όριο ηλικίας Ε/Τ - Ο/Γ πλοίων" και εντεύθεν το πλοίο τούτο αντιμετώπιζε και σημαντικά προβλήματα, συναφή με την ιδιότητά του ως "υψηλής" ηλικίας σκάφος, ενώ έπρεπε, κατ' εφαρμογή του ισχύοντος Κανονισμού της EUROSALAS ([26] to [28]), να συμμορφωθεί με τα πλέον αυστηρά κριτήρια ευστάθειας και πλευστότητας του Κανονισμού Β, 8-1 της SOLAS 90, ως πλοίο "ενός διαμερίσματος" μέχρι την πρώτη περιοδική επιθεώρηση μετά την 1.10.2005 και ακολούθως με τον Κανονισμό Β, 8-2, ως πλοίο "δύο διαμερισμάτων" μέχρι την πρώτη περιοδική επιθεώρηση μετά την 1.10.2006, υπό την προϋπόθεση ότι δεν άλλαξε ο αριθμός των επιβατών. Για την διασφάλιση όμως της ανθρωπίνης ζωής των επιβαινόντων στο εν λόγω πλοίο, ο χώρος αυτού μεταξύ της οροφής των διπύθμενων και του καταστρώματος των οχημάτων, χωρίζεται από ένα ενδιάμεσο κατάστρωμα, εξαιρέσει του χώρου του μηχανοστασίου, που υποδιαιρείται από 12 εγκάρσια μεταλλικά χωρίσματα (φράκτες) σε 13 τμήματα και ειδικότερα στον κάτω χώρο υπάρχουν, στο κέντρο 4 υδατοστεγείς θύρες και δη οι Νο 1, 2, 3 και 4 από την πρύμνη προς την πλώρη και στον επάνω χώρο οι υπόλοιπες. Στο χώρο του μηχανοστασίου υπάρχουν οι Νο 3 και 4. Κάθε μία από τις θύρες αυτές έχει τη δυνατότητα χειρισμού : 1) επιτοπίως υδραυλικά αυτόνομα, μέσω μοχλού και χειραντλίας και από τις δύο όψεις (σε περίπτωση απώλειας της ηλεκτρικής ενέργειας του πλοίου ή βλάβης του υδραυλικού συστήματος τηλεχειρισμού), 2) επιτοπίως μέσω ηλεκτρικού διακόπτη, εφόσον υπήρχε ρεύμα στον πίνακα οργάνων ναυσιπλοΐας, 3) υδραυλικά (μόνον κλείσιμο) καθ' ομάδες και 4) ηλεκτρικά και οι 11 θύρες μέσω του κεντρικού Ι πίνακος που βρίσκεται στη γέφυρα του πλοίου, εφόσον υπάρχει ρεύμα στον πίνακα οργάνων ναυσιπλοΐας. Επίσης υπήρχαν δύο κεντρικές μονάδες (δεξιά πρωραίως για τις 2, 4, 5, 6, 8, 9, 11 θύρες και αριστερά πρωραίως για τις 3, 7 και 10) με δυνατότητα κλεισίματος 2 στεγανών θυρών τουλάχιστον κάθε δύο διαμερίσματα. Όλες οι στεγανές αυτές θύρες θα έπρεπε σύμφωνα με το διαληφθέν πιστοποιητικό ασφαλείας του πλοίου, να κλείνονται προ του απόπλου και να παραμένουν κλειστές καθόλη τη διάρκεια του πλου. Ο χρόνος ανοίγματος στο λιμάνι και κλεισίματος προ απόπλου θα καταχωρείται στο ημερολόγιο του πλοίου. Η απαίτηση όμως αυτή δεν τηρήθηκε από την έναρξη των πλόων του "Ζ1" μέχρι την 26.9.2000 και στο ημερολόγιο του πλοίου δεν υπάρχει σχετική καταχώρηση και η μόνη εγγραφή που διαπιστώθηκε στο πρόχειρο ημερολόγιο Γέφυρας είναι αυτή της 21.7 2000 και κατά την 22.00 ώρα. Η παράνομη αυτή, κατάσταση ήταν σε γνώση των εκπροσώπων της πλοιοκτητρίας εταιρίας και παρά ταύτα δεν μερίμνησαν να επιβάλλουν την συμμόρφωση προς το ανωτέρω υπ' αριθμόν Πιστοποιητικό Ασφαλείας του πλοίου. Πέραν τούτων ο Πλοίαρχος Χ1 κατέθεσε ενώπιον του ΑΣΝΑ την 22.2.2001, ότι από την ημέρα που ξεκίνησαν τα ταξίδια είχε ζητήσει από την εταιρία σχετική ταινία (κασέτα) και ότι του είχαν απαντήσει ότι προετοιμάζεται και θα του σταλεί και ότι μέχρι την ημέρα του ναυαγίου, αν και είχε ξαναρωτήσει δεν του την είχαν στείλει. Μάλιστα από την εταιρία του απάντησαν ότι, προς το παρόν οι υπάρχουσες ενδείξεις - πίνακες μέσα στα σαλόνια, καλύπτουν αυτή την περίπτωση. Άλλωστε, η προπαρατεθείσα ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΔΗΓΙΑ Νο 18 της Διεύθυνσης Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας του ΥΕΝ, επιβάλλει την πληροφόρηση των επιβατών περί των σωστικών και πυροσβεστικών μέσων, αλλά και των σταθμών συγκεντρώσεως επιβατών, με την προβολή κασέτας στην Τ.Β και την μετάδοση μηνύματος από μεγαφωνική εγκατάσταση του πλοίου. Περαιτέρω αποδείχτηκε ότι, το ως άνω υπό Ελληνική σημαία Ε/Γ -Ο/Γ πλοίο "Ζ1", την και περί την 17.15 ώρα και αφού παρέλαβε τους επιβάτες και τα οχήματα του Ε/Γ - Ο/Γ πλοίου "Ζ3", της ίδιας πλοιοκτητρίας εταιρίας, λόγω ακύρωσης του δρομολογίου του, απέπλευσε από το λιμάνι του Πειραιά και 10 περίπου λεπτά μετά τον απόπλου το πλοίο ανέπτυξε την συνήθη ταχύτητα υπηρεσίας του, 18.5 κόμβων, η οποία σύμφωνα με το σχέδιο ταξιδιού (voyage plan) προέβλεπε άφιξη στο λιμένα της (προσβάσεις όρμου). περί την 22.18 ώρα, καλύπτοντας απόσταση 90.5 ναυτικών μιλίων (ν.μ.). Σύμφωνα με την προκαθορισμένη διαίρεση φυλακών γέφυρας, την διακυβέρνηση του πλοίου, ως Αξιωματικός Γέφυρας, είχε ο Υποπλοίαρχος Δ1. Μετά την παράλλαξη της νησίδας, ο Υποπλοίαρχος Δ1, άνοιξε το δεξιό μόνο αντιδιατοχιστικό πτερύγιο (Stabilizer fin). Οι καιρικές συνθήκες ήταν δυσμενείς με ένταση ανέμου από ΒΑ κατεύθυνση εντάσεως 6-7 μπόφορ. Από την παραπάνω χρονική στιγμή και καθ' όλη την διάρκεια του ταξιδιού του πλοίου, τα χειριστήρια των κυρίων μηχανών βρίσκονταν στον έλεγχο του μηχανοστασίου και σε θέση πρόσω ολοταχώς (FULL AHEAD), τα δε πηδάλια του πλοίου ήταν μέχρι και λίγο πριν το συμβάν της πρόσκρουσης του πλοίου στη βραχονησίδα στον αυτόματο πιλότο. Περί την 20.00 ώρα, σύμφωνα με την αυτή προκαθορισμένη διαίρεση φυλακών γέφυρας, παρέλαβε τη διακυβέρνηση του πλοίου (φυλακή γέφυρας 20:00 έως 24:00 ώρα), ως Αξιωματικός Γέφυρας: ο Υποπλοίαρχος Χ4, με Οπτήρα / Πηδαλιούχο : τους Ναύτες Δ2 και Δ3, (εναλλάξ). Ο Ναύτης Δ2 παρέμεινε στη Γέφυρα εκτελώντας χρέη Οπτήρος/Πηδαλιούχου, ο δε Ναύτης Δ3 εκτελούσε (εκτός γέφυρας) περιπολία στους χώρους του πλοίου. Ο Υποπλοίαρχος Χ4 παρέλαβε καθήκοντα Αξιωματικού Φυλακής Γέφυρας από τον Υποπλοίαρχο Δ1. Το πλοίο εκείνη τη στιγμή (της παράδοσης - παραλαβής καθηκόντων), έπλεε λίγο πριν την παράλλαξη του Ακρωτηρίου της (10 λεπτά περίπου). Η πορεία του πλοίου, παραδόθηκε στις 90 μοίρες από τον Υποπλοίαρχο Δ1, στον Υποπλοίαρχο Χ4 και αυτός την έθεσε στις 80 μοίρες, αντί των 127 της χαραγμένης πορείας, για να αποφευχθούν, κατά τους ισχυρισμούς του, οι κλυδωνισμοί του πλοίου από τους ανέμους. Την ίδια χρονική περίοδο στη γέφυρα ευρίσκοντο, επίσης, ο Δόκιμος Πλοίαρχος Δ4 , με δική του πρωτοβουλία, διότι το ωράριό του είχε λήξει, καθώς και ο Ασυρματιστής η Χ2. Το πηδάλιο ευρίσκετο στον "αυτόματο πιλότο" όσο για τα αντιδιατοχικά πτερύγια (Stabilizer fins) ανεπτυγμένο παρέμεινε το δεξιό, που είχε

ενεργοποιήσει ο Υποπλοίαρχος Δ1. Περί την 21:00 ώρα, ο Ναύτης Δ2, αντικαταστάθηκε στα καθήκοντα Οπτήρος / Πηδαλιούχου από τον Ναύτη Δ3, αναλαμβάνοντας καθήκοντα περιπολίας χώρων πλοίου. Την στιγμή της παραδόσεως των καθηκόντων του ο Ναύτης Δ2 ενημέρωσε, το Ναύτη Δ3, ότι η πορεία του πλοίου είναι 130 μοίρες. Περί την 21.20 ώρα, ο Αξιωματικός Φυλακής Χ4 έδωσε εντολή στον εκτελούντα χρέη Οπτήρος/ Πηδαλιούχου Ναύτη Δ3, να βρει τον Δόκιμο Πλοίαρχο Δ4, ο οποίος είχε αποχωρήσει από την Γέφυρα, και να του δώσει "το κλειδί της καμπίνας του, που είχε γίνει λάθος με το δικό του" και να του πει να έλθει επάνω στη Γέφυρα. Ο Ναύτης Δ3, μετέβη στην καμπίνα του Δοκίμου Πλοίαρχου Δ4, που ευρίσκετο πρυμναίως, κάτωθεν του καταστρώματος οχημάτων (Garage) και επέστρεψε στη Γέφυρα. Ο χρόνος απομακρύνσεως του Ναύτη Δ3 από τη Γέφυρα του πλοίου εκτιμάται από τον ίδιο ότι ήταν 20 λεπτά της ώρας και ο χρόνος αφίξεως του Δοκίμου Πλοίαρχου Δ4 σε 6-7 λεπτά μετά τη δική του άφιξη. Περί την 21:50 ώρα, στη Γέφυρα διακυβερνήσεως βρισκόταν ο Ναύτης Δ3 και είχε έλθει επίσης και ο Δόκιμος Πλοίαρχος Δ4. Ο Ασυρματιστής Χ2, είχε μεταβεί στην καμπίνα του για να πάρει ένα χάπι και να φορέσει ένα μπουφάν, γιατί έκανε κρύο. Ο Αξιωματικός Φυλακής Γέφυρας Χ4 ζήτησε από τον Δόκιμο Πλοίαρχο Δ4 να ειδοποιήσει τηλεφωνικώς τον Πλοίαρχο και τον Ύπαρχο ότι το πλοίο θα φθάσει στην..... σε ένα τέταρτο της ώρας. Ο Δόκιμος εκτέλεσε την εντολή τηλεφωνώντας στον Πλοίαρχο και στον Ύπαρχο. Περί την 22:00 ώρα, στη Γέφυρα διακυβερνήσεως εισήλθε ο Ναύτης Δ2 και αντικατέστησε τον Ναύτη Δ3 στα καθήκοντα Οπτήρος / Πηδαλιούχου. Η πορεία του πλοίου, που αντιλήφθηκε ο Ναύτης Δ2, βλέποντας την πυξίδα, ήταν 170 μοίρες. Περί την 22:05 ώρα, ο Αξιωματικός Φυλακής Γέφυρας Χ4 έδωσε εντολή στον Ναύτη Δ2, να αναλάβει χρέη πηδαλιούχου, θέτοντας το πηδάλιο στο χειροκίνητο. Ο Δόκιμος Πλοίαρχος Δ4 έχοντας εκτελέσει την εντολή του Αξιωματικού Φυλακής Γέφυρας για τηλεφωνική ειδοποίηση του Πλοίαρχου και Υπάρχου, περί αφίξεως του πλοίου στη, πλησίασε στα πρωραία παράθυρα της Γέφυρας όπου βρισκόταν ο Αξιωματικός Φυλακής. Ο Αξιωματικός Φυλακής Γέφυρας, Χ4, ρώτησε τον Δόκιμο Πλοίαρχο εάν βλέπει τις Πόρτες. Όταν ο Δόκιμος Πλοίαρχος Δ4, μπόρεσε και διέκρινε, με τη βοήθεια του Αξιωματικού Φυλακής Γέφυρας, το φανό των βραχονησίδων και μέτρησε "δύο" αναλαμπές, του ζητήθηκε από τον Αξιωματικό Φυλακής Γέφυρας, επιβεβαίωση από το ναυτικό χάρτη, όπου όντως εφαινόταν δύο αναλαμπές του φανού, πράγμα στο οποίο συμφώνησε και ο Αξιωματικός Φυλακής Γέφυρας λέγοντας "σωστά". Στη συνέχεια, ο Δόκιμος Πλοίαρχος Δ4, πήγε στο Ραντάρ (Δεξιά πλευρά της Γέφυρας, πλησίον της εξωτερικής θύρας), όπου, όταν τον αντελήφθη ο Αξιωματικός Γέφυρας τον ρώτησε εάν βλέπει τις ".....". Ο Δόκιμος απάντησε "να τις βλέπω, βλέπω στόχο δεξιά", παραμένοντας στην ίδια θέση εμπροσθεν του ραντάρ, παρακολουθώντας ταυτόχρονα και ορίζοντα. Την συγκεκριμένη χρονική περίοδο η πορεία του πλοίου είναι, κατά τον εκτελούντα καθήκοντα οπτήρα / πηδαλιούχου Ναύτη Δ2 γύρω στις 135 μοίρες και κάποια στιγμή μέσα στη συγκεκριμένη χρονική περίοδο ο Αξιωματικός Φυλακής Γέφυρας του έδωσε εντολή, να στρέψει αρχικά στις 133 μοίρες και στη συνέχεια 131 μοίρες και σιγά - σιγά μέχρι τις 121 μοίρες, κίνηση που πραγματοποιήθηκε σταδιακά εντός πέντε λεπτών της ώρας περίπου. Ενώ το πλοίο εκινείτο στην πορεία των 121 μοιρών, μετά από δύο έως τρία λεπτά, ο Δόκιμος Πλοίαρχος Δ4 ειδοποίησε τον Αξιωματικό Φυλακής Γέφυρας ότι βλέπει στο ραντάρ στόχο μπροστά. Η παρατήρηση αυτή, αμφισβητήθηκε από τον Αξιωματικό Φυλακής, που του είπε ότι δεν είναι στόχος, αλλά οι βραχονησίδες ".....", σε επιμονή δε του Δοκίμου "μα είναι πολύ κοντά" εδόθη, από τον Αξιωματικό Φυλακής Γέφυρας, απαξιωτική απάντηση προς αυτόν. Με την πάροδο ενός έως δύο λεπτών, ο Αξιωματικός Φυλακής Γέφυρας Χ4, έδωσε εντολή στον Πηδαλιούχο Ναύτη Δ2 να στρέψει το πηδάλιο κατά τρεις μοίρες αριστερά, σε απάντηση του Πηδαλιούχου ότι "δεν ακούει το βατόρι", ο Αξιωματικός Φυλακής Γέφυρας του είπε πέντε μοίρες αριστερά, κοιτώντας συγχρόνως τον γωνιοδείκτη του πηδαλίου έδωσε εντολή για δέκα μοίρες αριστερά. Την στιγμή εκείνη, ο Ναύτης Δ2, αναφέρει ότι το πλοίο έστρεψε ελάχιστα προς τα αριστερά, η δε πορεία ήταν 117 μοίρες, αντί της χαραχθείσας 127 μοίρες, η δε απόσταση της πλώρης από τις βραχονησίδες "....." ήταν όχι πάνω από 50 μέτρα. Περί την 22:12 ώρα, ο Αξιωματικός Φυλακής Γέφυρας, στρώχνοντας τον Πηδαλιούχο από τη θέση πηδαλιουχίας πήρε το πηδάλιο στα χέρια του, το έστρεψε όλο αριστερά φωνάζοντας "κρατηθείτε". Σε ελάχιστα δευτερόλεπτα μετά την παραπάνω ενέργεια σύρθηκε το πλοίο στη βόρεια από τις βραχονησίδες ".....", η οποία έγινε αντιληπτή στη Γέφυρα και στους άλλους χώρους του πλοίου. Δευτερόλεπτα μετά την πρόσκρουση εισήλθε στη Γέφυρα από την πρυμναία θύρα εισόδου ο Πλοίαρχος Χ1, ο οποίος έχοντας ειδοποιηθεί για την επικείμενη άφιξη του πλοίου στην Πάρο, μετέβαινε στο χώρο της Γέφυρας. Με έντονη ανησυχία ζήτησε από τον Χ4, που χειριζόταν το πηδάλιο, να τον πληροφορήσει τι είχε συμβεί και αυτός του απάντησε ότι "βρήκαμε στις" και αμέσως κατευθύνθηκε προς την δεξιά κονσόλα της γέφυρας, όπου υπήρχε ο πίνακας τηλεχειρισμού των στεγανών θυρών. Σε δύο περίπου λεπτά κατέφθασε στη Γέφυρα ο Υποπλοίαρχος Δ1 και αμέσως μετά πήγε στη Γέφυρα και ο άλλος Υποπλοίαρχος Δ5, ο οποίος είδε τον πλοίαρχο Χ1 να δίνει εντολή στον Ασυρματιστή Χ2 να στείλει Σήμα Κινδύνου (MAY DAY) και τον ίδιο τον Πλοίαρχο να καλεί με το VHF το Λιμεναρχείο Πάρου και να αναφέρει ότι το πλοίο χτύπησε στις ".....". Την ίδια στιγμή οι Υποπλοίαρχοι Δ1 και Χ4 έβγαλαν έξω από ερμάριο κουτιά με βεγγαλικά και φωτοβολίδες, που εφυλλάσσοντο, και τα τοποθέτησαν πάνω στους χάρτες της Τράπεζας Χαρτών και από εκεί πήρε ο Υποπλοίαρχος Δ5 φωτοβολίδες και από το φτερό της Γέφυρας τις έριχνε. Αφού αντιλήφθηκε ο Ύπαρχος Χ5 την πρόσκρουση του πλοίου, ενώ κατευθυνόταν προς την πρύμνη προκειμένου να προετοιμάσει την πρόσδεση του πλοίου κατά τον κατάπλου, επέστρεψε αμέσως στη Γέφυρα, όπου και πληροφορήθηκε από τον Χ4, ότι είχαν βρει στις ".....". Ο μόνος όμως που δεν είχε επικοινωνήσει με τη Γέφυρα ήταν ο Α' Μηχανικός Χ3 και, η ανεξήγητη εν λόγω καθυστέρησή του, ήταν καίρια για τον Πλοίαρχο που είχε ανάγκη και των πληροφοριών του για την κατάσταση του Μηχανοστασίου, για να σταθμίσει την κατάσταση κινδύνου του τραυματισμένου πλοίου. Παρά ταύτα, όταν είδε τον Ύπαρχο Χ5, του έδωσε εντολή, για να προετοιμάσει τις λέμβους, πράγμα που έπραξε, δίνοντας εντολή στο λοστρόμο να κατεβάσουν στο

