

Εφετείο Πειραιώς: 1442/1998

Πηγή: Ποινικά Χρονικά ΜΘ/99 σελ. 161

Καταδίκη για ανθρωποκτονία εξ αμελείας και πρόκληση ναυαγίου εξ αμελείας του κατηγορουμένου αρχιμηχανικού πλοίου το οποίο, πλέοντας ανοιχτά της Ιαπωνίας υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες, βυθίστηκε συνεπεία όχι των καιρικών συνθηκών, αλλά της εισροής υδάτων σε κύτος του πλοίου, εισροή που οφειλόταν στο γεγονός ότι δεν είχε λάβει χώρα πλήρης και τεχνικώς ενδεδειγμένη επισκευή εσωκοιλώματος που είχε προκληθεί στο πλοίο κατά την σύγκρουσή του με άλλο λίγους μήνες ενωρίτερα (πλημμέλεια της οποίας τελούσε εν γνώσει ο κατηγορούμενος αρχιμηχανικός), με αποτέλεσμα να επέλθει ο θάνατος 17 ατόμων. Το γεγονός ότι το πλοίο ήταν εφοδιασμένο με πιστοποιητικό αξιοπλοίας δεν αίρει την ευθύνη του κατηγορουμένου που ήταν αρμόδιος και υπεύθυνος για τα τεχνικά θέματα ασφαλείας του πλοίου, καθόσον η πραγματικότητα ήταν διαφορετική, δηλαδή υφίστατο ο κίνδυνος βυθίσεως του πλοίου και απωλείας ανθρωπίνων ζώων. Παραδεκτή η άσκηση ποινικής διώξεως κατά των κατηγορουμένων για τις αποδιδόμενες σε αυτούς πράξεις. Αθώωση του ουσιαστικού κυρίου και διαχειριστή της εταιρείας, η οποία διαχειριζόταν το πλοίο, καθώς και του νομίμου εκπροσώπου στην Ελλάδα της εταιρείας αυτής, λόγω αμφιβολιών.

Δικαστές: Π. Αναστασάκης, Πρόεδρος, Θεοδώρα Γκοϊνή και Β. Λαμπρόπουλος

Εισαγγελέυς: Α. Μύτης, Αντεισαγγελέυς

Δικηγόροι: Π. Τσιρίδης, Α. Βαλεάμης, Γ. Τρανταλίδης

Η υπό κρίση έφεση του Εισαγγελέως Πλημμελειοδικών Πειραιώς (υπ' αρ. εκθ. Καταθέσεως 883/26.9.1997) κατά της υπ' αρ. ΑΤ4392/18.9.1997 αποφάσεως του Τριμελούς Πλημμελειοδικείου Πειραιώς με την οποία κηρύχθηκαν αθώοι οι κατηγορούμενοι των αξιοποιώνων πράξεων για τις οποίες κατηγορούνται (ανθρωποκτονία από αμέλεια, πρόκληση ναυαγίου από αμέλεια, πράξη από την οποία προέκυψε κίνδυνος για ανθρώπους και επήλθαν θάνατοι), ασκήθηκε εμπροθέσμως και κατά τις νόμιμες διατυπώσεις, είναι δε αρκούντος αιτιολογημένη. Η ένσταση απαραδέκτου της που διατυπώνεται από πλευράς υπερασπίσεως για το λόγο ότι «η παραπομπή που υπάρχει και στην οποία αναφέρεται η αιτιολογία της εφέσεως, δεν φέρει υπογραφή του συμπράττοντος γραμματέως», είναι απορριπτέα αφού η παραπομπή αυτή, που φέρει την υπογραφή του ασκήσαντος την έφεση Εισαγγελέως, όπως σαφώς αποδεικνύεται από το κείμενο της συνταχθείσης σχετικώς ως άνω εφέσεως, είναι ενσωματωμένη και αποτελεί ενιαίο σύνολο με το κυρίως κείμενο της εφέσεως, ώστε καμία αμφιβολία δε γεννάται ότι συμπεριλαμβάνεται σ' αυτό. Επομένως η έφεση είναι δεκτή από τυπική άποψη.

