

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Χαραλαμπίδης Ιάκωβος

ΘΕΜΑ:

**Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΣΥΛΛΟΓΗΣ ΑΠΟΛΕΙΞΕΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥ**

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: Παπανάτσιου Ιωάννη
Α.Γ.Μ: 3969**

**Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 17/5/20
Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: 21/6/20**



<i>A/A</i>	Όνοματεπώνυμο	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : Τσούλης Νικόλαος

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη.....	4
Κεφάλαιο 1^ο Συλλογή και διατήρηση των πραγματικών αποδείξεων.....	5
1.1 Γιατί είναι απαραίτητη.....	5
1.2 Διατήρηση ακριβών καταγραφών.....	6
1.3 Οπτικά στοιχεία.....	15
1.4 Υποβολή εκθέσεων.....	16
1.5 Διατήρηση Αποδείξεων.....	17
1.6 Αποδεικτικά στοιχεία που απαιτούνται για τα περισσότερα επεισόδια....	19
Κεφάλαιο 2^ο Αποδεικτικά στοιχεία για συμβάντα που αφορούν άτομα.....	23
2.1 Τραυματισμός και ασθένεια.....	23
2.2 Βιομηχανική δράση.....	25
2.3 Άνθρωποι που βρίσκονται σε κίνδυνο.....	25
2.4 Ανθρωπιστικές και άλλες εκτροπές.....	26
Κεφάλαιο 3^ο Αποδεικτικά στοιχεία για συμβάντα που αφορούν φορτίο.....	27
3.1 Αξιοπλοΐα.....	27
3.2 Φροντίδα του φορτίου.....	27
3.3 Ευθύνη φορτίου.....	28
Κεφάλαιο 4^ο Αποδεικτικά στοιχεία για συμβάντα που προκλήθηκαν από το πλοίο αλλά και πάνω στο πλοίο (κύτος και μηχανήματα).....	31
4.1 Ρύπανση.....	31
4.2 Σύγκρουση και ζημιά στην ιδιοκτησία.....	33
4.3 Αποδεικτικά στοιχεία για ζημιές κύτους και μηχανημάτων.....	39
Βιβλιογραφία.....	43

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Πολλά είναι τα απρόοπτα συμβάντα που μπορούν να συμβούν σε ένα πλοίο, ακόμα και το πιο μικρό λάθος όσο ασήμαντο κι αν φαίνεται μπορεί να στοιχήσει μια ολόκληρη περιουσία. Στην παρούσα εργασία αναφέρονται απρόοπτα περιστατικά που όμως δεν είναι αδύνατο να συμβούν σε ένα πλοίο και κάποια από τα αποδεικτικά στοιχεία που σε κάθε περίπτωση πρέπει να παρέχονται. Επίσης στο τέλος κάθε συμβάντος αναφέρεται ο ρόλος που πρέπει να έχει ο αξιωματικός του πλοίου.

Αυτό που ουσιαστικά θέλει να τονίσει η παρούσα εργασία είναι η σημαντικότητα των αποδεικτικών στοιχείων καθώς αυτά είναι που θα ρίξουν φως στα διάφορα συμβάντα είτε αυτά αφορούν μηχανήματα, είτε ανθρώπινες ζωές. Τα στοιχεία αυτά είναι που πολλές φορές θα επιτρέψουν στην πλοιοκτήτρια εταιρεία να αποφύγει τα υπέρογκα πρόστιμα ή τις δαπανηρές ζημιές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1°

Συλλογή και διατήρηση των πραγματικών αποδείξεων

1.1 Γιατί είναι απαραίτητη

Ο πιο σημαντικός λόγος για την παροχή καλών και έγκυρων στοιχείων, είναι για να διαπιστώσουμε τι πραγματικά συνέβη. Μόλις το συμβάν γνωστοποιηθεί είναι σχετικά εύκολο να επεξεργαστούμε τι πρέπει να κάνουμε για να:

- Αποτρέψουμε να ξανασυμβεί κάτι παρόμοιο
- Βεβαιωθούμε ότι θα γίνει καλύτερα την επόμενη φορά
- Προσδιορίσουμε ποιος ήταν ο υπεύθυνος

Μερικές φορές υπάρχει ανάγκη να γνωρίζουμε ποιος πρέπει να κατηγορηθεί, ωστόσο στην πλειονότητα των περιπτώσεων είναι περισσότερο αναγκαίο να γνωρίζουμε τι έχει συμβεί ώστε να το αποτρέψουμε να επαναληφθεί.

Τα καλύτερα πραγματικά αποδεικτικά στοιχεία μιλούν από μονά τους. Είτε καταγράφονται αυτόματα από το μηχανοστάσιο ή τη γέφυρα, όπως για παράδειγμα φωτογραφίες ή δείγματα κατεστραμμένων φορτίων, είτε από αντικειμενική δήλωση των γεγονότων από μάρτυρες.

Τα στοιχεία της "γνώμης" είναι πιο δύσκολο να αντιμετωπιστούν, διότι τόσο πολύ θα εξαρτηθεί από την προσωπικότητα του μαρτυρά και το ενδιαφέρον του για το περιστατικό. Τα παραποιημένα αποδεικτικά στοιχεία μπορούν συχνά να επισκιάσουν και να παραποιήσουν τα κατά τα αλλά άριστα αποδεικτικά στοιχεία. Διότι αν η γνώμη είναι περιττή είτε από λάθος είτε επειδή εξυπηρετεί κάποιο προσωπικό συμφέρον, τότε θα τεθούν ερωτήματα σχετικά με τα πλασματικά στοιχεία, όπως για παράδειγμα τι ακριβώς συνέβη. (North of England P & I Association, 2010)

Ο "χρυσός" κανόνας στη συλλογή αποδείξεων μετά από ένα περιστατικό είναι: *μόνο γεγονότα – όχι γνώμη*. Υπάρχει αρκετός χρόνος για να καταλήξουμε σε μια γνώμη για το τι συνέβη όταν όλα τα γεγονότα είναι γνωστά. . (North of England P & I Association, 2010)

Να θυμόμαστε πάντα ότι ορισμένα επεισόδια θα πρέπει να εξεταστούν από πολλούς διαφορετικούς ανθρώπους, οι οποίοι δεν θα είναι όλοι εξοικειωμένοι με τη ζωή του πλοίου και των επιχειρήσεων. Τα αποδεικτικά στοιχεία θα εξεταστούν συχνά από ιατρούς, ασφαλιστές, στατιστικούς, δημόσιους υπαλλήλους, δικηγόρους και δικαστές και μπορεί να χρειαστεί να ενημερωθούν για το ιστορικό του περιστατικού που ερευνάται για να το κατανοήσουν σωστά. Αυτός είναι ένας λόγος για τον οποίο είναι σκόπιμο να συλλέξει πολλά στοιχεία ως υπόβαθρο, όπως τα βιβλία καταγραφής, τα στοιχεία του πλοίου, αποσπάσματα από τα συστήματα λειτουργίας και διαχείρισης της ασφάλειας, διαβατήρια και πιστοποιητικά. Η κατανόηση της σπουδαιότητας της συστηματικής συλλογής και διατήρησης καλών αποδείξεων θα έχει ως αποτέλεσμα τα παρακάτω οφέλη για τους ναυτικούς.

- Θα βοηθήσει στην κατάληξη των γεγονότων, τα οποία θα κάνουν τις έρευνες από τους επιθεωρητές, τους δικηγόρους και άλλους γρηγορότερες και ακριβέστερες.
- Θα βοηθήσει να αποφευχθούν πολλές μικρότερες και πιο επιφανειακές έρευνες και ισχυρισμοί. Με την πάροδο του χρόνου αυτό θα κάνει τη ζωή ευκολότερη για όλους και θα σώσει πολλά χρήματα.
- Θα οδηγήσει σε αυξημένη συνειδητοποίηση των πιθανών προβλημάτων και ως εκ τούτου μεγαλύτερη φροντίδα και επαγγελματισμό επί του σκάφους, καθιστώντας τη ζωή ασφαλέστερη για όλους. (North of England P & I Association, 2010)

1.2 Διατήρηση ακριβών καταγράφων

Λόγω της γενικότερης σημασίας που έχει το πλοίο από πλευράς δημοσίου συμφέροντος, η πολιτεία παρακολουθεί και ελέγχει κάθε τι που έχει σχέση με την ασφάλεια, τη στελέχωση και τη δραστηριότητά του. Ο έλεγχος αυτός δεν γίνεται μόνο από το κράτος, του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο, αλλά και από τα κράτη στα χωρικά ύδατα των οποίων αυτό καταπλέει και δημιουργεί διάφορες σχέσεις. Στην ελεύθερη θάλασσα η διεθνής κοινωνία ενδιαφέρεται για ορισμένες δραστηριότητες του πλοίου που μπορεί να έχουν γενικότερες επιπτώσεις, όπως η ρύπανση από απόρριψη πετρελαίου, το εμπόριο ναρκωτικών κ.λπ..

Για να διεξάγεται αποτελεσματικά ο έλεγχος των πλοίων απαιτείται ο εφοδιασμός τους με βιβλία και έγγραφα που περιέχουν στοιχεία σχετικά με την ταυτότητά του, την τήρηση των κανονισμών ασφάλειας, την κανονική στελέχωση, το μεταφερόμενο φορτίο κ.λπ..

Τα βιβλία και έγγραφα αυτά με τα οποία πρέπει να είναι εφοδιασμένο κάθε πλοίο που εκτελεί πλόες καλούνται ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου και είναι τα εξής:

- α) Έγγραφο εθνικότητας.
- β) Πιστοποιητικό καταμετρήσεως.
- γ) Πιστοποιητικά ασφάλειας.
- δ) Πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως.
- ε) Ναυτολόγιο.
- στ) Ημερολόγιο γέφυρας.
- ζ) Ημερολόγιο μηχανής.
- η) Ημερολόγιο ασυρμάτου.
- θ) Ποινολόγιο.
- ι) Βιβλίο πετρελαίου.
- ια) Βιβλίο γυμνασίων και επιθεωρήσεων καθώς και κάθε άλλο έγγραφο που τυχόν ορίζεται με Π.Δ.
- ιβ) Φορτωτικά έγγραφα (φορτωτικές, ναυλοσύμφωνα).
- ιγ) Αποδεικτικά εκπληρώσεως των τελωνειακών διατυπώσεων.

Περιεχόμενο των ναυτιλιακών εγγράφων.

1) Έγγραφο εθνικότητας (certificate of registry).

Μετά την αναγνώριση του πλοίου ως ελληνικού και την εγγραφή του στο νηολόγιο, εκδίδεται από τη λιμενική αρχή νηολογήσεως το έγγραφο εθνικότητας, το οποίο είναι ένα από τα σπουδαιότερα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου, αφού αποδεικνύει την εθνικότητα και την κυριότητα αυτού.

Το έγγραφο εθνικότητας περιλαμβάνει:

- α) Τα κύρια χαρακτηριστικά του πλοίου που είναι:

– Το όνομα του πλοίου.

- Η χωρητικότητα (καθαρή και ολική).
- Ο αριθμός και το λιμάνι νηολογήσεως.
- Το διεθνές διακριτικό σήμα.

β) Το όνομα και την κατοικία του πλοιοκτήτη ή την επωνυμία και έδρα της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Αν υπάρχουν περισσότεροι πλοιοκτήτες σημειώνονται και τα ποσοστά συμμετοχής του καθενός.

γ) Άλλες λεπτομέρειες που πρέπει να συμφωνούν με την περιγραφή του Νηογνώμονα, στον οποίο είναι γραμμένο το πλοίο (υλικό κατασκευής, είδος και ιπποδύναμη της κινητήριας μηχανής, έτος κατασκευής κ.λπ.).

2) Πιστοποιητικό (πρωτόκολλο) καταμετρήσεως (certificate of measurement).

Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται από τη λιμενική αρχή νηολογήσεως του πλοίου ή από την αρμό- δια Διεύθυνση του Κλάδου Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων (Κ.Ε.Ε.Π.), που είναι κεντρική υπηρεσία του Υ.Ε.Ν. και εδρεύει στον Πειραιά. Στο πιστοποιητικό αυτό αναγράφονται οι διαστάσεις του πλοίου (μήκος, πλάτος, ύψος), η καθαρή και ολική χωρητικότητα αυτού, καθώς και άλλες τεχνικές λεπτομέρειες.

3) Πιστοποιητικά (πρωτόκολλα) ασφάλειας επιθεωρήσεως (safety certificates).

Εκδίδονται στην Ελλάδα από την αρμόδια Διεύθυνση του Κ.Ε.Ε.Π. του Υ.Ε.Ν. και στο εξωτερικό από ειδικά εξουσιοδοτημένους Νηογνώμονες. Τα πιστοποιητικά αυτά είναι χρήσιμα για τον έλεγχο των λιμενικών και άλλων αρμοδίων αρχών, για τους ασφαλιστές πλοίου και φορτίου, τους φορτωτές και ναυλωτές και άλλους ενδιαφερόμενους που θέλουν να γνωρίζουν τις δυνατότητες και τη γενικότερη κατάσταση του πλοίου.

4) Πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως (Load line certificate).

Εκδίδεται, όπως και τα πιστοποιητικά ασφάλειας από την αρμόδια Διεύθυνση του Κ.Ε.Ε.Π. του Υ.Ε.Ν. ή από εξουσιοδοτημένο Νηογνώμονα. Με το πιστοποιητικό αυτό βεβαιώνεται ότι το πλοίο πληροί τους όρους της διεθνούς συμβάσεως «περί Γραμμής Φορτώσεως» και του ελληνικού κυρωτικού νόμου.