κατάστρωμα επιβίβασης τη Νο. 1 βάρκα και βγαίνοντας στη δεξιά βαρδιόλα είπε στον Ύπαρχο ότι πηγαίνουν για εγκατάλειψη και να σώσουν τον κόσμο. Τότε και αφού είχαν περάσει πάνω από 12 λεπτά από την πρόσκρουση, μπήκε στη Γέφυρα ο Α' Μηχανικός Χ3 και είπε στον Πλοίαρχο "Χ1 είναι πολλά τα νερά και δεν πιάνονται". Τα λόγια του Α' Μηχανικού ήταν καταλυτικά για τον πλοίαρχο, αλλά παρά τη σαφή υποχρέωσή του, δεν ήχησε το Σήμα Συναγερμού γενικής κατάστασης ανάγκης, αποτελούμενο από επτά βραχείς συριγμούς που ακολουθούνται από ένα μακρύ συριγμό, που, κατά τα διαληφθέντα, για το πλήρωμα θα εσήμαινε γρήγορη επάνδρωση των θέσεων προετοιμασίας χρησιμοποίησεως των σωσιβίων μέσων του πλοίου, όπως ακριβώς προβλέπεται από τον πίνακα διαιρέσεων συναγερμού και για τους επιβάτες γρήγορη προώθηση τους στα εξωτερικά καταστρώματα, για να γίνει η έναρξη επιβίβασής τους στα σωστικά μέσα. Τούτο είχε ως επακόλουθο να διαλυθεί η οργάνωση διάσωσης του πλοίου και, οι καταβληθείσες μεμονωμένες προσπάθειες ασυντόνιστης διάσωσης, να αποδεικνύουν και την έλλειψη γυμνασίων. Επίσης ο Α' Μηχανικός Χ3 εγκατέλειψε τη Γέφυρα και κατευθύνθηκε στη Νο. 2 σωσίβια λέμβο, μαζί με ολόκληρο σχεδόν το πλήρωμα του Μηχανοστασίου και προώρως εγκατέλειψε το πλοίο. Πλην όμως, από τη διαληφθείσα πρόσκρουση του Ε/Γ - Ο/Γ πλοίου "Ζ1" με τη δεξιά πλευρά του και το εν συνεχεία σύρσιμο στη βόρεια από τις δύο βραχονησίδες "....." προκλήθηκε μια σειρά ρηγμάτων και δη: α) το ρήγμα Α στη δεξιά πλευρά του πλοίου χαμηλά στην περιοχή του κυρτού (bilge) του κυρίου μηχανοστασίου, πρύμνηθεν της στεγανής φράκτης υποδιαίρεσης του κυρίου από το πρωραίο βοηθητικό μηχανοστάσιο. Το ρήγμα αυτό (ακολουθώς ονομαζόμενο Ρήγμα Α-1), που εκτείνεται μεταξύ των νομέων 82 και 87, έχει προκληθεί από την βίαια εισχώρηση τμήματα του δεξιού αντιδιατοιχιστικού πτερυγίου (stabilizer) στην περιοχή του κυρτού του κυρίου Μηχανοστασίου και πάνω από την οροφή των διπυθμένων. Οι διαστάσεις του ρήγματος αυτού, είναι : Μήκος 295 εκ., Πλάτος 105 εκ., καθ' ύψος θέση 165 εκ. (μετρούμενο από την τρόπιδα). Ένα τμήμα του όμως, από την έκταση του σημερινού ρήγματος, είναι προφανές ότι, οφείλεται στην δεδομένη επικάλυψη του πλοίου με τη δεξιά πλευρά στον πυθμένα. Το γεγονός αυτό εκτιμάται ότι προκάλεσε την εξάσκηση δύναμης στο προεξέχον από το κυρτό της γάστρας πτερύγιο, με αποτέλεσμα την αύξηση της διείδουσής του στο χώρο του μηχανοστασίου και συνεπώς και της έκτασης της βλάβης. Τούτο είναι το σημαντικότερο από τα ρήγματα και το καθοριστικότερο για τη βύθιση του πλοίου. Η κατάκλυση του χώρου αυτού και μόνο όμως, δεν θα οδηγούσε σε βύθιση του πλοίου, ως "πλοίο ενός διαμερίσματος", β) Ρήγμα Β. Στη δεξιά (ΔΕ) πλευρά του πλοίου εντοπίστηκαν επίσης τρία (3) ρήγματα μικρότερων διαστάσεων μεταξύ των νομέων 115 και 120 και ειδικότερα Ρήγμα : Β-1 3 Χ 2 εκ., Ρήγμα Β- II 61 Χ 6 εκ. στο τμήμα του πλευρικού ελάσματος που είναι λευκό, με διεύθυνση παράλληλη προς τον διαμήκη άξονα του πλοίου, Ρήγμα Β - III 25 Χ 1 εκ. στη δεξιά πλευρά του πλοίου επί του νομέα 118 και σε ύψος που προσδιορίζεται κάτω από την μπλε μπογιά (στα βρεχόμενα ακριβώς κάτω από την εξαγωγή). Τα ρήγματα αυτά ευρίσκονται περί και άνωθεν της ισάλου πλεύσης του πλοίου, στους χώρους των πρωραίων ενδαιτήσεων του πληρώματος, κάτωθεν του καταστρώματος οχημάτων. Η ομάδα Ρηγμάτων Β, στην περιοχή της ισάλου στους νομείς 118/120, έχει μικρές διαστάσεις και θεωρείται ότι η έκταση της κατάκλυσης, που οφείλεται στα ρήγματα αυτά, δεν είναι τόσο σημαντική, τουλάχιστον στην αρχική φάση μετά την πρόσκρουση, παρότι αθροιστικά και αυτή έπαιξε το ρόλο της, μετά την προοδευτική αύξηση του βυθίσματος και την διαγωγή του πλοίου, λόγω κατάκλυσης των υποκείμενων χώρων και της κλίσης αυτού. Το Ρήγμα Β (πρωραίες ενδαιτήσεις πληρώματος) εκτιμάται ότι δεν θα μπορούσε, έστω και επικουρικά προς το Ρήγμα Α, να οδηγήσει στη βύθιση του πλοίου, εφόσον αυτό είχε τις υδατοστεγείς θύρες του κλειστές, σύμφωνα με τις οδηγίες του πιστοποιητικού ασφαλείας του πλοίου, η εφόσον έστω ορισμένες βασικές εξ αυτών, έκλειναν εκ των υστέρων με κατάλληλους χειρισμούς του αρμοδίου πληρώματος, γεγονός που δεν συνέβη, γ) Ρήγμα Γ Στη δεξιά (ΔΕ) πλευρά του πλοίου εντοπίστηκε ρήγμα μεταξύ των νομέων 108 και 113 στο ύψος του platform deck (DECK-4), συνεπώς περίπου 5.0 μ. άνωθεν της ισάλου πλεύσης του πλοίου. Η έναρξη του ρήγματος αυτού προσδιορίζεται στην περιοχή του κεντρικού σταθμού εξ αποστάσεως ελέγχου των υδατοστεγών θυρών WTD 2, 4, 5, 6, 8, 9, 11 (περίπου νομέας 113). Το ρήγμα Γ στην περιοχή του ΔΕ platform deck, αν και βρίσκεται ψηλά πάνω από την υποτιθέμενη ισάλο πλεύση του πλοίου, εκτιμάται ότι επηρέασε σημαντικά τη βύθισή του. Η σημασία του εμφανίζεται διττή, διότι επηρέασε τόσο την ίδια την κατάκλυση του πλοίου, στην τελική της φάση, όσο και την ενδεχόμενη αντιμετώπισή της, διότι, εξαιτίας της θέσης του Ρήγματος Γ, καταστράφηκαν τα συστήματα εξ αποστάσεως ενεργοποίησης των υδατοστεγών θυρών WTD 2, 4, 5, 6, 8, 9, 11, καθιστώντας αδύνατο το περιορισμό της κατάκλυσης, μέσω της στεγανοποίησης ορισμένων άθικτων διαμερισμάτων. Εκ των θυρών αυτών, ιδιαίτερη σημασία έχει η θύρα WTD 4, που απομονώνει το κύριο από το βοηθητικό πρωραίο μηχανοστάσιο και ευρίσκεται πρύμνηθεν του κεντρικού σταθμού WTD 2, 4, 5, 6, 8, 9, 11. Πάντως επισημαίνεται, ότι η κεντρική μονάδα ελέγχου των στεγανών θυρών WTD 1, 3, 7 & 10, όπως και οι αντίστοιχες χειραντλίες χειρισμού ανάγκης των θυρών αυτών, ιδιαίτερα των στην προκείμενη περίπτωση σημαντικών θυρών WTD 3 & 7, που απομονώνουν το κύριο και πρωραίο βοηθητικό μηχανοστάσιο από τους υπόλοιπους στεγανούς χώρους, ευρίσκονται στην άθικτη, αριστερή πλευρά του πλοίου, στο ύψος του καταστρώματος οχημάτων και του αριστερού platform deck αντίστοιχα. Από την άλλη πλευρά το Ρήγμα Γ στην περιοχή του ΔΕ platform deck, επηρέασε καταλυτικά τον χρόνο βύθισης του πλοίου. Η επίδρασή του στην διαδικασία βύθισης άρχισε περί τα 15' λεπτά μετά την πρόσκρουση με την βύθιση του συγκεκριμένου ρήγματος κάτω από το νερό, λόγω της προοδευτικής αύξησης του βυθίσματος και της κλίσης του πλοίου από την κατάκλυση των υποκείμενων χώρων. Η έκταση και η θέση του Ρήγματος Γ οδήγησαν στην ταχύτερη εισροή υδάτων στο χώρο του καταστρώματος οχημάτων και στην πλήρωση των εναπομενόντων χώρων που προσέφεραν εφεδρική άντωση στο πλοίο. Το γεγονός αυτό εκτιμάται ότι επιτάχυνε σημαντικά τα τελευταία στάδια της διαδικασίας βύθισης και μείωσε και τους διαθέσιμους χρόνους για την εγκατάλειψη του πλοίου. Στο νομέα 14, στο μέσο του άξονα της δεξιάς προπέλας

εντοπίστηκε το Ρήγμα Δ-Ι με διαστάσεις : Μήκος 18,5 εκ., Πλάτος 1-1,5 εκ. Στο νομέα 18 και κάτω από την εξαγωγή εντοπίστηκε το Ρήγμα Δ- II με διαστάσεις : Μήκος 8 εκ., Πλάτος 1-1,4 εκ. Φέρονται ότι τα ρήγματα αυτά πιθανόν να δημιουργήθηκαν από την επικάθιση του πλοίου στο βυθό με την πρύμνη, σε κάθε δε περίπτωση δεν επηρέασαν σημαντικά τη διαδικασία κατακλύσεως και βυθίσεως του πλοίου. Η αναφερθείσα όμως πρόσκρουση του πλοίου είχε ως αποτέλεσμα την ταχεία κατάκλυση του χώρου του μηχανοστασίου του και κατόπιν και των παρακείμενων βοηθητικών μηχανοστασίων. Αυτό προκάλεσε, μετά από σύντομο χρονικό διάστημα, την διακοπή της λειτουργίας των κυρίων και βοηθητικών μηχανημάτων που βρίσκονται στους χώρους αυτούς. Το νερό ξεπερνώντας το ύψος των κατωφλίων των στεγανών θυρών του κυρίου μηχανοστασίου (περίπου 40 εκατοστά από την οροφή των διπυθμένων), άρχισε σταδιακά να κατακλύζει και τους χώρους των γειτονικών διαμερισμάτων, αρχίζοντας από το πρωραίο και παράλληλα το πρυμναίο βοηθητικό μηχανοστάσιο. Μετά από σύντομο χρονικό διάστημα ακολούθησε η έναρξη της κατάκλυσης των χώρων πρύμνηθεν του πρυμναίου βοηθητικού μηχανοστασίου. Ακολούθως και με σαφώς μειωμένη ταχύτητα εισροής υδάτων, κατακλύστηκαν οι υπερκείμενοι των πρυμναίων και πρωραίων μηχανοστασίων χώροι, δηλαδή οι πρυμναίες ενδαιτήσεις επιβατών και αντίστοιχα οι πρωραίες ενδαιτήσεις πληρώματος, κάτωθεν του καταστρώματος οχημάτων, και κατόπιν των κενών χώρων (void spaces) των πρωραίων ψυγείων κάτωθεν των πρωραίων ενδαιτήσεων πληρώματος, μέσω των ευρισκομένων σε αυτές φρεατίων αποστράγγισης (down flooding points). Η σταδιακή δε κατάκλυση του συνόλου των κατώτερων στεγανών διαμερισμάτων, που οριοθετούνται οριζοντίως από κατάστρωμα των διπυθμένων (DECK-1) και το ενδιάμεσο κατάστρωμα (DECK-2), δημιούργησε αμέσως, μετά την πρόσκρουση, μεγάλες ελεύθερες επιφάνειες με αποτέλεσμα την μείωση της αρχικής ευστάθειας του πλοίου (μετακεντρικού ύψους GM) και κατ' επέκταση την εμφάνιση των αρχικών εγκάρσιων κλίσεων της τάξης των 5° μοιρών εντός 3 περίπου λεπτών μετά την πρόσκρουση και σημαντική αύξηση της έμπρυμνης διαγωγής του πλοίου, αλλά και του μέσου βυθίσματος. Σε συνέχεια, τα κατώτερα διαμερίσματα πληρώθηκαν με νερό και η επίδραση των ελευθέρων επιφανειών τους μειώθηκε και τελικά αναιρέθηκε πλήρως, με αποτέλεσμα την επαναφορά του πλοίου στην κατακόρυφη θέση (upright position) εντός 5 περίπου λεπτών μετά την πρόσκρουση. Προοδευτικά το νερό ξεκίνησε την προς τα άνω κατάκλυση (upflooding) των διαφόρων διαμερισμάτων που βρίσκονταν υπεράνω των κατακλυσμένων, τόσο πρώραθεν όσο και πρύμνηθεν του κυρίως μηχανοστασίου, διαμέσου των ανοικτών στεγανών θυρών (όπως της θύρας WTD 7), η ροή τούτου, προς πρωραίες ενδαιτήσεις του πληρώματος, των κλιμάκων και των φρεατίων και κατακλύστηκαν και οι οδοί διαφυγής. Αυτό οδήγησε στην εκ νέου δημιουργία ελευθέρων επιφανειών, στην μείωση του μετακεντρικού ύψους GM του πλοίου και στην πρόκληση εγκάρσιας κλίσης. Η προοδευτική αύξηση του βυθίσματος και της κλίσης του σκάφους έφερε και το Ρήγμα Β πλήρως κάτω από την επιφάνεια του νερού, επιταχύνοντας έτσι την διαδικασία κατάκλυσης των πρωραίων διαμερισμάτων. Τα ύδατα τόσο από το Ρήγμα Β όσο και από την υπερχειλίση του πρωραίου βοηθητικού μηχανοστασίου, εισήλθαν στους χώρους πρωραίων ενδαιτήσεων μεταξύ των νομέων 114 και 126 και κατόπιν μέσω των σημείων κατάκλυσης (downflooding points) πλήρωσαν τους υποκείμενους κενούς χώρους των, ψυγείων μεταξύ των ίδιων νομέων. Εντός 10 περίπου λεπτών μετά την πρόσκρουση εκτιμάται ότι το πλοίο έλαβε κλίση περίπου 9-10° μοίρες. Εξαιτίας των εκ νέου δημιουργηθεισών ελευθέρων επιφανειών και της αντίστοιχης μείωσης του μετακεντρικού ύψους GM, το πλοίο "Ζ1" έλαβε εκ νέου εγκάρσια κλίση. Η έμπρυμνη διαγωγή του μειώθηκε και σταδιακά το πλοίο απέκτησε πρωραία διαγωγή. Η συνεχής εισροή υδάτων αύξανε μονοτονικά το βύθισμα. Η ήδη αποκτηθείσα πρωραία διαγωγή και η δεξιά εγκάρσια κλίση του, που στα 15' λεπτά μετά την πρόσκρουση είχε φθάσει περί τις 15° μοίρες, οδήγησαν στην ταχύτερη βύθιση του Ρήγματος Γ κάτω από το νερό και την κατάκλυση του χώρου των οχημάτων. Η κατάκλυση αυτή κάλυψε αρχικώς τα δεξιά πλάγια διαμερίσματα (side casings) του καταστρώματος οχημάτων, στην περιοχή του ρήγματος Γ, και ακολούθως επεκτάθηκε σταδιακά μέσω των καιροστεγών θυρών στο πλήρες κατάστρωμα οχημάτων. Αυτό οδήγησε παράλληλα και στην ταχύτερη πλήρωση των διαμερισμάτων του καταστρώματος 2 (DECK-2), που ως τώρα γέμιζαν μόνο από την υπερχειλίση των κατώτερων διαμερισμάτων και εν μέρει από το Ρήγμα Β. Με την έναρξη της κατάκλυσης του καταστρώματος οχημάτων αυξήθηκαν δραματικά οι ελεύθερες επιφάνειες, καθώς και η επίδραση της κίνησης του νερού στο κατάστρωμα οχημάτων, στις κινήσεις του τραυματισμένου πλοίου. Το νερό στα τελικά στάδια προ της βύθισης, εισέρεε στο χώρο του καταστρώματος οχημάτων, προερχόμενο κυρίως από τα Ρήγματα Γ και τα μη στεγανά ανοίγματα άνωθεν του καταστρώματος οχημάτων (εξαγωγές εξαερισμού καταστρώματος οχημάτων) και ακολούθως, μετά την καταβύθιση και της οροφής του καταστρώματος οχημάτων, από τα μη στεγανά ανοίγματα των υπερκατασκευών (παράθυρα κ.λ.π). Η εφεδρική άνωση του πλοίου μηδενίζεται και το πλοίο βυθίζεται με την σταδιακή κατάκλυση και του συνόλου των υπερκείμενων χώρων των υπερκατασκευών περί την 23.02' ώρα της 26.9.2000. Η αλληλουχία της κατάκλυσης των διαμερισμάτων, τα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά του πλοίου (έχον ουσιαστικά μόνο συμμετρικά στεγανά διαμερίσματα) και η κατάσταση φόρτωσης, επέτρεψαν την αποφυγή της άμεσης ανατροπής του σκάφους, που ήταν λίαν πιθανή εξαιτίας της εκτεταμένης κατάκλυσης σχεδόν του συνόλου των χώρων του πλοίου. Μάλιστα ο φόβος της εν λόγω ανατροπής του πλοίου είχε κυριεύσει έντονα τον πλοίαρχο Χ1 και τον συνόδευσε στις ασυντόνιστες εν συνεχεία κινήσεις του. Από την πρόσκρουση όμως καταστράφηκε η κεντρική ομάδα ελέγχου χειρισμού των στεγανών WTD 2, 4,5, 6, 8, 9, 11 στο platform Deck δεξιά, γι' αυτό και δεν ήταν δυνατός ο κεντρικός έλεγχός τους και ο χειρισμός τους εξ αποστάσεως, ούτε από το platform Deck, ούτε από τη γέφυρα. Συνεπώς το κλείσιμο των ανωτέρω θυρών έπρεπε να γίνει είτε τοπικά, είτε από τις χειραντλίες χειρισμού ανάγκης που βρίσκονταν για τις ανωτέρω θύρες επίσης δεξιά στο Platform Deck. Η χειραντλία χειρισμού ανάγκης της σημαντικής για την προκείμενη περίπτωση πρωραίας υδατοστεγούς θύρας WTD 4 του μηχανοστασίου, ήταν δεξιά από

τις σκάλες ανεβαίνοντας στο Platform Deck από το χώρο του Control Room του μηχανοστασίου, η οποία αποδείχτηκε ότι δεν επλήγη από την πρόσκρουση. Η κεντρική μονάδα ελέγχου των στεγανών θυρών WTD 1, 3, 7 & 10 όπως και οι, αντίστοιχες χειραντλίες χειρισμού ανάγκης των θυρών αυτών, ιδιαίτερα στην προκείμενη περίπτωση σημαντικών θυρών WTD 3 & 7 ευρίσκονται στην άθικτη, αριστερή πλευρά του πλοίου, στο ύψος του καταστρώματος οχημάτων και του αριστερού Platform Deck αντίστοιχα, προέκυψε ότι, το πλοίο, μετά την πρόσκρουση, απέκτησε εγκάρσια κλίση προς τη δεξιά γωνία της τάξης των πέντε 5° μοιρών, εντός 3' περίπου λεπτών από αυτή, αλλά επανήλθε γρήγορα, παροδικά στην ορθή θέση. Στη συνέχεια απέκτησε προοδευτικά εγκάρσια κλίση προς τα δεξιά, φθάνοντας τις 33 - 34° περίπου μοίρες, περί τα 20' λεπτά μετά την πρόσκρουση. Σ' αυτήν τη γωνία είχε βυθιστεί μέχρι το κατάστρωμα Νο 6 (embarkation). Στη συνέχεια το πλοίο διατηρήθηκε σε αυτήν την περιοχή μεγάλων κλίσεων, που μειώθηκαν κατά τι προ της πλήρους βύθισης, μέχρι που χάθηκε από την επιφάνεια της θάλασσας περί την 23.02' ώρα. Στο θάλαμο ελέγχου (CONTROL ROOM) του κυρίως Μηχανοστασίου, ευρίσκοντο ο Γ' Μηχανικός Δ6 ως Αξιωματικός Φυλακής Μηχανής, ο Α/Β Μηχανικός Δ7 και ο Α' Μηχανικός Χ3. Ο λιπαντής Δ8, ως Βοηθός Αξιωματικός Φυλακής, ευρίσκετο έξω από το χώρο του θαλάμου ελέγχου (CONTROL ROOM) μηχανών, πλησίον αυτού, στο ενδιάμεσο δάπεδο (πανιόλα) πάνω και μεταξύ των δύο κυρίων μηχανών (platform deck). Η πρόσκρουση, κατά τα προαναφερθέντα, έγινε αμέσως αντιληπτή, από όλους τους ευρισκόμενους στο χώρο του μηχανοστασίου. Τα ύδατα εισέρεαν, ως τοξοειδής πίδακας, που υπερπηδούσε τη Νο. 1 ηλεκτρομηχανή και έπεφτε μεταξύ Νο. 1 ηλεκτρομηχανής και δεξιάς κύριας μηχανής. Ο χρόνος που διεκόπη η λειτουργία των κυρίων μηχανών από τη στιγμή της προσκρούσεως ήταν πολύ σύντομος, της τάξεως δευτερολέπτων, ενώ οι ηλεκτρομηχανές λειτουργούσαν για 2-3 λεπτά περίπου. Ο Α' Μηχανικός Χ3, που ευρίσκετο στη μέση του Χώρου Ελέγχου Μηχανοστασίου (CONTROL ROOM), με το χτύπημα, πετάχτηκε όρθιος και βγήκε έξω δεξιά στο ενδιάμεσο δάπεδο πάνω από τις κύριες μηχανές, όπου διαπίστωσε κάποια εισροή υδάτων. Ταυτόχρονα, επειδή αντιλήφθηκε ότι σταμάτησαν οι κύριες μηχανές, έτρεξε πίσω στο CONTROL ROOM για να επαναλειτουργήσει τις κύριες μηχανές, που είχαν σταματήσει και έφερε τα χειριστήρια των στροφών στο 290 και το βήμα (pitch) στο μηδέν, μαζί με τον Α/Β μηχανικό Δ7, που έκανε το ίδιο. Ταυτόχρονα γύρισε τους διακόπτες πετρελαίου στη θέση (off) για να κάνει εκκίνηση (γύρισμα) των μηχανών με αέρα. Όταν διαπίστωσε ότι η στάθμη των εισερχομένων υδάτων είχε ανεβεί αρκετά πάνω από το δάπεδο εργασίας (πανιόλα), διέκοψε τη διαδικασία επανεκκινήσεως των κυρίων μηχανών και κατευθύνθηκε προς τη δεξιά έξοδο του control room έδωσε εντολή να εγκαταλειφθεί το μηχανοστάσιο και ανεβαίνοντας από τη δεξιά κάθετη σκάλα διαφυγής προς το κύριο κατάστρωμα (garage deck), έφυγε από το μηχανοστάσιο. Στη συνέχεια βρέθηκε στην έξοδο του καταστρώματος, της Νο. 1 σωσίβιας λέμβου και ακολουθώντας στο κατάστρωμα της γέφυρας ύστερα από 12' λεπτά από την πρόσκρουση. Έτσι, όμως, ενεργώντας, παρέλειψε να κλείσει, ως υποχρεούτο, τις σημαντικές πρωραίες υδατοστεγείς θύρες του Μηχανοστασίου WTD 3 και 4, η οποία, όπως προαναφέρθηκε, ήταν δεξιά από τις σκάλες ανεβαίνοντας στο platform deck από το χώρο του control room του μηχανοστασίου και οδηγεί στο πρωραίο βοηθητικό μηχανοστάσιο. Η ενέργεια αυτή ήταν δυνατή με τη χρήση της χειραντλίας χειρισμού ανάγκης, θα είχε δε ως αποτέλεσμα αν όχι την αποτροπή βυθίσεως του πλοίου "Z1", οπωσδήποτε την καθυστέρηση της, που ήταν ιδιαίτερα σημαντική για τη διάσωση των επιβατών, ενόψει του ότι η πρόσκρουση έγινε σε απόσταση 1,4 ν.μ. από τις ακτές της ... της Νήσου και βυθίστηκε σε απόσταση 0,5 ν.μ. από αυτές. Έτσι παρέλειψε αμέσως μετά την επέλευση του κινδύνου (πρόσκρουση του πλοίου στην εν λόγω βραχονησίδα), να ενημερώσει τον πλοίαρχο Χ1, ως υποχρεούτο ως εκ της ιδιότητάς του ως Α' Μηχανικός κατά το Εγχειρίδιο Ασφαλείας (κεφ. 13 'σελ. 56, 63 αυτού) για την κατάσταση του μηχανοστασίου, στο οποίο άλλωστε είχε προκληθεί το σοβαρότερο ρήγμα, από το οποίο κατακλύστηκαν, με τα εισρεύσαντα ύδατα οι χώροι ενέργειας του πλοίου. Η εν λόγω ενημέρωση, του εις την Γέφυρα καταφθάνοντας Πλοίαρχου, μπορούσε να γίνει μέσω των λειτουργούντων και με αυτόνομη πηγή ηλεκτρικής ενέργειας συστημάτων ενδοσυνεννοήσεως, που βρίσκονται στο control room του μηχανοστασίου, ήτοι της μικροφωνικής, μεγαφωνικής, και τηλεφωνικής εγκατάστασης, ως και του μαγνητικού συστήματος τηλεφώνων και η παράλληλη ενημέρωσης του πλοίαρχου περί της δημιουργηθείσας κατάστασης στο μηχανοστάσιο, ήταν καθοριστική για τις περαιτέρω ενέργειες τούτου προς αντιμετώπιση του κινδύνου. Εν τω μεταξύ ο Πλοίαρχος, παρότι πλέον αντιλήφθηκε ότι το πλοίο ήταν σε άμεσο κίνδυνο, δεν σήμανε γενικό συναγερμό καταστάσεως ανάγκης, όπως υποχρεούτο και το πλήρωμα δεν πήγε άμεσα και έγκαιρα στις θέσεις που προβλέπονταν από τον πίνακα διαιρέσεως συναγερμού για να εκτελέσει τα καθήκοντά του. Αντίθετα με την αιφνίδια απώλεια ηλεκτρικής ισχύος και προώσεως του πλοίου, περιήλθε σε κατάσταση έκδηλης ανησυχίας και άρχισε να μετακινείται σε διάφορα διαμερίσματα που κατά την άποψή του θεωρούσε, ότι θα μπορούσε να πληροφορηθεί την κατάσταση του πλοίου και πιθανόν να λάβει κάποιες εντολές για το τι έπρεπε να κάνει. Παράλληλα όμως είχε αρχίσει να γίνεται έντονη και η ανησυχία των επιβατών που έβλεπαν το πλήρωμα, ως τη μόνη πηγή πληροφόρησης και παροχής βοήθειας. Η καθυστέρηση όμως του πληρώματος, να πληροφορηθεί, να κατευθύνει και να καθοδηγήσει τους επιβάτες, όπως γνώριζε είχε ως συνέπεια την οργισμένη αντίδραση των επιβατών, οι οποίοι, υπό πλήρη σύγχυση και πανικό, αναζητούσαν με κάθε τρόπο τη σωτηρία τους. Μάλιστα, οι περισσότεροι των επιβατών, δεν γνώριζαν τι έπρεπε να κάνουν και κυρίως πως έπρεπε να φορέσουν το ατομικό τους σωσίβιο, δοθέντος ότι ουδεμία σχετική ανακοίνωση ενημερωσεώς τους είχε γίνει αμέσως μετά τον απόπλου του πλοίου από το λιμάνι του Πειραιά, αναφορικά με τη χρήση των σωστικών μέσων του πλοίου και για τις ενέργειες και διαδικασίες, που έπρεπε να προβούν για να αντιμετωπιστεί η ήδη, ανακύψασα, επικίνδυνη κατάσταση. Μερικοί θαλαμηπτόλοι προσπάθησαν να βοηθήσουν τους επιβάτες και να τους ηρεμήσουν, οι ενέργειές τους όμως ήταν περιστασιακές και ασυντόνιστες και στην προσπάθειά τους να τους καθησυχάσουν, μετέδιδαν ανακριβείς πληροφορίες, όπως ότι το πλοίο δεν