Από τις καταθέσεις των μαρτύρων κατηγορίας και υπερασπίσεως, τα έγγραφα που αναγνώσθηκαν την πραγματογνωμοσύνη που διενεργήθηκε μετά από 5.10.95 διάταξη του Ανακριτικού Πειραιώς και κατατέθηκε νομίμως (η σχετική έκθεση της οποίας επίσης αναγνώσθηκε) σε συνδυασμό με τις απολογίες των κατηγορουμένων, αποδείχθηκαν τα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά: Στις 31.12.1993 και ώρα 24.00 το φορτηγό-ψυγείο πλοίο Α.Ρ. και σημαία Κύπρου, νηολογίου Λεμεσού, πλοιοκτησίας της εταιρίας με την επωνυμία S.S. LTD, το οποίο διαχειριζόταν και εκπροσωπούσε στην Ελλάδα η λιβεριανή με την επωνυμία «Κ.Ε. SA» η οποία είχε εγκατεστημένο γραφείο στον Πειραιά και της οποίας ουσιαστικός κύριος και διαχειριστής ήταν ο πρώτος κατηγορούμενος (Κ.Κ.), ο δε δεύτερος κατηγορούμενος ήταν αρχιμηχανικός και ο τρίτος κατηγορούμενος νόμιμος εκπρόσωπός της, έπλεε στη θαλάσσια περιοχή 160 ναυτικά μίλια ΝΑ του ΜΙΥΖΑΚΙ της Ιαπωνίας στο στίγμα 29° 27 Β και 133° 46 Α, έχοντας αναχωρήσει στις 29.12.1993 από το λιμάνι ΤΙΑΝΙΝ ΧΙΝΓΑΝΓ της Κίνας, έμφορτο με 4722 μετρικούς τόνους φασολιών, συσκευασμένων σε σάκκους, με προορισμό το λιμάνι Puerto Cabello της Βενεζουέλας. Στο πλοίο επέβαιναν είκοσι οκτώ (28) μέλη του πληρώματος, περιλαμβανομένου και του πλοιάρχου, και η επιβάτιδα Β.Μ. – Σ., Πολωνίδα σύζυγος του Β' μηχανικού Ι.Μ. Στο πλήρωμα περιλαμβανόταν και ο Χ.Φ., Α' μηχανικός του πλοίου, σύζυγος και πατέρας αντίστοιχα των πολιτικώς εναγόντων. Έπνεαν άνεμοι 6-7 μποφόρ και η θάλασσα είχε υψηλό κυματισμό (κάτι