5) Ναυτολόγιο.

Το ναυτολόγιο είναι από τα σημαντικότερα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου και πρέπει ο Πλοίαρχος να το τηρεί συνεχώς στο πλοίο.

Στο ναυτολόγιο καταχωρίζονται από τη λιμενική ή προξενική αρχή τα στοιχεία του

Πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος κατά τη χρονική σειρά εγγραφής τους σ' αυτό (ναυτολογήσεως). Επίσης αναγράφονται σε ειδικές στήλες του ναυτολογίου ο κατάπλους του πλοίου στα διάφορα λιμάνια και ο απόπλους από αυτά.

Η σημασία του ναυτολογίου είναι πολύ μεγάλη διότι:

α) Είναι απαραίτητο για τη ναυτολόγηση του Πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος και σύμφωνα με το νόμο η σύμβαση ναυτολογήσεως συντελείται με την εγγραφή στο ναυτολόγιο (άρθρο 53 του ΚΙΝΔ).

β) Με βάση το ναυτολόγιο γίνεται από την υπηρεσία του Ν.Α.Τ. ο υπολογισμός και η είσπραξη των εισφορών υπέρ του Ν.Α.Τ. (πλοιοκτήτη-ναυτικού). Μαζί με τις εισφορές αυτές υπολογίζονται και εισπράττονται και οι εισφορές υπέρ άλλων ταμείων και λογαριασμών, όπως είναι τα Ταμεία Πρόνοιας του Εμπορικού Ναυτικού, η Εστία Ναυτικού κ.ά..

γ) Με βάση το ναυτολόγιο καταχωρίζεται από την υπηρεσία ναυτικών μητρώων η υπηρεσία όλων των ναυτικών και γίνεται ο υπολογισμός της συνολικής θαλάσσιας υπηρεσίας του καθενός για τη συμμετοχή στις εξετάσεις, για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και για τον υπολογισμό της συντάξεώς τους.

δ) Είναι το επίσημο βιβλίο, με βάση το οποίο ελέγχεται η σύνθεση πληρώματος από τις λιμενικές αρχές, στην περιοχή των οποίων καταπλέει το πλοίο και παρέχεται άδεια απόπλου.

Το ναυτολόγιο εκδίδεται από τη λιμενική ή προξενική αρχή.

Η λιμενική ή προξενική αρχή, κατά τη νηολόγηση του πλοίου ή την έναρξη ταξιδιών, εκδίδει το ναυτολόγιο, συμπληρώνοντας στις πρώτες σελίδες του τα στοιχεία του πλοίου και του πλοιοκτήτη και την προβλεπόμενη από το σχετικό προεδρικό διάταγμα ή την εγκριτική πράξη νηολογήσεως σύνθεση πληρώματος, δηλαδή τον αριθμό και τις ειδικότητες των ναυτικών που πρέπει να υπηρετούν στο πλοίο. Κατόπιν καταχωρεί στις ειδικές στήλες του ναυτολογίου τα στοιχεία του Πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος (ονοματεπώνυμο, καταγωγή, αριθμό μητρώου και διπλώματος). Επίσης τους όρους με τους οποίους ναυτολογείται ο ναυτικός, δηλαδή την ειδικότητα, το βαθμό, το συμφωνηθέντα μισθό κ.λπ., καθώς και το λιμάνι και την ημερομηνία ναυτολογήσεως.

Στην τελευταία στήλη, ο προϊστάμενος της αρχής θέτει τη σφραγίδα της υπηρεσίας και υπογραφή. Παράλληλα με την καταχώριση εγγραφής στο ναυτολόγιο, η αρχή προβαίνει σε ανάλογη εγγραφή και στο ναυτικό φυλλάδιο του ναυτικού.

Όταν διακόπτεται η σχέση εργασίας του ναυτικού, όταν δηλαδή λύεται η σύμβαση ναυτολογήσεως, πρέπει να γίνει η απόλυσή του από τη λιμενική ή προξενική αρχή, η οποία καταχωρεί στο ναυτολόγιο του πλοίου σχετική εγγραφή στην οποία αναφέρεται η ημερομηνία και ο λόγος απολύσεως (π.χ. με αμοιβαία συναίνεση, λόγω ασθένειας, λόγω παραπτώματος). Ανάλογη εγγραφή γίνεται και στο ναυτικό φυλλάδιο του απολυόμενου ναυτικού.

Το ναυτολόγιο ισχύει για ένα εξάμηνο, κατά τη διάρκεια του οποίου επέρχονται διάφορες μεταβολές στη συγκρότηση του πληρώματος. Γίνονται δηλαδή απολύσεις, νέες προσλήψεις, προαγωγές και αλλαγές ειδικότητας των μελών του πληρώματος.

Οι μεταβολές ενεργούνται από οποιαδήποτε λιμενική ή προξενική αρχή στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Μετά τη λήξη του εξαμήνου, το ναυτολόγιο πρέπει να εξοφλείται και να εκδίδεται καινούργιο από τη λιμενική ή προξενική αρχή του λιμανιού, όπου βρίσκεται το πλοίο. Το παλαιό ναυτολόγιο αποστέλλεται από την αρχή στο Ν.Α.Τ. για οριστική εκκαθάριση. Στη συνέχεια, το Ν.Α.Τ. το διαβιβάζει στην υπηρεσία ναυτικών μητρώων για την καταχώριση της υπηρεσίας των ναυτικών στα τηρούμενα μητρώα.

Το ναυτολόγιο, μέσα σε εικοσιτέσσερις (24) ώρες από τον κατάπλου του πλοίου πρέπει να προσκομίζεται στη λιμενική ή προξενική αρχή, από τον Πλοίαρχο ή άλλο αξιωματικό του πλοίου, για θεώρηση μαζί με το ημερολόγιο.

Η θεώρηση του κατάπλου έχει σκοπό τη διαπίστωση από την προξενική ή λιμενική αρχή

της ακριβούς ημερομηνίας κατάπλου του πλοίου και τον έλεγχο της συνθέσεώς του. Όταν το πλοίο πρόκειται να αποπλεύσει, το ναυτολόγιο πρέπει να προσκομίζεται και πάλι στην αρχή προς θεώρηση του απόπλου. Η θεώρηση του απόπλου έχει την έννοια της χορηγήσεως από την αρχή άδειας απόπλου, αφού θα έχουν εξετασθεί όλα τα θέματα που αφορούν στο πλοίο, στο φορτίο και στους επιβάτες, δηλαδή η ισχύς των πιστοποιητικών ασφάλειας του πλοίου, η γενική κατάστασή του από πλευράς ασφάλειας, υγιεινής και όρων ενδιαιτήσεως των επιβαινόντων, η κανονικότητα της συνθέσεως πληρώματος κ.λπ..

6) Ημερολόγιο γέφυρας.

Το ημερολόγιο του πλοίου ή ημερολόγιο γέφυρας τηρείται από τον Πλοίαρχο και είναι το κυριότερο ναυτιλιακό έγγραφο του πλοίου. Στο βιβλίο αυτό καταγράφονται καθημερινά οι ναυτικές και μετεωρολογικές παρατηρήσεις και ενδείξεις, καθώς και τα διάφορα γεγονότα που αφορούν στο πλοίο, στη ναυσιπλοΐα, στους επιβαίνοντες και το φορτίο.

Το ημερολόγιο του πλοίου συντάσσεται με βάση τα στοιχεία που καταχωρούνται στο «πρόχειρο ημερολόγιο», από τον αξιωματικό φυλακής γέφυρας, κατά τη διάρκεια της φυλακής του.

Οι εγγραφές πρέπει να γίνονται κατά χρονολογική σειρά και να είναι καθαρογραμμένες και ευανάγνωστες, χωρίς σβησίματα ή ξέσματα ή παρεμβολές εγγραφών σε ενδιάμεσες γραμμές ή στα περιθώρια. Αν χρειασθεί να γίνει διόρθωση ή διαγραφή κάποιας λέξεως ή φράσεως, αυτή πρέπει να γίνεται σε παρένθεση, να υπογραμμίζεται κάθε λέξη και να σημειώνεται ότι διαγράφονται μία ή δύο κ.λπ. λέξεις.

Όταν το ημερολόγιο είναι κανονικά συντεταγμένο, έχει αποδεικτική δύναμη, αλλά επιτρέπεται ανταπόδειξη. Μπορεί δηλαδή κάθε ενδιαφερόμενος να αποδείξει με μάρτυρες ή άλλα αποδεικτικά μέσα (έγγραφα, τεκμήρια κ.λπ.) ότι δεν είναι ακριβή τα αναγραφόμενα στο ημερολόγιο.

Τυχόν αλλοίωση ή παραποίηση εγγραφής του ημερολογίου συνεπάγεται ποινική και πειθαρχική ευθύνη του Πλοίαρχου ή άλλου προσώπου.

- Εγγραφές στο ημερολόγιό.

Στο ημερολόγιο γέφυρας καταχωρίζονται τα εξής περιστατικά:

α) Κάθε γέννηση ή θάνατος που συμβαίνει στο πλοίο. Στη σχετική εγγραφή θα πρέπει να μνημονεύεται ότι τηρήθηκε η νόμιμη διαδικασία για τη διαπίστωση του περιστατικού και τη διαφύλαξη των πραγμάτων του νεκρού, στη δεύτερη περίπτωση.

β) Τραυματισμός ή άλλο ατύχημα μέλους πληρώματος ή άλλου ατόμου που επιβαίνει στο

πλοίο (π.χ. φορτοεκφορτωτή, εργάτη συνεργείου).

γ) Κάθε βλάβη μηχανής ή ασυρμάτου ή άλλων εξαρτημάτων του πλοίου ή του φορτίου. Θα πρέπει να μνημονεύεται στη συνέχεια η αποκατάστασή της.

δ) Κάθε ναυτικό ατύχημα, οποιασδήποτε φύσεως και ανεξάρτητα από τις συνέπειές του, με πλήρη περιγραφή των συνθηκών, κάτω από τις οποίες έλαβε αυτό χώρα.

ε) Οι διαταγές που λαμβάνονται από το Υ.Ε.Ν. και οι ενέργειες που γίνονται προς εκτέλεσή τους.

στ) Η πραγματοποίηση των υποχρεώσεων που επιβάλλονται από τους διεθνείς και τους εσωτερικούς κανονισμούς ως προς:

- Τον έλεγχο της καταστάσεως του πλοίου.
- Την τήρηση της γραμμής φορτώσεως.
- Τη διεξαγωγή γυμνασίων.
- Τον έλεγχο των σωστικών και πυροσβεστικών μέσων.
- Τον έλεγχο στεγανότητας των θυρών ασφάλειας του πλοίου. ζ) Οι ναυτολογήσεις και απολύσεις των μελών πληρώματος.

η) Οι διαπιστωθείσες παραβάσεις των κανονισμών και τα μέτρα που λαμβάνονται. θ) Κάθε άλλη αναφορά που προβλέπεται από την εσωτερική και διεθνή νομοθεσία.

- *Θεώρηση του ημερολογίου.*

Το ημερολόγιο πρέπει να συμπληρώνεται το αργότερο μέσα σε εικοσιτέσσερις ώρες, από τότε που συνέβησαν τα περιστατικά και να θεωρείται από τη λιμενική ή προξενική αρχή του πρώτου λιμανιού κατάπλου του πλοίου. Έτσι αυτή πληροφορείται για τα συμβάντα στο πλοίο, το φορτίο και τους επιβαίνοντες και προβαίνει στις απαιτούμενες ενέργειες (π.χ. διεξαγωγή ανακρίσεως).

Ο Πλοίαρχος ή, όταν αυτός κωλύεται, ο νόμιμος αναπληρωτής του, οφείλει μέσα σε εικοσιτέσσερις ώρες από τον κατάπλου του πλοίου να παρουσιασθεί στη λιμενική ή προξενική αρχή, προσκομίζοντας για θεώρηση το ημερολόγιο και το ναυτολόγιο, καθώς και κάθε άλλο ναυτιλιακό έγγραφο που θα ζητηθεί από την αρχή ή που ο Πλοίαρχος κρίνει ότι χρειάζεται θεώρηση (π.χ. το ποινολόγιο για επικύρωση τυχόν επιλυθείσας ποινής).

Το ημερολόγιο που έχει θεωρηθεί κατά τον κατάπλου θα πρέπει να προσκομίζεται και πάλι κατά τον απόπλου για θεώρηση, αν στο μεταξύ έγιναν νέες εγγραφές για αξιόλογα εν τω μεταξύ συμβάντα.

Κατά τη θεώρηση του ημερολογίου οι λιμενικές ή προξενικές αρχές καταχωρίζουν διάφορες εγγραφές που αναφέρονται στην πληροφόρηση, σε υποδείξεις ή εντολές προς τον

πλοίαρχο, των οποίων η τήρηση πρέπει να ελέγχεται από την προξενική ή λιμενική αρχή του επόμενου λιμανιού κατάπλου.

Αν το πλοίο απολεσθεί ή αλλάξει σημαία και διαγραφεί από τα νηολόγια, πρέπει να επιστραφούν στη λιμενική αρχή νηολογήσεως όλα τα ναυτιλιακά έγγραφα, εκτός από το ημερολόγιο γέφυρας και το ποινολόγιο που παραδίνονται στα γραφεία της εταιρείας.