θα βυθιστεί και ότι θα έρθει βοήθεια, που για πολλούς είχαν τραγικές συνέπειες στη διάσωσή τους. Πολλά δε μέλη του πληρώματος που δεν είχαν βάρδια κατά την ώρα του ατυχήματος, βρέθηκαν στις καμπίνες τους και όταν άρχισαν με καθυστέρηση να ενεργοποιούνται βρέθηκαν αντιμέτωποι με μια κατάσταση πλήρους αταξίας και συγχύσεως. Επίσης, υπό το κράτος πανικού αρκετά μέλη του πληρώματος και κυρίως μηχανικοί, εγκατέλειψαν το πλοίο ενδιαφερόμενοι μόνο για την δική τους ασφάλεια, χωρίς να προσφέρουν καμία βοήθεια στους επιβάτες, ενώ μερικοί κατέβαλαν φιλότιμες προσπάθειες, με τις οποίες συνέβαλαν στη διάσωση των επιβατών. Όμως οι προσπάθειές τους αυτές σαφώς παρέμειναν στο ατομικό, προσωπικό επίπεδο και όχι της συντονισμένης ομαδικής προσπάθειας και ενεργείας ενός εκπαιδευμένου και έμπειρου συνόλου. Ο Ύπαρχος Χ5 ειδικότερα, ως υπεύθυνος συντονιστής καθαιρέσεως των σωστικών μέσων, δεν συντόνισε την ταυτόχρονη καθαίρεση περισσότερων των δύο λέμβων από τη δεξιά πλευρά, στις οποίες και αναλώθηκε προσωπικά. Μάλιστα άρχισαν οι διαδικασίες καθαιρέσεως όταν το πλοίο είχε λάβει κλίση, που καθιστούσε προβληματικής και στη συνέχεια απαγορευτική την καθαίρεση των λέμβων της αριστερής πλευράς. Δεν επιτεύχθηκε σε καμία περίπτωση ο έλεγχος της καταστάσεως και ο συντονισμός των ενεργειών καθαιρέσεως των σωστικών μέσων και της εγκατάλειψης του πλοίου "Ζ1" από τον Ύπαρχο και το ανώτερο κυρίως πλήρωμα αυτού, πέραν του γεγονότος ότι ο ίδιος ο Ύπαρχος, επιβιβάσθηκε στη λέμβο Νο. 5 και παρανόμως εγκατέλειψε το πλοίο, πριν την ολοκλήρωση της εγκατάλειψής του από το σύνολο των ο επιβατών. Αλλά και αρκετά άλλα μέλη του πληρώματος, που δεν ήταν πληρώματα σωστικών λέμβων, εγκαταλείψαν το πλοίο, πριν από τους επιβάτες και μεταξύ αυτών ο ασυρματιστής Χ2 και ο Α' Μηχανικός Χ3, που επιβιβάστηκαν στις Νο. 1 και Νο. 2 σωσίβιες λέμβους, αντιστοίχως. Παρότι η καθαίρεση των λέμβων εκτελέσθηκε σε καταστάσεις ακραίων συνθηκών και πανικού και υπό πίεση χρόνου, λόγω της κλίσης του πλοίου, δεν δικαιολογούνται η σύγχυση και οι επικίνδυνες καταστάσεις για την ασφάλεια των επιβατών, που επικράτησαν, ενώ διαπιστώθηκαν και αρνητικές καταστάσεις, όσον αφορά την συντήρηση του υλικού, το επίπεδο εκπαίδευσής και την εμπειρία του προσωπικού. Ο Πλοίαρχος Χ1 δεν είχε τον πλήρη έλεγχο της καταστάσεως σε όλο το πλοίο, εκτός της περιοχής πέριξ της γέφυρας, όπου είχε ίδια αντίληψη, αλλά δεν είχε και ενημέρωση από τους επικεφαλές θέσεων για το τι συνέβαινε στο χώρο ευθύνης τους, ώστε να μπορέσει να δώσει κάποιες συμπληρωματικές οδηγίες. Οι υπεύθυνοι θέσεων και ο Πλοίαρχος δεν είχαν οποιαδήποτε επαφή μεταξύ τους, με χρήση φορητών VHF πομποδεκτών ή με άλλο μέσο για αλληλοενημέρωση και συντονισμό κινήσεων. Περαιτέρω, αποδείχθηκε ότι από τα υπάρχοντα στη διάθεση των επιβατών σωστικά μέσα του πλοίου (σωσίβιοι λέμβοι, σωσίβιοι πνευστές σχεδίες, ατομικά σωσίβια), παρουσίαζαν προβλήματα τα ατομικά σωσίβια γαλλικού τύπου, που έφερε το πλοίο από το 1960 που ναυπηγήθηκε. Άλλωστε έφεραν τα χαρακτηριστικά του παλαιού ονόματος ".....". Από την επακολουθήσασα αυτοψία των ατομικών σωσιβίων που σκεντρώθηκαν από τους ναυαγούς, από τα εν λόγω παλαιού τύπου σωσίβια, τύπου (VG 11/60 LB, HOMOLOGATION 284 E.S., VG INDUSTRIE MARSEILLE) καταμετρήθηκαν 181 τεμάχια, εκ των οποίων 173 ήταν χρησιμοποιημένα και 8 ήταν αχρησιμοποίητα, δεμένα. Τα σωσίβια αυτά αποτελούσαν σε ποσοτική αναλογία το 57,10% των συγκεντρωθέντων σωσιβίων και σαν αντωτικό υλικό είχαν αφρόξυλο και φελλό. Η φυσιολογική, λόγω του χρόνου, φθορά τους είχε σαν αποτέλεσμα να έχουν μειωμένη αντωτική ικανότητα και παράλληλα μειωμένη αντοχή οι ιμάντες τους, οι οποίοι διερρηγνύοντο κατά την πρόσδεσή τους. Και τούτο ήταν αναμφισβητήτως γνωστό και στους κατηγορούμενους Χ6 και Χ7, νομίμους εκπροσώπους της πλοιοκτήτριας εταιρίας. Άλλωστε προ εξαμήνου περίπου ελέγχθηκε, πριν της ευρείας εκτάσεως μετασκευής και επισκευής του, από τους διαληφθέντες εκπροσώπους της πλοιοκτήτριας εταιρίας και άλλους εντεταλμένους υπαλλήλους της, αλλά και κατά την έναρξη των πλόων του το θέρος του έτους 2000. Επιπρόσθετα τα εν λόγω σωσίβια δεν διέθεταν φωτιστικό και σφυρίκτρα, όπως απαιτεί ο κανονισμός

III/32.3 της SOLAS (καν. 5-1/5). Έτσι η κατάσταση των σωσιβίων από πλευράς υλικού κατασκευής και πρόσδεσης, ήταν ανάλογη της φυσιολογικής φθοράς λόγω χρόνου και των συνθηκών αποθήκευσης. Πολλά από τα σωσίβια γαλλικού τύπου παρουσίασαν προβλήματα αποκοπής ή αποξήλωσης της ζώνης προσδέσεως ή και σχισίματος του υφάσματος, που ήταν κατασκευασμένα, με ελλείψεις σε σφυρίκτρα και φωτιστική συσκευή σε όλους τους τύπους σωσιβίων, με εντονότερο το φαινόμενο στα παλαιότερα γαλλικού τύπου σωσίβια, αναφορικά με την σφυρίκτρα και ανεπάρκεια του αντωτικού υλικού τους, τα οποία παράλληλα δεν ήταν καθόλου άνετα και δυσχέραιναν τις κινήσεις και ενέργειες των ναυαγών. Τούτο υπήρξε αποτέλεσμα αναποτελεσματικού ελέγχου της αντοχής, καταλληλότητας του υφάσματος κατασκευής και των ιμάντων προσδέσεως των εν λόγω παλαιού τύπου γαλλικών σωσιβίων, που έπρεπε να αντικατασταθούν με σωσίβια νεότερου τύπου, ως και αναποτελεσματικού ελέγχου και αποκαταστάσεως της γενικής καταστάσεως όλων των τύπων σωσιβίων από πλευράς διαφόρων ελλείψεων. Από τον έλεγχο των δειγματοληπτικά ανελκυσθέντων σωσιβίων από τον πραγματογνώμονα - δύτη, επί συνόλου 100 ανελκυσθέντων σωσιβίων, 29 ήταν παλαιού τύπου VG 11/60 HOMOLOGATION 284 E.S γαλλικά, 14 ήταν τύπου CORAL και 57 ήταν τύπου LALIZAS 3M 3150 (πρόσφατη προμήθεια). Τα αποτελέσματα του εν λόγω ελέγχου είχαν ως ακολούθως : α) σωσίβια παλαιού τύπου, γαλλικά (τεμ. 29): 1) χωρίς σφυρίκτρα 15 (51,7%), 2) χωρίς φωτιστικό 2 (6,9%), 3) χωρίς σφυρίκτρα, χωρίς φωτιστικό 5 (17,2%), πλήρη 7 (24,1%). β) σωσίβια νέου τύπου LALIZAS 3M 3150, CORAL (τεμ. 71): 1) χωρίς σφυρίκτρα 4 (5,6%), χωρίς φωτιστικό 7 (9,9%), 3) χωρίς σφυρίκτρα, χωρίς φωτιστικό 5 (7%), πλήρη 55 (77,5%). Επιπρόσθετα το πλοίο διέθετε 26 σωσίβιες πνευστές σχεδίες καλής (5 με έτος κατασκευής 1982) και άριστης καταστάσεως (21 με ημερομηνία εγκιβωτισμού τους από 24/5 έως 6-6-2000), από τις οποίες οι 12 χρησιμοποιούντο ως καθαιρέσεως και οι 14 ως ρίψεως. Όλες χρησιμοποιήθηκαν, για τη μη απώλεια χρόνου, ως ρίψεως. Παρέλειπαν, όμως, να τις συγκρατούν στο πλοίο με την μπαρούμα τους με αποτέλεσμα η δύναμη του

ανέμου να τις απομακρύνει από το πλοίο και να μην καθίσταται δυνατή η επ' αυτών επιβίβαση των επιβατών. Επίσης από τις οκτώ (8) λέμβους που υπήρχαν στο πλοίο πέτυχαν να ενεργοποιηθούν, και να καθαιρεθούν στη θάλασσα μόνον η Νο 2 (πρώτη από την αριστερή πλευρά του πλοίου) και οι Νο 1 και Νο 5 (πρώτη και τρίτη από τη δεξιά πλευρά του πλοίου), χωρητικότητας αντιστοίχως 72, 73 και 76 ατόμων, πλην όμως σ' αυτές επιβιβάστηκαν λιγότερα άτομα από τη συνολική μεταφορική δυνατότητά τους σε επιβάτες. Στις λέμβους αυτές επιβιβάστηκαν και τα ακόλουθα μέλη του πληρώματος του πλοίου και δη : στη Νο 2 οι Χ3 Α' Μηχανικός, Δ8 λιπαντής, ηλεκτρολόγος, Γ' Μηχανικός, Γ' μηχανικός, ναύτης, ναύτης και Γ' μηχανικός. Στη Νο 1 οι Χ2 ασυρματιστής, Α' οικονομικός, ναύτης, παραμάγειρας,..... θαλαμηπόλος, Γ' μάγειρα και λιπαντής. Στη Νο 5 οι Χ5 ύπαρχος, Δ3 ναύτης, ναύτης, ναύτης και ο ναύκληρος, ο οποίος απεβίωσε. Η σωσίβια λέμβος Νο 2 καθαιρέθηκε εγκαίρως από το πλήρωμα και επέπλευσε περί τα 10 - 15 λεπτά μετά την πρόσκρουση. Σ' αυτό το χρονικό διάστημα οι λέμβοι Νο 1 και Νο 5 ήταν στο κατάστρωμα επιβιβάσεως, είχε δηλαδή αρχίσει η προετοιμασία καθαιρέσεώς τους πριν από 3-5 λεπτά. Ταυτοχρόνως ερίφθησαν στη θάλασσα αριθμός πνευστών σχεδίων (βαρελάκια, LIFE RAFTS), πλην όμως μεγάλος αριθμός δεν χρησιμοποιήθηκε από τους ναυαγούς, γιατί απομακρύνθηκαν υπό του πνέοντος ανέμου. Αλλά η παράλειψη του Υπάρχου Χ5, να επιληφθεί της καταστάσεως και να οργανώσει όλους όσους είχε στη διάθεσή του, αξιωματικούς και πλήρωμα και να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια ταυτόχρονης καθαιρέσεως όλων, τουλάχιστον, των δεξιών λεμβών, είχε ως αποτέλεσμα όλη η προσπάθειά του να αναλωθεί στην καθάρση των Νο 1 και Νο 5 λεμβών. Η σημειωθείσα απώλεια χρόνου, από τη μη έγκαιρη ενεργοποίηση του πληρώματος καθιστούσε ιδιαίτερα δυσχερή την προετοιμασία καθάρσεως των αριστερών λεμβών, λόγω της κλίσεως που είχε λάβει το πλοίο, που είκοσι περίπου λεπτά μετά την πρόσκρουση έφτασε στις 34° δεξιά, με επακόλουθο η κουπαστή της δεξιάς πλευράς στο ύψος του υπ' αριθμόν 6 καταστρώματος (EMBARKATION DECK) να έχει αρχίσει να βυθίζεται στη θάλασσα. Ειδικότερα αποδείχτηκε ότι οι κατηγορούμενοι Χ3 Α' Μηχανικός, Χ5, Ύπαρχος και Χ2 Ασυρματιστής, επιβιβάστηκαν στις σωσιβίους λέμβους και εγκαταλείψαν το πλοίο, πολύ ενωρίς και χωρίς να έχει, προς τούτο, συναινέσει ο συγκατηγορούμενός τους πλοίαρχος Χ1 και δη : όταν οι επιβάτες κατευθύνονταν ατάκτως προς διαφόρους κατευθύνσεις και τελικώς λίγοι από αυτούς κατόρθωσαν να επιβιβασθούν στις καθαιρεθείσες εν λόγω λέμβους, ενώ οι περισσότεροι έπεφταν στη θάλασσα. Το σύστημα μηχανικής προώσεως της Νο 5, λέμβου δεν λειτούργησε, λόγω αδυναμίας συντονισμού των επιβαινόντων αυτής. Ομοίως δεν κατέστη δυνατό να λειτουργήσει η μηχανή της Νο1, χωρίς να διακριβωθείν τα αίτια αυτής της αδυναμίας. Αντίθετα η Νο 2 λέμβος, στην οποία επέβαιναν αρκετοί μηχανικοί, τέθηκαν σε λειτουργία. Η Νο 1 λέμβος παρυσύρθη από τους ανέμους και προσέκρουσε στα βράχια ".....". Από τα προπαρατεθέντα, ως βασικά αίτια προσκρούσεως και βυθίσεως του Ε/Γ - Ο/Γ πλοίου "Ζ1", αποτέλεσαν : 1) Η ανεπαρκής διακυβέρνηση του πλοίου από τον δεύτερο των κατηγορουμένων, αξιωματικό φυλακής Χ4 και ειδικότερα : α) ο ανεπαρκής έλεγχος της θέσεως και ταχύτητας του πλοίου, β) η παράλειψη συνεχούς ελέγχου του έργου του πληρώματος φυλακής γέφυρας, γ) η μη αποτελεσματική και ανά πάσα στιγμή επιτήρηση του θαλασσιού χώρου, λόγω ελλιπούς επάνδρωσης και οργάνωσης της φυλακής γέφυρας και δ) οι ανεπαρκείς χειρισμοί αποφυγής σύγκρουσης. 2) Η απουσία του Πλοίαρχου Χ1 από τη γέφυρα, παρά το γεγονός ότι το πλοίο επρόκειτο να διέλθει από τις βραχονησίδες ".....", οι οποίες, αποτελούσαν ναυτιλιακό κίνδυνο. 3) Η έλλειψη σήμανσης γενικού συναγερμού εγκατάλειψης του πλοίου από τη γέφυρα μετά την πρόσκρουση, με ευθύνη του πλοίαρχου. 4) Η παράλειψη του πληρώματος μηχανοστασίου, να κλείσει τις, κατά παράβαση του κανονισμού ασφαλείας, ανοικτές στεγανές θύρες του κυρίως μηχανοστασίου, είτε τοπικά είτε εξ αποστάσεως από τα μέσα χειρισμού - ελέγχου στο platform deck και το κατάστρωμα οχημάτων, με ευθύνη του Α' μηχανικού Χ3. 5) Η παράλειψη άμεσης πληροφόρησης της γέφυρας από τον Α' Μηχανικό και το πλήρωμα του μηχανοστασίου, για την ύπαρξη ρήγματος στο μηχανοστάσιο. 6) Η συνεπεία των ανωτέρω ταχεία κατάκλυση των στεγανών χώρων του πλοίου, με αποτέλεσμα την πρόκληση ταχείας κλίσης του πλοίου. Περαιτέρω, ουσιώδεις όροι που συνέβαλαν στο να περιέλθουν σε κίνδυνο ζωής οι επιβάτες και ογδόντα (80) εξ αυτών να χάσουν τη ζωή τους, λόγω πνιγμού και άλλοι να τραυματιστούν είναι οι : 1) Η έλλειψη σήμανσης γενικού συναγερμού εγκατάλειψης του πλοίου από τη γέφυρα, μετά την πρόσκρουση, με ευθύνη του Πλοίαρχου. 2) Η αρχική "δια ζώσης" πληροφόρηση των επιβατών από το πλήρωμα, ότι το πλοίο δεν θα βυθισθεί, με αποτέλεσμα την απώλεια πολύτιμου χρόνου που απαιτείτο για μία πλέον οργανωμένη εκκένωση με ευθύνη του πλοίαρχου και κατόπιν του Ύπαρχου του πλοίου, με αποτέλεσμα τα λοιπά μέλη του πληρώματος να αυτενεργήσουν, ελλείψει καθοδήγησης από τον Πλοίαρχο αλλά και τον Ύπαρχο. 3) Η αδυναμία οργανωμένης εγκατάλειψης του πλοίου με τα διαθέσιμα σωστικά μέσα, λόγω έλλειψης καθοδήγησης από το αρμόδιο ανώτερο πλήρωμα (Πλοίαρχος, Ύπαρχος, λοιπό ανώτερο πλήρωμα και λέμβαρχοι). 4) Η εν μέρει ανεπαρκής ποιότητα των διαθέσιμων ατομικών σωσιβίων του πλοίου. 5) Η παράλειψη βοήθειας προς τους επιβάτες από ορισμένα τουλάχιστον μέλη του πληρώματος, που προτίμησαν να εγκαταλείψουν το πλοίο επιβιβαζόμενα στις καθαιρεθείσες από αυτούς λέμβους, ενώ αναλογικά οι περισσότεροι επιβάτες εγκατέλειψαν το πλοίο, πηδώντας στη θάλασσα υπό άκρως δυσμενείς συνθήκες. Συνεπεία των ενεργειών και παραλείψεων αυτών ήταν να πνιγούν οι αναφερόμενοι 80 επιβάτες και να υποστούν σωματικές κακώσεις οι κατονομαζόμενοι 67 εξ αυτών". 1. Επί του λόγου αναιρέσεως περί απόλυτης ακυρότητας της διαδικασίας στο ακροατήριο για παράνομη παράσταση πολιτικών ενάγοντος (άρθρ. 510 παρ. 1Α, 171 παρ. 2 Κ.Π.Δ.) που διατύπωσαν οι αναιρεσέοντες Χ3, Χ5, Χ6 και Χ7 με τους από 30.10.2007 προσθέτους λόγους έκαστος εξ αυτών. Από τις διατάξεις των άρθρων 63, 64, 68 και 84 του Κ.Π.Δ., 914 και 932 του Α.Κ. προκύπτει, ότι εκείνος που υπέστη από την εγκληματική σε βάρος του πράξη άμεση ζημία, για την αποκατάσταση της οποίας δικαιούται να ζητήσει αποζημίωση ή χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης ή ψυχικής οδύνης,