σύνηθες όμως στην περιοχή αυτή). Μετά από πέντε (5) λεπτά το πλοίο πήρε απότομη κλίση προς τα δεξιά περίπου 15°. Η ώρα ήταν τότε 00.05 της 1.1.1994. Αμέσως ανέβηκε στη γέφυρα ο πλοίαρχος ακολουθούμενος από τον ανθυποπλοίαρχο Ν.Δ. και πήρε ο ίδιος (πλοίαρχος) το τιμόνι στα χέρια του, προσπαθώντας να επαναφέρει το πλοίο στην κανονική του θέση, αλλά ματαίως. Μετά από λίγη ώρα το πλοίο έπαθε Black Out. Στις 01.00 ώρα της 1.1.1994 η κλίση του πλοίου είχε φτάσει στις 45-50° και στις 05.00 της ίδιας ημέρας είχε πάρει ακόμη μεγαλύτερη κλίση κι είχε αρχίσει να βυθίζεται σταδιακά, μέχρις ότου στις 6.15 της 1-1-1994 βυθίστηκε εντελώς. Μετά την κλίση που άρχισε να παίρνει το πλοίο, ο υποπλοίαρχος Ι.Κ. ελέγχοντας το Νο 3 κύτος αντελήφθη την εισροή υδάτων σ' αυτό. Πράγματι δε η βύθισή του ήταν συνέπεια της εισροής υδάτων στο κύτος αυτό (Νο 3). Αιτία όμως της εισροής υδάτων στο Νο 3 κύτος δεν ήταν οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες ούτε τάχα κάποιο χτύπημα από κάποιο αντικείμενο που βρέθηκε στη θάλασσα, αλλά το γεγονός ότι η επισκευή ενός εσωκοιλώματος (βαθουλώματος), σε έλασμα της δεξιάς πλευράς του πλοίου, μεταξύ των νομέων 65-68, το οποίο (βαθούλωμα) είχε προκληθεί από σύγκρουση του πλοίου αυτού με το πλοίο S.F. στη Yokohama της Ιαπωνίας τον Απρίλιο του 1993, δεν ήταν πλήρης ούτε έγινε με τον τεχνικώς ενδεδειγμένο τρόπο. Συγκεκριμένα, ενώ υπήρχε έκθεση του Επιθεωρητή των ασφαλιστών η οποία ανέφερε ότι η επισκευή αυτή έπρεπε να καλύψει 16 τετραγωνικά μέτρα, εν τούτοις από αμέλεια του προστηθέντος της διαχειρίστριας του πλοίου δευτέρου κατηγορουμένου (Ν.Ν.) που ήταν ενταγμένος και υπεύθυνος για την παρακολούθηση και επιμελή εκτέλεση των εργασιών αποκατάστασης της ζημιάς (βλάβης) αυτής, η επισκευή περιορίστηκε μόνο στα 6,6 τετραγωνικά μέτρα, παρεκτός του ότι και η ποιότητα της εργασίας που είχε γίνει (σε ναυπηγείο στο λιμάνι Batangas των Φιλιππίνων) ήταν κακή. Κατηγορηματική είναι στο σημείο αυτό η άποψη των διορισθέντων από τον Ανακριτή Πειραιώς πραγματογνώμων Α.Μ. και Α.Κ., διπλωματούχων ναυπηγών – μηχανολόγων, όπως αυτή διατυπώνεται στην από Απριλίου 1996 έκθεση πραγματογνωμοσύνης που συνέταξαν και κατέθεσαν νομίμως, ότι δηλαδή «αφορμή για το ναυάγιο ήταν η απώλεια τουλάχιστον του κάτω τμήματος των ελασμάτων που αντικαταστάθηκαν στη δεξιά πλευρά του πλοίου στο Batangas των Φιλιππίνων και αιτία η κακή ποιότητας της εργασίας που είχε γίνει».