7) *Ημερολόγιο Μηχανής (engineer's log book).*

Τηρείται από τον πρώτο μηχανικό του πλοίου, υπό την εποπτεία του Πλοίαρχου. Στο ημερολόγιο αυτό εγγράφονται γεγονότα που έχουν σχέση με την κατάσταση και λειτουργία των μηχανών και των βοηθητικών μηχανημάτων του πλοίου, τις επισκευές αυτών και την κατανάλωση καυσίμων. Καταχωρίζονται επίσης οι εντολές της γέφυρας για τις κινήσεις της μηχανής (πρόσω, ανάποδα, ημιταχώς, κράτει, έτοιμος κ.λπ.). Προσκομίζεται, όπως και το ημερολόγιο γέφυρας, στη λιμενική ή προξενική αρχή κατάπλου του πλοίου προς θεώρηση, μαζί με τα λοιπά ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου.

8) *Ημερολόγιο ασυρμάτου (wireless log).*

Ημερολόγιο Στο βιβλίο αυτό καταγράφονται στοιχεία που αφορούν στην κατάσταση και στη λειτουργία του ασυρμάτου και των άλλων μέσων τηλεπικοινωνίας, καθώς επίσης οι πραγματοποιηθείσες ανταποκρίσεις, τα ληφθέντα ή μεταβιβασθέντα σήματα, τα μετεωρολογικά δελτία, τυχόν ζημιές και επισκευές του ασυρμάτου κ.λπ..

9) *Ποινολόγιο.*

Τηρείται από τον Πλοίαρχο και χρησιμοποιείται για την εγγραφή σ' αυτό των ναυτικών που διαπράττουν πειθαρχικά παραπτώματα για τα οποία ο Πλοίαρχος ασκεί πειθαρχική δίωξη, επιβάλλοντας τις προβλεπόμενες ποινές (επίπληξη-πρόστιμο). Το ποινολόγιο πρέπει απαραίτητως να θεωρείται από τη λιμενική αρχή η οποία επικυρώνει, επαυξάνει ή μειώνει ή ακόμα και ακυρώνει τις ποινές που επέβαλε ο Πλοίαρχος.

10) *Βιβλίο πετρελαίου.*

Η τήρησή του επιβάλλεται από τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από τα Πλοία (Marpol), που έχει κυρωθεί από την Ελλάδα και ισχύει διεθνώς. Καταχωρίζονται σ' αυτό στοιχεία για την παραλαβή και κατανάλωση καυσίμων του πλοίου, για τον τρόπο διαθέσεως καταλοίπων πετρελαίου στα λιμάνια προσεγγίσεως του πλοίου κ.λπ..

11) *Βιβλίο επιθεωρήσεων και γυμνασίων.*

Στο βιβλίο αυτό καταγράφονται οι επιθεωρήσεις του πλοίου από τις αρμόδιες αρχές, οι παρατηρήσεις αυτών, καθώς και τα γυμνάσια που πρέπει να εκτελούνται ανελλιπώς με την ευθύνη και φροντίδα του Πλοίαρχου.

12) *Φορτωτικά έγγραφα του πλοίου.*

Φορτωτικά έγγραφα καλούνται οι φορτωτικές και τα ναυλοσύμφωνα που πρέπει να φέρονται επί του πλοίου και είναι απαραίτητα για την άσκηση διοικητικού ελέγχου ως προς το είδος, την προέλευση και τον προορισμό του φορτίου. Με βάση τα έγγραφα αυτά, ο Πλοίαρχος ρυθμίζει τις ενέργειές του, αφού ενημερώνεται σε ό,τι αφορά στους φορτωτές-παραλήπτες, στους όρους μεταφοράς του φορτίου, το είδος και τις ιδιότητες αυτού κλπ.

13) *Αποδεικτικά εκπληρώσεως των τελωνειακών διατυπώσεων.*

Απόδειξη περί της εκπληρώσεως των τελωνειακών διατυπώσεων του πλοίου αποτελεί το δηλωτικό φορτίου. Αυτό είναι έντυπο στο οποίο ο Πλοίαρχος αναγράφει τα στοιχεία του φορτίου, δηλαδή το είδος, την ποσότητα, την προέλευση και τον προορισμό αυτού, όπως ακριβώς αναφέρονται στις φορτωτικές. Το δηλωτικό φορτίου θεωρείται από την τελωνειακή αρχή, η οποία με τον τρόπο αυτό βεβαιώνει ότι έχουν εκπληρωθεί οι απαιτούμενες τελωνειακές διατυπώσεις. (Παναγιώτης Περ. Λυκούδης, 2014)

Η σημασία της τήρησης αυτών των βασικών αρχείων με ακρίβεια δεν μπορεί να υπερεκτιμηθεί. Τα καλά συντηρημένα έγγραφα είναι τα ίδια, στοιχεία ακρίβειας και τα καλά αρχεία θα καταστήσουν την περισυλλογή των συγκεκριμένων αποδείξεων και της διερεύνησης οποιουδήποτε περιστατικού, γρηγορότερη και ευκολότερη.

Επιπλέον τα εσκεμμένα ψευδεπίγραφα ή αλλοιωμένα στοιχεία είναι εύκολα αναγνωρίσιμα. Υπάρχουν πολλές καθιερωμένες ιατροδικαστικές μέθοδοι με τις οποίες οι ερευνητές μπορούν να χρονολογούν και να επαληθεύουν γραπτά, φωτογραφικά και φυσικά στοιχεία καθώς και να προσδιορίζουν τυχόν μετέπειτα μεταβολές.

Μόνο ένα πλαστογραφημένο η αλλοιωμένο αποδεικτικό στοιχείο, θα θέσει σε αμφισβήτηση όλα τα άλλα στοιχεία. Η πράξη της παραποίησης η αλλοίωσης αποδεικτικών στοιχείων μπορεί επίσης να αποτελέσει εγκληματική πράξη με δυνητικά σοβαρές συνέπειες για τα εμπλεκόμενα άτομα.

1.3 Οπτικά στοιχεία

Μια εικόνα αξίζει όσο χίλιες λέξεις. Τα περισσότερα κινητά τηλέφωνα και κινητές συσκευές έχουν πλέον μια ψηφιακή φωτογραφική μηχανή που μπορεί επίσης να λάβει τα βίντεο και πολλά πλοία έχουν ψηφιακές βιντεοκάμερες επί του σκάφους. Αυτές οι φωτογραφικές μηχανές μπορεί να αποδειχτούν ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο για την περισυλλογή οπτικών αποδείξεων ενός περιστατικού και τις συνέπειες του.

Οι ψηφιακές φωτογραφίες ή και βιντεοσκοπήσεις μπορούν να παρέχουν ουσιώδη στοιχεία, αλλά πρέπει να θυμόμαστε μια σειρά στοιχείων για να διασφαλίσουμε ότι οι εικόνες έχουν τη μέγιστη προφανή αξία.

Πάνω απ' όλα είναι σημαντικό για τους ερευνητές να γνωρίζουν ακριβώς τι δείχνει η καταγραφή. Το πλαίσιο και η κλίμακα πρέπει να είναι σαφή. Παραδείγματος χάριν, μια φωτογραφία μιας τρύπας στην επένδυση χάλυβα είναι μικρής αξίας ως απόδειξη, εάν δεν υπάρχει τίποτα για να δείξει τη θέση της τρύπας μέσα στη δομή, τον προσανατολισμό της δομής, το μέγεθος της οπής και το πότε η εικόνα καταγράφεται. (North of England P & I Association, 2010)

Πρέπει να θυμόμαστε τα ακόλουθα σημεία:

- Οι φωτογραφίες και τα βίντεο θα πρέπει να ληφθούν όσο πιο γρήγορα γίνεται μετά το ατύχημα και τίποτα δε πρέπει να μετακινηθεί ή να μεταβληθεί.
- Οι φωτογραφίες και τα βίντεο πρέπει να είναι σαφείς και λεπτομερείς όταν προβάλλονται σε πλήρους μέγεθος οθόνης σε μια τυπική οθόνη υπολογιστή. Φωτογραφίες χαμηλής ανάλυσης εκτός εστίασης ή εκτεθειμένες και υποεκτεθειμένες ηχογραφήσεις έχουν λιγότερη αξία.
- Βεβαιωθείτε ότι η σωστή ημερομηνία, η ώρα και η ζώνη ώρας εμφανίζονται στην οθόνη.
- Κάντε μια σημείωση χωριστά που υπογράφεται και χρονολογείται από το πρόσωπο που παίρνει την φωτογραφία ή την τηλεοπτική εικόνα η οποία δηλώνει:
 1. Ποιος έκανε την εικόνα (όνομα, θέση και στοιχεία επικοινωνίας)
 2. Η θέση της κάμερας (για παράδειγμα: 'Αμπάρι Νο.3', κοιτώντας προς τα εμπρός, δεξιά πλευρά, μπουλμές Νο. X)
 3. Τι πραγματικά δείχνει η εικόνα
- Σε περίπτωση που το μέγεθος του αντικειμένου είναι σχετικό (για παράδειγμα, μια περιοχή της ζημιάς) η εικόνα θα πρέπει να περιλαμβάνει κάτι για να δείξει την κλίμακα, ίσως έναν κανόνα ή ταινία μέτρου, ένα εργαλείο, ένα χέρι ή πόδι ή ένα ολόκληρο πρόσωπο.

- Οπού ενδείκνυται, περιλαμβάνουν ορισμένες εικόνες φόντου, όπως το πλοίο, το αγκυροβόλιο ή το λιμάνι.
- Κρατήστε φωτογραφικά αντίγραφα και αρχεία βίντεο ασφαλή καθώς είναι πάρα πολύ εύκολο να διαγραφούν. Οι επιλογές περιλαμβάνουν τη λήψη των αρχείων στον υπολογιστή του πλοίου ή σε μια ξεχωριστή συσκευή μνήμης.
- Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να λαμβάνεται εάν οι εικόνες είναι ευαίσθητες, για παράδειγμα μετά από θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό. Κύριο κίνδυνο αποτελεί η δημοσιοποίηση των φωτογραφιών αυτών, πράγμα που μπορεί να προκαλέσει αγωνία και αδίκημα. Ιδανικά η φωτογραφική μηχανή θα ασφαλιστεί και δεν θα χρησιμοποιηθεί ξανά αλλά, εάν αυτό δεν είναι δυνατό, οι εικόνες πρέπει να μεταφερθούν επάνω σε μια ενιαία, ασφαλή περιοχή και τα πρωτότυπα στη συνέχεια διαγράφονται από την κάμερα. (North of England P & I Association, 2010)

Οι φωτογραφικές μηχανές ταινιών και τα σκίτσα που σχεδιάζονται κατά τη διάρκεια του περιστατικού μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν για να παρέχουν τα οπτικά στοιχεία.

1.4 Υποβολή εκθέσεων

Πολλά διαφορετικά είδη εκθέσεων καταστρώματος απαιτούνται, μερικά είναι στάνταρ και άλλα είναι ως απάντηση στα συγκεκριμένα γεγονότα. Απαιτούνται ειδικές εκθέσεις από το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του πλοίου και άλλες απαιτούνται από εξωτερικούς οργανισμούς, όπως οι επιθεωρητές της σημαίας η του κράτους του λιμένα, λιμενικές αρχές και ερευνητές.

Οι γραπτές εκθέσεις πρέπει να είναι όσο το δυνατόν συντομότερες και πρέπει πάντα να τηρούν αυστηρά τα γεγονότα, χωρίς γνώμη. Μια καλή τεχνική είναι να επισυναφθεί οποιοδήποτε σχετικό αρχείο στην έκθεση όπως μια δήλωση των γεγονότων ή μια εκτύπωση υπολογιστών και έπειτα μπορούμε να αναφερθούμε σε αυτό απλά.

Ορισμένες μορφές έκθεσης ζητούν μία γνώμη για το πως συνέβη ένα περιστατικό η για μια γνώμη σχετικά με το πως παρόμοια συμβάντα θα μπορούσαν να αποφευχθούν στο μέλλον. Τα ερωτήματα αυτά μπορούν να απαντηθούν μόνο μετά από πλήρη έρευνα κα συχνά απαντώνται καλύτερα από τους εφοπλιστές στην ξηρά και όχι από τους ναυτικούς, οι οποίοι ενδέχεται να συμμετείχαν πολύ στενά. Είναι συχνά προτιμότερο να πούμε κάτι σαν, «να ακολουθήσουμε την ολοκλήρωση της πλήρους έρευνας» ή «να αναφερθούμε σε φορείς εκμετάλλευσης πλοίων» και όχι να εκφράσουμε μια γνώμη βασισμένη σε ελλιπείς γνώσεις.

Νομικό προνόμιο

Μερικές φορές οι εκθέσεις και τα έγγραφα φέρουν το νομικό προνόμιο, το οποίο σημαίνει ότι δεν είναι απαραίτητο να γνωστοποιηθούν σε τρίτα μέρη. Καμία έκθεση από πλοίο δεν θα έχει έννομο προνόμιο, εκτός εάν ο κυρίαρχος σκοπός της σύνταξης της έκθεσης είναι να χρησιμοποιηθεί σε δικαστικές διαδικασίες. Για παράδειγμα, μια αναφορά δεν μπορεί να είναι προνομιά εάν απαιτείται:

- Από το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας
- Από ένα ναυλοσύμφωνο
- Ως μέρος μιας ασφαλιστικής αξίωσης
- Στην κατεύθυνση της αρμόδιας αρχής

Ο καλύτερος τρόπος για να διεκδικηθεί το νομικό προνόμιο πάνω από τα στοιχεία των μαρτύρων είναι κάνοντας μια επίσημη, γραπτή δήλωση σε δικηγόρο. Ακόμα και τότε, άλλες εκθέσεις σχετικά με το ίδιο περιστατικό που απαιτούνται, για παράδειγμα, στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, δεν θα είναι προνομιάς.