νομιμοποιείται να παραστεί κατά του υπαιτίου ενώπιον του ποινικού δικαστηρίου ως πολιτικώς ενάγων και να ενασκήσει τις αξιώσεις του. Περαιτέρω, κατά το άρθρο 932 εδ. γ' Α.Κ., σε περίπτωση θανάτωσης προσώπου η χρηματική ικανοποίηση μπορεί να επιδικασθεί στην οικογένεια του θύματος, λόγω ψυχικής οδύνης. Στη διάταξη αυτή δεν γίνεται προσδιορισμός της έννοιας του όρου "οικογένεια του θύματος", προφανώς γιατί ο νομοθέτης δεν θέλησε να διαγράψει δεσμευτικώς, τα όρια ενός θεσμού, ο οποίος, ως εκ της φύσεώς του, υφίσταται αναγκαίως τις επιδράσεις εκ των κοινωνικών διαφοροποιήσεων κατά τη διαδρομή του χρόνου. Κατά την αληθή, όμως, έννοια της εν λόγω διατάξεως που απορρέει από το σκοπό της θεσπίσεώς της και που στοχεύει στην ανακούφιση του ηθικού πόνου των συγγενών, στην οικογένεια του θύματος περιλαμβάνονται οι εγγύτεροι και στενώς συνδεόμενοι συγγενείς του θανατωθέντος, που δοκιμάστηκαν ψυχικά από την απώλειά του. Με την έννοια αυτή, οι αγχειστές πρώτου βαθμού (πεθερός, πεθερά, γαμβρός, νύφη) περιλαμβάνονται στην οικογένεια του θύματος. Εξ άλλου, η κατά το άρθρο 171 παρ. 2 Κ.Π.Δ., απόλυτη ακυρότητα, που επάγεται αναίρεση της αποφάσεως, κατά το άρθρο 510 παρ. 1 Α' Κ.Π.Δ., επέρχεται, κατά το σαφές γράμμα του νόμου, αν ο πολιτικώς ενάγων παρέστη παράνομα στη διαδικασία του ακροατηρίου, ήτοι, μόνο για έλλειψη ενεργητικής ή παθητικής νομιμοποίησεως προς άσκηση πολιτικής αγωγής (άρθρα 63 και 64 Κ.Π.Δ.) και για παράβαση της τηρητέας διαδικασίας, ως προς τον τρόπο και το χρόνο ασκήσεως και υποβολής αυτής (άρθρ. 68 παρ. 1, 2 Κ.Π.Δ.). όχι δε για οποιαδήποτε άλλη πλημμέλεια ή ακυρότητα. Στην προκειμένη περίπτωση με την προσβαλλομένη απόφαση του Πενταμελούς Εφετείου Πειραιώς, οι αναιρεσείοντες Χ5, Χ3, Χ6 και Χ7 κηρύχθηκαν ένοχοι: Ο πρώτος για ανθρωποκτονίες, κατά συρροή από αμέλεια, διατάραξη της ασφάλειας της υδάτινης συγκοινωνίας από αμέλεια, για έκθεση και για εγκατάλειψη κινδυνεύοντος πλοίου, χωρίς τη συναίνεση του πλοιάρχου. Ο δεύτερος για πρόκληση ναυαγίου από αμέλεια, για ανθρωποκτονίες, κατά συρροή, από αμέλεια, σωματικές βλάβες, κατά συρροή, από αμέλεια για έκθεση και για εγκατάλειψη κινδυνεύοντος πλοίου (χωρίς να του επιβληθεί ποινή για την πράξη αυτή) και οι λοιποί δύο κατηγορούμενοι για έκθεση. Κατά την ενώπιον του Πρωτοβαθμίου δικαστηρίου συζήτηση της υποθέσεως, εδήλωσε ότι παρίσταται ως πολιτικώς ενάγουσα και εξήτησε να της επιδικασθεί το εις αυτή ποσό, για χρηματική ικανοποίηση, λόγω ψυχικής οδύνης, η Ψ6, ως νύφη (σύζυγος του υιού) του Ψ, αποβιώσαντος (πνιγέντος) κατά το ως άνω ναυάγιο. Κατά την ενώπιον του δευτεροβαθμίου δικαστηρίου συζήτηση της υποθέσεως, μετά την οποία εκδόθηκε η προσβαλλόμενη απόφαση, η ως άνω επανέλαβε τη δήλωσή της περί παραστάσεώς της, ως πολιτικώς εναγούσης και εξήτησε να της επιδικασθεί το εις αυτή ποσό, το οποίο και πράγματι της επιδικάστηκε. Εφόσον το δικαστήριο της ουσίας εδέχθη, κατά την ανέλεγκτη περί τα πράγματα κρίση του, ότι η παραστάσα, ως πολιτικώς ενάγουσα Ψ6, είναι νύφη του θανόντος από το ναυάγιο Ψ, δηλαδή συγγενής αυτού εξ αγχιστείας πρώτου βαθμού και εντεύθεν νομιμοποιείται, κατά τα προαναπηχθέντα, ως αμέσως ζημιωθείσα, να παραστεί, ως πολιτικώς ενάγουσα για επιδίκαση χρηματικής ικανοποίησεως, λόγω ψυχικής οδύνης, οι λόγοι αναιρέσεως των αναιρεσιβλήτων Χ3, Χ5, Χ6 και Χ7, που διατυπώνονται με τους προσθέτους λόγους καθενός εξ αυτών περί απόλυτης ακυρότητας της διαδικασίας για ακροατήριο για παρά το νόμο παράσταση της ως άνω πολιτικώς εναγούσης (άρθρα 510 παρ. ΙΑ' και 171 παρ. 2 Κ.Π.Δ.), ως εκ του ότι αυτή κατά το χρόνο του ατυχήματος δεν είχε καταστεί νύφη του θανόντος Ψ, αφού ο μετά του υιού του Ψ39 γάμος της, ετελέσθη το έτος 2003 και ως εκ τούτου δεν ενομιμοποιείτο ενεργητικώς να παραστεί, είναι απορριπτέοι, ως απαράδεκτοι, γιατί βάλλουν κατά των ουσιαστικών παραδοχών της αποφάσεως. 2). Επί της από 19.7.2007 αιτήσεως αναιρέσεως του Χ1. Για τον πιο πάνω αναιρεσείοντα - κατηγορούμενο, πέραν των προεκτεθεισών γενικών παραδοχών, η προσβαλλομένη απόφαση δέχθηκε και τα επόμενα ειδικώς γι' αυτόν: 1) Στον Πειραιά την, τυγχάνων πλοίαρχος του υπό Ελληνική σημαία Ε/Γ - Ο/Γ πλοίου με το όνομα "Ζ1" της εδρεύουσας στον Πειραιά ακτοπλοϊκής εταιρείας ".....", που εξετέλεσε εκτάκτως σχεδιασθέν δρομολόγιο από Πειραιά προς - ... - - - και Δωδεκανήσου, με 533 επιβαίνοντες στο πλοίο, εκ των οποίων 472 επιβάτες και 61 πλήρωμα, διατάραξε την ασφάλεια της υδάτινης συγκοινωνίας, από την πράξη δε αυτή μπορούσε να προκληθεί κίνδυνος για άνθρωπο, ο οποίος και τελικά προήλθε, ενεργώντας, με ενδεχόμενο δόλο (κατά την κρατήσασα γνώμη στο δικαστήριο), με την έννοια ότι γνώριζε από τις πράξεις και παραλείψεις του ενδέχεται να προκληθεί ανωμαλία στην υδάτινη συγκοινωνία και να προκύψει κίνδυνος για άνθρωπο και αποδέχθηκε ένα τέτοιο κίνδυνο, ενώ κατά την κρίσιμη εν λόγω χρονική στιγμή δεν απώθησε από τη συνείδησή του την παράσταση του εγκληματικού αποτελέσματος που προέβλεψε και εντεύθεν το επιδοκίμασε, από το σύνολο δε της συμπεριφοράς του (σε συνδυασμό με την συμπεριφορά των συγκατηγορουμένων του Χ4, Χ5 και Χ3), επήλθε θάνατος 80 ανθρώπων που οφείλεται σε αμέλειά του, αν και λόγω του επαγγέλματός του είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να παρεμποδίσει την επέλευση του αποτελέσματος δεν το έπραξε. Πλέον συγκεκριμένα: Τυχάνων πλοίαρχος του πλοίου "Ζ1": α) δεν μερίμνησε ώστε οι υδατοστεγείς θύρες του πλοίου να είναι κλειστές, σύμφωνα με τον όρο του πιστοποιητικού ασφαλείας, με το οποίο ήταν ασφαλισμένο το πλοίο, β) επέτρεψε τη χρήση θαλαμίσκων μελών του πληρώματος κάτω από το κατάστημα οχημάτων, ενώ τούτου απαγορευόταν από το ανωτέρω πιστοποιητικό ασφαλείας του πλοίου, γ) αν και σύμφωνα με το άρθρο 35 παρ. 4 του Β.Δ/τος 683/1960 και την υπ' αριθμ. 12 διαταγή που ο ίδιος, ως πλοίαρχος είχε εκδώσει, όφειλε να έχει τοποθετήσει οπτήρα, καθήν στιγμή το πλοίο διέπλεε μέσα από σημεία με σοβαρούς ναυτιλιακούς κινδύνους (βραχονησίδες Πόρτες και αβαθή), δεν το έπραξε, με συνέπεια να μη εκτελεί χρέη οπτήρα στη γέφυρα μετά την 22.00 ώρα ουδείς από τους ορισθέντες ναύτες, δ) δεν ανέλαβε αυτοπροσώπως τη διακυβέρνηση του πλοίου, ενόψει των ανωτέρω σοβαρών ναυτιλιακών κινδύνων, αν και ήταν υποχρεωμένος από τα άρθρα 14 περ. γ' Β.Δ/τος 683/1960 και 187 του Β.Δ/τος 187/1973, ε) από την κατά την 18.7.2000 έναρξη των πλώων του πλοίου παρέλειψε την εκτέλεση τακτικών και ουσιαστικών γυμνασίων καθαίρεσεως λέμβων, εγκατάλειψε πλοίου, κλεισίματος υδατοστεγών θυρών, όπως υπεχρεούτο, σύμφωνα με τα άρθρα 16 Β.Δ. 683/1960, 6 Π.Δ. 363/1984

κεφ. 6 ΕΑΔ, ενώ δεν είχε μεριμνήσει και για την αφομοίωση της διαίρεσης από το πλήρωμα σε περίπτωση εγκατάλειψης του πλοίου, όπως όφειλε, σύμφωνα με το άρθρο 4 Π.Δ. 363/1984 και ΚΑΝ 36 της SOLAS, στ) παρέλειψε να βεβαιωθεί ότι τα σωστικά μέσα του πλοίου ήταν σε καλή λειτουργία (αφού πολλά από αυτά δεν είχαν φώτα, σφυρίχτρες και καλό αντωτικό υλικό) και ζ) δεν πραγματοποίησε, κατά τον απόπλου από τον Πειραιά, ενημέρωση των επιβατών για τα σωστικά μέσα και τους σταθμούς συγκέντρωσής τους και δεν επέδειξε με μέλη του πληρώματος τη χρήση των ατομικών σωσιβίων, σύμφωνα με το άρθρο 14 του Π.Δ/τος 363/1984. 2) Στον ανωτέρω τόπο και χρόνο, αν και είχε, λόγω του επαγγέλματός του, ως αξιωματικός του Ε.Ν. και δ/ρ Πλοίαρχος, ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να καταβάλει ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή, από έλλειψη αυτής (προσοχής), την οποίαν όφειλε κατά τις περιστάσεις και μπορούσε να καταβάλει, προκάλεσε τη βύθιση του Ε/Γ - Ο/Γ πλοίου "Ζ1" από την οποίαν προέκυψε κίνδυνος ανθρώπου και τελικά θάνατος. Πιο συγκεκριμένα ο κατηγορούμενος (Χ1) με τις παραλείψεις του που προεξετέθησαν και εκείνες των συγκατηγορουμένων του Χ4 και Χ3, όπως στις οικείες σκέψεις εκτίθεται, προκάλεσε πρόσκρουση του πλοίου στη βόρεια από τις βραχονησίδες "....." και τη δημιουργία εξ αυτής ρηγμάτων, από τα οποία ρήγματα εισήλθαν τεράστιες ποσότητες ύδατος στο μηχανοστάσιο του πλοίου, λόγω των ανοικτών υδατοστεγών θυρών που κατά παράβαση του πιστοποιητικού ασφαλείας είχε αφήσει ανοικτές, με αποτέλεσμα να κατακλυσθεί το πλοίο από ύδατα και εντός 45-50' και περί ώρα 23.02' της 26.9.3000 να βυθισθεί ολοσχερώς. Συνέπεια δε του ναυαγίου αυτού, που προκλήθηκε από την αμελή συμπεριφορά και των τριών, ως άνω κατηγορουμένων, ήταν η επέλευση κινδύνου ανθρώπου, ο οποίος τελικά και πραγματοποιήθηκε (σε συνδυασμό και με τις παραλείψεις του Υπάρχου Χ5 που επακολούθησαν της πρόσκρουσης), αφού απώλεσαν τη ζωή τους 80 επιβαίνοντες του πλοίου και υπέστησαν σωματική κάκωση άλλοι 67 επιβαίνοντες, το αποτέλεσμα δε αυτό το προέβλεψε ως δυνατό, πίστεψε, όμως, ότι δεν θα επερχόταν. 3) Στον ανωτέρω τόπο και χρόνο με μία πράξη τέλεσε περισσότερα του ενός εγκλήματος: Αν, και λόγω του επαγγέλματός του (καθώς και οι συγκατηγορούμενοί του Χ4, Χ5 και Χ3) ήταν υπόχρεος να καταβάλει ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή, από έλλειψη αυτής (προσοχής), την οποίαν όφειλε, κατά τις περιστάσεις και μπορούσε να καταβάλει, προξένησε, αν και είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να παρεμποδίσει: α) ανθρωποκτονίες κατά συρροή από αμέλεια και β) σωματικές βλάβες κατά συρροή από αμέλεια. Ειδικότερα: Ενώ από τη συμπεριφορά του (και εκείνη του Χ4) επήλθε πρόσκρουση του πλοίου στη βόρεια των βραχονησίδων "...." και ακολούθησε κατάκλυση αυτού, λόγω των ανοικτών υδατοστεγών θυρών, που αυτός είχε αφήσει ανοικτές, κατά παράβαση του πιστοποιητικού ασφαλείας του πλοίου...δεν σήμαινε συναγερμό γενικής κατάστασης ανάγκης προκειμένου να ειδοποιηθεί το πλήρωμα και να προβεί έγκαιρα και οργανωμένα στη διαδικασία εγκατάλειψης από τους επιβάτες του πλοίου (το οποίο, άλλωστε, πλήρωμα με προηγούμενες παραλείψεις του, που προαναφέρθηκαν, ούτε είχε εκγυμνασθεί κατάλληλα, ούτε είχε αφομοιώσει τους πίνακες διαίρεσης). Από τις συγκλίνουσες δε συμπεριφορές των ανωτέρω (Χ1, Χ4, Χ5 και Χ3), όπως στις οικείες θέσεις εκτίθεται, επήλθε ο θάνατος, συνεπεία πνιγμού, 80 επιβαινόντων του πλοίου (τα ονόματα των οποίων παρατίθενται στην απόφαση και σωματικές κακώσεις σε 67 εξ αυτών (των οποίων και αυτών τα ονόματα παρατίθενται). 4) Στον παραπάνω τόπο και χρόνο, αν και ήταν υποχρεωμένος, σύμφωνα με τα άρθρα 14 περ. γ' Β.Δ.683/1960 και άρθρο 187 Ν.Δ. 187/1973, να κυβερνά αυτοπροσώπως το πλοίο κατά τον είσπλου και έκπλου εις λιμένας και άλλες επικινδύνους διόδους αυτός, κατά την εκτέλεση του παραπάνω, εκτάκτως σχεδιασθέντος δρομολογίου του Ε/Γ - Ο/Γ πλοίου "Ζ1" και ενώ πλησίαζε τον όρμο της ... της, διαπλέοντας σε περιοχή με σοβαρούς ναυτιλιακούς κινδύνους (βραχονησίδες, αβαθή) δεν ανέλαβε ο ίδιος τη διακυβέρνηση του πλοίου, αλλά βρισκόταν στην καμπίνα του. Με αυτά που δέχθηκε η προσβαλλομένη απόφαση, όσον αφορά εις τον αναιρεσείοντα Χ1 και σε σχέση με τα εγκλήματα της διατάραξης της ασφάλειας της υδάτινης συγκοινωνίας με ενδεχόμενο δόλο, της πρόκλησης ναυαγίου από αμέλεια και στη μη αυτοπρόσωπη διακυβέρνηση του πλοίου, διέλαβε την από τις διατάξεις των άρθρων 93 παρ.3 του Συντάγματος και 139 Κ.Π.Δ. ειδική και εμπεριστατωμένη αιτιολογία, αφού εκθέτει με σαφήνεια, πληρότητα και χωρίς αντιφατικές ή λογικά κενά, τα πραγματικά περιστατικά που αποδείχθηκαν από την ακροαματική διαδικασία και συγκροτούν την αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση των πιο πάνω εγκλημάτων, για τα οποία καταδικάστηκε ο εν λόγω αναιρεσείων, τις αποδείξεις από τις οποίες συνήγαγε τα περιστατικά αυτά καθώς και τους νομικούς συλλογισμούς, με βάση τους οποίους υπήγαγε τα περιστατικά αυτά στις ως άνω ουσιαστικού δικαίου ποινικές διατάξεις (άρθρ.27, 291 παρ. 1γ', 278 Π.Κ., 14 περ'γ' Β.Δ.683/1960 και 187 Β.Δ. 187/1973), τις οποίες ορθώς ερμήνευσε και εφάρμοσε και τις οποίες ούτε ευθέως ούτε εκ πλαγίου παραβίασε, με την παραδοχή δηλαδή ασαφών, ελλειπών ή αντιφατικών αιτιολογιών και έτσι η απόφαση δεν στερείται νομίμου βάσεως. Ειδικότερα: Από τις παραδοχές της αποφάσεως προκύπτει, ότι εκρίθη ένοχος ο εν λόγω αναιρεσείων της διαταράξεως της ασφάλειας της υδάτινης συγκοινωνίας, με ενδεχόμενο δόλο, δια παραλείψεως τελεσθείσης, συνισταμένης (της παραλείψεως) στις προεκτεθείσες στην οικεία θέση επτά επί μέρους παραλείψεις, εκτίθεται το κίνητρο που του αποδίδεται για την κατάφαση του ενδεχομένου δόλου, προκύπτει η ιδιαίτερη νομική υποχρέωση που του επέβαλε τη λήψη μέτρων προς παρεμπόδιση επελεύσεως του εγκληματικού αποτελέσματος, καθώς και ο αιτιώδης σύνδεσμος, μεταξύ παραλείψεων και επελθόντος αποτελέσματος, ο οποίος (αιτιώδης σύνδεσμος) δεν διεκόπη με τις παραλείψεις του συγκατηγορουμένου του Υποπλοίαρχου Χ4, αιτιολογείται πλήρως ότι το επελθόν αποτέλεσμα του θανάτου και των σωματικών βλαβών των προσδιοριζόμενων επιβατών οφείλεται σε αμέλεια του εν λόγω αναιρεσείοντος και επίσης από τις αυτές παραδοχές με σαφήνεια και χωρίς καμία αντίφαση προκύπτει ότι, κατά τον αμέσως προ της προσκρούσεως του πλοίου στις βραχονησίδες ".....", χρέη οπτήρα δεν εκτελούσε κανένας ναύτης, γιατί ο ναύτης Δ2, ο οποίος εναλλασσόταν στα καθήκοντα του οπτήρα και του πηδαλιούχου, τη χρονική εκείνη στιγμή εκτελούσε καθήκοντα πηδαλιούχου (σελ. 1990