Όπως κατατέθηκε, αν όλη η έκταση των 16 μ. ήταν πράγματι στρεβλωμένη (όπως υπέδειξε ο επιθεωρητής των ασφαλιστικών) και δεν έγινε η αντικατάσταση (όπως και δεν έγινε πράγματι κατά τα άνω σ' όλη αυτή την έκταση), τότε αυτό είναι αμελής συμπεριφορά. Από την άλλη πλευρά η εργασία συγκόλλησης ήταν κακή, γεγονός που μπορούσε να προκαλέσει, όπως και προκάλεσε πράγματι και ρήγμα με οπή και απότομη εισροή υδάτων από το άνοιγμα. Να σημειωθεί ότι το ναυάγιο έλαβε χώρα λίγες μέρες μετά την έξοδο του πλοίου από το ναυπηγείο “Kerpel” στο λιμάνι Batangas των Φιλιππίνων όταν είχε επιχειρηθεί η αποκατάσταση της ως άνω βλάβης (22/11-13.12.1993). Το επισκευασθέν τμήμα κατελάμβανε δύο χώρους του πλοίου, γι' αυτό και η εισροή υδάτων έγινε ταυτόχρονα σε περισσότερα διαμερίσματα του πλοίου (κυρίως χώρο, μηχανοστάσιο) με αποτέλεσμα την άμεση διακοπή της λειτουργίας των διαφόρων εγκαταστάσεών του (ηλεκτρικής κ.λ.π.) και την ταχύτατη βύθισή του. Το δε γεγονός ότι ήταν εφοδιασμένο με πιστοποιητικό αξιοπλοΐας δεν αίρει την ευθύνη του αρμοδίου και υπεύθυνου δια τα τεχνικά θέματα ασφαλείας του πλοίου (ως εκ της θέσεώς του και της εποπτείας της συγκεκριμένης επισκευής που του είχε ανατεθεί) οργάνου της πλοιοκτήτριας (εν προκειμένω του αρχιμηχανικού, β' κατηγορουμένου) αφού, όπως κατατέθηκε, το γεγονός ότι έγινε μια τόσο κακή (ελαττωματική) κατασκευή, ώστε να φύγει ο συγκεκριμένος επιθεωρητής να μην πάτησε καθόλου στο πλοίο (ή και αν πήγε πράγματι να μην εξετέλεσε προσηκόντως τα καθήκοντά του) ενδεικτικό και αυτό της αδιαφορίας των υπευθύνων σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων για την ανθρώπινη ζωή (βλ. σχετικώς την ένορκη κατάθεση του μάρτυρα Α.Κ., που ήταν και πραγματογνώμονας, ενώπιον του ακροατηρίου). Ωστε μπορεί μεν τα «χαρτιά» να ήσαν τυπικά εντάξει, η πραγματικότητα όμως ήταν διαφορετική, δηλαδή εγκυμονούσε τον κίνδυνο βυθίσεως του πλοίου και απώλειας ανθρώπινων ζωών.

Τα ως άνω περιστατικά σχετικά με την κατάσταση του πλοίου ήσαν γνωστά στον (αρμόδιο και υπεύθυνο κατά τα άνω) β' κατηγορούμενο. Αυτός όμως από αμέλεια, δηλαδή από έλλειψη της προσοχής την οποία όφειλε από τις περιστάσεις, και μπορούσε να καταβάλει, δεν

προείδε το αξιόποιο αποτέλεσμα ούτε έλαβε τα κατάλληλα μέτρα για να το αποφύγει και ειδικότερα δεν εμερίμνησε ως ώφειλε (λόγω της θέσεώς του και της εντολής που είχε λάβει σχετικά με τη μέριμνα της τεχνικώς ενδεδειγμένης αποκαταστάσεως της βλάβης) αλλά και των νόμων και των διεθνών συμβάσεων και κανονισμών που επιβάλλουν την εξασφάλιση της παραμονής του πλοίου ικανού να ανοιγεί στη θάλασσα άνευ κινδύνου γι' αυτό και τους επιβαίνοντες σ' αυτό (βλ. κανονισμό 11 της από 10.6.1948 Διεθνούς Συμβάσεως «περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση» που κυρώθηκε με το άρ. 1 του ν.δ.2618/1953) για την αποκατάσταση των πλευρικών ελασμάτων σε ολόκληρη την επιφάνεια των 16 μ² και κατά τον τεχνικώς ενδεδειγμένο τρόπο (ως προς τη συγκόλληση και το πάχος της λαμαρίνας) τα οποία (μέτρα) αν ελάμβανε θα απεφεύγετο το αποτέλεσμα αυτό, δηλαδή ο εξ' αμελείας θάνατος του συζύγου και πατέρα των πολιτικώς εναγόντων Χ.Φ. συνεπεία ατυχήματός του κατά την προσπάθειά του να εγκαταλείψει το πλοίο και να επιβιβασθεί στην αριστερή πνευστή σχεδία που είχε ριφθεί στη θάλασσα σε συνδυασμό με τις κακές καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν στη θάλασσα (υψηλός κυματισμός, κρύο κ.λπ.). οι δε λοιποί από πνιγμό, συνεπεία του ναυαγίου.

Οι πράξεις της ανθρωποκτονίας από αμέλεια και της προκλήσεως ναυαγίου από αμέλεια είναι αξιόποινες και κατά τους νόμους της Δημοκρατίας της Κύπρου, τη σημαία της οποίας έφερε το πλοίο κατά την τέλεση των εν λόγω αξιοποίων (κατά τον Ελληνικό Ποινικό Κώδικα), πράξεων η οποία (τέλεση) έλαβε χώρα στην ανοικτή θάλασσα και επομένως για το χαρακτηρισμό τους ως αξιοποίων θα ληφθεί υπόψη το κυπριακό δίκαιο (βλ. σχετικά το υπ' αρ. πρωτ. 237/3.7.1995 έγγραφο του Ελληνικού Ινστιτούτου Διεθνούς και αλλοδαπού δικαίου που αναφέρεται στις παρ. 205, 210, 236 και 237 του ΠΚ της Κύπρου). Περαιτέρω από τα αποδεικτικά στοιχεία που αναφέρθηκαν αποδεικνύεται ότι υποβλήθηκε εκ μέρους των παθόντων η απαιτούμενη κατά το Ελληνικό Δίκαιο άρ. 6 παρ. 3 ΠΚ) νομότυπη και εμπρόθεσμη έγκληση για τη δίωξη των κατηγορουμένων. Ειδικότερα ο εκ των εγκαλούντων Ε.Φ., υιός του αποβιώσαντος Α' μηχανικού του πλοίου Χ.Φ. (του οποίου το δικαίωμα εγκλήσεως είναι αυτοτελές κατ' άρ. 118 παρ. 3 ΠΚ) στην από 9.1.1995 (ανωμοτί) εξέτασή του ενώπιον του Ανακριτού Πειραιώς ρητώς αναφέρει: «Ζητώ και την ποινική δίωξη του Α. (πλοιάρχου) για την αμέλειά του για την γρήγορη διάσωση του πληρώματος». Δηλαδή προέβη σε δήλωση ότι επιθυμεί την ποινική δίωξη του πλοιάρχου και οποιουδήποτε άλλου υπευθύνου (όπως προδήλως εννοεί με τη λέξη «και»). Η δήλωση αυτή που αποτελεί κατά νόμον έγκληση ως προς όλους τους υπευθύνους, υποβλήθηκε εμπροθέσμως ήτοι μέσα στην προθεσμία των τριών μηνών από την ημέρα που ο δικαιούχος (σε υποβολή της εγκλήσεως) έλαβε γνώση των πράξεων και των προσώπων που τις τέλεσαν ή ενός από τους συμμετόχους των (άρ. 117 ΠΚ).

Συγκεκριμένα η έγκληση αυτή υποβλήθηκε την 9.1.1995 ήτοι σε χρόνο προγενέστερο της εγχειρίσεως στον Ε' Ανακριτή Πειραιώς της από Απριλίου 1996 εκθέσεως πραγματογνωμοσύνης εκ μέρους των διορισθέντων από αυτούς πραγματογνωμόνων, ήτοι της 9^{ης} Απριλίου 1996, οπότε η σε κάθε περίπτωση την 8.7.1996 που έλαβε γνώση του πέρατος της ανακρίσεως (δια του συνηγόρου και αντικλήτου του), ο ως άνω εγκαλών για πρώτη φορά πληροφορήθηκε κατά τρόπο σαφή τα πρόσωπα στα οποία αποδίδονται οι ως άνω αξιόποινες πράξεις. Σχετικά με τα πρόσωπα αυτά δικαιολογημένα αμφέβαλε προηγουμένως και είναι χαρακτηριστικό ότι στο από 23.5.1994 υπόμνημά του προς τον Εισαγγελέα Πλημ/κών Αθηνών (από τον οποίο ασκήθηκε αρχικά η ποινική δίωξη) επιφυλάσσει του δικαιώματός του να υποβάλει εγκλήσεις όταν θα γνωρίζει ατομικά τους υπαιτίους μετά το πέρας της ανακρίσεως «οπότε θα προκύψουν αποχρώσεις ενδείξεις ενοχής κατά συγκεκριμένων πλέον προσώπων». Δικαιολογείται δε η άγνοιά του αυτή παρά την πάροδο τόσο χρόνου από της τελέσεως των ως άνω πράξεων (1.1.1994) ενόψει και του απαλλακτικού συμπεράσματος σχετικά με την ευθύνη βυθίσεως του πλοίου στο οποίο κατέληξε η ένορκη προανάκριση που διενήργησε σχετικά το Λιμενικό Σώμα και η οποία απέδωσε το ατύχημα στις καιρικές συνθήκες (βλ. την από 20.2.1994 σχετική έκθεση). Να σημειωθεί ότι και το υπ' αρ. 1027/1998 βούλευμα του Συμβουλίου Πλημ/κών Πειραιώς το οποίο εκδόθηκε επί της μεταγενεστέρας από 22.10.1997 μηνύσεως του και τώρα εγκαλούντος Ε.Γ. κατά των μελών του Γαλλικού Νηογνώμονα που εξέδωκαν τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας του πλοίου και κατά του και τώρα κατηγορουμένου Κ.Κ., θεωρεί ότι ο εγκαλών έλαβε γνώση του προσώπου των

δραστών των ως άνω πράξεων το πρώτον την 8.7.1996 οπότε ο συνήγορός του και αντίκλητός του Γεώργιος Τρανταλίδης έλαβε γνώση του πέρατος της ανακρίσεως της προκειμένης υποθέσεως. Εξάλλου, το από 23.6.1994 υπόμνημα-αίτηση του Ε.Φ. προς τον Ανακριτή του Ε΄ Τμήματος Αθηνών (στον οποίο είχε αρχικά διαβιβασθεί η δικογραφία) αποτελεί αίτηση κηρύξεως των ανακριτικών αρχών Αθηνών αναρμοδίων και την παραπομπή της υποθέσεως στις ανακριτικές αρχές Πειραιώς, ως τόπου της έδρας της πλοιοκτήτριας εταιρείας και της κατοικίας του «κατά τις πληροφορίες του» κυρίως υπευθύνου του ναυαγίου Κ.Κ. και δεν αποδεικνύει γνώση του προσώπου του δράστη, όπως αβάσιμα ισχυρίζονται οι κατηγορούμενοι. Επίσης δεν αποτελεί απόδειξη της γνώσεως του προσώπου του δράστη η από 14.7.1994 εξώδικη πρόσκληση-όχληση των εγκαλούντων και της Α. Θυγ. Χ. Φ. προς τον Κ.Κ. με την ιδιότητά του ως εφοπλιστή και ως νόμιμο εκπρόσωπο της διαχειρίστριας εταιρείας με την επωνυμία «C.E. SA», αφού αναφέρεται στις αστικές αξιώσεις των εξωδίκως δηλούντων-προσκαλούντων που πηγάζουν από το ατύχημα και όχι σε θέματα ποινικής ευθύνης του πρώτου κατηγορούμενου από αυτό.

Κατ΄ ακολουθίαν των ανωτέρω πληρούνται απολύτως οι προϋποθέσεις του παραδεκτού της ασκήσεως της ποινικής διώξεως κατά των κατηγορουμένων για τις πιο πάνω αξιόποινες του αντιθέτου ισχυρισμοί των κατηγορουμένων είναι αβάσιμοι και απορριπτέοι. Ακολούθως, με βάση όσα εκτέθηκαν ανωτέρω, πρέπει να κηρυχθεί ένοχος ο δεύτερος κατηγορούμενος (Ν.Ν.) των πράξεων για τις οποίες κατηγορείται, ενώ οι λοιποί κατηγορούμενου (πρώτος και τρίτος) πρέπει, λόγω των αμφιβολιών που προκύπτουν σχετικά με την ενοχή των, να κηρυχθούν αθώοι.