Εάν μια λεπτομερής έκθεση για ένα περιστατικό απαιτείται όταν ένας δικηγόρος δεν είναι διαθέσιμος, η έκθεση πρέπει να περιορίζεται στα γεγονότα όσο το δυνατόν περισσότερο και πρέπει να αρχίσει με τις ακόλουθες λέξεις:

«Εμπιστευτική έκθεση που προετοιμάζεται μόνο για τους νομικούς συμβούλους της εταιρείας με σκοπό την απόκτηση νομικών επαγγελματικών συμβούλων σε εκκρεμούσες αναμενόμενες ή απειλητικές διαδικασίες.» (North of England P & I Association, 2010)

Αυτά τα λόγια δεν πρέπει να τίθενται σε οποιαδήποτε έκθεση που απαιτείται από το σύστημα της ασφάλειας με κανονισμό ή να ζητείται από μια αρμόδια αρχή, δεδομένου ότι δεν θα εξυπηρετούν κανένα σκοπό και μπορεί να προσελκύσουν περιττές υποψίες.

1.5 Διατήρηση αποδείξεων

Κάθε κομμάτι τόσο σημαντικό όσο η συλλογή αποδείξεων, πρέπει να διατηρείται ασφαλές. Φυσικές αποδείξεις, όπως:

- Έγγραφα σε έντυπη μορφή
- Κομμάτια του εξοπλισμού

- Κατεστραμμένα ή αντικατεστημένα μέρη μηχανημάτων
- Δείγματα φορτίου και ανεφοδιασμού

Πρέπει να διατηρούνται ασφαλισμένα επί του σκάφους. Όλα τα αποδεικτικά στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων των εγγράφων, πρέπει να επισημαίνονται με σαφήνεια και να συσκευάζονται με ασφάλεια. Θα πρέπει πάντα να τηρείται ένα αρχείο σχετικά με το τι αποδεικτικά στοιχεία διατηρήθηκαν και πού διατηρήθηκε ή εστάλη. Όταν αποστέλλονται αποδεικτικά στοιχεία από το πλοίο, είτε προς τον χειριστή του πλοίου, τους εμπειρογνώμονες ή τους δικηγόρους, θα πρέπει αυτά να αποστέλλονται με την ασφαλέστερη μέθοδο και όχι με τον συνηθισμένο τρόπο. Τα αρχικά έγγραφα πρέπει πάντα να αντιγραφούν πρώτα. Σε περίπτωση αμφιβολίας, το προσωπικό του πλοίου θα πρέπει να ελέγξει σε συνεργασία με το γραφείο του φορέα εκμετάλλευσης του πλοίου, το οποίο μπορεί να ζητήσει τη βοήθεια του τοπικού ανταποκριτή της λέσχης του P&I.

Ηλεκτρονικά στοιχεία όπως ψηφιακές φωτογραφίες ή βίντεο θα πρέπει να μεταφορτωθούν σε κατάλληλες συσκευές αποθήκευσης όπως, memory sticks, σκληροί δίσκοι ή τον υπολογιστή του πλοίου ακολουθώντας την παραπάνω καθοδήγηση.

Είναι επίσης σημαντικό να έχουμε κατά νου ότι τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία θα περιλαμβάνουν όχι μόνο τυπικά έγγραφα, όπως τα ημερολόγια καταγραφής, αλλά και πιο άτυπα αρχεία, για παράδειγμα σκραπ ημερολόγια καταγραφής που χρησιμοποιήθηκαν για να γραφτεί με σωστό τρόπο το ημερολόγιο. Τα απορρίμματα χαρτιού και τα άτυπα αρχεία είναι συναφή και πρέπει να διατηρούνται.

Το προσωπικό κάποιων πλοίων διατηρεί σημειωματάρια στα οποία γράφουν τα πράγματα κατά τη διάρκεια της εργασίας τους. Αυτά τα αρχεία είναι επίσης πολύ σημαντικά και πρέπει να διατηρούνται. Τα σημειωματάρια που σχετίζονται με την εργασία δεν θεωρούνται ιδιωτικά έγγραφα.

Μετά από οποιοδήποτε περιστατικό ή ατύχημα, οι μάρτυρες πρέπει να κάνουν μια υπογεγραμμένη και χρονολογημένη δήλωση αυτού που είδαν το συντομότερο δυνατόν ενώ η μνήμη τους είναι ακόμα φρέσκια. Αυτό είναι ευκολότερο από το να προσπαθούν αργότερα να θυμηθούν τα γεγονότα και θα είναι μια μεγάλη βοήθεια γιατί μια επίσημη δήλωση απαιτείται πάντα. Δεν πρέπει να πετάγεται τίποτα χωρίς την σχετική άδεια. (North of England P & I Association, 2010)

1.6 Αποδεικτικά στοιχεία που απαιτούνται για τα περισσότερα επεισόδια

Κάθε περιστατικό που απαιτεί έρευνα θα περιλαμβάνει τη συλλογή «γενικών αποδείξεων» και «ειδικών αποδείξεων». Ο σκοπός των γενικών αποδείξεων είναι τριπλός:

- Θέτει το περιστατικό σε πλαίσιο δίνοντας μια ακριβή εικόνα του πλοίου, την κυριότητα, την διαχείριση, την απασχόληση και τους ανθρώπους που το τρέχουν, όπως επίσης και το τι γινόταν εκείνη την ώρα και σε τι περιβάλλον.
- Καθιστά πληρέστερα τα συγκεκριμένα στοιχεία με την παροχή απαντήσεων σε μια σειρά ερωτήσεων που μπορεί να προκύψουν, για παράδειγμα πόσα άτομα ήταν διαθέσιμα για να κάνουν ένα συγκεκριμένο έργο.
- Δίνει μια εικόνα του πόσο καλά πραγματοποιείται η διατήρηση των καταγραφών στο συγκεκριμένο πλοίο. Αν η γενική απόδειξη είναι πλήρης, ενημερωμένη και ακριβής αυτό θα έχει καλό αντίκτυπο στο πλήρωμα και τον διαχειριστή του πλοίου σε οποιαδήποτε μεταγενέστερη έρευνα.

Η συντριπτική πλειοψηφία των γενικών αποδείξεων θα συμπεριληφθεί στα επίσημα έγγραφα του πλοίου ή στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Θα πρέπει να περιλαμβάνει όλα, ή τα σχετικά μέρη, των αποδεικτικών στοιχείων που απαριθμούνται κατωτέρω:

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι – ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ			
ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ (Δ/Ξ, Ε/Γ-Ο/Γ, Κ/Ρ, BULK CARRIER κτλ)			
ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΟΥ			
ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ- ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ			
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	ΩΡΑ ΠΟΥ ΣΥΝΕΒΗ ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ		
	UTC		
	ΤΟΠΙΚΗ ΩΡΑ		
ΦΥΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ (ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ, ΕΚΡΗΣΗ, ΠΥΡΚΑΙΑ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ κτλ)			
ΤΟΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ (ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΤΙΓΜΑ)			
ΖΩΝΗ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΕΦΟΣΟΝ ΥΦΙΣΤΑΤΑΙ)			
ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ (ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ)			
<u>ΦΩΤΙΣΜΟΣ</u>	<u>ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ</u>	<u>ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΘΑΛΑΣΣΑΣ</u>	<u>ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ΕΝΤΑΣΗ ΑΝΕΜΟΥ</u>
ΑΙΘΡΙΟΣ <input type="checkbox"/>	ΝΕΦΕΛΩΔΗΣ <input type="checkbox"/>	ΒΡΟΧΗ <input type="checkbox"/>	
ΟΜΙΧΛΗ <input type="checkbox"/>	ΧΙΟΝΙ <input type="checkbox"/>	ΆΛΛΟ <input type="checkbox"/> (ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ)	
ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ (ΕΠΙΛΕΞΤΕ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΑΡΑΚΑΤΩ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ)			
<input type="checkbox"/> ΑΠΩΛΕΙΑ ΖΩΗΣ <input type="checkbox"/> ΑΓΝΟΟΥΜΕΝΟΙ <input type="checkbox"/> ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ (ΕΠΙΣΥΝΑΨΑΤΕ ΙΑΤΡΙΚΗ ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΟΠΟΥ ΝΑ ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΑΝΑΡΡΩΤΙΚΗΣ ΑΔΕΙΑΣ ΕΦΟΣΟΝ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΕ)	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ - ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ		
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ - ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ		
<input type="checkbox"/> ΒΥΘΙΣΗ	<input type="checkbox"/> ΗΜΙΒΥΘΙΣΗ	<input type="checkbox"/> ΑΝΑΤΡΟΠΗ	

Εικόνα 1 :
Έντυπο για γενικές πληροφορίες ατυχήματος (ΕΛΔΥΝΑ)

ΜΟΝΙΜΗ ΚΛΙΣΗ	ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ	ΑΚΥΒΕΡΝΗΣΙΑ
ΑΠΩΛΕΙΑ ΠΡΟΩΣΗΣ	ΑΠΩΛΕΙΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΗΔΑΛΙΟΥ
ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ	ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ	ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΣΤΗΚΑΝ
	ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΚΤΑΣΗΣ	
	ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ	
	ΜΗ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ	
ΖΗΜΙΑ ΠΕΡΙΒΛΗΜΑΤΟΣ (HULL DAMAGE)		ΖΗΜΙΕΣ ΣΕ ΛΟΙΠΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
ΡΥΠΑΝΣΗ	ΕΙΔΟΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΠΟΥ ΔΙΕΡΕΥΣΕ
ΤΙΠΟΤΑ ΑΠΟ ΤΑ ΠΑΡΑΠΑΝΩ		
ΧΩΡΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΟΠΟΥ ΣΗΜΕΙΩΘΗΚΕ ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ		
ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ		
ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΖΗΜΙΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΡΙΤΟΥΣ (ΕΠΙΣΥΝΑΨΑΤΕ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΕΦΟΣΟΝ ΥΦΙΣΤΑΤΑΙ)		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΙΘΑΝΩΝ ΑΙΤΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ		
ΑΝΑΦΟΡΑ ΤΥΧΟΝ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ ΠΟΥ ΕΛΗΦΘΗΣΑΝ ΜΕΤΑ ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ (τι/ από ποιον)		

Εικόνα 2 :
Έντυπο για γενικές πληροφορίες ατυχήματος (ΕΛΔΥΝΑ)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ – ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΟΥ – ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ Ή ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ Ή ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ				
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ Ή ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ				
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ				
ΤΗΛ. ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ FAX	ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ	ΠΛΟΙΟΥ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ	ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΡΑΚΤΟΡΑ
EMAIL				
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ				
ΙΜΟ Νο ΠΛΟΙΟΥ			ΔΔΣ	
ΜΗΚΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΛΙΚΟ	ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΘΕΤΩΝ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	
			ΤΥΠΟΣ ΠΡΟΩΣΗΣ (κινητήρας, ιστός, υδροτζέτ, κλπ.)	
ΠΛΑΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ			ΝΕΚΡΟ ΒΑΡΟΣ (ΓΙΑ Δ/Ξ)	
ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ			ΥΛΙΚΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΕΡΙΒΛΗΜΑΤΟΣ	
Α.Ο. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΛΑΣΣΗΣ			ΤΥΠΟΣ ΚΛΑΣΣΗΣ Α.Ο.	
ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ (Να επισυναφθεί Crew List)			ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ (Να επισυναφθεί Passenger List)	
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΩΝ (με βάση το Πιστοποιητικό Αξιοπλοΐας του πλοίου)			ΜΕΓΙΣΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ (με βάση το Πιστοποιητικό Αξιοπλοΐας του πλοίου)	
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ				
ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ		ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ		
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΙ ΩΡΑ ΑΠΟΠΛΟΥ (ΤΟΠΙΚΗ)		ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ (ΕΙΔΟΣ-ΠΟΣΟΤΗΤΑ)		
ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΑΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΑΞΙΔΙΟΥ (VOYAGE DATA RECORDER)	ΝΑΙ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ		
		ΜΟΝΤΕΛΟ		
	ΟΧΙ	ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΘΗΚΕ Η ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ?	ΝΑΙ	ΟΧΙ

Εικόνα 3: Έντυπο για πληροφορίες του πλοίου και στοιχεία του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή (ΕΛΔΥΝΑ)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

Αποδεικτικά στοιχεία για συμβάντα που αφορούν άτομα

2.1 Τραυματισμός και ασθένεια

Το φορτίο που κουβαλάει κάθε πλοίο έχει μεγάλη σημασία, αλλά η υγεία και οι ασφάλεια των ανθρώπων έχει ακόμα μεγαλύτερη σημασία. Για το λόγο αυτό οι φορείς εκμετάλλευσης του πλοίου έχουν την υποχρέωση να φροντίζουν τους πάντες που βρίσκονται πάνω στο πλοίο όσο και αυτούς που βρίσκονται στην ξηρά και επηρεάζονται άμεσα από το πλοίο. Έτσι οι φορείς εκμετάλλευσης των πλοίων έχουν καθήκον να παρέχουν ιατρική περίθαλψη ανεξαρτήτως της αιτίας ασθένειας ή ατυχήματος.