-1991 αποφάσεως). Η παραδοχή της αποφάσεως ότι "τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο η πορεία του πλοίου είναι, κατά τον εκτελούντα καθήκοντα οπτήρα/πηδαλιούχου ναύτη Δ2 γύρω στις 135 μοίρες...", δεν αντιφάσκει με τις λοιπές παραδοχές της ότι δεν υπήρχε οπτήρας ναύτης κατά την πρόσκρουση του πλοίου, γιατί η αναφερομένη ως άνω παραδοχή "κατά τον εκτελούντα καθήκοντα οπτήρα/πηδαλιούχου...." αναφέρεται στα διπλά αυτού καθήκοντα, τα οποία δεν μπορούν ταυτοχρόνως να εκτελούνται, αλλά κεχωρισμένως. Προσθέτως πλήρως αιτιολογείται η αμελής του εν λόγω αναιρεσιδόντος συμπεριφορά εν σχέσει με την αξιόποινη πράξη της πρόκλησης ναυαγίου από αμέλεια ενώ η κατάφαση του ενδεχομένου δόλου για το έγκλημα του άρθρ. 291 παρ. 1 Π.Κ. δεν απαιτείται να στηρίζεται στο σύνολο των παραλείψεων, αλλ' αρκεί και σε μέρος αυτών, πράγμα που πράττει η απόφαση και εντεύθεν δεν καθίσταται αντιφατική η αιτιολογία της αποφάσεως. Περαιτέρω, με ειδική και εμπεριστατωμένη αιτιολογία εκρίθη ένοχος ο πιο πάνω αναιρεσιδόντης της αξιόποινης πράξεως της μη αυτοπρόσωπης διακυβέρνησης του πλοίου από τον ίδιο (πλοίαρχο). Εντεύθεν, οι λόγοι αναιρέσεως περί ελλείψεως ειδικής και εμπεριστατωμένης αιτιολογίας της αποφάσεως, όσον αφορά εις τις αξιόποινες πράξεις της διατάραξης της ασφάλειας της υδάτινης συγκοινωνίας με ενδεχόμενο δόλο, για την στοιχειοθέτηση της οποίας δεν απαιτείται πραγματική επέλευση του κινδύνου, αλλ' αρκεί ότι η πράξη ή η παράλειψη μπορεί να προκαλέσει τον άνω κίνδυνο, της προκλήσεως ναυαγίου εξ αμελείας, πράξη που συρρέει πραγματικά με την κακουργηματική διατάραξη της ασφάλειας της υδάτινης συγκοινωνίας (άρθρ. 291 παρ. 1 Π.Κ.) γιατί δεν περιλαμβάνεται στο βαρύτερο αποτέλεσμα από άρθρου 291 παρ.1γ' Π.Κ. και της μη αυτοπρόσωπης διακυβέρνησης του πλοίου από τον πλοίαρχο καθώς και περί εσφαλμένης ερμηνείας και εφαρμογής των ουσιαστικού δικαίου διατάξεων των άρθρων 27, 291 παρ. 1γ', 278, πρέπει να απορριφθούν, ως αβάσιμοι και καθό μέρος με τους λόγους αυτούς πλήττεται η αναίρετική ανέλεγκτη κρίση του δικαστηρίου της ουσίας, οι λόγοι αυτοί είναι απορριπτέοι, ως απαράδεκτοι. Περαιτέρω, ο αναιρεσιδόντης Χ1, με τον συναφή λόγο αναιρέσεως, προβάλλει την αιτίαση της εσφαλμένης ερμηνείας και εφαρμογής των ουσιαστικού δικαίου διατάξεων των άρθρων 28, 94 παρ. 1, 302, 314, σε συνδυασμό με άρθρο 291 παρ. 1γ' Π.Κ., διατεινόμενος ειδικότερα, ότι μεταξύ των εγκλημάτων της κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας της υδάτινης συγκοινωνίας (άρθρ. 291 παρ. 1γ' Π.Κ.) και των εντεύθεν προκληθεισών ανθρωποκτονιών από αμέλεια και σωματικών βλαβών από αμέλεια, δεν υπάρχει πραγματική συρροή εγκλημάτων, όπως εδέχθη η προσβαλλομένη απόφαση, αλλά φαινομένη τοιαύτη, με αποτέλεσμα οι ανθρωποκτονίες από αμέλεια και οι σωματικές βλάβες από αμέλεια, να απορροφώνται από το βασικό έγκλημα της διατάραξης της ασφάλειας της υδάτινης συγκοινωνίας με ενδεχόμενο δόλο (άρθρα 291 παρ. 1γ' Π.Κ.). Το ζήτημα αυτό, αν δηλαδή μεταξύ των άνω εγκλημάτων υπάρχει φαινομένη ή πραγματική συρροή, κατά την ομόφωνη γνώμη του Τμήματος, είναι εξαιρετικής σημασίας και, παρουσιάζει γενικότερον ενδιαφέρον, γι' αυτό πρέπει ο ως άνω λόγος αναιρέσεως να παραπεμφθεί στην Πλήρη Ολομέλεια, σύμφωνα με το άρθρο 23 παρ. 2α του Ν.1756/1988, όπως ισχύει, και το άρθρο 3 παρ. 2 του Ν.3810/1957, το οποίο έχει διατηρηθεί σε ισχύ ως προς τις ποινικές υποθέσεις (άρθρο 111 παρ. 1 περ.θ' του Ν.1756/1988), ενόψει και της 2313/2004 αποφάσεως (βουλεύματος) του Αρείου Πάγου που εδέχθη ότι μεταξύ των εγκλημάτων της, από ενδεχόμενο δόλο, διατάραξης της ασφάλειας συγκοινωνιών (άρθρο 290 παρ. 1β' Π.Κ.) και των ανθρωποκτονιών από αμέλεια και των σωματικών βλαβών από αμέλεια, υπάρχει πραγματική συρροή. 3. Επί της από 20 Ιουλίου 2007 αιτήσεως αναιρέσεως του Χ4.

Για τον πιο πάνω αναιρεσιδόντα - κατηγορούμενο, πέραν των προεκτεθεισών γενικών παραδοχών, η προσβαλλομένη απόφαση δέχθηκε και τα επόμενα που ενδιαφέρουν εν προκειμένω ειδικώς γι' αυτόν: Στον Πειραιά την, τυγχάνοντας υποπλοίαρχος και αξιωματικός φυλακής του υπό Ελληνική σημαία Ε/Γ - Ο/Γ πλοίου με το όνομα "Ζ1" της εδρεύουσας στον Πειραιά ακτοπλοϊκής εταιρείας "....." που εξετέλεσε εκτάκτως σχεδιασθέν δρομολόγιο από Πειραιά προς - - - - και Δωδεκανήσου, με 533 επιβαίνοντες στο πλοίο αυτό, εκ των οποίων 472 επιβάτες και 61 άτομα πλήρωμα, διατάραξε την ασφάλεια της υδάτινης συγκοινωνίας, από την πράξη δε αυτή μπορούσε να προκληθεί κίνδυνος για άνθρωπο, ο οποίος και τελικά προήλθε, ενεργώντας με ενδεχόμενο δόλο (κατά την κρατήσασα γνώμη του δικαστηρίου), με την έννοια ότι γνώριζε πως από τις πράξεις και παραλείψεις του, ενδέχεται να προκληθεί ανωμαλία στην υδάτινη συγκοινωνία και να προκύψει κίνδυνος για άνθρωπο και αποδέχθηκε ένα τέτοιο κίνδυνο, ενώ κατά την κρίσιμη εν λόγω χρονική στιγμή δεν απώθησε από τη συνείδησή του την παράσταση του εγκληματικού αποτελέσματος που προέβλεπε και εντεύθεν το επιδοκίμασε, από το σύνολο δε της συμπεριφοράς του σε συνδυασμό και με τη συμπεριφορά των συγκατηγορουμένων του Χ1, Χ5 και Χ3 επήλθε ο θάνατος 80 ανθρώπων, που οφείλεται σε αμέλειά του, αν και λόγω του επαγγέλματός του, είχε ιδιαίτερη υποχρέωση να παρεμποδίσει την επέλευση του αποτελέσματος, δεν το έπραξε. Πλέον συγκεκριμένα, τυγχάνων αξιωματικός φυλακής του πλοίου, κατά το χρονικό διάστημα από 20.00 έως 24.00 ώρας της 26.9.2000, αν και σύμφωνα με το άρθρο 129 του Β.Δ/τος 683/1960 και το εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης (ΕΑΔ), που είχε εκπονήσει η πλοιοκτκήτρια εταιρεία, σύμφωνα με τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM), όφειλε να έχει προσηλωμένη την προσοχή του στην εξασφάλιση της ασφαλούς ναυσίπλοιας, στην τήρηση της πορείας του πλοίου, την τήρηση των κανόνων προς αποφυγή συγκρούσεων και οπτωδότησε να συμβουλευείται όλα τα ναυτιλιακά όργανα (RADAR, G.P.S.), τίποτα από τα ανωτέρω δεν έπραξε, δεδομένου ότι ούτε στίγματα ελάμβανε ούτε χρήση των ναυτιλιακών οργάνων έκανε, ενώ αδιαφόρησε τόσο στην 1η αναφορά του δοκίμου πλοίαρχου Δ4, ότι στην οθόνη του RADAR η πλήρωση του πλοίου εφάπτεται με στόχο, όσο και στη 2η αναφορά του ιδίου δοκίμου, ότι ο στόχος είναι πολύ κοντά. Η συμπεριφορά του, όπως προπαρατέθηκε (σε συνδυασμό και προς τη συμπεριφορά των λοιπών, ως άνω προσώπων) διατάραξε την ασφάλεια της υδάτινης συγκοινωνίας, επειδή ακριβώς είχε άμεση επιρροή στον ασφαλή πλοίο του πλοίου, με την δημιουργία συνθηκών που έκαναν την ασφαλή

κίνησή του πολύ δυσχερή, αφού μπορούσε (με τις παραλείψεις του πλοιάρχου, όπως αυτή στην οικεία θέση παρατίθενται και του ιδίου) να προκληθεί ναυτικό ατύχημα (ναυάγιο - κατάκλυση). Από τη διατάραξη αυτή ήταν δυνατόν να προκληθεί κοινός κίνδυνος σε άνθρωπο, αφού σε ενδεχόμενο ναυάγιο ή εν γένει κατάκλυση, το θανατηφόρο αποτέλεσμα ή η σωματική κάκωση των επιβαινόντων στο πλοίο είναι ένα αναμενόμενο αποτέλεσμα, ενώ επήλθε και θάνατος ανθρώπων. Γνώριζε δε ότι από τις παραλείψεις του και ειδικότερα από την ανεπαρκή και κατά παράβαση των ναυτιλιακών κανόνων διακυβέρνηση του πλοίου απ' αυτόν, η υδάτινη συγκοινωνία θα διαταρασσόταν με ενδεχόμενο κίνδυνο για τη ζωή των επιβαινόντων στο πλοίο και αποδέχθηκε ένα τέτοιο ενδεχόμενο με την πραγματοποίηση του πλού για την αυτοϊκανοποίηση της άμετρης υπεροψίας του και επίδειξης επικίνδυνης αυτοπεποίθησης, για την, κατά το δυνατόν διακυβέρνηση του πλοίου της ακτοπλοΐας ενάντια στους κανονισμούς της ναυσιπλοΐας, την οποία, άλλωστε με αυταρέσκεια προέβαλε. Από την παραπάνω συμπεριφορά του, καθώς και από εκείνη των συγκατηγορουμένων του Χ1, Χ3, Α' Μηχανικού και Χ5, Υπάρχου, επήλθε ο κίνδυνος και συγκεκριμένα η πρόσκρουση του πλοίου περί την 22.12 ώρα της 26.9.2000 στη βόρεια από τις βραχονησίδες "....." σε απόσταση 1,5 ν.μ. από τον όρμο της , με αποτέλεσμα, λόγω της προκλήσεως μεγάλων ρηγμάτων στα ίσαλα και τα έξαλα του πλοίου, αυτό να βυθισθεί περί ώρα 23.02 ώρα της 26.9.2000, με περαιτέρω συνέπεια 80 άτομα εκ των επιβαινόντων να θανατωθούν, λόγω πνιγμού και 67 απ' αυτούς να υποστούν σωματικές κακώσεις. Τα περαιτέρω αυτά αποτελέσματα (ναυάγιο, θάνατος ανθρώπων, σωματικές κακώσεις ανθρώπων) που ήταν απόρροια της ανωτέρω συμπεριφοράς του αναιρεσείοντος και των λοιπών συγκατηγορουμένων του που προαναφέρθηκαν οφείλετο σε αμέλειά του, αφού το πρόβλεψε μεν ως δυνατό, πίστεψε, όμως, ότι δεν θα επερχόταν. Με αυτά που δέχθηκε η προσβαλλομένη απόφαση όσον αφορά εις τον αναιρεσείοντα Υποπλοίαρχο Χ4 και μόνον ως προς την αξιόποινη πράξη της διατάραξης της ασφάλειας της υδάτινης συγκοινωνίας με ενδεχόμενο δόλο (άρθρο 291 παρ. 1γ', 27 παρ. 1β Π.Κ.) που ενδιαφέρει στην προκειμένη περίπτωση, διέλαβε την από τις διατάξεις των άρθρων 93 παρ. 3 του Συντάγματος και 139 Κ.Π.Δ. αξιουμένη ειδική και εμπειριστατωμένη αιτιολογία, αφού εκθέτει με σαφήνεια, πληρότητα και χωρίς αντιφάσεις ή λογικά κενά τα πραγματικά περιστατικά που αποδείχθηκαν από την ακροαματική διαδικασία και συγκροτούν την αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση του πιο πάνω εγκλήματος, για το οποίο καταδικάστηκε ο εν λόγω αναιρεσείων, τις αποδείξεις από τις οποίες συνήγαγε τα περιστατικά αυτά, καθώς και τους νομικούς συλλογισμούς με βάση τους οποίους υπήγαγε τα περιστατικά αυτά στις ως άνω, ουσιαστικού δικαίου ποινικές διατάξεις, καθώς και στη διάταξη του άρθρου 129 Β.Δ/τος 683/1960, τις οποίες ορθώς ερμήνευσε και εφάρμοσε και τις οποίες ούτε ευθέως ούτε εκ πλαγίου παραβίασε με την παραδοχή δηλαδή ασαφών, ελλειπών ή αντιφατικών αιτιολογιών και έτσι η απόφαση δεν στερείται νομίμου βάσεως. Ειδικότερα, από τις εν γένει παραδοχές της αποφάσεως, πλήρως αιτιολογείται ο ενδεχόμενος δόλος του κατηγορουμένου υποπλοιάρχου με την παράθεση των αναγκαίων πραγματικών περιστατικών, όπως αυτά στο προεκτεθέν εκτενές σκεπτικό της εκτίθενται, προκύπτει ότι εγνώριζε, ως ενδεχόμενο ότι από τις παραλείψεις του, που αναλυτικώς παρατίθενται, θα διαταρασσόταν η ασφάλεια της υδάτινης συγκοινωνίας, γιατί είχαν (οι παραλείψεις του) άμεση επιρροή στον ασφαλή πλού του πλοίου με τη δημιουργία συνθηκών που έκαναν την ασφαλή κίνησή του πολύ δυσχερή, αφού από τις προπεριγραφείσες παραλείψεις του και ανεξαρτήτως εκείνων του συγκατηγορουμένου του Χ1, μπορούσε να προκληθεί ναυτικό ατύχημα, ότι από τη διατάραξη αυτή ήταν δυνατόν να προκληθεί κοινός κίνδυνος σε άνθρωπο και πράγματα, ως αναμενόμενο αποτέλεσμα, επήλθε θάνατος ανθρώπου και αποδέχθηκε ένα τέτοιο ενδεχόμενο, προκειμένου να ικανοποιηθεί η άμετρη υπεροψία του με την επίδειξη επικίνδυνης αυτοπεποίθησης για την, κατά το δοκούν, διακυβέρνηση του πλοίου, κατά παράβαση των ναυτιλιακών κανόνων, ενώ η αυτοδιακινδύνευση του κατηγορουμένου τούτου δεν αναιρεί το ανωτέρω συμπέρασμα, γιατί πίστευε ότι ο κίνδυνος που αποδεχόταν τελικώς δεν θα υλοποιηθεί, η πίστη του, όμως, αυτή αποδείχθη αβάσιμη, δεδομένου ότι ο κίνδυνος υλοποιήθηκε και το αποτέλεσμά του ήταν ο θάνατος 80 επιβατών και η σωματική βλάβη 67 επιβατών. Επομένως, οι από το άρθρο 510 παρ. 1Δ' και Ε' Κ.Π.Δ. δύο λόγοι αναιρέσεως του κατηγορουμένου Χ4 για έλλειψη ειδικής και εμπειριστατωμένης αιτιολογίας της αποφάσεως, όσον αφορά εις την καταδίκη του για το έγκλημα του άρθρου 291 παρ. 1γ' Π.Κ. και για εσφαλμένη ερμηνεία και εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 27, 291 παρ. 1 Π.Κ., πρέπει να απορριφθούν, ως αβάσιμοι και να καταδικασθεί ο αναιρεσείων αυτός στα δικαστικά έξοδα και στη δικαστική δαπάνη των παραστάτων πολιτικώς εναγόντων, όπως ειδικότερα ορίζεται στο διατακτικό. 4. Επί της από 19 Ιουλίου 2007 αιτήσεως αναιρέσεως του Χ5.

Για τον πιο πάνω αναιρεσείοντα - κατηγορούμενο, πέραν των προεκτεθεισών γενικών παραδοχών, η προσβαλλομένη απόφαση δέχθηκε περαιτέρω και τα επόμενα ειδικώς γι' αυτόν: 1) Αν, και λόγω του επαγγέλματός του, ως Υπαρχος του πλοίου, ήταν υπόχρεος να καταβάλει ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή, από έλλειψη της προσοχής αυτής, την οποίαν όφειλε, κατά τις περιστάσεις και μπορούσε να καταβάλει, αν και είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση απορρέουσα από τα άρθρα 37 Π.Δ/τος 683/1960 - όπως και οι λοιποί συγκατηγορούμενοί του, Χ1, Πλοίαρχος, Χ4, Υποπλοίαρχος και Χ3, Α' Μηχανικός, για την συγκλίνουσα αμέλεια εκάστου των οποίων γίνεται λόγος στην οικεία σκέψη - να αφιερωθεί στην τήρηση της τάξεως, να διευθύνει την εγκατάλειψη του πλοίου, να επιμεληθεί της διανομής των σωσιβίων και της χρήσης των λοιπών σωστικών μέσων και ιδιαίτερα της καθαίρεσης των σωστικών λέμβων ουδέν εκ των ανωτέρω έπραξε, με αποτέλεσμα (και από την συγκλίνουσα συμπεριφορά των ανωτέρω) να επέλθει ο θάνατος 80 κατονομαζομένων επιβατών και η σωματική βλάβη 67 εξ αυτών, 2) Προέβη στις παρακάτω παραλείψεις και έγινε υπαίτιος διατάραξης της υδάτινης συγκοινωνίας από αμέλεια αν και είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να τον παρεμποδίσει. Πιο συγκεκριμένα: αν και σύμφωνα με το άρθρο 27 του Β.Δ/τος 683/1960 και το κεφάλαιο 3 του Εγχειριδίου Ασφαλούς

Δοαχείρισης (ΕΑΔ) που είχε εκπονήσει η πλοιοκτήτρια εταιρεία του πλοίου "Ζ1", σύμφωνα με τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) ήταν υπεύθυνος για την πληρότητα και ετοιμότητα των σωσιβίων λέμβων και εν γένει όλων των σωστικών μέσων, πραγματοποίησε τον ανωτέρω πλού χωρίς προηγουμένως να βεβαιωθεί ότι τα ανωτέρω μέσα ήταν επαρκή και σε ετοιμότητα, αφού πολλά ατομικά σωσίβια είχαν φθαρεί και άλλα εστερούντο εξοπλισμού σήμανσεως (φωτάκια, σφυρίχτρες), ενώ δεν είχαν συντηρηθεί και οι σωσίβιες λέμβοι, με αποτέλεσμα να επέλθει κίνδυνος για τη ζωή των επιβαινόντων μετά τη διαληφθείσα πρόσκρουση του πλοίου και την εγκατάλειψη τούτου απ' αυτούς, 3) Άφησε, (όπως και ο συγκατηγορούμενός του Χ3, Α' μηχανικός) αβοήθητα πρόσωπα του πλοίου που είχε υποχρέωση να μεταφέρει, το δε αποτέλεσμα αυτό το προέβλεψε ως ενδεχόμενο, ως δυνατή δηλαδή συνέπεια της πράξεώς του και έπραξε, έστω και αν επέλθει αυτό και πιο συγκεκριμένα, μετά την πρόσκρουση του πλοίου στις βραχονησίδες "....." και την περιέλευση των επιβατών σε κατάσταση αβοήθητη, μολονότι είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να προσφέρει τη βοήθειά του, δηλαδή να αφιερωθεί στην τήρηση της τάξης κατά την εγκατάλειψη και τη διεύθυνση αυτής, σύμφωνα με τον πίνακα διαίρεσης, δεν το έπραξε, αλλ' εγκατέλειψε πρόωρα το πλοίο, επιβιβασθείς στην Νο 5 λέμβο, προκειμένου να σώσει τον εαυτό του και να αποφύγει ενδεχόμενο κίνδυνο για την ζωή και την υγεία του, με αποτέλεσμα να κινδυνεύσει η ζωή και η υγεία 452 επιβατών, 4) Ως μέλος του πληρώματος του Ε/Γ - Ο/Γ πλοίου "Ζ1", εγκατέλειψε, άνευ συναίνεσεως του πλοιάρχου το ευρισκόμενο σε κίνδυνο πλοίο, δηλαδή: Μετά την πρόσκρουση του πλοίου στις βραχονησίδες "....." και τις εντεύθεν δημιουργηθείσες επικίνδυνες καταστάσεις του πλοίου, ο ανωτέρω, που είχε την ιδιότητα του Υπάρχου, εγκατέλειψε το πλοίο, χωρίς τη συναίνεση του πλοιάρχου, επιβιβασθείς στη Νο 5 σωσίβια λέμβο. Με αυτά που δέχθηκε η προσβαλλομένη απόφαση, όσον αφορά εις τον αναιρεσείοντα Χ5 διέλαβε την από τις διατάξεις των άρθρων 93 παρ. 3 του Συντάγματος και 139 Κ.Π.Δ. αξιουμένη ειδική και εμπειριστατωμένη αιτιολογία, αφού εκθέτει με σαφήνεια, πληρότητα και χωρίς αντιφάσεις ή λογικά κενά, τα πραγματικά περιστατικά που αποδείχθηκαν από την ακροαματική διαδικασία και συγκροτούν την αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση των πιο πάνω εγκλημάτων, για τα οποία καταδικάστηκε ο εν λόγω αναιρεσείων, τις αποδείξεις από τις οποίες συνήγαγε τα περιστατικά αυτά καθώς και τους νομικούς συλλογισμούς με βάση του οποίους υπήγαγε τα περιστατικά αυτά στις ως άνω, ουσιαστικού δικαίου, ποινικές διατάξεις, τις οποίες ορθώς ερμήνευσε και εφήρμοσε και τις οποίες ούτε ευθέως ούτε εκ πλαγίου παραβίασε, με την παραδοχή δηλαδή ασαφών, ελλειπών ή αντιφατικών αιτιολογιών και έτσι η απόφαση εν στερείται νομίμου βάσεως. Ειδικότερα: Η παραδοχή της αποφάσεως, ότι η μη σήμανση γενικού συναγερμού από τον πλοίαρχο Χ1 - που, κατ' αυτόν, αποτελεί πρωταρχική προϋπόθεση της οργανωμένης εγκαταλείψεως του πλοίου - δεν αντιφάσκει με την εν συνεχεία παραδοχή της, ότι "ο Χ5, ύπαρχος αν και υποχρεωμένος να αφιερωθεί στην τήρηση της τάξεως....να διευθύνει την εγκατάλειψη του πλοίου...ουδέν εκ των ανωτέρω έπραξε", αλλ' αντιθέτως, καταδεικνύει την αταξία, τη σύγχυση και την ταραχή που επικρατούσε στα ως άνω δύο μέλη του πληρώματος και την έλλειψη συνεννοήσεως μεταξύ των, ενώ η προαναφερθείσα παράλειψη του πλοιάρχου δεν αναιρεί την ευθύνη του Υπάρχου (Χ5), ο οποίος αμέσως, μετά τον κίνδυνο όφειλε να πράξει πάν το καθ'εαυτόν για τη διάσωση των επιβατών, υποχρέωσή του που απορρέει ιδιαίτερα από την διάταξη του άρθρου 37 Π.Δ/τος 683/1960, κατά την οποία "ο Ύπαρχος, εν περιπτώσει κινδύνου, αφιερούται εις την τήρησιν της τάξεως και εις το να αποδοθεί το μεγαλύτερον δυνατόν έργο, δια των μέσων του πλοίου", η οποία (υποχρέωσή του) δεν τηρήθηκε και δεν προϋποθέτει αναγκαίως την προηγουμένη σήμανση γενικού συναγερμού από τον πλοίαρχο. Όφειλε δηλαδή αυτός (Χ5) - παρά την μη σήμανση συναγερμού - να προετοιμάσει τις λέμβους, όπως είχε ενταλθεί, κατά τις παραδοχές της αποφάσεως, από τον Πλοίαρχο, προκειμένου να επιβιβασθούν εις αυτές όλοι οι επιβάτες και αφού βεβαιωθεί ότι τούτο έγινε, τότε να εγκαταλείψει το πλοίο. Η έλλειψη οργανώσεως και συντονισμού δεν τον απαλλάσσει οποιασδήποτε ποινικής ευθύνης, αφού και από τη συγκλίνουσα αμέλεια αυτού, όπως στην πληττομένη απόφαση εκτίθεται, επήλθε ο θάνατος 80 επιβατών και η σωματική βλάβη 67 εξ αυτών. Περαιτέρω, για την πληρότητα της αιτιολογίας της αποφάσεως, τόσον των ανθρωποκτονιών από αμέλεια και των σωματικών βλαβών από αμέλεια όσον και της εκθέσεως, που, όπως έχει αναφερθεί, είναι έγκλημα συγκεκριμένης διακινδυνεύσεως και αρκεί να δημιουργείται ενδεχόμενος κίνδυνος για τη ζωή ή την υγεία του παθόντος δεν είναι απαραίτητο να αναφέρεται "πόσοι" ή "ποίοι" εκ των επιβαινόντων δεν κατόρθωσαν να επιβιβασθούν σε λέμβους, ή αν οι λέμβοι και πόσες δεν κατέστη δυνατόν να καθαιρεθούν και πόσοι επιβάτες τραυματίστηκαν ή απώλεσαν τη ζωή του, υπέστησαν τούτο, λόγω μη διανομής σωσιβίων ή μη επιβιβάσεως των σε λέμβους και όχι σε άλλη αιτία. Επίσης, για την πληρότητα της αιτιολογίας δεν είναι απαραίτητο να αναφέρεται, εάν και ποίος ναυαγός έφερε σωσίβιο ή εάν είχε εφοδιαστεί με τέτοιο και τούτο δεν ανταποκρίθηκε στις απαιτήσεις, συνεπεία κάποιου ελαττώματος, αρκούσης της αιτιολογίας που αναφέρεται τόσο στο γενικό σκεπτικό όσο και στο ειδικό που αφορά στις συγκεκριμένες πράξεις. Προσθέτως, η προσβαλλομένη απόφαση με το να δεχθεί ότι το πλοίο είχε εφοδιασθεί με σωσίβιες λέμβους συνολικής χωρητικότητας 679 ατόμων, με 26 σωσίβιες πνευστές σχεδίες, χωρητικότητας 25 ατόμων η κάθε μία και συνολικώς (25 X 26) 650 ατόμων και με 1.743 ατομικά σωσίβια, δηλαδή πολύ περισσότερα έναντι των απαιτούμενων (1.210), δεν αντιφάσκει, δεχομένη περαιτέρω, ότι ο εν λόγω αναιρεσείων πραγματοποίησε τον ανωτέρω πλού χωρίς προηγουμένως να βεβαιωθεί ότι τα σωστικά μέσα ήταν επαρκή και σε ετοιμότητα (αφού πολλά είχαν φθαρεί, άλλα εστερούντο εξοπλισμού σήμανσεως), γιατί οι επιβάτες, στους οποίους δεν είχε γίνει καμμία επίδειξη προηγούμενης περί της χρήσεως των σωστικών μέσων, δεν εγνώριζαν ποία είναι τα μη έχοντα ελάττωμα σωστικά μέσα για να προσφύγουν εις την χρήση αυτών, ο δε αναιρεσείων, εάν εγνώριζε, όπως ισχυρίζεται τα μη έχοντα ελάττωμα, όφειλε, ως υπεύθυνος συντονιστής να καθαιρέσει αυτά, δηλ. τα μη έχοντα ελάττωμα και μάλιστα πριν λάβει κλίση το πλοίο, γιατί τότε κατέστη όχι μόνο προβληματική, αλλά και απαγορευτική η καθάραιση από την αριστερή πλευρά του πλοίου. Ο ίδιος

μάλιστα, κατά τις παραδοχές της αποφάσεως, εγκατέλειψε το πλοίο πριν ολοκληρωθεί η εγκατάλειψη από το σύνολο των επιβατών. Δεν απαιτείτο δε για την πληρότητα της αιτιολογίας της αποφάσεως να αναφερθεί εις αυτήν ποίες από τις αριθμημένες λέμβους δεν είχαν συντηρηθεί, πόθεν προέκυψε η μη συντήρησή τους, ποίου τύπου ήταν αυτές, σε τί ακριβώς συνίστατο η έλλειψη, πόσα ήταν τα σωσίβια που εστερούντο εξοπλισμού σημάτων και σε ποίους χώρους του πλοίου ευρίσκοντο, αρκούσης της παραδοχής ότι σύμφωνα με το άρθρο 27... Β.Δ/τος 683/1960 και το κεφ. 3 του Εγχειριδίου Ασφαλούς Διαχείρισης (ΕΑΔ), που είχε εκπονήσει η πλοιοκτήτρια εταιρεία, ήταν υπεύθυνος για την πληρότητα και ετοιμότητα των σωσιβίων λέμβων και όλων γενικά των σωστικών μέσων και παρά το ότι δεν βεβαιώθηκε προ του απόπλου περί της αξιοπιστίας των σωστικών μέσων, πραγματοποίησε τον πλού, με αποτέλεσμα να επέλθει κίνδυνος για τη ζωή των επιβαινόντων μετά την πρόσκρουση του πλοίου και την εγκατάλειψη τούτου απ' αυτόν. Περαιτέρω, αφού για τη στοιχειοθέτηση του εγκλήματος της εκθέσεως, όπως έχει προαναφερθεί, δεν απαιτείται και η πραγμάτωση του κινδύνου, με την έννοια της επελεύσεως της βλάβης της ζωής ή της υγείας του παθόντος, αρκούσης της διακινδύνευσης της ζωής ή της υγείας (του παθόντος), ορθώς κατεδικάσθη ο εν λόγω αναιρεσείων για το έγκλημα της εκθέσεως 452 (και όχι 453 όπως ο ίδιος ισχυρίζεται) επιβατών και δεν υπάρχει αντίφαση εις την απόφαση από τις παραδοχές της 1) ότι μερικοί εξ αυτών επιβιβάστηκαν στα σωστικά μέσα και διασώθηκαν και 2) ο ίδιος εγκατέλειψε προώρως το πλοίο. Τέλος, η απόφαση περιέχει πλήρη αιτιολογία και ως προς τον ενδεχόμενο δόλο αναφορικά με την αξιοποίηση πράξης της έκθεσης καθώς και την εγκατάλειψη του πλοίου, χωρίς τη συναίνεση του πλοιάρχου. Η ειδικότερη αιτίαση του αναιρεσείοντος (Χ3) περί αναπαιολόγητης απορρίψεως του, περί πραγματικής πλάνης, ισχυρισμού αυτού, είναι απορριπτέα ως αβάσιμη, γιατί, τα επικαλούμενα, προς θεμελίωση αυτής πραγματικά περιστατικά: "όταν εγκατέλειψε το πλοίο με τη λέμβο Νο 5, ήδη το κατάστρωμα επιβιβάσεως του πλοίου είχε βυθισθεί στη θάλασσα και ουδεμία δυνατότητα ασφαλούς κινήσεως ανθρώπων υφίστατο επί του πλοίου, έτσι, ώστε δικαιολογημένα αγνοούσε εάν υπήρχαν επιβάτες επί του πλοίου, πιστεύοντας ότι αυτοί ήδη το είχαν εγκαταλείψει", συνιστούν αρνητικό της κατηγορίας ισχυρισμό και δεν είναι ικανά να συγκροτήσουν τον αυτοτελή ισχυρισμό περί πραγματικής πλάνης και το δικαστήριο της ουσίας δεν είχε την υποχρέωση να απαντήσει και πολύ περισσότερο να δικαιολογήσει την απορριπτική του κρίση. Άλλωστε, ο ισχυρισμός αυτός απερρίφθη εκ του πράγματος. Εντεύθεν, οι λόγοι αναιρέσεως του κυρίου δικογράφου, περί ελλείψεως ειδικής και εμπεριστατωμένης αιτιολογίας της αποφάσεως και περί εσφαλμένης ερμηνείας και εφαρμογής των ουσιαστικού δικαίου ποινικών διατάξεων των άρθρων 15, 27, 28, 312, 314 και 306 Π.Κ. (άρθρ. 510 παρ. 1Δ' Κ.Π.Δ.), πρέπει να απορριφθούν, ως αβάσιμοι και καθό μέρος με τους λόγους αυτούς πληττεται η αναιρετικώς ανέλεγκτη κρίση του δικαστηρίου της ουσίας, οι λόγοι αυτοί είναι απορριπτέοι, ως απαράδεκτοι. Απορριπτομένων όλων των λόγων της αιτήσεως και του προσθέτου δικογράφου, πρέπει η αναίρεση και οι πρόσθετοι λόγοι να απορριφθούν στο σύνολό τους και να καταδικασθεί ο πιο πάνω αναιρεσείων στα δικαστικά έξοδα (άρθρο 583 παρ. 1 Κ.Π.Δ.) καθώς και στη δικαστική διάταξη των παραστάτων πολιτικώς εναγόντων, όπως ειδικότερα ορίζεται στο διατακτικό. 5. Επί της από 19 Ιουλίου 2007 αιτήσεως αναιρέσεως του Χ3.

Για τον εν λόγω αναιρεσείοντα - κατηγορούμενο, πέραν των άνω γενικών παραδοχών, η προσβαλλομένη απόφαση δέχθηκε - όσον αφορά εις τις αξιόποινες πράξεις της έκθεσης (άρθρο 306 Π.Κ.) από ενδεχόμενο δόλο και της εγκατάλειψης κινδυνεύοντος πλοίου, χωρίς τη συναίνεση του πλοιάρχου, που ενδιαφέρουν εν προκειμένω - και τα επόμενα: Ότι αυτός (όπως και ο συγκατηγορούμενός του Χ5, Ύπαρχος) άφησε αβοήθητα πρόσωπα του πλοίου που είχε υποχρέωση να μεταφέρει, το δε αποτέλεσμα αυτό το προέβλεψε, ως ενδεχόμενο, ως δυνατή δηλαδή συνέπεια της πράξεώς του και έπραξε, έστω και εάν επέλθει αυτό και πιο συγκεκριμένα μετά την πρόσκρουση του πλοίου στις βραχονησίδες "....." και την περιέλευση των επιβατών σε κατάσταση αβοήθητη, μολονότι είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση, να προσφέρει την βοήθεια του και ιδιαίτερα να επιμεληθεί της ρίψεως σωστικών σχεδίων, σύμφωνα με τον πίνακα διαίρεσης, δεν το έπραξε, αλλ' εγκατέλειψε πρόωρα το πλοίο, επιβιβάσθεις στη Νο2 λέμβο, προκειμένου να σώσει τον εαυτό του και να αποφύγει ενδεχόμενο κίνδυνο για τη ζωή και την υγεία του, με αποτέλεσμα να κινδυνεύσει η ζωή 452 επιβατών. Με αυτά που δέχθηκε η προσβαλλομένη απόφαση, όσον αφορά εις τον πιο πάνω αναιρεσείοντα και σε σχέση με την αξιοποίηση πράξης της έκθεσης διέλαβε, την από τις διατάξεις των άρθρων 93 παρ. 3 του Συντάγματος και 139 Κ.Π.Δ., ειδική και εμπεριστατωμένη αιτιολογία, αφού εκθέτει με σαφήνεια, πληρότητα και χωρίς αντιφάσεις ή λογικά κενά, τα πραγματικά περιστατικά που αποδείχθηκαν από την ακροαματική διαδικασία και συγκροτούν την αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση του πιο πάνω εγκλήματος της έκθεσης, για το οποίο καταδικάστηκε ο εν λόγω αναιρεσείων, τις αποδείξεις από τις οποίες συνήγαγε τα περιστατικά αυτά καθώς και τους νομικούς συλλογισμούς με βάση τους οποίους υπήγαγε τα περιστατικά αυτά στην ως άνω ουσιαστικού δικαίου ποινική διάταξη του άρθρου 306 Π.Κ., την οποίαν ορθώς ερμήνευσε και εφάρμοσε και την οποίαν ούτε ευθέως ούτε εκ πλαγίου παραβίασε με την παραδοχή δηλαδή ασαφών, ελλειπών ή αντιφατικών αιτιολογιών και έτσι η απόφαση δεν στερείται νομίμου βάσεως. Ειδικότερα: Η απόφαση (σε σχέση με το έγκλημα της έκθεσης, υπό την δεύτερη μορφή της, που συντελείται, όταν ο δράστης αφήνει αβοήθητο πρόσωπο, δηλαδή δεν παύει ή δεν εξουδετερώνει τον κίνδυνο που απειλεί το πρόσωπο που έχει στην προστασία του ή που έχει την υποχρέωση μεταφοράς του), δεχομένη ότι από την προπεριγραφείσα συμπεριφορά του εν λόγω αναιρεσείοντος περιήλθαν σε κατάσταση κινδύνου 452 επιβάτες, δεν καθίσταται αντιφατική, ως προς την αιτιολογία της, ώστε εντεύθεν να στερείται νομίμου βάσεως, εκ του ότι σε άλλο σημείο της αναφέρει ότι μερικοί εκ των επιβατών αυτών επιβιβάστηκαν σε λέμβο μαζί με αυτόν (αναιρεσείοντα), γιατί η κατάσταση κινδύνου, για τη ζωή ή την υγεία των επιβατών, δημιουργήθηκε για το σύνολο αυτών, μη εξαιρουμένων των διασωθέντων και ορθώς εκρίθη ένοχος για έκθεση 452 επιβατών. Επίσης ουδεμία

αντίφαση δημιουργείται, που να καθιστά ανέφικτο τον ανααιρετικό έλεγχο, ως προς την ορθή ή μη εφαρμογή της ουσιαστικού δικαίου ποινικής διατάξεως του άρθρου 306 Π.Κ. και που να στερεί την απόφαση της ειδικής και εμπειριστατωμένης αιτιολογίας εκ της παραδοχής ότι ο πιο πάνω ανααιρεσιών "έφθασε στη γέφυρα 12 λεπτά μετά την πρόσκρουση" και των περαιτέρω δεκτών γεγονότων ότι η "λέμβος -στην οποία επέβη και ο ίδιος- καθαιρέθηκε και απέπλευσε περί τα 10-14 λεπτά μετά την πρόσκρουση", γιατί, η όποια, κατ' ελάχιστα λεπτά χρονική απόκλιση μεταξύ των ως άνω ενεργειών του ανααιρεσιόντος και αληθούς υποτιθεμένη, είναι άνευ έννομης επιρροής. Περαιτέρω, από τις εν γένει παραδοχές της αποφάσεως, πλήρως αιτιολογείται ο ενδεχόμενος δόλος του κατηγορουμένου, αφού τα δεκτά γενόμενα πραγματικά περιστατικά προς θεμελίωση αυτού, αποκλείουν τη συνδρομή της ενσυνείδητης αμελείας. Με βάση τα προαναπτυχθέντα οι λόγοι της αιτήσεως αναίρεσεως (του κυρίου δικογράφου) περί ελλείψεως ειδικής και εμπειριστατωμένης αιτιολογίας της αποφάσεως και περί εσφαλμένης ερμηνείας και εφαρμογής του άρθρου 306 Π.Κ. πρέπει να απορριφθούν, ως αβάσιμοι και καθό μέρος με αυτούς πλήττεται η ανααιρετικώς ανέλεγκτη κρίση του δικαστηρίου της ουσίας, οι λόγοι αυτοί είναι απορριπτέοι, ως απαράδεκτοι. Κατά τη διάταξη του άρθρου 470 εδ. α' Κ.Π.Δ. στην περίπτωση που ασκήθηκε ένδικο μέσο εναντίον καταδικαστικής αποφάσεως από εκείνον που καταδικάστηκε ή υπέρ αυτού, δεν μπορεί να γίνει χειρότερη η θέση του ούτε να ανακληθούν τα ευεργετήματα που δόθηκαν με την απόφαση που προσβάλλεται. Με τη διάταξη αυτή καθιερώνεται η αρχή της μη χειροτερεύσεως της θέσεως του κατηγορουμένου, με οποιονδήποτε τρόπο, αμέσως ή εμμέσως και δι' είτε με την επαύξηση των ποινικών κυρώσεων εις βάρος του καταδικασθέντος (πραγματική χειροτέρευση) είτε με την επιβάρυνση της νομικής μεταχειρίσεως αυτού, δηλαδή κυρίως αν αναγνωρίζεται βαρύτερη ενοχή από το δευτεροβάθμιο δικαστήριο (νομική χειροτέρευση) διαπιστούμενη με τη σύγκριση του περιεχομένου του διατακτικού, αφ' ενός της αποφάσεως που προσβάλλεται με το ένδικο μέσο και αφ' ετέρου αυτής που εκδίδεται από το δικαστήριο που επιλαμβάνεται της εκδικάσεως του ενδίκου μέσου. Η παράβαση της ως άνω διατάξεως συνιστά υπέρβαση εξουσίας που ιδρύει τον προβλεπόμενο από το άρθρο 510 παρ. 1Η' Κ.Π.Δ. λόγο αναίρεσεως. Στην προκειμένη περίπτωση ο ανααιρεσιών (Χ3) με τον πρώτο λόγο του κυρίου δικογράφου της αιτήσεως, ζητεί την αναίρεση της προσβαλλομένης αποφάσεως για υπέρβαση εξουσίας και ειδικότερο γιατί το δευτεροβάθμιο δικαστήριο τον εκήρυξε ένοχο εγκατάλειψης κινδυνεύοντος πλοίου χωρίς τη συναίνεση του πλοιάρχου, μολονότι δεν είχε παραπεμφθεί να δικασθεί για την αξιόποινη αυτή πράξη. Όπως προκύπτει από την παραδεκτή επισκόπηση της αποφάσεως του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου, ο εν λόγω κατηγορούμενος κρίθηκε ένοχος για την ως άνω πράξη, χωρίς, όμως, να του επιβληθεί ποινή. Ομοίως και το δευτεροβάθμιο δικαστήριο τον έκρινε ένοχο (και της ως άνω πράξεως) αλλά δεν του επέβαλε ποινή. Επομένως, και ανεξαρτήτως του εάν είχε παραπεμφθεί ή όχι προκειμένου να δικασθεί και για την πράξη αυτή, αλυσιτελώς παραπονεΐται με τον συναφή λόγο αναίρεσεως, ο οποίος εντεύθεν πρέπει να απορριφθεί, ως αβάσιμος. 6. Επί της από 19 Ιουλίου 2007 αιτήσεως αναίρεσεως του Χ2.