Όταν συμβεί κάποιος τραυματισμός ή ασθένεια, θα πρέπει να ενημερωθεί το συντομότερο δυνατό ο φορέας εκμετάλλευσης του πλοίου, έτσι ώστε να ενημερωθούν όλα τα εμπλεκόμενα μέρη και να γίνουν οι απαραίτητες διαδικασίες στην ξηρά. Σε περίπτωση που ο τραυματισμός ή ασθένεια είναι σοβαρή και περιλαμβάνει κάποια αβεβαιότητα ο πλοίαρχος θα πρέπει, πριν τη χορήγηση οποιουδήποτε φαρμάκου, να λάβει άμεση ιατρική συμβουλή. Ωστόσο πριν γίνουν όλα αυτά το προσωπικό του πλοίου θα πρέπει πάντα να παρέχει την κατάλληλη ιατρική βοήθεια σε όποιον τραυματιστεί στο πλοίο.

Στα περισσότερα συστήματα διαχείρισης ασφάλειας υπάρχει ένα έντυπο έκθεσης περιστατικών, το οποίο είναι σχεδιασμένο για να καλύπτει όλα τα είδη περιστατικών, είτε πρόκειται για τραυματισμό είτε για ασθένεια. Το έντυπο αυτό αφορά τα παρακάτω άτομα:

- Πλήρωμα του πλοίου
- Άτομα που βρίσκονται στο πλοίο αλλά όχι σαν πλήρωμα ή με εισιτήριο επιβατών. Συνήθως αυτά τα άτομα είναι οικογένειες του πληρώματος, είτε άνθρωποι που βρίσκονται στο πλοίο για περιοριστικούς σκοπούς εργασίας ή προσωπικό από το γραφείο του ιδιοκτήτη
- Επιβάτες, άτομα δηλαδή που ταξιδεύουν με έγκυρο εισιτήριο επιβάτη
- Τρίτα μέρη που δεν ταξιδεύουν με το πλοίο αλλά επηρεάζονται από αυτό. Για παράδειγμα επιθεωρητές, λιμενικοί πράκτορες, φορτοεκφορτωτές κ.α. (North of England P & I Association, 2010)

Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να ζητείται από τους ασθενείς και τους τραυματίες το ιατρικό ιστορικό τους και τυχόν αλλεργίες σε κάποιο φάρμακο, καθώς και αλλαγές στις διατροφικές τους συνήθειες

και οποιοδήποτε ταξίδι στην ξηρά. Πολύτιμες πληροφορίες μπορούν να παρέχουν οι συνάδελφοι, οι φίλοι και η οικογένεια.

Κάποια περιστατικά ασθένειας ή τραυματισμού μπορεί να δικαιολογούν μια ξεχωριστή έκθεση του πλοίαρχου. Σε περίπτωση που τα περιστατικά είναι σοβαρά οι εκθέσεις οι εκθέσεις θα πρέπει να προετοιμάζονται με επαγγελματικές συμβουλές όπου αυτό είναι εφικτό. Οι εκθέσεις αυτές θα πρέπει να είναι ακριβείς και αμερόληπτες.

Εάν τυχόν υπάρχουν σωματικές βλάβες ο πλοίαρχος θα πρέπει το συντομότερο δυνατό να ερευνήσει τι έχει συμβεί. Μετά το συμβάν θα πρέπει πάντα να συμπληρώνεται η φόρμα αναφοράς περιστατικών του συστήματος διαχείρισης ασφαλείας.

Επίσημη αναφορά για οποιοδήποτε ατύχημα μπορούν επίσης να ζητήσουν η διοίκηση του κράτους της σημαίας και η λιμενική αρχή. Τα έντυπα αυτά θα συμπληρωθούν μόνο μετά από συνεννόηση με τον φορέα εκμετάλλευσης του πλοίου και με τις κατάλληλες επαγγελματικές συμβουλές.

Τα περιστατικά που αφορούν τρίτο πρόσωπο συμβαίνουν συνήθως όταν το πλοίο είναι στο λιμάνι ή σε άγκυρα. Σπάνια το πλοίο καταλαβαίνει το ατύχημα σε τρίτο άτομο. Εάν όμως ένα μέρος του πληρώματος μάθει για ένα τέτοιο ατύχημα θα πρέπει να το αναφέρει αμέσως στον πλοίαρχο, ώστε να γίνει έρευνα και συμπληρωθεί ένα έντυπο αναφοράς περιστατικών. Είναι αρκετά συχνό το φαινόμενο να ασκούνται διώξεις κατά του εφοπλιστή για τραυματισμούς που δεν ελήφθησαν σοβαρά υπόψη εκείνη τη στιγμή.

Ασθένεια

Τις ασθένειες που μπορεί να προκύψουν στο πλοίο τις χωρίζουμε σε δύο κατηγορίες: στις ατομικές και στις περιβαλλοντικές. Η πρώτη κατηγορία είναι προσωπική για το άτομο, για παράδειγμα μια καρδιακή προσβολή, ενώ στη δεύτερη περίπτωση η ασθένεια μπορεί να προκληθεί από κάτι στο περιβάλλον, όπως μολυσμένα τρόφιμα ή έκθεση σε χημικές ουσίες. Οι ασθένειες του πλοίου μπορεί να είναι πολύ σοβαρές και αν είναι μεταδοτικές μπορούν να επηρεάσουν την ασφάλεια του πλοίου.

Τα μέλη του πληρώματος πριν μπουν στο πλοίο υποβάλλονται σε ιατρικές εξετάσεις, αυτές θα πρέπει πάντα να ζητούνται. Σε περίπτωση που κάποιος ασθενής παίρνει κάποιο χάπι θα πρέπει πάντα να αναφέρεται.

Όταν πρόκειται για έναν επιβάτη και μάλιστα παιδί θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στην ηλικία και στο αν έχουν γίνει οι απαραίτητοι εμβολιασμοί.

Ασθένειες είναι πιθανό να υπάρξουν και σε τρίτους όπως στους φορτοεκφορτωτές, για παράδειγμα από το χειρισμό των τοξικών υλικών. Τα συμβάντα αυτά θα απαιτήσουν την ίδια έρευνα, αποδεικτικά στοιχεία και αναφορές, ως συμβάντα που αφορούν το πλήρωμα ή τους επιβάτες.

Θάνατοι στη θάλασσα

Τα αποδεικτικά στοιχεία που πρέπει να συλλέγονται σε περίπτωση θανάτου εξαρτώνται από το αν ο θάνατος προήλθε από μια ασθένεια ή από έναν τραυματισμό. Αν οφείλεται σε ασθένεια θα πρέπει να διερευνηθεί αν η ασθένεια αυτή είναι μεταδοτική για να ελεγχθούν και τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος, οι επιβάτες ή τρίτα πρόσωπα. Επίσης είναι απαραίτητες οι συμβουλές για τον κατάλληλο χειρισμό και την αποθήκευση του σώματος, έτσι ώστε να μην προκληθούν βλάβες στα εσωτερικά όργανα για να γίνει μια σωστή ιατροδικαστική εξέταση. (North of England P & I Association, 2010)

2.2 Βιομηχανική δράση

Πολλές φορές είναι πιθανό να προκύψουν διαφορές μεταξύ εργαζομένων και εργοδοτών. Εάν δεν λυθεί μια τέτοια διαφορά εγκαίρως μπορεί να επηρεάσει ακόμα και τις δραστηριότητες των πλοίων. Το πλοίο μπορεί επίσης να επηρεαστεί από τη βιομηχανική δράση στην ξηρά. Συνήθως εκδηλώνεται με τη μορφή απεργίας των εργατών φορτοεκφόρτωσης. Σε περίπτωση διαφορών μεταξύ των πληρωμάτων τα ειδικά στοιχεία για τη συλλογή και την έκθεση είναι τα παρακάτω:

- Λεπτομέρειες για τυχόν λεκτικούς διαπληκτισμούς σε σχέση με το θέμα
- Αντίγραφα όλης της αλληλογραφίας με σαφή ημερομηνία
- Καταγραφή της πληρωμής των μισθών
- Καταγραφή όλων των εργασιών που πραγματοποιήθηκαν επί του σκάφους

2.3 Άνθρωποι που βρίσκονται σε κίνδυνο

Κάθε πλοίο μπορεί να συναντήσει άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο, είτε τυχαία είτε επειδή το πλοίο έχει επιφορτιστεί από μια αρχή έρευνας και διάσωσης. Οι άνθρωποι που βρίσκονται σε κίνδυνο μπορεί να προέρχονται από ένα πλοίο που έχει βυθιστεί ή μπορεί να είναι μετανάστες ή πρόσφυγες. Οι μεταναστευτικές αρχές μπορεί να είναι χρήσιμες και να κάνουν αυτόματα όλες τις απαραίτητες ρυθμίσεις για την απόβαση και πιθανό επαναπατρισμό αλλά αυτό δεν συμβαίνει πάντα. (North of England P & I Association, 2010)

Τα ειδικά αποδεικτικά στοιχεία για τη συλλογή και την έκθεση σε περίπτωση διάσωσης ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο είναι τα παρακάτω:

- Λεπτομέρειες σχετικά με τη μέρα, την ώρα, τη θέση του πλοίου
- Λεπτομέρειες του γεγονότος που οδήγησε στη διάσωση
- Αριθμός των ατόμων που διασώθηκαν
- Προσωπικά στοιχεία των ανθρώπων που διασώθηκαν
- Λεπτομέρειες για την κατάσταση υγείας των ανθρώπων που διασώθηκαν και οποιαδήποτε επείγουσα απαιτούμενη ιατρική βοήθεια. (North of England P & I Association, 2010)

2.4 Ανθρωπιστικές και άλλες εκτροπές

Σε περίπτωση που το πλοίο πρέπει να εκτραπεί της πορείας του για ανθρωπιστικούς λόγους όπως για παράδειγμα: για έναν σοβαρό τραυματισμό ή για μια σοβαρή ασθένεια ή για τα άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο, όλες οι λεπτομέρειες της εκτροπής θα πρέπει να καταγράφονται. Όταν όμως ένα πλοίο έχει φορτίο επί του σκάφους μια τέτοια εκτροπή μπορεί να σημαίνει και απόκλιση από τη σύμβαση μεταφοράς.

Τα ειδικά αποδεικτικά στοιχεία που χρειάζονται για τη συλλογή και την έκθεση σε περίπτωση ανθρωπιστικής ή άλλης εκτροπής είναι τα ακόλουθα:

- Λεπτομέρειες για τον λόγο της εκτροπής
- Αρχείο επικοινωνίας- αρχείο καταλληλόλητας και επικοινωνίας με χειριστές πλοίων και άλλα μέρη σχετικά με την εκτροπή, συμπεριλαμβανομένης της καταγραφής οποιασδήποτε τηλεφωνικής συνομιλίας
- Η θέση του πλοίου όταν ξεκίνησε η εκτροπή
- Ημερομηνία και ώρα που ξεκίνησε η εκτροπή
- Απόσταση και χρόνος που χρειάζεται για να φτάσει το πλοίο στον προορισμό εκτροπής
- Θέση του πλοίου, μέρα και ώρα που έφτασε στο προορισμό εκτροπής
- Απόσταση και χρόνος που απαιτείται για την επιστροφή στο κανονικό δρομολόγιο του πλοίου
- Τυχόν λιμενικά έξοδα
- Αρχεία υπολειμμάτων πετρελαίου και νερού από το σημείο εκτροπής έως την ανάκτηση του αρχικού ταξιδιού
- Λεπτομέρειες των καυσίμων που καταναλώθηκαν κατά την εκτροπή
- Λεπτομέρειες για τους μισθούς και τις παροχές των ναυτικών που χρησιμοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της εκτροπής
- Λεπτομέρειες για όλους τους ιδιοκτήτες φορτίου
- Δήλωση φορτίου ή φορτωτική (North of England P & I Association, 2010)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Αποδεικτικά στοιχεία για συμβάντα που αφορούν φορτίο

3.1 Αξιοπλοΐα

Τα πλοία είναι σε θέση να μεταφέρουν φορτίο μέσα στη θάλασσα, από τη μια άκρη του κόσμου έως την άλλη, χωρίς να υπάρχει κίνδυνος ζημιάς. Όλα αυτά τα πλοία που κουβαλούν φορτίο θα πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση και να έχουν εφοδιαστεί με ό,τι χρειάζεται για να εκτελέσουν σωστά το ταξίδι τους. Αυτό σημαίνει ότι εκτός από την ακεραιότητα του κύτους και των μηχανημάτων του πλοίου θα πρέπει το κάθε πλοίο να είναι επανδρωμένο και εξοπλισμένο με ένα ικανό προσωπικό, το οποίο θα πρέπει να είναι σωστά καταρτισμένο και εκπαιδευμένο σε όλες τις διαδικασίες επί του πλοίου.

Σε περίπτωση που κάτι πάει στραβά και το φορτίο καταστραφεί ή χαθεί η πρώτη σκέψη είναι ότι ο μεταφορέας δεν μερίμνησε ώστε να κάνει το πλοίο αξιόπλοο. Για να αντικρουστεί αυτή η σκέψη οι μεταφορείς θα πρέπει να παρέχουν αποδείξεις για να δείξουν ότι πραγματοποιήθηκαν όλα τα απαραίτητα βήματα για να γίνει το πλοίο αξιόπλοο.