Από τις διατάξεις των άρθρων 914 και 932 Α.Κ. προκύπτει, ότι δικαίωμα για αξίωση χρηματικής ικανοποιήσεως, λόγω ηθικής βλάβης από αδικοπραξία, έχει εκείνος που αμέσως υπέστη ηθική βλάβη από την αξιόποινη πράξη και όχι εκείνος που εμμέσως ζημιώθηκε από αυτήν. Περαιτέρω, κατά τη διάταξη του άρθρου 933 Α.Κ., η αξίωση του προηγούμενου άρθρου εν εκχωρείται ούτε κληρονομείται, εκτός εάν αναγνωρίστηκε με σύμβαση ή επιδόθηκε γι' αυτήν αγωγή. Τέλος, κατά τη διάταξη του άρθρου 209 Κ.Δ.Ν.Δ., μέλος του πληρώματος εγκαταλείπον άνευ συναιρέσεως του πλοιάρχου πλοΐον ευρισκόμενον εν κινδύνω τιμωρείται δια φυλακίσεως τουλάχιστον τριών μηνών. Η ιδιότης του αξιωματικού ασυρμάτου συνιστά επιβαρυντική περίσταση. Με τη διάταξη αυτή προστατεύεται όχι μόνο η ομαλή και εύρυθμη λειτουργία κάθε είδους πλοΐου, είτε τούτο βρίσκεται εν πλώ είτε βρίσκεται στον λιμένα, αλλά και η ασφάλεια των επιβατών του πλοΐου που έχει τεθεί σε κίνδυνο. Από το συνδυασμό των παραπάνω διατάξεων προκύπτει ότι κατά κατηγορουμένου για παράβαση του άρθρου 209 ΚΔΝΔ, δηλαδή για εγκατάλειψη πλοΐου ευρισκόμενου σε κίνδυνο από μέλος του πληρώματος χωρίς τη συναίνεση του πλοιάρχου, νομιμοποιούνται να παραστούν ως πολιτικώς ενάγοντες, για χρηματική ικανοποίηση, λόγω ηθικής βλάβης, οι διασωθέντες ναυαγοί ως "αμέσως" από την ως άνω αξιόποινη πράξη παθόντες. Στην προκειμένη περίπτωση, όπως προκύπτει από την προσβαλλομένη απόφαση κατά του κηρυχθέντος ενόχου για την παράβαση του άρθρου 209 ΚΔΝΔ ασυρματιστή Χ2, παρέστησαν ως πολιτικώς ενάγοντες για χρηματική ικανοποίηση, λόγω ηθικής βλάβης, ως αμέσως, από την αξιόποινη αυτή πράξη παθόντες, οι εις την ως άνω απόφαση αναφερόμενοι ναυαγοί και επιδικάστηκε εις αυτούς χρηματική ικανοποίηση για την πιο πάνω αιτία. Εφόσον, κατά τα προαναπτυχθέντα, οι ναυαγοί, νομιμοποιούνται ενεργητικώς να παραστούν κατά του εν λόγω κατηγορουμένου, ως πολιτικώς ενάγοντες για χρηματική ικανοποίηση, λόγω ηθικής βλάβης, εκ της παραστάσεώς του αυτής δεν δημιουργήθηκε καμία ακυρότητα και ο τρίτος λόγος αναίρεσεως, κατά το πρώτο σκέλος του, (του ανααιρεσιόντος Χ2) εκ των άρθρων 510 παρ. 1Α και 171 παρ.2 Κ.Π.Δ., πρέπει να απορριφθεί, ως αβάσιμος. Περαιτέρω, από την επισκόπηση της αυτής αποφάσεως προκύπτει ότι, εκτός των αμέσως (διασωθέντων) παθόντων ναυαγών, παρέστησαν, κατά του ιδίου, ως άνω κατηγορουμένου στο δευτεροβάθμιο δικαστήριο για χρηματική ικανοποίηση, λόγω ψυχικής οδύνης και επιδικάστηκε εις αυτούς τέτοια και συγγενείς των θυμάτων (πνιγνόντων) του ναυαγίου. Οι τελευταίοι, όμως, μη όντες αμέσως παθόντες από την ως άνω αξιόποινη πράξη, δεν νομιμοποιούνται σε παράσταση πολιτικής αγωγής, τόσο μάλλον καθόσον η για χρηματική ικανοποίηση, λόγω ηθικής βλάβης, αξίωση των αμέσως παθόντων και θανόντων λόγω πνιγμού, δεν αναγνωρίστηκε με σύμβαση ούτε επεδόθη περί αυτής αγωγής, πράγμα άλλωστε που ήταν εκ των πραγμάτων αδύνατο. Εφόσον δε το δευτεροβάθμιο δικαστήριο επεδίκασε και σ' αυτούς (συγγενείς των θυμάτων) χρηματική ικανοποίηση, λόγω ψυχικής

οδύνης, αν και έπρεπε να απορρίψει αυτή για τον παραπάνω λόγο (έλλειψη ενεργητικής νομιμοποίησης), υπερέβη την εξουσία του και πρέπει, κατ' άρθρο 510 παρ. 1Η' Κ.Π.Δ., κατ' ορθή εκτίμηση του συναφούς τρίτου λόγου αναιρέσεως, κατά το δεύτερο σκέλος του, να ανααιρεθεί, κατά το κεφάλαιο τούτο η προσβαλλομένη απόφαση, χωρίς, όμως, να παραπεμφθεί κατά τούτο η υπόθεση, αφού δεν χρειάζεται περαιτέρω έρευνα, αλλά να απαλειφθεί απλώς η οικεία διάταξη της προσβαλλομένης απόφασης (ΑΠ 80/2005). Περαιτέρω, για τον πιο πάνω αναιρεσίοντα - κατηγορούμενο, πέραν των προεκτεθεισών γενικών παραδοχών, η προσβαλλομένη απόφαση δέχθηκε και τα επόμενα, ειδικώς γι' αυτόν. Ως μέλος του πληρώματος του Ε/Γ - Ο/Γ πλοίου "Ζ1", εγκατέλειψε, άνευ συναινέσεως του πλοιάρχου το ευρισκόμενο σε κίνδυνο πλοίο, δηλαδή: Μετά την πρόσκρουση του πλοίου στις βραχονησίδες "....." και της εντεύθεν δημιουργηθείσης επικίνδυνης κατάστασης του πλοίου, έχων την ιδιότητα του Ασυρματιστή, εγκατέλειψε το πλοίο, χωρίς τη συναίνεση του πλοιάρχου, επιβιβασθείς στη Νο 1 σωσίβια λέμβο. Με αυτά που δέχθηκε η προσβαλλομένη απόφαση, διέλαβε την, από τις διατάξεις των άρθρων 93 παρ. 3 του Συντάγματος και 139 Κ.Π.Δ., ειδική και εμπεριστατωμένη αιτιολογία, αφού εκθέτει με σαφήνεια, πληρότητα και χωρίς αντιφάσεις ή λογικά κενά τα πραγματικά περιστατικά που αποδείχθηκαν από την ακροαματική διαδικασία και συγκροτούν την αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση του πιο πάνω εγκλήματος, για το οποίο καταδικάστηκε ο πιο πάνω αναιρεσίων, τις αποδείξεις από τις οποίες συνήγαγε τα περιστατικά αυτά, καθώς και τους νομικούς συλλογισμούς με βάση τους οποίους υπήγαγε τα περιστατικά αυτά στην ως άνω ουσιαστικού δικαίου ποινική διάταξη (άρθρ. 209 ΚΔΝΔ), την οποίαν ορθώς ερμήνευσε και εφάρμοσε. Παρ' ό,τι δε το αιτιολογικό της αποφάσεως ταυτίζεται με το διατακτικό, εν τούτοις η απόφαση δεν στερείται της ειδικής, κατά τα άνω αιτιολογίας, γιατί το διατακτικό δεν περιέχει τα τυπικά στοιχεία του κατηγορητηρίου, αλλά και τα πραγματικά περιστατικά που το συνθέτουν. Εντεύθεν, ο πρώτος λόγος αναιρέσεως, περί ελλείψεως ειδικής και εμπεριστατωμένης αιτιολογίας της αποφάσεως (άρθρο 510 παρ. 1 Κ.Π.Δ.) πρέπει να απορριφθεί, ως αβάσιμος και καθό μέρος με αυτόν πλήττεται η αναίρετικώς ανέλεγκτη κρίση του δικαστηρίου της ουσίας (π.χ. δεν απαντώνται πραγματικά περιστατικά που αποδυναμώνουν την κατηγορία και που προκύπτουν από καταθέσεις μαρτύρων και έγγραφα κ.λ.π.) ο λόγος αυτός είναι απορριπτέος, ως απαράδεκτος. Όπως παραπάνω, στην οικεία νομική σκέψη έχει αναπτυχθεί, η αιτιολογία της αποφάσεως πρέπει να εκτείνεται και στους προβληθέντες από τον κατηγορούμενο αυτοτελείς ισχυρισμούς, όπως είναι και ο περί πραγματικής πλάνης τοιούτος, εφόσον αυτοί έχουν προταθεί κατά τρόπο σαφή και ορισμένο. Ωστόσο, ο Άρειος Πάγος για να κρίνει, εάν ορθώς ή όχι έχει απορριφθεί από το δικαστήριο της ουσίας κάποιος αυτοτελής ισχυρισμός, πρέπει, στον διατυπώμενο λόγο αναιρέσεως, να εκτίθενται τα πραγματικά περιστατικά που συνθέτουν τον αυτοτελή αυτό ισχυρισμό, όπως προβλήθη στο δικαστήριο της ουσίας, για να μπορέσει (ο Άρειος Πάγος) να κρίνει επί του βασίμου ή μη του λόγου αναιρέσεως. Στην προκειμένη περίπτωση, ο αναιρεσίων (Χ2) με τον δεύτερο λόγο αναιρέσεως, προβάλλει την αίτηση της αρνητικής υπέρβασης εξουσίας (άρθρο 510 παρ. 1Η' Κ.Π.Δ.), γιατί το δευτεροβάθμιο δικαστήριο δεν απήντησε στον, με λόγο εφέσεως, επαναφερθέντα αυτοτελή αυτού ισχυρισμό, περί πραγματικής πλάνης, τον οποίον το πρωτοβάθμιο δικαστήριο είχε απορρίψει. Ο λόγος αυτός αναιρέσεως, όπως διατυπώνεται, είναι απορριπτέος, ως απαράδεκτος λόγω αόριστης προβολής του, γιατί δεν εκτίθενται τα πραγματικά περιστατικά που συνθέτουν τον αυτοτελή αυτό ισχυρισμό, όπως προτάθηκε στο δικαστήριο της ουσίας, για να κρίνει το δικαστήριο του Αρείου Πάγου εάν προεβλήθη κατά τρόπο σαφή και ορισμένο, οπότε μόνο στην τελευταία αυτή περίπτωση είχε υποχρέωση το Εφετείο να απαντήσει στον ισχυρισμό αυτό και να αιτιολογήσει την απορριπτική του κρίση. 7. Επί των από: 10 Ιουλίου 2007, 20 Ιουλίου 2007 δύο αιτήσεων αναιρέσεως των Χ6 και του από 12 Οκτωβρίου 2007 προσθέτου λόγου αυτού, καθώς και της από 10 Ιουλίου 2007 αιτήσεως και 12 Οκτωβρίου 2007 προσθέτου λόγου του αναιρεσίοντος Χ7. Για τους πιο πάνω αναιρεσίοντες - κατηγορουμένους, πέραν των προεκτεθεισών γενικών παραδοχών, η προσβαλλομένη απόφαση δέχθηκε και τα επόμενα: Ως νόμιμοι εκπρόσωποι της ναυτιλιακής εταιρείας με την επωνυμία : "....." στον Πειραιά την 26.9.2000, με μία πράξη τέλεσαν περισσότερα του ενός εγκλήματα και ειδικότερα ενεργώντας με ενδεχόμενο δόλο εξέθεσαν άλλους και έτσι τους κατέστησαν αβοήθητους και συγκεκριμένα, αν και είχαν ιδιαίτερη νομική υποχρέωση από τις διατάξεις του 3051/1998 Κανονισμού του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διαχείριση της ασφάλειας των επιβατών οχηματαγωγών πλοίων και πιο συγκεκριμένα ενώ: α) από το άρθρο 4 και 1.1.2. του εν λόγω Κανονισμού όλες οι πλοιοκτήτριες εταιρείες είναι υποχρεωμένες να συμμορφούνται προς όλες τις διατάξεις του ανωτέρω Κανονισμού (ISM), β) από το άρθρο 3 παρ. 2 του παραρτήματος του ανωτέρω Κανονισμού, η πλοιοκτήτρια εταιρεία θα πρέπει να ελέγχει όλες τις εργασίες που επηρεάζουν την ασφάλεια, αυτοί τυγχάνοντες νόμιμοι εκπρόσωποι της εταιρείας με δικαίωμα υπογραφής και επί πλέον μέλος και της διοικούσας επιτροπής της "....." ο Χ7, μολοντί γνώριζαν, ότι, με τη μη συμμόρφωση στις υποχρεώσεις τους αυτές, είναι δυνατόν να περιέλθουν οι επιβαίνοντες του Ε/Γ - Ο/Γ πλοίου "Ζ1" σε κατάσταση αβοήθητη, δηλαδή σε κατάσταση ενδεχομένου κινδύνου, εν τούτοις αποδέχθηκαν το ενδεχόμενο αυτό (αν και δεν το επιθυμούσαν, ελπίζοντας ότι δεν θα επέλθει), αφού τελικώς επέτρεψαν τον πλού του πλοίου αυτού, ενώ κατά την κρίσιμη εν λόγω χρονική στιγμή δεν απώθησαν από τη συνειδησή τους την παράσταση του εγκληματικού αποτελέσματος που προέβλεψαν και εντεύθεν το επιδοκίμασαν. Τελικώς αυτός ο κίνδυνος πραγματώθηκε με την πρόσκρουσή του την ίδια ημέρα στη βόρεια από τις βραχονησίδες "....." της, με αποτέλεσμα οι 453 επιβάτες του πλοίου "Ζ1", που βυθίστηκε, όπως ανωτέρω εκτέθηκε, αφαιρουμένων των 80 θανόντων και του συνολικού αριθμού των 533 επιβαινόντων να περιέλθουν σε κατάσταση αβοήθητη. Συγκεκριμένα: α) δεν μερίμνησαν να αντικαταστήσουν τα παλαιά ατομικά σωσίβια, που έχουν υποστεί φθορές, λόγω παλαιότητας, δεδομένου ότι μεγάλος αριθμός εξ αυτών ήταν από την κατά το έτος 1960 ναυπήγηση του πλοίου στη Γαλλία, με αποτέλεσμα κατά τη χρήση τους να αποκόπτονται οι ιμάντες προσδέσεως και να

διαρρηγνύονται και β) δεν είχαν εφοδιάσει το πλοίο με κασέτες επίδειξης χρήσης των σωστικών μέσων και εγκατάλειψης του πλοίου, παρ' ότι τους είχε ζητηθεί από τον πλοίαρχο επανειλημμένως και αυτοί εκώφευσαν. Με αυτά που δέχθηκε η προσβαλλομένη απόφαση όσον αφορά εις τους ανωτέρω αναιρεσιόντες, διέλαβε την από τις διατάξεις των άρθρων 93 παρ. 3 του Συντάγματος και 139 ΚΠΔ, ειδική και εμπειριστατωμένη αιτιολογία, αφού εκθέτει με σαφήνεια, πληρότητα και χωρίς αντιφάσεις ή λογικά κενά τα πραγματικά περιστατικά που αποδείχθηκαν από την ακροαματική διαδικασία και συγκροτούν την αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση του πιο πάνω εγκλήματος, για το οποίο καταδικάστηκαν οι πιο πάνω αναιρεσιόντες, τις αποδείξεις από τις οποίες συνήγαγε τα περιστατικά αυτά και τους νομικούς συλλογισμούς με βάση του οποίους υπήγαγε τα περιστατικά αυτά στις ως άνω ουσιαστικού δικαίου ποινικές διατάξεις των άρθρων 306 και 27 Π.Κ., τις οποίες ορθώς ερμήνευσε και εφάρμοσε και τις οποίες ούτε ευθέως ούτε εκ πλαγίου παραβίασε, με την παραδοχή δηλαδή ασαφών, ελλειπών ή αντιφατικών αιτιολογιών και έτσι η απόφαση δεν στερείται νομίμου βάσεως. Ειδικότερα: Είναι δυνατή η δια της παραλείψεως τέλεση της α' υπαλλαγής του άρθρου 306 παρ. 1 Π.Κ. υπό τους όρους, όμως, του άρθρου 15 Π.Κ., τους οποίους πλήρως αναφέρει η προσβαλλομένη απόφαση. Ως κίνητρο, για την επιδοκιμασία που απαιτεί για την πραγμάτων του υποκειμενικού στοιχείου η διάταξη του άρθρου 27 παρ. 1β', που αναφέρεται στον ενδεχόμενο δόλο, είναι αναμφισβήτητη η "οικονομική ιδιοτέλεια" που αναφέρει η απόφαση, αφού αυτοί, αποβλέποντες αποκλειστικώς στην επίτευξη μεγαλύτερου κέρδους, προέβησαν σε εκτεταμένες επισκευές του ξενοδοχειακού εξοπλισμού του πλοίου και αδιαφόρησαν να προβούν σε δαπάνη πλήρους αποκαταστάσεως όλων των παλαιών σωσιβίων με νέα σύγχρονα και λειτουργικά, αποδεχόμενοι τον εντεύθεν κίνδυνο με το να επιτρέψουν τον απόπλου του πλοίου, έχοντας τις ελλείψεις που στην απόφαση λεπτομερώς αναφέρονται. Περαιτέρω η απόφαση ομιλούσα για την "κατάσταση ενδεχομένου κινδύνου", αναφέρεται στην προκύπτουσα διακινδύνευση και δεν απαιτείται για την στοιχειοθέτηση του εγκλήματος αυτού η πραγμάτωση της βλάβης της ζωής ή της υγείας, που μπορεί να εμπίπτει στην παρ. 2 του άρθρου 306 Π.Κ. ή, συντρέχοντος του στοιχείου του δόλου, να αποτελεί, ενδεχομένως, στοιχείο της αντικειμενικής υποστάσεως σωματικής βλάβης ή ανθρωποκτονίας τετελεσμένης ή σε απόπειρα. Περαιτέρω, υπήρξε διακινδύνευση για οποιονδήποτε από τους επιβάτες του πλοίου, αφού δεν είναι απαραίτητη η πραγμάτωση του κινδύνου και οποιοσδήποτε από τους επιβάτες ήταν "εν δυνάμει" χρήστης των ελαττωματικών σωσιβίων που διατηρούσαν στο πλοίο οι εν λόγω αναιρεσιόντες. Δηλαδή η "αβοήθητη" θέση των επιβατών έγινε από την στιγμή που επιτράπη ο απόπλους του πλοίου, φέροντος τις πιο πάνω ελλείψεις, για την αντικατάσταση των οποίων υπεύθυνοι ήταν οι εδώ αναιρεσιόντες, κατά τα αναλυτικώς εις το σκεπτικό της αποφάσεως διαλαμβανόμενα. Δεν προκύπτει δε αντίφαση εκ του γεγονότος, ότι δεν κηρύχθηκαν ένοχοι οι πιο πάνω κατηγορούμενοι και για την έκθεση 80 ακόμη επιβατών και δη των 80 πνιγνόντων, όπως ισχυρίζονται οι αναιρεσιόντες αυτοί. Η παραδοχή της αποφάσεως, ότι ο κίνδυνος πραγματώθηκε με την πρόσκρουση του πλοίου στις βραχονησίδες ".....", με αποτέλεσμα 453 επιβάτες να περιέλθουν σε κατάσταση αβοήθητη, δεν αντιφάσκει με την παραδοχή της αυτής αποφάσεως περί δημιουργίας ενδεχομένου κινδύνου των επιβατών από τις προεκτεθείσες παραλείψεις των αναιρεσιόντων, η ευθύνη των οποίων, για τη συγκεκριμένη πράξη, για την οποίαν κρίθηκαν ένοχοι δεν αποκρούεται από την ευθύνη άλλων συγκατηγορουμένων τους, όπως στην οικεία θέση της αποφάσεως, αναλύεται. Δεν χρειαζόταν δε, για την πληρότητα της αιτιολογίας να αναφέρεται πόσα ήταν τα ελαττωματικά σωσίβια και ποιά δαπάνη απαιτείτο για την αγορά αυτών καθώς και για την προμήθεια της βιντεοκασέτας και δεν καθίσταται αντιφατική η αιτιολογία της αποφάσεως εκ του ότι στο πλοίο υπήρχαν 523 ατομικά σωσίβια, περισσότερα από όσα προβλέπει ο νόμος με την περαιτέρω παραδοχή ότι οι εν λόγω αναιρεσιόντες απέφυγαν να αντικαταστήσουν ορισμένα παλαιού τύπου εξ αυτών, το κόστος των οποίων ήταν μηδαμινό. Περαιτέρω, η παράλληλη ευθύνη του Υπάρχου Χ5 για την καλή συντήρηση, ασφάλεια και ευπρέπεια του πλοίου, δεν αναιρεί την δική τους ευθύνη και δεν διακόπτει τον αιτιώδη σύνδεσμο. Προσθέτως, πλήρως αιτιολογείται πόθεν πηγάζει η ιδιαίτερη νομική υποχρέωση των αναιρεσιόντων (Π.Δ. 363/1984 Κανονισμός Συναγερμού και γυμνασίων - διαταγές ΥΕΝ σε σχέση με τα πιστοποιητικά ασφάλειας του πλοίου), ανεξαρτήτως του ότι αυτή (ιδιαίτερη νομική υποχρέωση) προκύπτει και από μόνη την ιδιότητά τους - ΑΠ 1936/2002) χωρίς να απαιτείται, για την πληρότητα της αιτιολογίας, να αναφέρεται και ποιές ενέργειες προβλέπονται γι' αυτούς σε σχέση με τα σωστικά μέσα, ενώ η ευθύνη τους, λόγω της προεκτεθείσης ιδιότητος αυτών, παραμένει ακεραία, παρά την ύπαρξη "εξουσιοδοτημένου προσώπου", στα καθήκοντα του οποίου περιλαμβάνονται η παρακολούθηση των θεμάτων λειτουργίας κάθε πλοίου που αφορά στην ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης και η εξασφάλιση παροχής των απαραίτητων μέσων και η υποστήριξη ξηράς. Ακόμη, η απόφαση δεν στερείται αιτιολογίας ούτε περιέχει κάποια αντίφαση, που να καθιστά αδύνατο τον αναιρετικό έλεγχο, ως προς την ορθή ή μη εφαρμογή της διατάξεως του άρθρου 306 Π.Κ., εκ του ότι στην ελάσσονα πρόταση του νομικού συλλογισμού, κρίνει ότι υφίστατο νομική υποχρέωση της πλοιοκτήτριας εταιρείας για παροχή βιντεοκασέτας προς επίδειξη της χρήσεως, στους επιβάτες, των σωστικών μέσων και εγκατάλειψης του πλοίου σε περίπτωση κινδύνου, ενώ στη μείζονα πρόταση του αυτού συλλογισμού δεν είχε περιληφθεί η παράλειψη αυτή ως αιτία προκλήσεως της εκθέσεως των επιβατών. Και τούτο διότι η φερομένη από τους αναιρεσιόντες, ως αντίφαση ανάγεται σε αντίφαση νομικής ερμηνείας και μόνο. Άλλως τε και η παράλειψη αυτή αν θεωρηθεί ελλείπουσα, αρκούν για την ποινική ευθύνη των αναιρεσιόντων οι λοιπές παραλείψεις. Επίσης η απόφαση δεν περιέχει ασάφεια που να την καθιστά, ως στρουμένην αιτιολογίας, εκ του ότι δεν αναφέρεται εις αυτήν πόσες φορές ο πλοίαρχος είχε οχλήσει την πλοιοκτήτρια εταιρεία για την αποστολή βιντεοκασέτας προς επίδειξη χρήσεως των σωστικών μέσων και εγκαταλείψεως του πλοίου σε περίπτωση κινδύνου, τότε έλαβαν χώρα οι οχλήσεις αυτές και με ποίον τρόπο, αρκούσης της ανέλεγκτης παραδοχής ότι ο πλοίαρχος "με πολλές οχλήσεις είχε ζητήσει από την εταιρεία την αποστολή βιντεοκασέτας". Προσθέτως η απόφαση δεν στερείται της