3.2 Φροντίδα του φορτίου

Πέραν της υποχρέωσης που έχουν οι μεταφορείς να κάνουν τα πλοία αξιόπλοα, οι κανόνες της Χάγης και της Χάγης-Visby απαιτούν από τους μεταφορείς να φροντίζουν για το φορτίο που τους ανατίθεται, από τη στιγμή που τους γίνεται η ανάθεση έως την παράδοσή του στον παραλήπτη. Εάν υπάρξει μερική ή ολική απώλεια ή καταστροφή του φορτίου κατά τη στιγμή της παράδοσης, οι μεταφορείς θα πρέπει να εξηγήσουν πως συνέβη. (P & I association)

Οι μεταφορείς είναι υποχρεωμένοι να εκτελούν τα δρομολόγια όπως ακριβώς αναγράφονται στη σύμβαση μεταφοράς. Οι μεταφορείς θα πρέπει να μεταφέρουν το φορτίο απευθείας στον προορισμό του, εκτός και αν έχει συμφωνηθεί το αντίθετο.

Οποιαδήποτε μη προγραμματισμένη και αδικαιολόγητη απόκλιση από μια συμφωνία ή τη συνήθη διαδρομή, αποτελεί παράβαση της σύμβασης μεταφοράς και μπορεί να προδικάζει την ασφαλιστική κάλυψη του πλοιοκτήτη.

Μοιραία μπορεί να αποβεί και η διάρκεια ενός ταξιδιού, καθώς κάθε περιττή καθυστέρηση αποτελεί απόκλιση και θα αντιμετωπίζεται όπως και η απόκλιση από το συμβατικό ταξίδι.

3.3 Ευθύνη φορτίου

Είναι πιθανό να υπάρχουν τουλάχιστον δύο συμβάσεις μεταφοράς που αφορούν την αποστολή φορτίου. Αρχικά υπάρχει μια σύμβαση ή ένα συμβόλαιο μεταξύ του ιδιοκτήτη του φορτίου και του μεταφορέα. Τις περισσότερες φορές ο μεταφορέας είναι και ο πλοιοκτήτης.

Στη δεύτερη περίπτωση η σύμβαση αφορά τη ναύλωση, η συμφωνία αυτή γίνεται μεταξύ του πλοιοκτήτη και ενός ναυλωτή. Στη σύμβαση αυτή θα αναγράφεται ποιος έχει την ευθύνη του φορτίου έτσι θα είναι φανερό αν ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για τη φόρτωση, τη στοιβασία και την απαλλαγή του φορτίου. Αυτό είναι απαραίτητο γιατί το διορισμένο μέλος φέρει κατά κύριο λόγο την ευθύνη για οποιαδήποτε ζημιά υποστεί το φορτίο κατά τη διάρκεια της φόρτωσης και της απαλλαγής. Σε περίπτωση που δεν είναι ξεκάθαρο στους πλοιάρχους ποιος είναι υπεύθυνος για τις εργασίες φορτίου, είναι υποχρεωμένοι να επικοινωνήσουν με τον χειριστή του πλοίου για οδηγίες και καθοδήγηση.

Φορτωτική

Τα έγγραφα που αποδεικνύουν την ποσότητα και την κατάσταση του φορτίου που μεταφέρονται σε ένα πλοίο είναι ουσιώδη. Η φορτωτική είναι το πιο σημαντικό από αυτά. Οι κανόνες της Χάγης και της Χάγης-Visby προβλέπουν η φορτωτική να καταγράφει την ποσότητα του φορτίου και την προφανή τάξη και κατάσταση κατά τη στιγμή της ανάθεσης στον μεταφορέα. Εάν οι φορτωτές δεν είναι ακριβείς, οι συνέπειες μπορεί να είναι εξαιρετικά δαπανηρές για τον μεταφορέα. (North of England P & I Association, 2010)

Οι μεταφορείς υποχρεούνται να επαληθεύουν την ποσότητα του φορτίου και την κατάσταση του και τον προσδιορισμό των σημάτων κατά τη στιγμή της κράτησης τους και της φροντίδας τους. Οι πλοίαρχοι θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι γίνονται οι κατάλληλες ρυθμίσεις και θα πρέπει να ζητούν διευκρινήσεις από τον χειριστή του πλοίου όπου υπάρχει αμφιβολία.

Εάν οι ναυλωτές επιμένουν ότι εκδίδονται φορτωτικές που δεν αντικατοπτρίζουν με ακρίβεια την ποσότητα ή την κατάσταση του φορτίου ή την ημερομηνία που φορτώθηκε, οι πλοίαρχοι πρέπει να

λαμβάνουν σαφείς οδηγίες και συμβουλές από τον χειριστή του πλοίου πριν από την έκδοση των εγγράφων.

Ναυλώσεις

Είναι πιθανό να υπάρχει μια συμφωνία από ναυλοσύμφωνα και μπορεί να είναι διαφορετικών τύπων. Ένα από αυτά συνήθως το τελευταίο θα είναι το κυριότερο.

Τόσο το σύμφωνο ναυλώσεως όσο και η φορτωτική μπορεί να είναι συναφή, έτσι σε περίπτωση ελέγχου ή ατυχήματος του φορτίου, ο πλοίαρχος και ο χειριστή του πλοίου να μπορούν να δείξουν ότι συμμορφώθηκαν και με τα δύο.

Αποδεικτικά στοιχεία για περιστατικά φορτίου

Εκτός από τα γενικά στοιχεία πρέπει να συλλέγονται και συγκεκριμένα αποδεικτικά στοιχεία για συμβάντα που αφορούν φορτία όπως:

- Αντίγραφο από τα ναυλοσύμφωνα, τα οποία θα πρέπει να είναι διαθέσιμα από τον χειριστή του πλοίου
- Καταγραφή οδηγιών του ναυλωτή που αφορούν το φορτίο ή το ταξίδι, συμπεριλαμβανομένων των αντιγράφων οποιωνδήποτε γραπτών, email ή φαξ οδηγιών από τον χειριστή του πλοίου
- Αρχείο οδηγιών ταξιδιού
- Πληροφορίες για την άφιξη
 - I. Ημερομηνία και ώρα
 - II. Κατάσταση του πλοίου την ώρα της άφιξης
- Πληροφορίες πριν την αναχώρηση
 - I. Τελικό σχέδιο φόρτωσης
 - II. Υπολογισμοί σταθερότητας
 - III. Πιστοποιητικό ποιότητας φορτίου
 - IV. Πιστοποιητικό ποσότητας φορτίου
- Λεπτομέρειες λιμένων απαλλαγής
 - I. Ημερομηνία άφιξης
 - II. Οποιοσδήποτε κανονισμός του λιμένα που μπορεί να είναι σχετικός
 - III. Λεπτομέρειες του τερματικού σταθμού και των εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται

- IV. Έγγραφα οποιασδήποτε ανταλλαγής πληροφοριών πλοίου-τερματικού σταθμού
 - V. Πιστοποιητικό από τερματικό λιμένα , τοπικές και εθνικές αρχές που επιτρέπουν την εκφόρτωση
 - VI. Ειδοποίηση ετοιμότητας
 - VII. Υπολογισμοί σταθερότητας
 - VIII. Καταγραφή του εξοπλισμού απαλλαγής που χρησιμοποιείται (πλοίο και ακτή)
- Λεπτομέρειες για οποιαδήποτε απώλεια, έλλειψη ή ζημία
 - I. Όλες οι αναφορές απώλειας, έλλειψης ή ζημίας συμπεριλαμβανομένων των λεπτομερειών διαβίβασης και παραλαβής
 - II. Εκθέσεις από κοινές επιθεωρήσεις, συμπεριλαμβανομένων των εμπλεκόμενων μερών και των εκπροσώπων τους
 - III. Καταγραφή του φορτίου που παραδόθηκε και αποθηκεύτηκε
 - IV. Λεπτομέρειες για κάθε απόπειρα διαχωρισμού των κατεστραμμένων φορτίων από το καλό φορτίο (North of England P & I Association, 2010)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

Αποδεικτικά στοιχεία για συμβάντα που προκλήθηκαν από το πλοίο αλλά και πάνω στο πλοίο (κύτος και μηχανήματα)

Περιστατικά που σχετίζονται με το πλοίο που κυμαίνονται από τη ρύπανση της θάλασσας, του αέρα έως τις συγκρούσεις και τις απογειώσεις αεροσκαφών, συχνά περιλαμβάνουν σημαντικά χρηματικά ποσά και είναι πιθανόν να περιλαμβάνουν κύτος και μηχανήματα, ασφαλιστές και τρίτα μέρη. Ο χείριστος του πλοίου θα πρέπει να συλλέξει αποδεικτικά στοιχεία για τις ασφαλιστικές αξιώσεις, καθώς και στοιχεία για να φέρει και να υπερασπιστεί αξιώσεις τρίτων.

Πολλά διαφορετικά συμβάντα μπορεί να ρέουν από ένα θύμα, παραδείγματος χάριν μετά από μια σύγκρουση μπορεί να υπάρξουν τραυματισμένοι άνθρωποι, χαλασμένο φορτίο, μια διαρροή του μαζούτ και μια επιχείρηση διάσωσης. Όλες οι σημαντικές αξιώσεις είναι πιθανό να ξεκινήσουν μια σειρά από εσωτερικές και εξωτερικές έρευνες, πολύ πιθανόν να αφορούν επιθεωρητές, δικηγόρους και διοικητικούς υπάλληλους του κράτους σημαίας. ,πορεία να υπάρξουν και ποινικές διαδικασίες. (North of England P & I Association, 2010)

4.1 Ρύπανση

Με την έννοια ρύπανση της θάλασσας συχνά εννοούμε τη ρύπανση που προκαλείται από το πετρέλαιο. Ωστόσο, κι άλλες μορφές περιβαλλοντικής ρύπανσης καθίστανται εξίσου σημαντικές με τη ρύπανση του πετρελαίου. Αυτές μπορεί να είναι οι έξι:

- Επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες
- Λύματα
- Σκουπίδια
- Επικίνδυνα αέρια
- Νερό ρέματος

Τα μείζονα συμβάντα ρύπανσης είναι σπάνια αλλά έχουν μια τόσο εκτεταμένη αντίδραση στο περιβάλλον και στη διεθνή άποψη ότι οι περισσότερες χώρες ασχολούνται τώρα σοβαρά με τα πλοία που προκαλούν ακόμη και μικρές ποσότητες ρύπων εντός των υδάτων τους.

Σύμφωνα με τον κώδικα του IMO σχετικά με την Ερευνά Θαλάσσιων Ατυχημάτων και Περιστατικών κατηγοριοποιεί την «εκτεταμένη ρύπανση» ως «πολύ σοβαρό ατύχημα» και όλες τις άλλες

περιπτώσεις ρυπάνσεως (ανεξαρτήτως ποσότητας) ως «σοβαρό ατύχημα». Οποιοδήποτε περιστατικό ρύπανσης είναι πιθανόν να ερευνηθεί από τη Σημαία και τα παράκτια κράτη που εμπλέκονται.

Σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», ο ιδιοκτήτης και ο ασφαλιστής ενός πλοίου, που προκαλεί τη ρύπανση, σχεδόν σιγουρά θα πληρώσει για τις συνέπειες, ακόμα κι αν ο καπετάνιος ή το πλήρωμα φέρουν ή όχι την ευθύνη. Μερικές φορές τα αλλά μέρη μπορούν να συνεισφέρουν, για παράδειγμα το άλλο πλοίο που εμπλέκεται στη σύγκρουση. Σε περίπτωση ρύπανσης απαιτούνται αποδεικτικά στοιχεία για:

- Διευκόλυνση στην διαλεύκανση της υπόθεσης
- Τη φύση των ποσοτήτων που ξεφορτώθηκαν στη θάλασσα
- Ελαχιστοποίηση των προστίμων ή άλλων κυρώσεων (North of England P & I Association, 2010)

Ρύπανση από πετρέλαιο

Η πιο συχνή αιτία ρύπανσης της θάλασσας αποτελεί το πετρέλαιο. Η ρύπανση αυτή μπορεί να προκληθεί από τα πιο συνηθισμένα, όπως η φόρτωση και η αποθήκευση του πετρελαίου στο πλοίο, αλλά και από τα πιο ασυνήθιστα όπως η σύγκρουση ενός πλοίου.

Τα αρχεία καταγραφής πετρελαίου είναι ένα από τα πιο σημαντικά αποδεικτικά στοιχεία που θα εξεταστεί μετά από ένα περιστατικό ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο. Οι απαιτήσεις για την ολοκλήρωση και τη διατήρηση του βιβλίου των πετρελαϊκών αρχείων περιλαμβάνονται στο παράρτημα 1 της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (MARPOL)

Είναι απαραίτητο τα αρχεία καταγραφής πετρελαίου να ενημερώνεται τακτικά. Οι ενημερώσεις σε αυτά τα αρχεία οφείλουν και πρέπει να είναι σωστές και ακριβείς. Σε περίπτωση που τα αρχεία καταγραφής πετρελαίου περιέχουν ανακρίβειες ή λανθασμένες πληροφορίες, είναι πολύ πιθανόν να προκαλέσουν σημαντικά προβλήματα για τον χειριστή του πλοίου αλλά και για το πλήρωμα. Πολλές είναι οι χώρες οι οποίες έχουν θεσπίσει τις ίδιες ποινές σε περίπτωση υποβολής ανακριβών αρχείων και σε περίπτωση ρύπανσης.

Εκτός από τα γενικά αποδεικτικά στοιχεία, τα αποδεικτικά στοιχεία που πρέπει να συλλέγονται για συμβάντα που αφορούν πλοία είναι τα παρακάτω:

- Λεπτομέρειες σχετικά με τις εργασίες του πλοίου και του φορτίου
- Λεπτομέρειες των κατηγοριών και των τύπων ρυπαντών που εμπλέκονται
- Ποσότητες ρύπων στο κατάστρωμα και στη θάλασσα
- Λεπτομέρειες σχετικά με την έκταση της ρύπανσης, την περιοχή που καλύπτεται από τον ρύπο και αν επηρέασε άλλα περιουσιακά.

- Λεπτομέρειες σχετικά με τις ενέργειες που έγιναν στο πλοίο και στην ξηρά για τον καθαρισμό του ρύπου
- Μέρη εξοπλισμού και άλλα συναφή αντικείμενα, εάν το περιστατικό ρύπανσης προκλήθηκε από ελλατωματικό εξοπλισμό του πλοίου
- Άλλες αναφορές για το περιστατικό ρύπανσης
- Καταγραφή των επικοινωνιών
- Λεπτομέρειες για οποιαδήποτε άλλα πλοία στην περιοχή όταν συνέβη η ρύπανση (North of England P & I Association, 2010)

4.2 Σύγκρουση και ζημιά στην ιδιοκτησία.

Οι συγκρούσεις μπορεί να αφορούν πολλές φορές περισσότερα από δύο πλοία τα οποία είτε είναι εν πλω, είτε βρίσκονται σε άγκυρα. Αρκετές βέβαια είναι οι φορές που οι ζημιές αφορούν ακίνητα εκτός πλοίου, όπως αγκυροβόλιο, προβλήτα, γερανός κ.α., οι ζημιές αυτές αναφέρονται ως ζημιές σε σταθερά και πλωτά αντικείμενα (FFO) (North of England P & I Association, 2010)

Οι ζημιές που μπορεί να προκληθούν από συγκρούσεις σε περιουσίες τρίτων είναι σχεδόν σίγουρο ότι θα προκαλέσουν αξιώσεις, τόσο μεγάλες που οι φορείς εκμετάλλευσης του πλοίου θα δυσκολευτούν να υπερασπιστούν. Όταν στο πλοίο συμβεί κάποια ζημιά καθώς εγκαταλείπει κάποιο λιμάνι, σε καμία περίπτωση ο πλοίαρχος δεν πρέπει να την αγνοήσει πιστεύοντας ότι η ζημιά είναι πολύ μικρή. Οι φορείς εκμετάλλευσης του πλοίου θα πρέπει να ενημερώνονται το συντομότερο δυνατό, με σκοπό να γίνουν έρευνες και να διαπιστωθεί σύντομα το μέγεθος της ζημιάς.

Σε περίπτωση που το πλοίο πρέπει να αγκυροβολήσει σε περιοχή που ήδη έχει υποστεί κάποιες ζημιές, ο πλοίαρχος υποχρεούται να εφιστά την προσοχή του στον χειριστή ελλιμενισμού και τις λιμενικές αρχές. Επίσης θα πρέπει να καταγράφονται οι λεπτομέρειες της ζημιάς στο αρχείο καταγραφής που υποστηρίζεται με σκίτσα και φωτογραφίες.

Ζημιές μπορεί να υπάρξουν και χωρίς φυσική επαφή.

Σε τέτοιες περιπτώσεις εκτός από τα γενικά αποδεικτικά στοιχεία πρέπει να συλλέγονται και τα ακόλουθα:

- Λεπτομέρειες για τις διαδικασίες του χειριστή πλοίου
- Δεδομένα από τα συστήματα VDR
 1. Δεδομένα που καταγράφονται από συστήματα ραντάρ, συστήματα αυτόματης αναγνώρισης (AIS) και καταγραφικά μηχανών

2. Είναι απαραίτητο να αποθηκεύονται αυτές οι εγγραφές ακολουθώντας τις σωστές διαδικασίες από τις οδηγίες του κατασκευαστή. Αυτό πρέπει να γίνεται το συντομότερο δυνατό, επειδή πολλά συστήματα αποθηκεύουν δεδομένα για μόλις 24 ώρες και μετά διαγράφονται αυτόματα
- Δεδομένα από τηλεγραφήματα
 - Δεδομένα από καταγραφείς βάθους
 - Γραφήματα πλοήγησης
 1. Τα γραφήματα πρέπει να μένουν ακριβώς όπως σχεδιάζονται. Οι θέσεις που δεν ταιριάζουν ή άλλα σήματα δεν πρέπει να απαλείφονται
 2. Καταγραφή του ακριβούς χρόνου και της θέσης του συμβάντος θα πρέπει να σχεδιάζονται, χρησιμοποιώντας ιδανικά μια ποικιλία μεθόδων (GPS)
 - Εγγραφή διόρθωσης γραφήματος
 - Καταγραφή της πιστοποίησης ECDIS
 - Βιβλία μετακίνησης
 - Αρχεία ελιγμών
 - Λεπτομέρειες του προσωπικού στη γέφυρα ακριβώς πριν το περιστατικό
 - Αρχεία των ραντάρ σε χρήση
 - Καταγραφή της κατάστασης του πηδαλίου
 1. Αυτόματη ή χειροκίνητη λειτουργία
 2. Αριθμός αντλιών τιμονιού που λειτουργούν
 - Στοιχεία πλοήγησης αν υπάρχουν
 - Αρχεία προσωπικού του πλοιάρχου
 - Αρχεία προσωπικού του αερονόμου και άλλων ειδικοτήτων
 - Καταγραφή των δοκιμών, των ελέγχων και της συντήρησης
 - Αρχείο των πραγματικών μαθημάτων που κατευθύνονται για τέσσερις ώρες πριν από τη σύγκρουση.
 - Λεπτομέρειες για την τελευταία θέση ΙΧ πριν από την παρατήρηση του άλλου πλοίου.
 - Λεπτομέρειες της πρώτης παρατήρησης του άλλου πλοίου
 1. Με ποια μέσα - για παράδειγμα, οπτική, ραντάρ, ARPA
 2. Χρόνο
 3. Απόσταση
 4. Φώτα και σχήματα που παρατηρήθηκαν
 5. Πτυχή
 6. Αληθής πορεία

7. Αληθής ταχύτητα
 8. Θέση, πορεία και ταχύτητα του πλοίου κατά τη στιγμή της πρώτης παρατήρησης
 9. Δράση που λαμβάνεται από το ίδιο το πλοίο κατά τη στιγμή της πρώτης παρατήρησης.
- Λεπτομέρειες της πρώτης οπτικής παρατήρησης του άλλου πλοίου
 1. Χρόνο
 2. Απόσταση
 3. Φώτα που παρατηρήθηκαν και σχήματα
 4. Πτυχή
 5. Προφανής πορεία.
 - Καταγραφή μεταγενέστερων παρατηρήσεων
 - Φορές
 - Απόσταση
 - Λεπτομέρειες για άλλα φώτα και σχήματα (αν υπάρχουν) που είχαν παρατηρηθεί στη συνέχεια πριν από τη σύγκρουση.
 - Καταγραφή των ενεργειών των δύο πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των χρόνων μέχρι το χρόνο της σύγκρουσης (συμπεριλαμβανομένης της κίνησης του κινητήρα).
 - Αρχείο των ηχητικών σημάτων που γίνονται και που ακούγονται με τους χρόνους.
 - Λεπτομέρειες για οποιαδήποτε επικοινωνία μεταξύ των πλοίων πριν από τη σύγκρουση, όπως φωτεινές ενδείξεις ή επικοινωνίες VHF .
 - Λεπτομέρειες για οποιαδήποτε εμπλοκή των υπηρεσιών κυκλοφορίας πλοίων (VTS).
 - Αρχείο του χρόνου της σύγκρουσης με την ακρίβεια των ρολογιών στη γέφυρα και στο μηχανοστάσιο που επαληθεύεται μαζί με την ακρίβεια των ρολογιών των μαρτύρων και της ακρίβειας των αυτόματων καταγραφών, όπως καταγραφείς μαθημάτων, καταγραφείς τηλεγραφημάτων και καταγραφείς δεδομένων .
 - Θέση της σύγκρουσης.
 - Λεπτομέρειες σχετικά με την ταχύτητα και τη γωνία του πλήγματος – καταγραφή μαρτύρων για την ταχύτητα και τον τίτλο του πλοίου κατά τη στιγμή της πρόσκρουσης και τη σχετική γωνία μεταξύ των πλοίων, υποστηριζόμενη από φωτογραφίες ή σχέδια.
 - Λεπτομέρειες σχετικά με τα μέρη του κάθε πλοίου που ήρθαν για πρώτη φορά σε επαφή.

- Καταγραφή της κλάσης του ιδίου πλοίου κατά τη στιγμή της σύγκρουσης - είναι σημαντικό ότι ο καταγραφέας πορείας έχει σημειωθεί με μελάνι για να δηλώσει την ώρα που το πλοίο συγκρούστηκε, αν και πρέπει να ληφθεί μέριμνα για να μην χαλάσει το ίχνος. Εάν δεν είναι διαθέσιμος ένας καταγραφέας πορείας, η πορεία του πλοίου θα πρέπει να προσδιορίζεται με κάποια άλλη μέθοδο η οποία θα πρέπει επίσης να καταγράφεται.
- Καταγραφή της έλξης του πλοίου κατά τη στιγμή της σύγκρουσης.
- Καταγραφή των ενεργειών που ελήφθησαν μετά τη σύγκρουση
- Περιγραφή των μετακινήσεων και των δύο πλοίων μετά από σύγκρουση
- Λεπτομέρειες επικοινωνίας μετά από σύγκρουση
- Λεπτομέρειες για άλλα πλοία που βρίσκονται κοντά όταν σημειώθηκε σύγκρουση
- Καταγραφή των επικοινωνιών με άλλα πλοία στην περιοχή

Σύγκρουση με αγκυροβολημένα ή αγκυροβολημένα πλοία

- Λεπτομέρειες για το αν το πλοίο λειτουργούσε με κύρια μηχανή
- Λεπτομερής περιγραφή της αγκυροβολίας όλων των εμπλεκόμενων πλοίων.
- Λεπτομέρειες για το αν το πλοίο έσερνε Άγκυρα.
- Λεπτομέρειες για το αν άλλο πλοίο έσερνε Άγκυρα.
- Λεπτομέρειες για άλλα πλοία που σέρνουν την άγκυρα στην περιοχή την ώρα του συμβάντος.

Υλική ζημιά

- Πλήρεις λεπτομέρειες του αντικείμενου που καταστράφηκε
 1. Εάν το κατεστραμμένο αντικείμενο ήταν παλιό ή νέο
 2. Εάν ήταν καλά χρησιμοποιημένο
 3. Εάν ήταν καλά φωτισμένο και μαρκαρισμένο
 4. Εάν υπήρξαν σημάδια βλάβης ή ελαττώματα στο αντικείμενο εκτός από αυτό που προκλήθηκε από το πλοίο.
- Λεπτομέρειες των ελιγμών του πλοίου
- Σχέδιο ταξιδιού συμπεριλαμβανομένων των πλήρων παλιρροιακών δεδομένων.
- Λεπτομέρειες για οποιαδήποτε εμπλοκή VTS.
- Λεπτομέρειες σχετικά με την κατάσταση του αγκυροβόλιου, κατά περίπτωση, συμπεριλαμβανομένων
 1. Κατάσταση και θέση των fenders/dolphins

2. Κατάσταση άλλων λιμανιών ή /και παραβλημάτων στο λιμάνι
 3. Ανακρίβειες στις πληροφορίες που παρέχονται από το λιμάνι / πλοϊκό σταθμό
 4. Σκίτσο των ρυθμίσεων ελλιμενισμού και των θέσεων των παραβλημάτων
- Λεπτομέρειες για το αν τα αγκυροβόλια ήταν εξοπλισμένα με λειτουργικούς δείκτες ταχύτητας ελλιμενισμού .
 - Λεπτομέρειες για το αν άλλα πλοία είχαν αντιμετωπίσει παρόμοια προβλήματα στο ίδιο αγκυροβόλιο ή στο ίδιο λιμάνι εντός του περασμένου έτους.
 - Αρχείο της σημείωσης της διαμαρτυρίας.
 - Λεπτομερή αρχεία όλων των υπηρεσιών που παρέχονται από τρίτους - συμπεριλαμβανομένων των εκθέσεων των υπηρεσιών που παρέχονται από τρίτους , επαληθεύονται από τον πλοίαρχο.
 - Καταγραφή όλων των επικοινωνιών με τρίτα μέρη μαζί με οποιαδήποτε χειρόγραφη σημείωση προφορικής, ραδιοφωνικής ή τηλεφωνικής επικοινωνίας.
 - Φωτογραφίες ή/και βίντεο
 1. Ισχυρά ρεύματα στους ποταμούς, τον πάγο, και άλλους κινδύνους
 2. Κατάσταση παραβλημάτων για την είσοδο στα λιμάνια εάν είναι απαραίτητο
 3. Κατάσταση των κλειδαριών και απόδειξη τυχόν προηγούμενων ζημιών
 4. Ρυθμίσεις ελλιμενισμού
 5. Περιοχές ελλιμενισμού ιδιαίτερα εκτεθειμένες στο swell
 6. Άλλα πλοία που επηρεάζονται από αντίξοες συνθήκες
 7. Κάθε έλλειψη χώρου για ελιγμούς στο λιμάνι
 8. Ρυθμίσεις παραλαβής παραβλημάτων σε παρακείμενα αγκυροβόλια (για συγκριτικούς σκοπούς)
 9. Οποιαδήποτε ζημιά στο πλοίο ή στις λιμενικές εγκαταστάσεις.
 - Λεπτομέρειες για τα ρυμουλκά
 1. Ονόματα
 2. Αριθμός διαθέσιμων μονάδων
 3. ιπποδύναμη/πρόωση

Λιμένας/διευθύνουσα αρχή

- Καταγραφή των δεδομένων επιτήρησης του ραντάρ.
- Καταγραφή των δεδομένων του συστήματος AIS.
- Ακουστική ταινία του λιμένα που λειτουργεί στο κανάλι επικοινωνιών.
- Λεπτομέρειες των τελευταίων πληροφοριών έρευνας του λιμένα/καναλιού.
- Λεπτομέρειες για τις οδηγίες της λιμενικής αρχής προς τους πιλότους.
- Αναφορά πιλότων.
- Έκθεση των τοπικών ερευνών για το περιστατικό.
- Έκθεση έρευνας ζημιών.
- Καλύτερο σχέδιο κλίμακας της περιοχής του περιστατικού.
- Λεπτομέρειες των θέσεων των παρακείμενων αγκυροβολημένων/κινούμενων πλοίων.
- Αρχείο μετακινήσεων του πλοίου
- Λεπτομέρειες προηγούμενων περιστατικών.
- Λεπτομέρειες για τα διαθέσιμα ρυμουλκά.
- Περίληψη των ρυθμίσεων πλοήγησης στο λιμάνι
 1. Ανεξάρτητοι ή απασχολούμενοι
 2. Κατάρτιση και προσόντα
 3. Φόρτοι εργασίας
 4. Περίληψη της τοπικής νομοθεσίας σχετικά με την ευθύνη των πιλότων και των λιμενικών αρχών
 5. Λεπτομέρειες σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις της πλοήγησης .

Ζημία μη επαφών

- Αρχεία μετακίνησης λιμένων.
- Λεπτομέρειες για όλα τα άλλα πλοία που κάνουν ελιγμούς στην περιοχή.
- Λεπτομέρειες για το αν το άλλο πλοίο συνέβαλε στο συμβάν, όπως ο έλεγχος των κύριων κινητήρων.
- Λεπτομέρειες για οποιαδήποτε αγκυροβόλια, συμπεριλαμβανομένων των παραβλημάτων ήταν ελαττωματικά, χαλαρά ή αναποτελεσματικά με οποιονδήποτε τρόπο. (North of England P & I Association, 2010)

4.3 Αποδεικτικά για ζημιές κύτους και μηχανημάτων

Η ασφάλιση του κύτους και των μηχανημάτων καλύπτει υλικές ζημιές στο ίδιο το πλοίο και τον εξοπλισμό επί του σκάφους, καλύπτει ακόμα τους κύριους και βοηθητικούς κινητήρες καθώς και τα εργαλεία χειρισμού και τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας.

Εκτός από τις ίδιες τις ζημιές πάνω στο κύτος και στα μηχανήματα η ασφάλεια καλύπτει και τις συνέπειες των ζημιών αυτών, συμπεριλαμβανομένης της διακοπής, της καθυστέρησης και τη μείωση της αποτελεσματικότητας του πλοίου καθώς επίσης και μέρος της ευθύνης για τη ζημιά σε σύγκρουση με άλλο σκάφος.

Οι πιο πιθανές αιτίες της καταστροφής του κύτους ή των μηχανών είναι οι συγκρούσεις και η προσάραξη.

Μια επίσης συχνή αιτία είναι η πυρκαγιά. Σε περίπτωση που η πυρκαγιά είναι σοβαρή θα διοριστεί από τον χειριστή σκαφών ένας εμπειρογνώμονας, ώστε να καθορίσει την αιτία της φωτιάς. Ο πλοίαρχος θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι η περιοχή όπου ξεκίνησε η πυρκαγιά διαταράσσεται όσο το δυνατόν λιγότερο.

Εκτός από γενικά αποδεικτικά στοιχεία θα χρειαστούν και πιο ειδικά για περιστατικά κύτους και μηχανημάτων. Τέτοια είναι τα παρακάτω:

Κύτος

- Σχέδια του πλοίου και σχέδια γραμμής που δείχνουν λεπτομέρειες της ζημιάς.
- Λεπτομερής περιγραφή της ζημιάς.
- Φωτογραφίες από ζημιές.
- Λεπτομέρειες για την κατάσταση όλων των δεξαμενών και των χώρων που έχουν χάσει αεροστεγώς ή υδατοστεγή ακεραιότητα.
- Λεπτομέρειες όλου του εξοπλισμού, ιδιαίτερα του εξοπλισμού ασφάλειας, που επηρεάζεται από τη ζημιά - συμπεριλαμβανομένων των αντλιών, των σωλήνων ήχου, του εξοπλισμού αδρανούς αερίου, των υδατοστεγών πορτών και των διαφραγμάτων.
- Λεπτομέρειες των συστάσεων για τις προσωρινές επισκευές που απαιτούνται.
- Λεπτομέρειες για κάθε αναγκαία εκτροπή σε χώρο ασφαλείας/προσωρινής επισκευής.
- Λεπτομέρειες για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημιά στο φορτίο που προκαλείται από το αρχικό περιστατικό και επίσης κατά τη διάρκεια της απάντησης έκτακτης ανάγκης, παραδείγματος χάριν κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων πυρόσβεσης.

- Εκθέσεις ερευνών που γίνονται από την κοινωνία ταξινόμησης , τους επιθεωρητές και τους επιθεωρητές κατά τη διάρκεια των προσωρινών και μόνιμων επισκευών.

Εξοπλισμός

- Λεπτομερής περιγραφή της ζημίας.
- Φωτογραφίες του χαλασμένου εξοπλισμού στη θέση του και μετά την αφαίρεσή του.
- Διατηρούνται μέρη του χαλασμένου εξοπλισμού και άλλα συναφή στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων των αναλώσιμων, όπως οι παλαιές σφραγίδες και τα σπασμένα μπουλόνια, η ανάλυση των οποίων είναι συχνά κρίσιμη για τον προσδιορισμό της αιτίας της ζημιάς.
- Καταγραφή βιβλίων και αρχείων συντήρησης σχετικά με χαλασμένο εξοπλισμό.
- Βιβλία καταγραφών λιπαντικών , συμπεριλαμβανομένων των αποτελεσμάτων των δοκιμών , τις ημερομηνίες της αλλαγής, μετά την ανάλυση περιστατικών και διορθωτικά μέτρα.
- Καταγραφή των εργασιών που πραγματοποιήθηκαν.
- Οποιαδήποτε άλλα αρχεία σχετικά με τον χαλασμένο εξοπλισμό που εμφανίζει ώρες λειτουργίας , ή αποδεικτικά στοιχεία προηγούμενων επιθεωρήσεων ή ερευνών.
- Λεπτομέρειες του προγραμματισμένου συστήματος συντήρησης - συμπεριλαμβανομένων των λεπτομερειών των ωρών λειτουργίας , το μέγιστο και το πραγματικό (Έλεγχος ότι τα φυσικά αποδεικτικά στοιχεία ταιριάζουν με τις προγραμματισμένες εγγραφές του συστήματος συντήρησης).
- Κατάσταση παρακολούθησης αρχείων, συμπεριλαμβανομένων των αναλύσεων λιπαντικών υγρών, ανάλυση δονήσεων και υπέρυθη ανάλυση.
- Λεπτομέρειες της τελευταίας επισκευής εξοπλισμού ή μηχανημάτων, έρευνα ή επιθεώρηση.
- Αρχείο του συστήματος καθαρισμού καυσίμων/λίπανσης πετρελαίου, συμπεριλαμβανομένου
- Εγχειρίδια εξοπλισμού
- Συστάσεις κατασκευαστών
- Διαδικασίες
- Λεπτομέρειες της αναθεώρησης, της έρευνας ή της επιθεώρησης.
- Αρχείο του συστήματος φίλτρων
- Εγχειρίδια εξοπλισμού
- Συστάσεις κατασκευαστών
- Διαδικασίες
- Λεπτομέρειες αναμόρφωσης, έρευνας ή επιθεώρησης

- Αρχείο χρήσης
- Αρχείο των αλλαγών φίλτρων .
- Καταγραφή των τιμών, πραγματικό κόστος, εκταμιεύσεις, κόστος λιμένος, κόστος πληρώματος, υπερωρίες που πληρώνονται, ανταλλακτικά χρησιμοποιούμενα, συναλλαγματικές ισοτιμίες που χρησιμοποιούνται, περίοδοι εκτός μίσθωσης .
- Αρχείο της συμφωνίας H & M του ασφαλιστή για επισκευές.
- Μητρώα ταξινόμησης.
- Εκθέσεις ερευνών που γίνονται από τον υπεύθυνο ταξινόμησης και τους επιθεωρητές κατά τη διάρκεια των προσωρινών και μόνιμων επισκευών.
- Διακοπή ή καθυστέρηση
- Καταστώματα και μηχανές καταγραφής που καλύπτουν την περίοδο του συμβάντος.
- Καταγραφή των καυσίμων που παραμένουν επί του σκάφους στην αρχή και στο τέλος της διακοπής.
- Λεπτομέρειες για οποιαδήποτε εκτροπή που προκλήθηκε από το συμβάν.
- Λεπτομέρειες των ρυθμίσεων ρυμούλκησης
- Θέσεις έναρξης και λήξης
- Εάν το εργαλείο ρυμούλκησης του πλοίου ή του ρυμουλκού χρησιμοποιείται
- Ρυμουλκά που χρησιμοποιούνται
- Καιρικές συνθήκες.
- Εκθέσεις ή επιβεβαίωση της κλάσης από τον επιθεωρητή της ταξινόμησης.
- Δήλωση των γεγονότων από τον πράκτορα λιμένων.
- Λεπτομέρειες για όλες τις ενισχύσεις στην ξηρά, υπό την προϋπόθεση ότι οφείλεται σε ζημία.
- Καταγραφή όλων των επιθεωρητών που παρευρέθηκαν στο πλοίο με πλήρη στοιχεία του οργανισμού που εκπροσωπούν.
- Καταγραφή των επικοινωνιών και αντίγραφα των μηνυμάτων που αποστέλλονται ή λαμβάνονται.
- Μείωση της αποτελεσματικότητας του πλοίου
- Λεπτομέρειες του πρόσθετου χρόνου που λαμβάνεται.
- Λεπτομέρειες για τα πρόσθετα καύσιμα που χρησιμοποιούνται.
- Λεπτομέρειες για την επιπλέον εργασία και τον εξοπλισμό που χρησιμοποιήθηκαν και ένα αρχείο των φορών που χρησιμοποιήθηκαν.
- Καταγραφή των κοινοποιήσεων και των αντιγράφων των μηνυμάτων που αποστέλλονται ή λαμβάνονται, ιδίως εκείνων που απευθύνονται σε αντιπρόσωπο, ναυλωτή ή άλλο τρίτο μέρος.

Φωτιά

- Λεπτομέρειες για το πού ξεκίνησε στο πλοίο η πυρκαγιά.
- Λεπτομέρειες της έκτασης της ζημίας.
- Λεπτομέρειες σχετικά με καύσιμο υλικό επί του πλοίου στο οποίο μπορεί να έχει φτάσει η πυρκαγιά .
- Λεπτομέρειες για οποιαδήποτε ζημιά φορτίου.
- Λεπτομέρειες των προσπαθειών που έγιναν από το πλήρωμα για να σβήσουν την πυρκαγιά συμπεριλαμβανομένων των λεπτομερειών της χρήσης των σταθερών συστημάτων πυρόσβεσης.
- Καταγραφή του υπολογισμού της σταθερότητας του πλοίου για να προσδιοριστεί ποιες επιλογές πυρόσβεσης ήταν διαθέσιμες.
- Λεπτομέρειες για τυχόν σωματικές βλάβες
- Καταγραφή των καταγραφών έκρηξης, αν υπάρχουν.
- Καταγραφή του αν υπήρχε κίνδυνος έκρηξης ή όχι.
- Καταγραφή του κατά πόσον οι δεξαμενές ήταν ελεύθερες ή/και αδρανείς.
- Αν εμπλέκονται ρυμουλκά και άλλα ενάντια σκάφη , τα ονόματά τους, οι θέσεις τους και οι λεπτομέρειες των πυροσβεστικών τους δραστηριοτήτων.
- Λεπτομέρειες του χρόνου που λαμβάνεται για να σβήσει τη φωτιά. (P & I association)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΔΥΝΑ(Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων)
[http://hbmci.gov.gr/js/report%20docs/ACCIDENT%20REPORT%20FOR%20COMPANY%20\(GRE\).pdf](http://hbmci.gov.gr/js/report%20docs/ACCIDENT%20REPORT%20FOR%20COMPANY%20(GRE).pdf)

Παναγιώτης Περ. Λυκούδης (2014). Στοιχεία ναυτικού δικαίου Γ' εκδόσεις, εκπαιδευτικό κείμενο ακαδημιών εμπορικού ναυτικού. Εκδόσεις ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΤΕΝΙΔΟΥ 1954

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

North of England P&I Association (2010). The mariner's role in collecting. A guide to good practice