απαιτούμενης ειδικής και εμπειριστατωμένης αιτιολογίας εκ του ότι δεν αναφέρει: α) τον αριθμό των σωσιβίων που εμφάνιζαν σημάδια φυσιολογικής φθοράς, β) ποία ήταν τα σημάδια της φυσιολογικής αυτής φθοράς και γ) ποίος ήταν ο αριθμός των σωσιβίων γαλλικού τύπου που παρουσίαζαν προβλήματα αποκοπής ή αποξήλωσης της ζώνης προσδέσεως, δ) σε τί συνίστατο η μειωμένη αντωτική ικανότητα και πώς έγινε αυτή αντιληπτή από τους επιβάτες, ε) ποίο ήταν το υλικό των σωσιβίων από το οποίο τραυματίστηκαν οι χρησιμοποίησαντες αυτά επιβάτες, στ) πώς και αν προκαλείται κίνδυνος, κατ' άρθρο 306 Π.Κ., από το υλικό αυτό, ζ) τις συνθήκες αποθήκευσης, τον τόπο και τον τρόπο αποθήκευσης των σωσιβίων και η) τον χρόνο εντός του οποίου έπρεπε να γίνονται έλεγχοι περί της καταστάσεως των σωσιβίων και με βάση ποιό κανονισμό, από ποιόν έπρεπε οι έλεγχοι αυτοί να γίνονται και γιατί οι διενεργηθέντες έλεγχοι ήταν αναποτελεσματικοί, θ) πόθεν προκύπτει ότι οι αναιρεσιόντες ήλεγξαν προσωπικά το πλοίο προ εξαμήνου, ι) ποίοι από τους υπαλλήλους ήλεγξαν προσωπικά το πλοίο, ια) το είδος του ελέγχου, τα αποτελέσματα αυτού, εάν συντάχθηκε έκθεση ή πόρισμα και εάν ενημερώθηκαν οι πιο πάνω αναιρεσιόντες, ιβ) τότε οι ίδιοι απασχολήθηκαν με την κατάσταση του πλοίου και από ποιά απόφαση του Δ.Σ. της εταιρείας γνώριζαν τις ελλείψεις των σωστικών μέσων και ιγ) πώς εκδηλώθηκε και από ποιά στοιχεία προκύπτει η δική τους παρέμβαση για να ταξιδέψει το πλοίο, παρά τις ελλείψεις που είχε, γιατί τέτοιες παραδοχές θα ήταν απλώς πλεοναστικές και περιττές, ενόψει των όσον αναπτύσσονται στο εκτενές σκεπτικό της προσβαλλομένης αποφάσεως που έχει προταραπεθεί. Περαιτέρω, εκ του ότι δεν κηρύχθηκαν οι αναιρεσιόντες ένοχοι εκθέσεως και για τους 80 θανόντες επιβάτες, αλλά ένοχοι για τους 452 διασωθέντες, η αιτιολογία της αποφάσεως δεν καθίσταται ασαφής ή αντιφατική. Άλλως τε, αφού οι αναιρεσιόντες αυτοί καταδικάστηκαν για έκθεση εις βάρος 452 επιβατών, χωρίς ένομο συμφέρον επικαλούνται το γεγονός της μη καταδίκης των για έκθεση και για τους 80 θανόντες. Το έγκλημα της εκθέσεως και υπό τις δύο μορφές του, τιμωρείται μόνον εκ δόλου τελούμενο (αρκούντος και του ενδεχομένου), όχι δε και εξ αμελείας. Στην προκειμένη περίπτωση, οι ως άνω δύο αναιρεσιόντες καταδικάστηκαν σε ποινή φυλακίσεως 6 μηνών καθένας τους για έκθεση σε κίνδυνο για κάθε ένα από τους 452 επιβάτες του πλοίου και καταγνώστηκε (σε καθένα τους) συνολική ποινή φυλακίσεως δύο (2) ετών, έξι (6) μηνών και δύο (2) ημερών, μετά τη γενομένη προσαύξηση της ποινής βάσεως. Είναι γεγονός ότι στο διατακτικό της αποφάσεως που καθορίζει τη συνολική ποινή αναφέρεται ότι : "Καθορίζει συνολική εκτιτέα ποινή για την Χ6 και Χ7 δύο (2) ετών, έξι (6) μηνών και δύο (2) ημερών, που αποτελείται από τη μία εκ των 452 ισόχρονων συντρεχουσών ποινών των έξι (6) μηνών, που επιβλήθηκαν ανωτέρω για την πράξη της έκθεσης 452 επιβατών σελ. 130 - 136 σε κίνδυνο "κατά συρροή από αμέλεια" επαυξημένη κλπ. Η αναφορά ως μορφής υπαιτιότητας της αμέλειας οφείλεται σε προφανή παραδρομή, αφού τόσο στο σκεπτικό όσο και στο διατακτικό της αποφάσεως αναφέρεται ορθώς η εκ προθέσεως τέλεση της πράξεως. Εντεύθεν δεν μπορεί να γίνει λόγος για εκ πλαγίου παραβίαση της διατάξεως του άρθρου 306 ΠΚ. Ομοίως, εκ του ότι οι πιο πάνω αναιρεσιόντες δεν καταδικάστηκαν για θανατηφόρο έκθεση (για τους 80 πνιγνέτες επιβαίνοντες) (έγκλημα εκ του αποτελέσματος), δεν σημαίνει ότι δεν τέλεσαν το έγκλημα της έκθεσης σε κίνδυνο των λοιπών 453 διασωθέντων επιβατών μηδεμιάς αντιφάσεως εντεύθεν δημιουργουμένης. Επίσης ουδεμία αντίφαση ή ασάφεια δημιουργείται εκ του ότι οι εν λόγω αναιρεσιόντες καταδικάστηκαν για έκθεση σε κίνδυνο 452 επιβατών του πλοίου ενώ αλλαχού γίνεται αναφορά ότι οι εκτεθέντες σε κίνδυνο επιβάτες είναι 453, (αληθώς παθόντες), γιατί η διαφοροποίηση αυτή, οφειλομένη σε προφανή παραδρομή, δεν επηρέασε την ποινική μεταχείριση των κατηγορουμένων Χ6 και Χ7, οι οποίοι, εν πάση περιπτώσει καταδικάστηκαν για μικρότερο (κατά ένα) αριθμό παθόντων. Επομένως, οι λόγοι αναιρέσεως τόνου του κυρίου δικογράφου, όσο και των προσθέτων δικογράφων, αμφοτέρων των αναιρεσιόντων (Χ6 και Χ7) περί ελλείψεως ειδικής και εμπειριστατωμένης αιτιολογίας της προσβαλλομένης αποφάσεως (άρθρ. 510 παρ.1 Δ ΚΠΔ) και περί εσφαλμένης ερμηνείας και εφαρμογής των ουσιαστικού δικαίου διατάξεων των άρθρων 27 και 306 ΠΚ (άρθρο 510 παρ.1 Ε ΚΠΔ), πρέπει να απορριφθούν, ως αβάσιμοι και καθό μέρος με τους λόγους αυτούς πληττεται η αναιρετικώς ανέλεγκτη κρίση του δικαστηρίου της ουσίας, αυτοί είναι απορριπτέοι ως απαράδεκτοι. Από τη διάταξη του άρθρου 211 Α ΚΠΔ, η οποία ορίζει ότι, μόνη η μαρτυρική κατάθεση ή η απολογία προσώπου συγκατηγορουμένου για την ίδια πράξη, δεν είναι αρκετή για την κατάδίκη του κατηγορουμένου προκύπτει, ότι δεν απαγορεύεται εξέταση (απολογία) ή μαρτυρική κατάθεση του συγκατηγορουμένου ή των συγκατηγορουμένων για την ίδια πράξη αλλά μόνον η αξιοποίηση της κατάθεσης ή απολογίας για την κατάδίκη που να στηρίζεται αποκλειστικά σε αυτή. Στην προκειμένη περίπτωση οι αναιρεσιόντες Χ6 και Χ7, με τον ταυτόσημο λόγο αναιρέσεως του κυρίου δικογράφου, προβάλλουν και την ειδικότερη αιτίαση της ελλείψεως ειδικής και εμπειριστατωμένης αιτιολογίας της αποφάσεως, γιατί η κατάδίκη αυτών στηρίχθηκε αποκλειστικώς στην κατάθεση του συγκατηγορουμένου των Χ1 που εδόθη ενώπιον του ΑΣΝΑ, ο οποίος προσπάθησε να απενοχοποιήσει τον εαυτόν του και να ελαφρύνει τη θέση του, ρίπτοντας τις ευθύνες εις αυτούς. Όπως προκύπτει από την παραδεκτή επισκόπηση της προσβαλλομένης αποφάσεως και των πρακτικών αυτής, για τις ανάγκες του αναιρετικού ελέγχου, το δικαστήριο για να καταλήξει στην κρίση περί ενοχής των ως άνω αναιρεσιόντων για την αξιόποινη πράξη της έκθεσης, έλαβε υπόψη του και συνεκτίμησε όλα τα αποδεικτικά μέσα που κατ' είδος μνημονεύει και όχι μόνο και αποκλειστικώς κατάθεση του συγκατηγορουμένου τους Χ1 ενώπιον του ΑΣΝΑ, όπως αβασίμως οι άνω αναιρεσιόντες παραποιούνται. Επομένως, η συναφής αιτίαση αμφοτέρων των αιτήσεων, πρέπει να απορριφθεί, ως αβάσιμη, γιατί στηρίζεται σε εσφαλμένη προϋπόθεση. Σε περίπτωση τέλεσεως του εγκλήματος κατά συναυτουργία (άρθρ. 45 Π.Κ.) για την αιτιολόγηση της αποφάσεως αρκεί να αναφέρονται σ' αυτήν τα πραγματικά περιστατικά, βάσει των οποίων το δικαστήριο δέχθηκε ότι ο δράστης συμμετέσχε στην τέλεση του εγκλήματος ως συναυτουργός, χωρίς να είναι αναγκαίο να διαλαμβάνεται στην καταδικαστική απόφαση η διακεκριμένη συμμετοχική δράση του καθενός συναυτουργού με ειδική

αναφορά σε συγκεκριμένες υλικές ενέργειες. Στην εξεταζόμενη περίπτωση οι πιο πάνω αναιρεσιδόντες (Χ6 και Χ7), όπως προκύπτει από την παραδεκτή επισκόπηση της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν καταδικάστηκαν, ως από κοινού τελέσαντες την αξιόποινη πράξη της έκθεσης και επομένως η ειδικότερη αιτίαση αμφοτέρων των άνω αναιρεσιδόντων, περί ελλείψεως ειδικής και εμπειριστατωμένης αιτιολογίας της αποφάσεως λόγω μη αναφοράς του τρόπου, του βαθμού της εκτάσεως και της διάρκειας της συμμετοχής ενός εκάστου εξ αυτών, είναι απορριπτικά, ως αβάσιμη προεχόντως γιατί στηρίζεται σε εσφαλμένη προϋπόθεση. Από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 128 παρ.1, 129 και 32 παρ.1, 2 ΚΠΔ, σαφώς προκύπτει, ότι μπορεί να παρίσταται και δεύτερος Εισαγγελέας στο Εφετείο που δικάσει συναφή αδικήματα και αν ακόμη ένα τούτων είναι πλημμέλημα και μόνο γι' αυτό κατηγορείται ένας των κατηγορουμένων. Ο δεύτερος δε Εισαγγελέας έχει ελευθερία γνώμης και δικαιούται να αγοράζει και να εκφράζει και αντίθετη ακόμη γνώμη από τον πρώτο Εισαγγελέα. Στην προκειμένη περίπτωση οι προαναφερθέντες αναιρεσιδόντες με τον συναφή λόγο του προσθέτου δικογράφου ο καθένας, προτείνουν απόλυτη ακυρότητα της διαδικασίας στο ακροατήριο, "Α) λόγω ελλείψεως σαφούς, συγκεκριμένης και πλήρους αιτιολογημένης εισαγγελικής προτάσεως επί της κατηγορίας της απλής εκθέσεως κατά συρροή" και "Β) λόγω κακής συνθέσεως του δικαστηρίου", ως εκ της συμμετοχής και δευτέρου εισαγγελέως κατά παράβαση του άρθρου 32 Κ.Π.Δ., μολονότι αυτοί κατηγορούνται για το πλημμέλημα της εκθέσεως, κατά συρροή (άρθρο 306 παρ.1α Π.Κ). Ο λόγος αυτός είναι απορριπτικός, κατ' αμφοτέρω τα σκέλη του, ως αβάσιμος και δη, κατά το πρώτο σκέλος του γιατί η αντίθετη πρόταση του δεύτερου (αναπληρωτή) Εισαγγελέως προς την πρόταση του τακτικού Εισαγγελέως, δεν ιδρύει λόγο αναίρεσεως, ο οποίος (λόγος αναίρεσεως της απόλυτης ακυρότητας (άρθρ. 510 παρ.1Α' Κ.Π.Δ.) δημιουργείται, όπως προκύπτει από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 32 παρ.1, 138 παρ.2 και 3, 171 παρ.1 β και 369 παρ. 1 Κ.Π.Δ. μόνον όταν δεν δοθεί ο λόγος στον Εισαγγελέα, προκειμένου να αναπτύξει τις απόψεις του σχετικά με την ενοχή ή αθωότητα του κατηγορουμένου και έπειτα, αν συντρέχει περίπτωση και για την ποινή. Κατά το δεύτερο σκέλος του, ο αυτός λόγος είναι απορριπτικός, γιατί η παράσταση δύο Εισαγγελέων στο ακροατήριο του δευτεροβαθμίου δικαστηρίου (Πενταμελούς Εφετείου) εκρίθη αναγκαία, ενόψει της διατάξεως του άρθρου 32 παρ.2 Κ.Π.Δ., λόγω του ότι η βασική κατηγορία του άρθρου 291 παρ.1γ ΠΚ ήταν σε βαθμό κακουργήματος, αναγκαίως δε ο αναπληρωτής Εισαγγελέας παρέστη και για το συναφές πλημμέλημα της έκθεσης (άρθρ. 306 παρ.1α ΠΚ) για το οποίο κατηγορούνται οι προανα-φερθέντες δύο αναιρεσιδόντες. Απορριπτομένων όλων των λόγων αναίρεσεως τόσο των κυρίων όσο και των προσθέτων δικογράφων των εν λόγω αναιρεσιδόντων, οι κρινόμενες αιτήσεις και οι πρόσθετοι λόγοι πρέπει να απορριφθούν στο σύνολό τους και να καταδικασθεί κάθε αναιρεσιδόν στα δικαστικά έξοδα (άρθρ. 583 § 1 ΚΠΔ) καθώς και στη δικαστική δαπάνη των παραστάτων πολιτικώς εναγόντων, όπως ειδικότερα ορίζεται στο διατακτικό.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Παραπέμπει στην Πλήρη Ολομέλεια του Αρείου Πάγου την από 19 Ιουλίου 2007 αίτηση του Χ1 και μόνον ως προς τον λόγο της περί εσφαλμένης ερμηνείας και εφαρμογής των ουσιαστικού δικαίου διατάξεων των άρθρων 28, 94 § 1, 302, 314 σε συνδυασμό με άρθρο 291§1γ' Π.Κ, προς επίλυση του νομικού ζητήματος που αναφέρεται στο σκεπτικό της παρούσης.

Απορρίπτει την ως άνω αίτηση κατά τα λοιπά.

Δέχεται την από 19 Ιουλίου 2007 αίτηση του Χ2.

Αναιρεί την υπ' αριθμ. 349/2006, 183/2007, 185/2007 και 242/2007 απόφαση του Πενταμελούς Εφετείου Πειραιώς μόνο καθό μέρος υποχρεώθηκε ο εν λόγω αναιρεσιδόν να καταβάλει χρηματική ικανοποίηση, λόγω ψυχικής οδύνης στους παρακάτω και διατάσσει την απόλυση της σχετικής διάταξης: 1) Ψ83, 2) Ψ58 3) Ψ3, 4) Ψ78, 5) Ψ56, 6) Ψ63, 7) Ψ49, 8) Ψ36, 9) Ψ13, 10) Ψ75, 11) Ψ64 12) Ψ101 13) Ψ10 14) Ψ87 15) Ψ16, 16) Ψ57, 17) Ψ5, 18) Ψ39 19) Ψ17, 20) Ψ95, 21) Ψ62, 22) Ψ19, 23) Ψ90, 24) Ψ54, 25) Ψ100, 26) Ψ60 27) Ψ94, 28) Ψ30, 29) Ψ73, 30) Ψ81, 31) Ψ9α, 32) Ψ9, 33) Ψ34, 34) Ψ26, 35) Ψ70, 36) Ψ4 37) Ψ87 38) Ψ65, 39) Ψ76, 40) Ψ99, 41) Ψ82, 42) Ψ59, 43) Ψ86, 44) Ψ71 και 45) Ψ15.

Απορρίπτει την ως άνω αίτηση κατά τα λοιπά.

Απορρίπτει την από 19 Ιουλίου 2007 αίτηση του Χ3 καθώς και τον από 30 Οκτωβρίου 2007 πρόσθετο λόγο. Και Καταδικάζει τον αναιρεσιδόντα αυτόν στα δικαστικά έξοδα εκ διακοσίων είκοσι (220) ευρώ καθώς και στη δικαστική δαπάνη των πολιτικώς εναγόντων: Α) 1) Ψ57, 2) Ψ87, 3) Ψ16, 4) Ψ101 5) Ψ10, 6) Ψ64 7) Ψ36, 8) Ψ13, 9) Ψ75, 10) Ψ63, 11) Ψ49, 12) Ψ55, 13) Ψ74, και 14) Ψ61 εκ 500 ευρώ. Β) Ψ83 εκ 500 ευρώ, Γ) Ψ11 εκ 500 ευρώ, Δ) 1) Ψ39, 2) Ψ5, 3) Ψ95, 4) Ψ6 και 5) Ψ66 εκ 500 ευρώ. Ε) Ψ21 εκ 500 ευρώ, Στ) Ψ86 εκ 500 ευρώ, Ζ) 1) Ψ71 και 2) Ψ85 εκ 500 ευρώ, Η) Ψ83 εκ 500 ευρώ. Θ) 1) Ψ14 2) Ψ20, 3) Ψ32 4) Ψ33, 5) Ψ446) Ψ60, 7) Ψ68, 8) Ψ97 και 9) Ψ98 εκ 500 ευρώ.

Απορρίπτει την από 20 Ιουλίου 2007 αίτηση του Χ4 για αναίρεση της υπ' αριθμ. 349/2006, 183/2007, 185/2007 και 242/2007 αποφάσεως του Πενταμελούς Εφετείου Πειραιώς. Και

Καταδικάζει τον αναιρεσιδόντα αυτόν στα δικαστικά έξοδα εκ διακοσίων είκοσι (220) ευρώ καθώς και στη δικαστική δαπάνη των πολιτικώς εναγόντων: Α) 1) Ψ57, 2) Ψ87, 3) Ψ16, 4) Ψ101 5) Ψ10 6) Ψ64

7) Ψ36 , 8) Ψ13, 9)Ψ75, 10) Ψ63 , 11) Ψ49 , 12) Ψ55, 13)Ψ74, και 14) Ψ61 εκ 500 ευρώ. Β) Ψ83 εκ 500 ευρώ, Γ) Ψ11 εκ 500 ευρώ, Δ) 1)Ψ39, 2) Ψ5, 3) Ψ95, 4) Ψ6 και 5) Ψ66 εκ 500 ευρώ. Ε) Ψ21 εκ 500 ευρώ, Στ) Ψ86 εκ 500 ευρώ, Ζ) 1) Ψ71 και 2) Ψ85 εκ 500 ευρώ, Η) Ψ83 εκ 500 ευρώ. Θ) 1) Ψ14 . 2) Ψ20 , 3) Ψ32 4) Ψ33, 5) Ψ44, 6) Ψ60 , 7) Ψ68 , 8) Ψ97 και 9) Ψ98 εκ 500 ευρώ.

Απορρίπτει την από 19 Ιουλίου 2007 αίτηση του Χ5 και τον από 30 Οκτωβρίου 2007 πρόσθετο λόγο για αναίρεση της αυτής πιο πάνω αποφάσεως. Και

Καταδικάζει τον εν λόγω αναιρεσείοντα στα δικαστικά έξοδα εκ διακοσίων είκοσι (220) ευρώ καθώς και στη δικαστική δαπάνη των πολιτικώς εναγόντων: Α) 1) Ψ57, 2) Ψ87, 3) Ψ16, 4) Ψ101 5) Ψ10 6) Ψ64, 7) Ψ36 8) Ψ13, 9) Ψ75, 10) Ψ63, 11) Ψ49, 12) Ψ55, 13) Ψ74 , και 14) Ψ61 εκ 500 ευρώ. Β) Ψ83 εκ 500 ευρώ, Γ) Ψ11 εκ 500 ευρώ, Δ) 1) Ψ39, 2) Ψ5, 3) Ψ95, 4) Ψ6 και 5) Ψ66 εκ 500 ευρώ. Ε) Ψ21 εκ 500 ευρώ, Στ) Ψ86 εκ 500 ευρώ, Ζ) 1) Ψ71 και 2) Ψ85 εκ 500 ευρώ, Η) Ψ83 εκ 500 ευρώ. Θ) 1) Ψ14 2) Ψ20, 3) Ψ32 4) Ψ33, 5) Ψ44, 6) Ψ60, 7) Ψ68, 8) Ψ97 και 9) Ψ98 εκ 500 ευρώ.

Απορρίπτει τις από 10 Ιουλίου 2007 δύο αιτήσεις των Χ6 και Χ7, την από 20 Ιουλίου 2007 αίτηση του Χ6 καθώς και τους από 12 Οκτωβρίου 2007 και 30 Οκτωβρίου 2007 τέσσερις προσθέτους λόγους, των αυτών αναιρεσείοντων για αναίρεση της προαναφερθείσης αποφάσεως. Και

Καταδικάζει κάθε αναιρεσείοντα στα δικαστικά έξοδα εκ διακοσίων είκοσι (220) ευρώ καθώς και στη δικαστική δαπάνη των παραστάντων πολιτικώς εναγόντων: Α) 1) Ψ57, 2) Ψ87, 3) Ψ16, 4) Ψ101, 5) Ψ10, 6) Ψ64, 7) Ψ36 , 8) Ψ13 , 9) Ψ75, 10) Ψ63, 11) Ψ49, 12) Ψ55, 13) Ψ74, και 14) Ψ61 εκ 500 ευρώ. Β) Ψ83 εκ 500 ευρώ, Γ) Ψ11 εκ 500 ευρώ, Δ) 1)Ψ39, 2) Ψ5, 3) Ψ95, 4) Ψ6 και 5) Ψ66 εκ 500 ευρώ. Ε) Ψ21 εκ 500 ευρώ, Στ) Ψ86 εκ 500 ευρώ, Ζ) 1) Ψ71 και 2) Ψ85 εκ 500 ευρώ, Η) Ψ83 εκ 500 ευρώ. Θ) 1) Ψ14 2) Ψ20, 3) Ψ32, 4) Ψ33, 5) Ψ44, 6) Ψ60, 7) Ψ68, 8) Ψ97 και 9) Ψ98 εκ 500 ευρώ.

Κρίθηκε και αποφασίσθηκε στην Αθήνα στις 7 Μαρτίου 2008, 21 Μαρτίου 2008, 16 Μαΐου 2008 και 3 Ιουνίου 2008. Δημοσιεύθηκε στην Αθήνα σε δημόσια συνεδρίαση στο ακροατήριό του στις 9 Ιουνίου 2008.

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Πρόεδρος: Η. Κωνσταντινίδης

Δικηγόροι: Ν. Ανδρουλάκης, Ι. Ηρειώτης, Δ. Βαλάσης, Σ. Νίκας,

Εισηγητές: Εισηγητής: Κ. Κούκλης Εισαγγελέας: Ν. Μαύρος

Λήμματα: Ενδεχόμενος δόλος ,Διάκριση από ενσυνείδητη αμέλεια ,Συρροή εγκλημάτων ,Παραπομπή στην Πλήρη Ολομέλεια

ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ

Δημοσίευση: ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΔΣΑ **Ετος:** 2009 **Τόμος:** 31 **Σελ.:** 64
ΠΕΙΡΑΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ
