

## ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΚΘΕΣΗΣ /2018

Το κατά τις διατάξεις του Ν.Δ. 712/70 και του Ν. 2575/98 Γ' Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων (Α.Σ.Ν.Α.), απαρτιζόμενο από τους:

1. ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ Ελένη, Εφέτη Πειραιώς
2. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗ Ιωάννη, Αντιπλοίαρχο Λ.Σ.
3. ΛΑΜΠΡΟΥ Σπυρίδωνα, Πλωτάρχη (Μ) Π.Ν.
4. ΠΟΝΗΡΗ Νικόλαο, Πλοίαρχο Α'Ε.Ν.
5. ΣΑΡΛΗ Μιχαήλ, Ειδικό στα ναυτιλιακά
6. ΣΧΑΛΕΚΗ Γεώργιο, Μηχανικό Α'Ε.Ν.
7. ΦΙΛΙΠΠΑ Αντώνιο, Ναυπηγό-Μηχ/γο
8. ΔΙΖΕΛΟ Ιωάννη, Πλωτάρχη Λ.Σ.

ως Πρόεδρος

ως Μέλος

ως Μέλος

ως Μέλος

ως Μέλος

ως Μέλος

ως Εισηγητή

ως Γραμματέα

συνεδρίασε σήμερα την 23 Οκτωβρίου, ημέρα Τρίτη και ώρα 14:00 στον Πειραιά και στο επί της οδού 2ας Μεραρχίας 18 οίκημα του Υ.ΝΑ.Ν.Π., για να αποφανθεί για τα αίτια και τις συνθήκες υπό τις οποίες συνέβη το ναυτικό ατύχημα του πλοίου Δ/Ξ-Π/Φ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ ΙΙ» Νηολ. Πειραιά 11763, μετά την παραπομπή σε αυτό του σχετικού φακέλου της δικογραφίας με το υπ' αριθ. πρωτ. 2221.8-288/71054/ 2017/ 05-10-2017/ ΥΝΑΝΠ/ Α.ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ/ ΔΑΝ 1<sup>ον</sup>

Από τα έγγραφα του πλοίου και από τα έγγραφα και λοιπά στοιχεία του φακέλου της δικογραφίας προέκυψαν τα εξής :

### ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

Όνομα :	ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ ΙΙ
Είδος:	Δεξαμενόπλοιο – Πετρελαιοφόρο (Δ/Ξ-Π/Φ)
Λιμάνι και αριθ. Νηολογίου:	Πειραιάς 11763
Κ.Ο.Χ:	1521,21 κόροι
Κ.Κ.Χ:	988,33 κόροι
Μήκος ολικό :	91,33 Μ
Πλάτος:	13,70 Μ
Βάθος νηολόγησης :	5,15 Μ
Υλικό κατασκευής:	Χάλυβας
Έτος και τόπος ναυπήγησης:	1972, Γερμανία
Έτος και τόπος μετασκευής :	2013, Ελλάδα
Μηχανές:	Μία (1) Μ.Ε.Κ. Diesel, MAK 9 MU 452 AK

Ιδιοκτήτης:	1632 KW / 450 RPM
Κυβερνήτης:	«ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»
Ασφάλιση σκάφους / μηχανών :	ΨΩΜΑΣ Δημήτριος
Ναυτιλιακά έγγραφα:	ΟΧΙ
	Απωλέσθησαν

### **ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ – ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ**

1. Έγγραφο Εθνικότητας, AMYEN GRC 100003571, εκδοθέν την 6/11/2013 από Κ.Λ.Π.
2. Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης Φορτηγού Πλοίου, αρ. Πιστ. 223/2015 εκδοθέν την 11/8/2015 από Υ.Ν. & Ν.Π. / Κ.Ε.Ε.Π., ισχύος μέχρι 27/9/2017 (μετά από δίμηνη παράταση).
3. Πιστοποιητικό καταμέτρησης εκδοθέν από Κ.Ε.Ε.Π. την 09/08/2013.
4. Πιστοποιητικό Γραμμής Φορτώσεως εκδοθέν από Κ.Ε.Ε.Π. την 05/07/2013 και λήξεως την 21/10/2018.
5. Πιστοποιητικό πρόληψης ρύπανσης από πετρελαιοειδή (ΠΠΡΠ) εκδοθέν από Κ.Ε.Ε.Π. την 25/10/2013 και λήξεως την 21/10/2018.
6. Πιστοποιητικό πρόληψης ρύπανσης από λύματα (ΠΠΡΛ) εκδοθέν από Κ.Ε.Ε.Π. την 23/10/2013 και λήξεως την 21/10/2018.

### **ΙΣΤΟΡΙΚΟ**

#### **Α. Φόρτωση και αγκυροβολία πλοίου στο αγκυροβόλιο Πειραιά.**

Την 08/09/2017, περί ώρα 15:30, το πλοίο «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» Ν.Π. 11763, προερχόμενο από το αγκυροβόλιο Πειραιά, κατέπλευσε στο αγκυροβόλιο Ασπροπύργου, όπου παρέμεινε μέχρι ώρα 23:30. Στη συνέχεια απέπλευσε και προσέγγισε στην προβλήτα των διυλιστηρίων ΕΛΠΕ (ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε.) στον Ασπρόπυργο, όπου πρυμνοδέτησε με σκοπό να φορτώσει πετρέλαιο.

Σύμφωνα με την από 31/10/2017 κατάθεση του πλοιάρχου Ψωμά Δημητρίου ενώπιον του ΑΣΝΑ/Γ', η φόρτωση του πλοίου άρχισε περί ώρα 02:00 της 09/09/2017 και περατώθηκε την 08:40 της ίδιας ημέρας. Στα ΕΛΠΕ το πλοίο φόρτωσε 248,7 μ. τόνους μαζούτ υψηλού θείου, 1347 μ. τόνους μαζούτ ΗFO380 (heavy fuel oil) υψηλού θείου και 172 μ. τόνους περίπου πετρέλαιο MGO (marine gas oil). Στο πλοίο προϋπήρχαν (προ καταπλεύσεως στα ΕΛΠΕ) φορτωμένα 548 μ. τόνοι μαζούτ ΗFO380 και 168 μ. τόνοι πετρέλαιο MGO. Όλες οι ανωτέρω ποσότητες φορτίου προορίζονταν για εφοδιασμό με καύσιμα εμπορικών πλοίων,

στα οποία θα παραδίδονταν την επόμενη και μεθεπόμενη ημέρα (10 και 11/ 09/ 2017) στο αγκυροβόλιο του Πειραιά. Μετά τη φόρτωση, το πλοίο εφοδιάστηκε με τα απαραίτητα τελωνειακά έγγραφα. Οι δεξαμενές θαλασσέριματος κατά τη φόρτωση ήταν και παρέμειναν άδειες. Στην κατάσταση αυτή φόρτου το πλοίο είχε μέσο βύθισμα 4,8 μέτρα και έμπρυμνη διαγωγή 0,5 μέτρα.

Στη συνέχεια, περί ώρα 10:30, το πλοίο αναχώρησε με προορισμό το αγκυροβόλιο του Πειραιά, όπου κατέπλευσε στις 11:30 της 09/09/2017 και αγκυροβόλησε.

Κατά τη φόρτωση στα ΕΛΠΕ και κατά τον πλου μέχρι το αγκυροβόλιο Πειραιά στο πλοίο επέβαινε το σύνολο του πληρώματος (11 μέλη).

Μετά την αγκυροβολία του πλοίου στο αγκυροβόλιο Πειραιά, με εντολή του πλοίαρχου, παρέμειναν σ' αυτό τέσσερα (4) από τα μέλη του πληρώματος, ως «πλήρωμα ασφαλείας», το οποίο καθορίστηκε από τον πλοίαρχο και αποτελούταν από τον ίδιο το πλοίαρχο Ψωμά Δημήτριο (ως αξιωματικό καταστρώματος), το μηχανοδηγό Ρέτζο Γεώργιο (ως αξιωματικό μηχανής), το ναύτη Κοφινά Γεώργιο και το δόκιμο μηχανής Αντωνόπουλο Αλέξανδρο. Το υπόλοιπο πλήρωμα απεχώρησε από το πλοίο με λάντσα, με την εντολή από τον πλοίαρχο να βρεθούν όλοι στο χώρο επιβίβασης της λάντσας στην ιχθυόσκαλα Κερασινίου στις 07:00 η ώρα της επομένης (10/09/2017) για να επιστρέψουν στο πλοίο.

Γύρω στις 23:15 αναχώρησαν από το πλοίο οι εκ του «πληρώματος ασφαλείας» πλοίαρχος Ψωμάς Δημήτριος και δόκιμος μηχανής Αντωνόπουλος Αλέξανδρος, οπότε το «πλήρωμα ασφαλείας» περιορίστηκε στα δύο (2) άτομα.

#### **B. Χρονικό εγκάρσιας κλίσης και βύθισης πλοίου.**

Όπως κατέθεσε την 19/10/2017 ενώπιον του ΑΣΝΑ/Γ' ο μηχανοδηγός Ρέτζο, περί 01:05 η ώρα της 10/09/2017 βρισκόταν στη καμπίνα του στην αριστερή πλευρά του χώρου ενδιαίτησης, οπότε άκουσε έναν ήχο σαν τρίξιμο λαμαρίνας. Ο ήχος δεν συνοδεύτηκε από τράνταγμα. Αμέσως τότε κατέβηκε στο μηχανοστάσιο, όπου από τον έλεγχο που πραγματοποίησε δεν διαπίστωσε κάτι το ανικανονικό. Μετά από δεκαπέντε (15) λεπτά (ήτοι περί τις 01:20) το πλοίο πήρε κλίση προς τα δεξιά. Όταν άρχισε το πλοίο να παίρνει κλίση συναντήθηκε στην κουζίνα με το ναύτη Κοφινά, ο οποίος εκείνη την ώρα έφτιαχνε τoστ. Τότε ο ίδιος πήρε τηλέφωνο τον Α' μηχανικό του πλοίου και ο Κοφινάς τον πλοίαρχο και τους ενημέρωσαν σχετικά με την κλίση του πλοίου. Μέχρι να μεγαλώσει η κλίση του πλοίου ήταν σε λειτουργία η ηλεκτρομηχανή του και υπήρχε φωτισμός. Όταν η κλίση έγινε μεγάλη έγινε black out και τότε δούλεψε για δέκα (10) περίπου λεπτά ο φωτισμός ανάγκης. Σε μία (1)

περίπου ώρα από την έναρξη της κλίσης το πλοίο άρχισε να βυθίζεται. Τότε ο Ρέτζο μαζί με τον Κοφινά έπεσαν στη θάλασσα. Στην επιφάνεια της θάλασσας υπήρχε παντού πετρέλαιο.

Όπως κατέθεσε την 19/10/2017 ενώπιον του ΑΣΝΑ/Γ' ο ναύτης Κοφινάς, την ώρα του ατυχήματος βρισκόταν στη καμπίνα του, οπότε το πλοίο πήρε ξαφνικά κλίση προς τα δεξιά. Πήρε τηλέφωνο τον πλοίαρχο και τον ενημέρωσε. Στη συνέχεια βγήκαν μαζί με το Ρέτζο στο πρυμναίο κατάστρωμα και όταν η κλίση μεγάλωσε και το πλοίο βυθιζόταν έπεσαν στη θάλασσα όπου κολύπησαν μέσα στο πετρέλαιο που υπήρχε στην επιφάνεια της θάλασσας γύρω από το πλοίο:

Από τη σηματική αναφορά ΩΠ : 100400/09-17 (04:00 η ώρα της 10/09/2017) του ΥΝΑΝΠ/ ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ./ ΚΛΠ/ VTS προκύπτει ότι περί ώρα 02:10 της 10/09/2017 το πλοίο Φ/Γ "FRANCESCO DI GIORGIO" είχε αναφέρει ότι εντόπισε εισροή υδάτων στο Δ/Ξ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II».

Όπως προκύπτει από το ημερολόγιο συμβάντων του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά (ΚΛΠ), την 10/09/2017 και ώρα 02:25, ενημερώθηκε η Υπηρεσία από το VTS/Πειραιά ότι το Φ/Γ «FRANCESCO DI GIORGIO», σημαίας Λουξεμβούργου, που βρισκόταν αγκυροβολημένο στο βόρειο τμήμα του αγκυροβολίου Πειραιά, ανέφερε ότι στο Δ/Ξ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» παρατηρήθηκε εισροή υδάτων και υπήρχε έντονη μυρωδιά πετρελαιοειδών. Άμεσα ενημερώθηκε η ηγεσία του Κ.Λ.Π., το ΕΚΣΕΔ/ΛΣ-ΕΛΑΚΤ και το σκάφος ΠΛΣ 601. Δόθηκε εντολή στο σκάφος ΠΛΣ 607 να μεταβεί προς την αναφερόμενη θαλάσσια περιοχή. Επίσης, ενημερώθηκε το Ρ/Κ ασφαλείας καθώς και το ΠΛΣ 420 να μεταβούν άμεσα στη περιοχή.

Όπως προκύπτει από το ημερολόγιο συμβάντων του Β' Λιμενικού Τμήματος Κερατσινίου, την 10/09/2017 και ώρα 02:25, στη θαλάσσια περιοχή νότια – νοτιοδυτικά της νήσου Αταλάντης σε στίγμα Φ : 37° 55,8' Β – Λ : 023° 34' Α, βυθίστηκε, ενώ ήταν αγκυροβολημένο, το Δ/Ξ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II». Τα δύο επιβαίνοντα στο πλοίο μέλη του πληρώματος περιευνελέγησαν από το ρυμουλκό σκάφος Ρ/Κ «ΗΦΑΙΣΤΟΣ II» και από τη λάντσα «ΡΟΥΣΣΗΣ III, τα οποία είχαν σπεύσει προς συνδρομή. Οι δύο (2) διασωθέντες ναυαγοί ήταν καλά στην υγεία τους.

Σύμφωνα με την από 06/11/2017 ενώπιον του ΑΣΝΑ/Γ' κατάθεση του Αλμπάνη Ευσταθίου, κυβερνήτη του ρυμουλκού σκάφους Ρ/Κ «ΗΦΑΙΣΤΟΣ II» Ν.Π. 5061, την 10/09/2017, περί ώρα 02:15, ενημερώθηκε από το Πειραιάς – traffic να πλεύσει προς τη περιοχή της Αταλάντης για έλεγχο του πλοίου «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II». Στις 02:32 έφτασε κοντά στο πλοίο «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» από τη δεξιά του πλευρά, το οποίο δεν είχε φωτισμό, ενώ ακούγονταν φωνές από μέλη του πληρώματος. Το πλοίο είχε κλίση προς τα δεξιά (όχι πολύ μεγάλη) και έμπρυσμη διαγωγή, με την κουβέρτα (κατάστρωμα) πολύ κοντά στο νερό σαν να ήταν πολύ

φορτωμένο. Στο μέσο του πλοίου είδε δύο άτομα μέλη του πληρώματος, τα οποία πέσανε στη θάλασσα όταν το πλοίο άρχισε να βυθίζεται ομαλά χωρίς να πάρει απότομη κλίση. Στη συνέχεια, την ώρα 02:50, περισυνέλεξε από τη θάλασσα το ναύτη Κοφινά Γεώργιο γεμάτο πετρέλαιο και φανερά αναστατωμένο. Οι καιρικές συνθήκες ήταν καλές (άνεμοι 3 μποφόρ). Το πλοίο βυθίστηκε ολοκληρωτικά στις 04:10 η ώρα.

Σύμφωνα με την από 31/10/2017 ενώπιον του ΑΣΝΑ/Γ' κατάθεση του Χαλυβίδη Παναγιώτη, κυβερνήτη της λάντσας «ΡΟΥΣΗΣ III» Ν.Π. 10765, στις 02:30 της 10/09/2017 απέπλευσε με την λάντσα του προς το πλοίο «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» μεταφέροντας 4 ή 5 μέλη του πληρώματος. Ενώ βρισκόταν σε απόσταση 3 – 4 στάδια από το πλοίο, είδε παραπλέοντα πλοία με ανοιχτά φώτα, εντόπισε επιπλέοντα αντικείμενα και είδε την πλώρη του «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» (αριστερή μάσκα) πάνω από το νερό ενώ το υπόλοιπο πλοίο ήταν βυθισμένο. Περισυνέλεξε ένα άτομο από τη θάλασσα (εννοεί τον Ρέτζο) ο οποίος ήταν μαύρος από το πετρέλαιο (μαζούτ). Στη συνέχεια επιβιβάσθηκε στο σκάφος του και ο άλλος διασωθείς από το Ρ/Κ «ΗΦΑΙΣΤΟΣ II» (εννοεί τον Κοφινά) και κατευθύνθηκε προς την προβλήτα Αγίου Γεωργίου, όπου αποβιβάσθηκαν όλοι οι επιβαίνοντες.

#### **Γ. Παραμονή πλοίου στο αγκυροβόλιο Πειραιά.**

Σύμφωνα με την ΩΠ : 081623/09-17 σηματική αναφορά του Κ.Λ.Π., είχε εγκριθεί από το Κ.Λ.Π., σύμφωνα με το άρθρο 13 του υπ' αριθ. 176 Ειδικού Κανονισμού Λιμένα Πειραιά (ΦΕΚ 85 Β /1993), η παραμονή του πλοίου «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» στο αγκυροβόλιο Πειραιά από την 08/09/2017 και ώρα 20:00 έως και την 11/09/2017 και ώρα 20:00.

#### **Δ. Καιρικές συνθήκες στη περιοχή κατά το χρόνο του συμβάντος.**

Σύμφωνα με το υπ' αριθ. πρωτ. 3367-12-09-2017/ΕΜΥ/Ε1/20-09-2017 Πιστοποιητικό της Ε.Μ.Υ., η εκτίμηση για τις καιρικές συνθήκες στη θαλάσσια περιοχή νότια νοτιοδυτικά της νήσου Αταλάντης (στίγμα φ=37° 55,8'Β– λ=023° 34'Α), στις 10/09/2017 και περί ώρα 02:25, ήταν ως εξής : καιρός αίθριος, άνεμοι μεταβλητοί πολύ ασθενείς (2 μποφόρ) και ορατότητα μεγαλύτερη από 5 ν. μίλια.

#### **Ε. Συνέπειες από τη βύθιση του πλοίου – Ρύπανση θαλασσίου περιβάλλοντος – Ενέργειες απάντησης φορτίου και αντιρρύπανσης.**

Από τη βύθιση του πλοίου «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II», την 10/09/2017, δεν προκλήθηκε θάνατος ή τραυματισμός προσώπων, προκλήθηκε όμως μεγάλης έκτασης ρύπανση του θαλάσσιου

περιβάλλοντος από την εκροή από το πλοίο μεγάλων ποσοτήτων πετρελαιοειδών, κυρίως μαζούτ, προερχόμενο απ' τις δεξαμενές φορτίου του πλοίου.

Με την ΩΠ : 100440/09-17 (στις 04:40 της 10/09/2017) σηματική αναφορά του ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ/ΔΕΠΙΧ 2<sup>ο</sup> /ΚΕΠΙΧ, προς τον πλοιοκτήτη του Δ/Ξ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II», σχετικά με την λήψη μέτρων πρόληψης ρύπανσης, επισημάνθηκαν τα εξής : *Μετά την βύθιση του υπό πλοιοκτησία σας Δ/Ξ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» εντός της ράδας του Πειραιά, σας γνωρίζουμε ότι σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 11 και 12 του Π.Δ. 55/98 (ΦΕΚ 58 Α/98), υποχρεούσθε να μεριμνήσετε αμέσως μόλις καταστεί εφικτό :* α) για τη λήψη κάθε πρόσφορου μέτρου για την αποτροπή διαρροής φορτίου, καυσίμων, λιπαντικών και πετρελαιοειδών μιγμάτων του πλοίου στη θάλασσα (π.χ. στεγανοποίηση εξαεριστικών – καταμετρητικών δεξαμενών κλπ), β) για την ταχεία απάντηση και απομάκρυνση από το πλοίο του φορτίου, καυσίμων και κάθε είδους ρυπογόνων ουσιών εφόσον υπάρχει κίνδυνος διαρροής αυτών ... *Σχέδιο απάντησης φορτίου, καυσίμων και λοιπών ρυπογόνων ουσιών να υποβληθεί για εποπτεία στη Λιμενική Αρχή Πειραιά. Στο σχέδιο να αναφέρεται ρητά ο ορισμός φυσικού προσώπου ως υπευθύνου για τις ως άνω εργασίες ...*

Με το από 10/09/2017 (ώρα 06:14) μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του δικηγορικού γραφείου Χριστίνας Σφαέλου (για λογαριασμό της πλοιοκτήτριας / διαχειρίστριας εταιρείας) γνωστοποιήθηκε στο ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ/ΚΕΠΙΧ ότι ανατέθηκε στην εταιρεία «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.» το έργο προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη βύθιση του πλοίου «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II».

Με την ΩΠ: 100631/09-17 (στις 06:31 της 10/09/2017) σηματική αναφορά του Κ.Λ.Π./Τ.Λ.Α./ΓΡ.Π.Θ.Π. (Δ/γη ΥΝΑΝΠ/ ΑΛΣ-ΕΛΑΚΤ/ ΚΕΠΙΧ), ζητήθηκε από την ανωτέρω εταιρεία «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.» :

α) *Η άμεση στεγανοποίηση εξαεριστικών – καταμετρητικών προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος διαρροής πετρελαιοειδών από το ναυάγιο στο θαλάσσιο περιβάλλον, β) Η άμεση πόντιση επάλληλων πλωτών φραγμάτων ικανού εκτάματος πέριξ του ναυαγίου προκειμένου να αποτραπεί (λαμβάνομένων υπόψη των επικρατουσών καιρικών συνθηκών και των θαλασσίων ρευμάτων στην περιοχή) η διαρροή πετρελαιοειδών εκτός αυτών, γ) Η υποβολή στο Κ.Λ.Π. σχεδίου απάντησης φορτίου – καυσίμων – λιπαντικών – πετρελαιοειδών μιγμάτων από το εν λόγω ναυάγιο και διενέργεια αυτής με ασφαλή τρόπο και τεχνικά αποδεκτές μεθόδους με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης εργασιών, δ) Η επάρκεια εξοπλισμού, υλικών και μέσων για την ελαχιστοποίηση – αποτροπή – αποτελεσματική αντιμετώπιση του περιστατικού.*

Τέλος, επισημάνθηκε στην ανωτέρω εταιρεία ότι οι παραπάνω ενέργειες κρίνονται αναγκαίες και επιτακτικές προκειμένου να διασφαλιστεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, οι δραστηριότητες οικονομικού ενδιαφέροντος στην περιοχή και η προστασία του κοινωνικού συνόλου και ότι η μη πιστή τήρηση αυτών από πλευράς των υπευθύνων θα επισύρει τις προβλεπόμενες κυρώσεις.

Με την ΩΠ: 101347/09-17 (στις 13:47 της 10/09/2017) σηματική αναφορά του Κ.Λ.Π./Τ.Λ.Α./ΓΡ.Π.Θ.Π. ζητήθηκε από την ανωτέρω εταιρεία «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.» :

α) Η εξασφάλιση αποτροπής διαφυγής πετρελαιοειδών εκτός των ήδη ποντισθέντων φραγμάτων με πόντιση επιπλέον σειράς ή σειρών πλωτών φραγμάτων επαρκούς εκτάματος περίξ του ναυαγίου, β) Η επάρκεια εξοπλισμού, υλικών και μέσων για την ελαχιστοποίηση – αποτροπή – αποτελεσματική αντιμετώπιση του περιστατικού.

Με το υπ' αριθ. πρωτ. 01.10.09/17/10-09-2017 έγγραφό της προς το Κ.Λ.Π., η «Spanopoulos group», απαντώντας στα ανωτέρω έγγραφα, ενημερώνει για τη δέσμη μέτρων πρόληψης περιβαλλοντικού κινδύνου που έχει σχεδιάσει και υλοποιεί. Η εν λόγω δέσμη μέτρων περιλαμβάνει :

1) Άμεση κινητοποίηση και μετάβαση στο σημείο βύθισης τεσσάρων (4) ρυμουλκών πλοίων, ενός (1) πλωτού γερανού και ενός (1) αντιρρυπαντικού σκάφους, 2) Άμεση μετάβαση καταδυτικού συνεργείου και κατάλληλου εξοπλισμού για τη λήψη μέτρων προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, με σκοπό να περιοριστεί η διαρροή ποσοτήτων πετρελαιοειδών, καυσίμων και λοιπών ρυπογόνων ουσιών. Διενέργεια εργασιών στεγανοποίησης για τον περιορισμό και ελαχιστοποίηση της διαρροής.

Επίσης, η «Spanopoulos group» ενημερώνει ότι βρίσκονται σε εξέλιξη σειρά εργασιών προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος, που περιλαμβάνουν :

1) Πόντιση φραγμάτων και διάθεση άλλων επαρκούς εκτάματος εφόσον κριθεί αναγκαίο, 2) Τοποθέτηση επαρκούς ποσότητας κατάλληλων απορροφητικών υλικών και διάθεση μηχανικών μέσων περισυλλογής και εξοπλισμού καταπολέμησης θαλάσσιας ρύπανσης, 3) Περισυλλογή επιπλεόντων αντικειμένων, 4) Οργάνωση και επάνδρωση φυλακών ασφαλείας με άρτια καταρτισμένο προσωπικό σε θέματα θαλάσσιας ρύπανσης επί 24ώρου βάσεως, 5) Οι εντεταλμένοι και προστιθέντες για το έργο έχουν εφοδιαστεί με μέσα επικοινωνίας προς εξασφάλιση άμεσου επικοινωνίας και επαφής.

Με την ΩΠ : 101627/09-17 (στις 16:27 της 10/09/2017) σηματική αναφορά του ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ/ΔΕΠΙΧ 2<sup>ο</sup> /ΚΕΠΙΧ, προς την εταιρεία «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.», ζητήθηκε να γνωστοποιηθεί ο εκτιμώμενος χρόνος ολοκλήρωσης των εργασιών

στεγανοποίησης για περιορισμό και ελαχιστοποίηση διαρροών πετρελαιοειδών από το ναυάγιο.

Εν συνεχεία, με την ΩΠ: 111430/09-17 (στις 04:30 της 11/09/2017) σηματική αναφορά του Κ.Λ.Π./Τ.Λ.Α./ΓΡ.Π.Θ.Π. υπενθυμίσθηκε εκ νέου στην εταιρεία «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.» η αναγκαιότητα άμεσης ολοκλήρωσης των εργασιών στεγανοποίησης, προκειμένου να εξαλειφθούν οι όποιες διαρροές πετρελαιοειδών από το εν θέματι ναυάγιο.

Με την ΩΠ : 112217/09-17 (στις 22:17 της 11/09/2017) σηματική αναφορά του ΚΛΠ/ΤΛΑ/ΓΡ.ΠΘΠ προς την εταιρεία «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.», επαναλαμβάνεται για πολλοστή φορά η έκκληση λήψης κάθε πρόσφορου μέτρου για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, με την αποτροπή περαιτέρω διαρροής στη θάλασσα καυσίμων – λιπαντικών – πετρελαιοειδών μιγμάτων και πάσης φύσεως ρυπογόνων ουσιών, με την απάντηση και απομάκρυνση τους, και ζητείται η κατάθεση σχεδίου απάντησης με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης εργασιών. Επισημαίνεται ότι ενδεχόμενη κωλυσιεργία αναφορικά με τα ανωτέρω είναι δυνατόν να προκαλέσει στο άμεσο μέλλον υποβάθμιση του θαλασσίου περιβάλλοντος ...

Σύμφωνα με το υπ' αριθ. πρωτ. 06.12.09/17/12-09-2017 έγγραφό της η «Sraporoulos group» προς το Κ.Λ.Π., ενημερώνει ότι οι εργασίες στεγανοποίησης – σφράγισης ολοκληρώθηκαν την 12/09/2017 περί ώρα 09:10, ήτοι 53 ώρες μετά την ολοκλήρωση βύθισης του πλοίου (ώρα 04:10 της 10/09/2017).

Όπως προκύπτει από τη σηματική αναφορά ΩΠ : 122130/09-2017 του Κ.Λ.Π./ Γ' ΛΤ, πέραν της εταιρείας «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.», στις εργασίες απορρύπανσης συμμετείχαν και οι εταιρείες «ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ Α.Ε.» (Ε.Π.Ε.), «ΝΕΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.».

Όπως προκύπτει από το έγγραφο 2261.3-4/76989/18/18-10-2018 του ΥΝΑΝΠ/ΑΛΣ/ΕΛ.ΑΚΤ/Δνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος ΙΑ' , η πλοιοκτήτρια εταιρεία του Δ/Ξ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ ΙΙ» ανέθεσε με το από 15/09/2017 ιδιωτικό συμφωνητικό στην εταιρεία «ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.» τις εργασίες καταπολέμησης ρύπανσης του θαλασσίου και παράκτιου χώρου. Ακολούθως, η εταιρεία «ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.» ανέθεσε με τα από 20/09/2017 (5 ημέρες μετά την ανάθεση σ' αυτήν και 10 ημέρες μετά τη βύθιση του πλοίου) και 21/09/2017 ιδιωτικά συμφωνητικά στις εταιρείες «ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ Α.Ε.» και «NEW NAVAL Ν.Ε.» την πραγματοποίηση των εργασιών αυτών.

Από το έγγραφο αρ.πρωτ. 2412.6/76/2018/18-10-2018 του ΥΝΑΝΠ/ΑΛΣ/ΕΛ.ΑΚΤ/Κ.Λ.Π., προκύπτει ότι η εταιρεία που ανέλαβε το έργο της απορρύπανσης συνεπεία

του ναυαγίου του Δ/Ξ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» είναι η «ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.», η οποία στη συνέχεια ανέθεσε ως υπεργολάβος στις «ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ Α.Ε.», και «NEW NAVAL N.E.» την διεκπεραίωση του ανωτέρω έργου. Επιπροσθέτως, στις εν λόγω εργασίες συμμετείχε και η «ANTIPOLLUTION A.N.E.».

Οι εταιρείες «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.», «ΝΕΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΕ» και «ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ» ανήκουν στον όμιλο «Spanoroulos group».

Τις επόμενες ημέρες, το Κ.Λ.Π. με σειρά εγγράφων του (σηματικές αναφορές) ζητά από την εταιρεία «ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.» τη λήψη κατάλληλων μέτρων και μέσων για την επίσπευση της απάντησης των πετρελαιοειδών από το ναυάγιο.

Στην σηματική αναφορά ΩΠ : 2211:40/09-17 (στις 11:40 της 22/09/2017) του ΚΛΠ/ΤΛΑ/ΠΘΠ προς την Εισαγγελία Πρωτοδικών Πειραιά αναφέρεται «*ότι η εταιρεία που έχει αναλάβει την απάντηση πετρελαιοειδών από το ναυάγιο του Δ/Ξ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» δεν έχει μέχρι σήμερα συμμορφωθεί στις αλληπάλληλες εντολές μας για τη χρησιμοποίηση κατάλληλου πλοίου που βρίσκεται στη περιοχή του ναυαγίου και διαθέτει την απαιτούμενη βεβαίωση για τη συλλογή και μεταφορά πετρελαιοειδών καταλοίπων, εγκυμονώντας σοβαρό κίνδυνο πρόκλησης περαιτέρω ρύπανσης θάλασσας και ακτών ...*».

Με την σηματική αναφορά ΩΠ : 2617:53/09-17 (στις 17:53 της 26/09/2017) του ΚΛΠ/ΤΛΑ/ΠΘΠ προς την εταιρεία «ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.», με κοινοποίηση στην Εισαγγελία Πρωτοδικών Πειραιά και άλλους φορείς μεταξύ των οποίων και στην πλοιοκτήτρια εταιρεία «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II Ν.Ε.», ζητεί από την «ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.» να γνωστοποιήσει άμεσα την εκτιμώμενη ημερομηνία περάτωσης των εργασιών απάντησης φορτίου, πετρελαιοειδών καυσίμων και λιπαντικών από τις δεξαμενές του «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II».

Στα έγγραφα της υπ' αριθ. 29.25.09/17/25-9-2017 και 31.27.09/17/27-9-2017 η «Spanoroulos group», περιγράφει τις εκτελούμενες εργασίες απάντησης σε ορισμένες δεξαμενές, ενώ στο πρώτο απ' αυτά αναφέρει ότι «*κατά το συγκεκριμένο στάδιο εργασιών δεν δυνάμεθα να δηλώσουμε προκαταβολικά την ακριβή ημερομηνία περάτωσης των εργασιών απάντησης λόγω του βαθμού δυσκολίας της επιχείρησης και αστάθμητων παραγόντων που δεν μπορούν να προβλεφθούν την παρούσα στιγμή*».

Εν τέλει, οι εργασίες απάντησης του φορτίου πετρελαιοειδών καυσίμων από τις δεξαμενές του βυθισμένου πλοίου «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» ολοκληρώθηκαν την 29/09/2017 και ώρα

11:24, όπως σχετικά προκύπτει από το υπ' αριθ. 32.29.09/17/ 29-09-2017 έγγραφο της «Sraporoulos group» και από τη σηματική αναφορά ΩΠ : 291320/09-17 του Κ.Λ.Π./Τ.Λ.Α./Π.Θ.Π. Ήτοι μετά από 19 ημέρες από τη βύθιση του πλοίου «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» και την ανάληψη από την εταιρεία «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.» του έργου προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η απάντηση του φορτίου από το βυθισμένο πλοίο «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» έγινε από εταιρείες του ομίλου «Sraporoulos group». Στην απάντηση φορτίου συμμετείχαν τρία δεξαμενόπλοια τα εξής : 1) Δ/Ξ-Π/Φ «ΛΑΣΣΑΙΑ», 2) Δ/Ξ «ΑΕΓΕΑΝ ΒΡΕΕΖΕ I» και 3) Δ/Ξ «ΣΥΡΟΣ», στα οποία έγινε η μετάγχιση του απαντηθέντος φορτίου.

Όσον αφορά στην ποσότητα πετρελαίου που διέρρευσε στη θάλασσα καθώς και την ποσότητα πετρελαίου που παρέμεινε στο πλοίο, όπως αναφέρεται στην απόφαση επιβολής διοικητικού προστίμου του κ. Υπουργού ΥΝΑΝΠ για το Δ/Ξ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II», η συνολική ποσότης φορτίου που απαντήθηκε από το βυθισμένο πλοίο «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» ήταν 2.363,925 m<sup>3</sup> fuel oil (μαζούτ), 81 m<sup>3</sup> marine gas oil (πετρέλαιο ναυτιλίας) και 4.599,284 λίτρα πετρελαιοειδών μιγμάτων. Η ποσότης φορτίου που συλλέχθηκε από την επιφάνεια της θάλασσας στη περιοχή του ναυαγίου ήταν 142 m<sup>3</sup> fuel oil (μαζούτ). Η συνολική ποσότης των συλλεχθέντων υγρών πετρελαιοειδών μιγμάτων – ρυπασμένων υδάτων από την επιφάνεια της θάλασσας, κατά δήλωση της εταιρείας «ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ Α.Ε.» (αναφορά αρ. πρωτ. 57/18/24-01-2018) ανήλθε περί τα 3.554 m<sup>3</sup> και η ποσότης των συλλεχθέντων ρυπασμένων χωμάτων και απορροφητικών υλικών εκτιμάται περίπου στους 2.240 τόνους. Επισημαίνεται ότι οι προαναφερόμενες ποσότητες δεν αποτελούν καθαρά πετρελαιοειδή, καθόσον πρόκειται για πετρελαιοειδή αναμιγμένα με ποσότητες θαλασσινού νερού. Ως εκ τούτου δεν είναι δυνατόν να υπολογισθεί με ασφάλεια η ποσότης πετρελαίου που διέρρευσε στη θάλασσα.

Με το Δελτίο Τύπου του ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ, που εκδόθηκε την 04/12/2017, ανακοινώθηκε η ολοκλήρωση των εργασιών απορρύπανσης του Σαρωνικού Κόλπου, συμπεριλαμβανομένης και της περιοχής της Σαλαμίνας, οι οποίες είχαν πληγεί από την πετρελαιοκηλίδα που προκάλεσε η βύθιση του Δ/Ξ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II». Δηλαδή, οι εργασίες απορρύπανσης διήρκεσαν 84 ημέρες.

### **ΣΤ. Ανέλκυση πλοίου.**

Την 01/12/2017 (2 μήνες και 20 ημέρες από τη βύθιση), το πλοίο «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» ανελκύθηκε από την εταιρεία «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.» και μεταφέρθηκε στις ναυπηγικές εγκαταστάσεις της εταιρείας «ΝΕΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.» στα Αμπελάκια

Σαλαμίνας, όπου παρέμεινε ελλιμενισμένο, χωρίς να είναι δυνατή η επιθεώρηση ρηγμάτων, που διαπιστώθηκαν στα ύφαλά του από τα καταδυτικά συνεργεία που είχαν στο μεταξύ βιντεοσκοπήσει υποβρυχίως το πλοίο, λόγω της θέσης των ρηγμάτων (στα ύφαλα) και της θέσης ελλιμενισμού του πλοίου.

Την 21/06/2018 (μετά από 9 και πλέον μήνες από τη βύθιση και μετά από 6 ½ και πλέον μήνες από την ανέλκυση στην επιφάνεια της θάλασσας) το πλοίο «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» ανελκύθηκε στη πλωτή δεξαμενή των ναυπηγικών εγκαταστάσεων της εταιρείας «ΝΕΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.» στα Αμπελάκια Σαλαμίνας, προκειμένου να επιθεωρηθεί από τους πραγματογνώμονες και άλλους φορείς.

Την 22/06/2018 πραγματοποίησε αυτοψία στο πλοίο ο εισηγητής του ΑΣΝΑ/Γ', ο οποίος επιθεώρησε τα ρήγματα στα ύφαλα του πλοίου καθώς και τη γενικότερη κατάσταση του εξωτερικού περιβλήματος του πλοίου.

## **Ζ. Διορισμός πραγματογνωμόνων για την διερεύνηση του συμβάντος.**

Για τη διερεύνηση των αιτιών της βύθισης του πλοίου «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» και της εξ αυτής πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης, το Α.Σ.Ν.Α. / Γ', που διενεργεί τακτική ανάκριση για το ναυτικό ατύχημα σύμφωνα με το ΝΔ 712/70 «Περί Διοικητικού Ελέγχου του ναυτικού ατυχήματος», διόρισε πραγματογνώμονες τους Αχιλλέα Κακαράντζα διπλωματούχο Ναυπηγό – Μηχανολόγο Μηχανικό και Ηλία Δημητρακόπουλο, πτυχιούχο Ναυπηγό Μηχανικό (αμφότεροι εγγεγραμμένοι στους καταλόγους πραγματογνωμόνων της Εισαγγελίας Πειραιά). Επίσης, διόρισε τον δύτη Ληξουριώτη Ιωάννη να διενεργήσει με το καταδυτικό συνεργείο του υποβρύχια επιθεώρηση – πραγματογνωμοσύνη στο ναυάγιο με σκοπό την λήψη φωτογραφικού και οπτικοακουστικού υλικού (βιντεοσκόπηση ) από το βυθισμένο πλοίο και την παχυμέτρηση των ελασμάτων στα σημεία που εντοπίζονται ρήγματα, ο οποίος κατέθεσε στην γραμματεία του ΑΣΝΑ την από 28/09/2018 τεχνική έκθεση

Την 28/09/2018 ολοκληρώθηκε και κατατέθηκε στη Γραμματεία του ΑΣΝΑ η πραγματογνωμοσύνη από τους ορισθέντες υπό του ΑΣΝΑ/Γ' πραγματογνώμονες, η οποία την 01/10/2018 συμπληρώθηκε/διορθώθηκε από τους ίδιους, με την ακριβή μεταφορά στο κείμενο της έκθεσης πραγματογνωμοσύνης των αποτελεσμάτων των υπολογισμών τους, που υπήρχαν ήδη στα συνημμένα έγγραφα και αφορούσαν στις συνθήκες φόρτου/ερματισμού υπό τις οποίες το πλοίο βυθίζεται. Η συμπλήρωση αυτή δεν επηρεάζει τις διαπιστώσεις και τα συμπεράσματα της αρχικώς κατατεθείσης έκθεσης πραγματογνωμοσύνης που παρέμειναν ίδια.

#### **Η. Αρμόδια πρόσωπα πλοιοκτήτριας εταιρείας.**

Πλοιοκτήτρια του εν λόγω πλοίου είναι η ναυτική εταιρεία «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II Ν.Ε.» με εκπρόσωπο τον Κουντούρη Θεόδωρο. Γενικός διευθυντής της εταιρείας είναι ο Σταύρου Βασίλειος, Τεχνικός διευθυντής είναι ο Γιάλβαρης Αναστάσιος και D.P.A. / Designated Person Ashore (εξουσιοδοτημένο πρόσωπο της εταιρείας το οποίο είναι υπεύθυνο για τις διαδικασίες ασφαλούς διαχείρισης των λειτουργιών του πλοίου) είναι ο Γιουρτζόγλου Μάνθος με αντικαταστάτη τον Καλοπίστη Χρήστο.

#### **Θ. Ασφάλιση πλοίου και φορτίου.**

Το πλοίο δεν ήταν ασφαλισμένο για ζημιές σκάφους / μηχανών ή ολική απώλεια. Επίσης το φορτίο δεν ήταν ασφαλισμένο.

Το πλοίο ήταν ασφαλισμένο για αστική ευθύνη έναντι τρίτων και για αστική ευθύνη απορρύπανσης. Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια έληγαν την 30/09/2017.

Ασφαλιστική εταιρεία ήταν η «LODESTAR Marine Limited», η οποία έχει υποβάλει ενώπιον του Πρωτοδικείου Πειραιώς δήλωση περιορισμού ευθύνης, σύμφωνα με το άρθρο 7 της Δ.Σ. CLC 92 για το ποσό των 5.409.925,40 ΕΥΡΩ. Το πλοίο διέθετε πιστοποιητικό ασφάλισης για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο από την ως άνω ασφαλιστική εταιρεία για ποσό ύψους μέχρι πέντε εκατομμυρίων (5.000.000) ΕΥΡΩ.

Ο Διεθνής Οργανισμός των Κεφαλαίων αποζημίωσης για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC FUNDS) ίδρυσε στις 02 Νοεμβρίου 2017 τοπικό γραφείο έγερσης αιτημάτων αποζημίωσης (Local Claims Office), για την υποβολή των αξιώσεων που προέκυψαν από τη ρύπανση που προκλήθηκε συνεπεία της βύθισης του Δ/Ξ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II».

Σύμφωνα με το έγγραφο της Γραμματείας του Οργανισμού IOPC FUNDS με στοιχεία IOPC/OCT18/3/12/23-08-2018, έχουν υποβληθεί προς τον Οργανισμό συνολικά 233 αιτήματα αποζημίωσης, ύψους περίπου 135 εκατομμυρίων ΕΥΡΩ, ενώ η διαδικασία υποβολής και αξιολόγησης αιτημάτων είναι σε εξέλιξη. Επίσης, μέχρι την 5η Μαΐου 2018, που αποτέλεσε καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή αιτημάτων αποζημίωσης ενώπιον του Πρωτοδικείου Πειραιά, έχουν υποβληθεί 84 αιτήματα συνολικού ύψους 94,4 εκατομμυρίων ΕΥΡΩ.

#### **Ι. Π.Γ.Ε. πλοίου – Άδεια πετρέλευσης – Σύνθεση πληρώματος.**

Το πλοίο «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» το έτος 2013 είχε υποστεί ευρείας εκτάσεως μετασκευή, κατά την οποία μετατράπηκε από δεξαμενόπλοιο «μονού τοιχώματος» σε δεξαμενόπλοιο «διπλού τοιχώματος».

Το πλοίο διέθετε Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης Φορτηγού Πλοίου (αριθ. πιστοποιητικού : 223/15), το οποίο είχε εκδοθεί στον Πειραιά την 11/08/2015 από τον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας, μετά από επιθεωρήσεις του πλοίου στην ξηρά την 28/07/2015 και στη θάλασσα την 04/08/2015. Η ισχύς του εν λόγω Π.Γ.Ε. έληγε την 27/07/2017. Την 26/07/2017 (μία ημέρα πριν τη λήξη ισχύος του Π.Γ.Ε.) δόθηκε πρώτη 10ήμερη παράταση του Π.Γ.Ε. (μέχρι 06/08/2017) και την 04/08/2017 δόθηκε, μετά από επιθεώρηση του πλοίου, δεύτερη παράταση ισχύος του Π.Γ.Ε. μέχρι την 27/09/2017 από τον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων (συνολική παράταση ισχύος του Π.Γ.Ε. δύο μηνών). Η ημερομηνία των τελευταίων παχυμετρήσεων των ελασμάτων του πλοίου ήταν η 12/08/2013. Μετά την λήξη ισχύος του Π.Γ.Ε., για την έκδοση νέου απαιτείτο να πραγματοποιηθούν νέες επιθεωρήσεις ξηράς και θάλασσας στο πλοίο. Επίσης απαιτείτο να γίνουν νέες παχυμετρήσεις των ελασμάτων του. Για το σκοπό αυτό, σύμφωνα με τις καταθέσεις του πλοιάρχου Ψωμά Δημητρίου, του τεχνικού διευθυντή της πλοιοκτήτριας εταιρείας Γιάλβαρη Αναστασίου και άλλων μαρτύρων εκ του πληρώματος, επρόκειτο να γίνει δεξαμενισμός του πλοίου εντός του Σεπτεμβρίου 2017, χωρίς όμως οι εν λόγω μάρτυρες να μπορούν να δώσουν ακριβή ημερομηνία δεξαμενισμού (δεν γνώριζαν, παρόλο που όπως ανέφεραν αυτός ήταν προγραμματισμένος).

Το πλοίο διέθετε «άδεια πετρέλευσης Δ/Ξ – Π/Φ» εκδοθείσα με το υπ' αριθ. πρωτ. 2111.2/13/15/11-08-2015 έγγραφο του Υπουργείου Ναυτιλίας/ Α.ΛΣ – ΕΛΑΚΤ/ Κ.Λ.Π./ Τομέας Λιμενικής Αστυνομίας/ Γραφείο Π.Θ.Π., με ημερομηνία λήξης ισχύος την 27/07/2017. Στην εν λόγω άδεια αναγράφεται χειρόγραφα πρώτη παράταση ισχύος της μέχρι 6/08/2017 λόγω ισόχρονης παράτασης του Π.Γ.Ε. και δεύτερη παράταση ισχύος έως 27/09/2017 επίσης λόγω ισόχρονης παράτασης του Π.Γ.Ε. (χωρίς να αναγράφονται οι ημερομηνίες έκδοσης των δύο παρατάσεων). Σύμφωνα με την εν λόγω άδεια, επιτρεπόταν η διενέργεια πετρέλευσης των πλοίων στη περιοχή της δικαιοδοσίας του Κ.Λ.Π. Επιτρεπόταν η μεταφορά βαρέων κλασμάτων πετρελαίου, όπως αυτά ορίζονται στον ΚΑΝ.417/2002, μόνο στις δεξαμενές φορτίου, όπως περιγράφεται στο από 24/02/2015 πρακτικό καταλληλότητας του Δ/Ξ-Π/Φ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II».

Με την Απόφαση υπ' αριθ. πρωτ. 3511.2/82/2010/01-07-2010 της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας / Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας/ τμήμα 1ον, όπως τροποποιήθηκε με τη σηματική αναφορά ΩΠ : 301700/12-16 του ΥΠ.Ν.& Ν.Π./ Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ/ Κλάδος Β' / ΔΝΕΡ-1ο, είχε καθοριστεί η οργανική σύνθεση πληρώματος του «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» Ν.Π. 11763. Απ' τα εν λόγω έγγραφα προκύπτει η εξής σύνθεση : Πλοίαρχος Α' ή Β' (1), Πλοίαρχος Β' ή Γ' (1), Ναύκληρος (1), Ναύτες (3), Μηχανικός Α' ή Β' (1),

Μηχανικός Β΄ ή Γ΄ (1), Μηχανοδηγός Α΄ ή Β΄ (1), Χειριστής μηχανής ή Λιπαντής ή Σπουδαστής ΑΕΝ Μηχανικών (1), Αντλιορός (1). Σύνολο 11 μέλη. Η ισχύς της ανωτέρω απόφασης ήταν μέχρι την 31-12-2017.

#### **ΙΑ. Στοιχεία από το ηλεκτρονικό αρχείο κινήσεων πλοίων V.T.S**

Με το υπ' αριθ. πρωτ. 2221.7-2/72127/2017/10-10-2017 έγγραφο του ΑΣΝΑ ζητήθηκε από το Κ.Λ.Π./ V.T.S. Πειραιά αντίγραφο κινήσεων του πλοίου από τα μεσάνυχτα (00:01 η ώρα) της 09/09/2017 μέχρι τη βύθισή του.

Το Κ.Λ.Π./ V.T.S. Πειραιά, με το έγγραφό του υπ' αριθ. πρωτ. 630/02/ 2017/ 10-10-2017, ανέφερε ότι : «*Επί του αντιγράφου αρχείου κινήσεων αναφερομένου πλοίου για το χρονικό διάστημα από 090001/09-17 (ώρα 00:01 της 09/09/2017) μέχρι και την βύθισή του, διακόπηκε από 01/2013 η λειτουργία του σήματος MTM 100 της Υπηρεσίας μας, στο οποίο τηρούνταν το ηλεκτρονικό αρχείο κινήσεων πλοίων. Ένεκα αυτού, η Υπηρεσία μας έκτοτε παρέχει μειωμένες υπηρεσίες λόγω βλαβών συστήματος VTS (δυνατότητα παροχής μόνο υπηρεσιών πληροφόρησης πλοίων)*».

Αυτό είχε σαν συνέπεια να μην υπάρχουν πληροφορίες αφενός των κινήσεων του πλοίου αλλά κυρίως του αν προσέγγισε έτερο πλοίο ή σκάφος στο «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» την κρίσιμη χρονική περίοδο του συμβάντος.

#### **ΣΚΕΠΤΙΚΟ**

Από τη μελέτη των μαρτυρικών καταθέσεων, της πραγματογνωμοσύνης, του συνόλου των εγγράφων και των λοιπών στοιχείων της δικογραφίας, καθώς και από την αυτοψία του εισηγητή στο ανεγκυσθέν πλοίο, προκύπτουν τα ακόλουθα :

##### **1. Αξιοπλοΐα πλοίου.**

Το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης Φορτηγού Πλοίου (Π .Γ.Ε.), του «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II», που αποτελεί το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας του, είχε εκδοθεί την 11/08/2015, μετά από επιθεωρήσεις στη ξηρά την 28/07/2015 και στη θάλασσα την 04/08/2015 και έφερε ημερομηνία λήξης ισχύος την 27/07/2017.

Η επιθεώρηση του εξωτερικού της γάστρας του πλοίου διενεργήθηκε στη ξηρά την 28/07/2015. Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο Π.Δ. 175/88 «*Τροποποίηση των διατάξεων του Β.Δ. 542/1968 περί ελέγχου της ναυσιπλοΐας, επιθεωρήσεως εμπορικών πλοίων και άλλων τινών διατάξεων*», άρθρο 3, παρ. 2, η τακτική περιοδική επιθεώρηση στη ξηρά των πλοίων,

εκτός των επιβατηγών, διενεργείται κάθε δύο (2) χρόνια, επομένως η επόμενη επιθεώρηση του πλοίου στη ξηρά έπρεπε να διενεργηθεί μέχρι και την 27/07/2017. Ο χρόνος ισχύος του Π.Γ.Ε. ήταν μέχρι την 27/07/2017 ήτοι δύο (2) έτη από την επιθεώρηση ξηράς του πλοίου (28/07/2015), στα πλαίσια της ανωτέρω διάταξης.

Σύμφωνα με υπ' αριθ. 1 οπισθογραφημένη παρατήρηση του Π.Γ.Ε., για τη διατήρηση ισχύος του Π.Γ.Ε. απαιτείτο να διενεργηθεί στο πλοίο τακτική επιθεώρηση στη θάλασσα σε όλους τους τομείς στο χρονικό διάστημα από 11/06/2016 μέχρι 11/10/2016. Η εν λόγω παρατήρηση αποκαταστάθηκε την 11/10/2016 (τελευταία ημέρα – εντός των ορίων της προθεσμίας). Αυτό είναι σύμφωνο με τα αναφερόμενα στο Π.Δ. 175/88, άρθρο 2, βάσει του οποίου διενεργείται τακτική περιοδική επιθεώρηση ανά δώδεκα (12) μήνες μετά την αρχική σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παρ. 1(β), σύμφωνα με το οποίο η τακτική επιθεώρηση διενεργείται κατά τη συμπλήρωση ενός (1) χρόνου από την έναρξη ισχύος του και μέσα σε δύο (2) μήνες πριν ή μετά την ημερομηνία αυτή. Εν προκειμένω, το Π.Γ.Ε. του πλοίου εκδόθηκε την 11/08/2015, επομένως συμφώνως με την ανωτέρω διάταξη καθορίσθηκε ο χρόνος της ετήσιας τακτικής επιθεώρησης στο διάστημα 11/06/2016 – 11/10/2016 (οπότε και πραγματοποιήθηκε).

Την 26/07/2017 (μία ημέρα πριν τη λήξη ισχύος του Π.Γ.Ε.) δόθηκε από τον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων πρώτη 10ήμερη παράταση του Π.Γ.Ε. (μέχρι 06/08/2017) και την 04/08/2017 δόθηκε, μετά από επιθεώρηση του πλοίου, δεύτερη παράταση ισχύος του Π.Γ.Ε. μέχρι την 27/09/2017 (συνολική παράταση ισχύος του Π.Γ.Ε. δύο μηνών). Η εν λόγω δίμηνη παράταση δόθηκε στα πλαίσια και σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο Π.Δ. 175/88, άρθρο 5, σύμφωνα με το οποίο στα φορτηγά πλοία εκδίδεται Π.Γ.Ε. για περίοδο μέχρι 24 μήνες, η οποία μπορεί να παραταθεί μέχρι δύο (2) μήνες εάν κριθεί αναγκαία και λογική. Εν προκειμένω δόθηκε συνολική παράταση του Π.Γ.Ε. ακριβώς δύο (2) μηνών, ήτοι ίση με το ανώτατο όριο που προβλέπεται στην ανωτέρω διάταξη.

Σύμφωνα με την εγκύκλιο του ΥΕΝ/ΚΕΕΠ/ΔΕΠ υπ' αριθ. πρωτ. 4351.3/01/ 2007/ 04-01-2007, προκειμένου να χορηγηθεί παράταση στην ισχύ Π.Γ.Ε. πλοίου για χρονικό διάστημα πέραν του 10ημέρου, πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις : 1. Διενέργεια έκτακτης γενικής επιθεώρησης του πλοίου από το ΤΚΕΠ, με ικανοποιητικά αποτελέσματα, 2. Μη ύπαρξη ληξιπροθέσμων παρατηρήσεων στο Π.Γ.Ε., 3. Ύπαρξη και ισχύς των υπολοίπων πιστοποιητικών τα οποία υποχρεούται να φέρει το πλοίο. 4. Καταχώριση σχετικής εγγραφής της συγκεκριμένης παράτασης στο Π.Γ.Ε. του πλοίου. 5. Ενημέρωση της ΔΕΠ του ΚΕΕΠ. 6. Διαπίστωση , εφόσον το πλοίο έχει κλάση Νηογνώμονα, υπάρξεως εγγράφου/βεβαίωσης

διατήρησης της κλάσης του πλοίου, η οποία να καλύπτει το χρονικό διάστημα της αιτούμενης χορηγηθείσας παράτασης.

Εν προκειμένω, πληρούνταν όλες οι παραπάνω προϋποθέσεις : Μετά την αρχική 10ήμερη παράταση, για να δοθεί η πέραν του 10ημέρου δεύτερη παράταση στην ισχύ του Π.Γ.Ε. (στα πλαίσια του Π.Δ. 175/88), το πλοίο επιθεωρήθηκε στη θάλασσα στους τομείς κατασκευής του πλοίου, ενδιαιτήσεων, μηχανολογικού και τηλεπικοινωνιακού, από τρεις (3) επιθεωρητές της Διεύθυνσης Επιθεωρήσεων Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας, τους Παναγόπουλο Θεόδωρο υποπλοίαρχο (Τ) Λ.Σ. (τομέας κατασκευής και ενδιαιτήσεων), Παπουτσή Σταμάτιο πολιτικό υπάλληλο (μηχανολογικός τομέας) και Χατζηδημητρίου Νικόλαο αντιπλοίαρχο Λ.Σ. (τηλεπικοινωνιακός τομέας). Σύμφωνα με τις εκθέσεις επιθεωρήσεων και τις καταθέσεις των τριών επιθεωρητών την 19/10/2017 ενώπιον του ΑΣΝΑ/Γ' προέκυψαν τα εξής :

Κατάθεση Παναγόπουλου Θεόδωρου : Επιθεώρησε τους τομείς κατασκευής του πλοίου και ενδιαίτησης. Δεν διαπίστωσε αντικανονικότητες σε σχέση με φθορές των ελασμάτων, δεν διαπίστωσε διαρροές ούτε επιθέματα στους χώρους που επιθεώρησε, δεν διαπιστώθηκαν εγκάρσια κλίση, η δε διαμήκης διαγωγή του πλοίου ήταν εντός των επιτρεπτών ορίων.

Κατάθεση Παπουτσή Σταματίου : Επιθεώρησε το χώρο του μηχανοστασίου στο πάνω μέρος του οποίου ήταν ο χώρος ηλεκτρογεννητριών και το control room μαζί με το γενικό πίνακα ηλεκτρισμού. Εκτέλεσε παραλληλισμούς των γεννητριών χωρίς να διαπιστωθεί κάτι το μεμπτό. Τέθηκε σε λειτουργία η κύρια μηχανή και διαπιστώθηκε η σωστή λειτουργία της. Έγινε λειτουργικός έλεγχος της αντλίας πυρκαγιάς, της αντλίας γενικής χρήσης και των δύο μηχανοκίνητων αντλιών φορτίου χωρίς προβλήματα. Δοκιμάστηκαν τα επιστόμια θαλάσσης και κυτών που δεν επηρέαζαν τη λειτουργικότητα του πλοίου διότι αυτό ήταν έμφορτο. Δεν επιθεωρήθηκαν τα επιστόμια μετά τις αντλίες έρματος λόγω του ότι το πλοίο ήταν έμφορτο (δεν υπήρχε έρμα στις αντίστοιχες δεξαμενές) καθώς και τα επιστόμια επί της γάστρας του πλοίου επειδή λειτουργούσαν τα μηχανήματα (άρα δεν έπρεπε να ανοιγοκλείσουν). Επιθεωρήθηκε το κιβώτιο αναρροφήσεων στο χώρο του μηχανοστασίου και βρέθηκε σε καλή κατάσταση, επίσης επιθεωρήθηκε το κιβώτιο αναρροφήσεων στο χώρο του αντλιοστασίου το οποίο βρέθηκε σε καλή κατάσταση. Δεν διαπιστώθηκε εισροή υδάτων στους χώρους που επιθεώρησε (μηχανοστάσιο και αντλιοστάσιο) και οι σεντίνες του πλοίου βρέθηκαν σε καλή κατάσταση.

Κατάθεση Χατζηδημητρίου Νικολάου : Διενήργησε έλεγχο τακτικής επιθεώρησης τηλεπικοινωνιακού τομέα και δεν διαπιστώθηκε κάτι το οποίο να έχει σχέση με την αξιοπλοΐα

του πλοίου. Υπήρχε ΕΠΙΡΠ και το πλοίο είχε όλα τα προβλεπόμενα χαρτιά ελέγχου από αρμόδια αναγνωρισμένη τεχνική εταιρεία.

Κατόπιν όλων των ανωτέρω, προκύπτει ότι το πλοίο, όσον αφορά την κατασκευή, το μηχανολογικό εξοπλισμό και την λειτουργικότητά του ήταν σε καλή κατάσταση και αξιόπλοο. Διέθετε τα απαραίτητα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας τα οποία ήταν σε ισχύ. Ειδικά, το Π.Γ.Ε. βρισκόταν σε ισχύ την ημέρα του ατυχήματος, δεδομένου ότι νομίμως είχε παραταθεί η ισχύς του κατά δύο (2) μήνες και τηρήθηκαν προς τούτο όλες οι προβλεπόμενες διαδικασίες, κατά τις οποίες διαπιστώθηκε ότι πληρούνταν οι απαιτούμενες προϋποθέσεις για την δοθείσα παράταση.

## **2. Εξέλιξη γεγονότων του συμβάντος βύθισης του πλοίου.**

Τα γεγονότα από την έναρξη του συμβάντος μέχρι την ολοκληρωτική βύθιση του πλοίου έλαβαν χώρα την πρωία της 10/09/2017 ως ακολούθως :

Η έναρξη δημιουργίας εγκάρσιας (πλευρικής) δεξιάς κλίσης στο πλοίο διαπιστώθηκε από τον μηχανοδηγό Ρέτζο, που επέβαινε εκείνη τη στιγμή στο πλοίο, στις 01:20 η ώρα. Προηγουμένως (πριν 15 λεπτά), στις 01:05 είχε ακούσει έναν ήχο σαν τρίξιμο λαμαρίνας που δεν συνοδεύτηκε από τράνταγμα. Αμέσως τότε κατέβηκε στο μηχανοστάσιο, όπου από τον έλεγχο που πραγματοποίησε δεν διαπίστωσε κάτι το αντικανονικό.

Μέχρι να μεγαλώσει η κλίση του πλοίου ήταν σε λειτουργία η ηλεκτρομηχανή του και υπήρχε φωτισμός. Όταν η κλίση έγινε μεγάλη έγινε black out και τότε δούλεψε για δέκα (10) περίπου λεπτά ο φωτισμός ανάγκης. Σε μία (1) περίπου ώρα από την έναρξη της κλίσης το πλοίο άρχισε να βυθίζεται.

Ο κυβερνήτης του ρυμουλκού σκάφους Ρ/Κ «ΗΦΑΙΣΤΟΣ II», Αλμπάνης Ευστάθιος έφθασε κοντά στο πλοίο «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» από τη δεξιά του πλευρά στις 02:32, το οποίο εκείνη την ώρα δεν είχε φωτισμό. Το πλοίο είχε πλευρική κλίση προς τα δεξιά (όχι πολύ μεγάλη) και έμπρυμνη διαγωγή, με την κουβέρτα (κατάστρωμα) πολύ κοντά στο νερό σαν να ήταν πολύ φορτωμένο. Στο μέσο του πλοίου είδε δύο άτομα μέλη του πληρώματος, τα οποία πέσανε στη θάλασσα όταν το πλοίο άρχισε να βυθίζεται ομαλά χωρίς να πάρει απότομη κλίση.

Στις 02:41 ο κυβερνήτης του ρυμουλκού ανέφερε στο Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. ότι το πλοίο έχει βυθιστεί στο μεγαλύτερο μέρος του (όπως σχετικά καταγράφεται στο απόσπασμα του ημερολογίου συμβάντων του ΕΚΣΕΔ). Δηλαδή, στις 02:32 το πλοίο είχε μια όχι πολύ μεγάλη κλίση και το κατάστρωμά του δεν είχε ακόμη βυθιστεί, ενώ στις 02:41 αυτό είχε βυθιστεί (το κατάστρωμά του είχε εισέλθει στο νερό). Επομένως, το πλοίο άρχισε να βυθίζεται μετά τις 02:32, οπότε και οι δύο ναυτικοί το εγκατέλειψαν πέφτοντας στη θάλασσα.

Σύμφωνα με την κατάθεση του Χαλυβίδη Παναγιώτη, κυβερνήτη της λάντσας «ΡΟΥΣΗΣ III», στις 02:30 απέπλευσε με την λάντσα του προς το πλοίο «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» μεταφέροντας 4 ή 5 μέλη του πληρώματος. Ενώ βρισκόταν σε απόσταση 3 – 4 στάδια από το πλοίο, είδε παραπλέοντα πλοία με ανοιχτά φώτα, εντόπισε επιπλέοντα αντικείμενα και είδε την πλώρη του «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» (αριστερή μάσκα) πάνω από το νερό ενώ το υπόλοιπο πλοίο ήταν βυθισμένο.

Στη λάντσα «ΡΟΥΣΗΣ III» επέβαινε ο πλοίαρχος, ο οποίος σε επικοινωνία που είχε το ΕΚΣΕΔ μαζί του στις 02:38 ανέφερε ότι θα καταφθάσουν στο πλοίο σε 3 λεπτά (όπως σχετικά καταγράφεται στο απόσπασμα του ημερολογίου συμβάντων του ΕΚΣΕΔ), δηλαδή στις 02:41.

Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι η χρονική στιγμή έναρξης της βύθισης του πλοίου βρίσκεται μεταξύ 02:32 και 02:41 της 10/09/2017, ήτοι περί ώρα 02:35. Επομένως, το χρονικό διάστημα από έναρξης της εγκάρσιας κλίσης (ώρα 01:20) μέχρι την έναρξη της βύθισης του πλοίου (είσοδος του καταστρώματος στη θάλασσα) ήταν 01:15 (1 και ¼) ώρες.

Η ολοκληρωτική βύθιση του πλοίου έλαβε χώρα στις 04:10 η ώρα της 10/09/2017 (όπως σχετικά καταγράφεται στο απόσπασμα του ημερολογίου συμβάντων του ΕΚΣΕΔ), ήτοι σε τρεις (3) περίπου ώρες από την έναρξη δημιουργίας εγκάρσιας πλευρικής κλίσης στο πλοίο.

### **3. Στεγανοποίηση του πλοίου και απάντηση φορτίου μετά τη βύθιση.**

Στις 04:40 η ώρα της 10/09/2017, ήτοι λίγα λεπτά μετά τη βύθιση του πλοίου «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» (που είχε γίνει στις 04:10), το ΥΝΑΝΠ/ Α.ΛΣ/ ΕΛ.ΑΚΤ (Υπουργείο Ναυτιλίας / Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος / Ελληνική Ακτοφυλακή) επεσήμανε στον πλοιοκτήτη του «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» τις υποχρεώσεις του, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 11 και 12 του Π.Δ. 55/98 (ΦΕΚ 58 Α/98), για τη λήψη κάθε πρόσφορου μέτρου για την αποτροπή διαρροής φορτίου, καυσίμων, λιπαντικών και πετρελαιοειδών μιγμάτων του πλοίου στη θάλασσα, για την ταχεία απάντηση και απομάκρυνση από το πλοίο του φορτίου, καυσίμων και κάθε είδους ρυπογόνων ουσιών εφόσον υπάρχει κίνδυνος διαρροής αυτών, για την υποβολή σχεδίου απάντησης φορτίου, καυσίμων και λοιπών ρυπογόνων ουσιών στη Λιμενική Αρχή Πειραιά και για τον ορισμό φυσικού προσώπου ως υπευθύνου για τις ως άνω εργασίες.

Η πλοιοκτήτρια εταιρεία «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II Ν.Ε.» στις 06:31 της 10/09/2017 γνωστοποίησε στις Λιμενικές Αρχές ότι ανέθεσε στην εταιρεία «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.» το έργο της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη βύθιση του πλοίου.

Στις 06:31 της 10/09/2017 το Κ.Λ.Π./Τ.Λ.Α./ΓΡ.Π.Θ.Π. ζήτησε από την ανωτέρω εταιρεία «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.» την άμεση στεγανοποίηση των εξαεριστικών – καταμετρητικών του πλοίου, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος διαρροής πετρελαιοειδών από το ναυάγιο στο θαλάσσιο περιβάλλον και την υποβολή στο Κ.Λ.Π. σχεδίου απάντησης φορτίου – καυσίμων – λιπαντικών – πετρελαιοειδών μιγμάτων από το εν λόγω ναυάγιο και διενέργεια αυτής με ασφαλή τρόπο και τεχνικά αποδεκτές μεθόδους με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης εργασιών.

Στις 16:27 της 10/09/2017 το ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ ζήτησε και πάλι από την εταιρεία «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.» να γνωστοποιήσει τον εκτιμώμενο χρόνο ολοκλήρωσης των εργασιών στεγανοποίησης για περιορισμό και ελαχιστοποίηση διαρροών πετρελαιοειδών από το ναυάγιο.

Στις 04:30 της 11/09/2017 το Κ.Λ.Π./Τ.Λ.Α./ΓΡ.Π.Θ.Π. υπενθύμισε εκ νέου στην εταιρεία «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.» την αναγκαιότητα άμεσης ολοκλήρωσης των εργασιών στεγανοποίησης, προκειμένου να εξαλειφθούν οι όποιες διαρροές πετρελαιοειδών από το ναυάγιο.

Στις 22:17 της 11/09/2017 το ΚΛΠ/ΤΛΑ/ΓΠ.ΠΘΠ επανέλαβε στην εταιρεία «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.», την έκκληση λήψης κάθε πρόσφορου μέτρου για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, με την αποτροπή περαιτέρω διαρροής στη θάλασσα καυσίμων – λιπαντικών – πετρελαιοειδών μιγμάτων και πάσης φύσεως ρυπογόνων ουσιών, με την απάντηση και απομάκρυνση τους, και ζήτησε την κατάθεση σχεδίου απάντησης με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης εργασιών.

Σύμφωνα με το υπ' αριθ. πρωτ. 06.12.09/17/12-09-2017 έγγραφό της η «Spanopoulos group», στον όμιλο της οποίας ανήκει η εταιρεία «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.», ενημερώνει το Κ.Λ.Π., ότι οι εργασίες στεγανοποίησης – σφράγισης ολοκληρώθηκαν την 12/09/2017 περί ώρα 09:10, ήτοι 53 ώρες μετά την ολοκλήρωση βύθισης του πλοίου (που είχε γίνει στις 04:10 της 10/09/2017).

Δεδομένου ότι η όποια διαρροή φορτίου υπήρχε από το βυθισμένο πλοίο αυτή γινόταν από τα στόμια των δεξαμενών φορτίου ή από τις θυρίδες επιθεώρησης φορτίου (όπως θα αναλυθεί παρακάτω) και όχι από τα εξαεριστικά / καταμετρητικά του πλοίου, οι εργασίες στεγανοποίησης αφορούσαν εν προκειμένω στο κλείσιμο των ανοιχτών χαλύβδινων καλυμμάτων (καπακιών) των στομιών αυτών (των οποίων ο αριθμός δεν ξεπερνούσε τα 11) ή/και των θυρίδων επιθεώρησης φορτίου. Επομένως, σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να δικαιολογηθεί ο χρόνος των 53 ωρών από την βύθιση του πλοίου ή ο χρόνος των 50 περίπου ωρών από την ανάθεση στην «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.» του έργου της

προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, για τις απαιτούμενες εργασίες κλεισίματος και σφράγισης των ανωτέρω καπακιών. Αντίθετα, ο χρόνος αυτός θεωρείται από το Συμβούλιο υπερβολικά μεγάλος.

Την απάντηση του φορτίου από το βυθισμένο πλοίο είχε αναλάβει η εταιρεία «ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.», του ομίλου «Spanopoulos group».

Μετά από επανειλημμένες ειδοποιήσεις / εντολές / επισημάνσεις των Λιμενικών Αρχών προς την ανωτέρω εταιρεία για επίσπευση των εργασιών, τελικά οι εργασίες απάντησης του φορτίου πετρελαιοειδών καυσίμων από τις δεξαμενές του βυθισμένου πλοίου «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» ολοκληρώθηκαν την 29/09/2017 και ώρα 11:24. Ήτοι μετά από 19 ημέρες από τη βύθιση του πλοίου «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» και την ανάληψη από την εταιρεία «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.» του έργου προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ο χρόνος αυτός θεωρείται από το Συμβούλιο υπερβολικός για τη συγκεκριμένη εργασία, δεδομένου του ότι δεν είχε στο μεταξύ αποτραπεί ο κίνδυνος διαρροών πετρελαιοειδών από το ναυάγιο και η διάχυσή τους στη επιφάνεια της θάλασσας.

#### **4. Συνθήκες βύθισης πλοίου.**

Σύμφωνα με την από 31/10/2017 ενώπιον του ΑΣΝΑ/Γ' κατάθεση του πλοιάρχου Ψωμά Δημητρίου, στο πλοίο υπήρχαν φορτωμένα 2.193,7 μ. τόνοι μαζούτ και 340 μ. τόνοι πετρέλαιο diesel, ήτοι συνολικό φορτίο 2.533,7 μ. τόνοι. Τις ίδιες περίπου ποσότητες αναφέρει στην από 26/10/2017 ενώπιον του ΑΣΝΑ/Γ' κατάθεσή της και η υποπλοίαρχος του πλοίου Ευαγγελίδη Δήμητρα : 2190 μ. τόνοι μαζούτ και 340 μ. τόνοι πετρέλαιο diesel.

Οι ανωτέρω περίπου ποσότητες προκύπτουν και από το έγγραφο του Δ' Τελωνείου Επίβλεψης Συγκροτημάτων Πειραιά (αριθ. πρωτ. 24195/ 27-12-2017), ήτοι 2.194.863 χιλιόγραμμα μαζούτ και 396.713 λίτρα (αντιστοιχούν σε περίπου 340.000 χιλιόγραμμα) πετρελαίου ναυτιλίας [σημείωση : 1 μ. τόνος = 1000 χιλιόγραμμα και ειδικό βάρος πετρελαίου 0,857 χιλιόγραμμα/λίτρο].

Με το ανωτέρω φορτίο, μαζί με τα καύσιμα, νερά και λοιπά εφόδια, το πλοίο είχε μέσο βύθισμα 4,8 μέτρα και έμπρυμνη διαμήκη διαγωγή 0,50 μέτρα.

Σύμφωνα με τις μαρτυρικές καταθέσεις, το πλοίο προτού βυθιστεί πήρε εγκάρσια πλευρική κλίση, η οποία από την αρχική θέση ισορροπίας του πλοίου (στις 0°) μεγάλωνε σταδιακά και σε χρονικό διάστημα 1 ¼ ωρών (στις 02:35) το πλοίο άρχισε να βυθίζεται (είσοδος του καταστρώματος στη θάλασσα) ομαλά χωρίς να πάρει απότομη κλίση.

Δεδομένων του μέσου βυθίσματος 4,8 μέτρων και του κοίλου (ύψους) του πλοίου στο μέσον του 6,0 μέτρων, προκύπτει το μέσον ύψος εξάλων του πλοίου στην ανωτέρω κατάσταση φόρτωσης ίσον προς  $6,0 - 4,8 = 1,2$  μέτρα.

Από το πιστοποιητικό Γραμμής Φορτώσεως του πλοίου προκύπτει το ελάχιστο επιτρεπτό ύψος εξάλων στα 0,71 μέτρα (αρκετά μικρότερο του 1,2 μέτρα). Άρα το πλοίο δεν ήταν πλήρως φορτωμένο (η έμφορτη ισάλος του ήταν  $1,2 - 0,71 = 0,49$  μέτρα κάτωθεν της υψηλότερης επιτρεπτής ισάλου γραμμής φόρτωσής του). Δηλαδή το πλοίο κατά τη συγκεκριμένη φόρτωση διέθετε σημαντικά εφεδρικά περιθώρια πλευστότητας (πολύ μεγαλύτερα από τα οριακώς απαιτούμενα επιτρεπτά).

Ένα πλοίο αποκτά εγκάρσια πλευρική κλίση όταν προστεθεί βάρος στη πλευρά του. Στη περίπτωση του «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II», αυτό είχε άδειες τις δεξιές πλευρικές δεξαμενές έρματος, ήτοι τις No.2, No.3 και No.4 (οι οποίες καταλαμβάνουν τους κενούς χώρους μεταξύ των διπλών τοιχωμάτων του πλοίου από το κατάστρωμα μέχρι την τρόπιδα), οι οποίες μπορούν να φορτώσουν θαλασσινό νερό ποσοτήτων 201, 182 και 102 μ. τόνων αντίστοιχα. Η ανωτέρω σειρά δεξαμενών είναι από πύργα προς πρύμα.

Στη δεδομένη περίπτωση, ο μόνος τρόπος να αποκτήσει το πλοίο «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» εγκάρσια πλευρική κλίση ήταν να εισέλθει, με κάποιο τρόπο, θαλασσινό νερό σε μία ή περισσότερες από τις πλευρικές δεξαμενές του. Εν προκειμένω, η σταδιακή, σε διάρκεια 1¼ ώρας από ενάρξεως, αύξηση της εγκάρσιας πλευρικής κλίσης του πλοίου οφείλεται στη σταδιακή συνεχή εισροή νερού (κατάκλυση) σε κάποιες ή σε όλες τις ανωτέρω δεξιές πλευρικές δεξαμενές του.

Από σχετικούς υπολογισμούς [οι οποίοι δίδονται στην έκθεση πραγματογνωμο-σύνης των Κακαράντζα – Δημητρακόπουλου] προέκυψαν τα εξής :

1) Στη περίπτωση κατάκλυσης των πλευρικών δεξαμενών No.3 και No.4, τότε το πλοίο αποκτά εγκάρσια κλίση  $28,46^\circ$  ενώ η έμπρυμνη διαμήκης διαγωγή του αυξάνεται στα 0,718 μέτρα, οπότε τα πρυμναία φινιστρίνια στο χώρο άνωθεν του μηχανοστασίου μπαίνουν στη θάλασσα και αρχίζει να εισρέει το νερό στο μηχανοστάσιο. Στη περίπτωση αυτή το πλοίο βυθίζεται.

2) Στη περίπτωση κατάκλυσης της πλευρικής δεξαμενής No.3 και του χώρου του μηχανοστασίου, τότε το πλοίο αποκτά εγκάρσια κλίση  $13,13^\circ$  ενώ η έμπρυμνη διαμήκης διαγωγή του αυξάνεται στα 2,482 μέτρα, οπότε τα πρυμναία φινιστρίνια στο χώρο άνωθεν του μηχανοστασίου μπαίνουν στη θάλασσα και αρχίζει να εισρέει το νερό στο μηχανοστάσιο. Στη περίπτωση αυτή το πλοίο βυθίζεται.

3) Στη περίπτωση κατάκλισης της πλευρικής δεξαμενής No.4 και του χώρου του μηχανοστασίου, τότε το πλοίο αποκτά εγκάρσια κλίση  $8,75^\circ$  ενώ η έμπρυμνη διαμήκης διαγωγή του αυξάνεται στα 3,342 μέτρα, οπότε τα πρυμναία φινιστρίνια στο χώρο άνωθεν του μηχανοστασίου μπαίνουν στη θάλασσα και αρχίζει να εισρέει το νερό στο μηχανοστάσιο. Στη περίπτωση αυτή το πλοίο βυθίζεται.

4) Στη περίπτωση ταυτόχρονης σταδιακής κατάκλισης των πλευρικών δεξαμενών No.2, No.3 και No.4, όταν αυτές κατακλυστούν κατά 43% τότε το πλοίο αποκτά εγκάρσια κλίση και έμπρυμνη διαμήκη διαγωγή τέτοιες που τα πρυμναία φινιστρίνια στο χώρο άνωθεν του μηχανοστασίου μπαίνουν στη θάλασσα και αρχίζει να εισρέει το νερό και στο μηχανοστάσιο. Στη περίπτωση αυτή το πλοίο βυθίζεται.

Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις κατάκλισης πλευρικών δεξαμενών (No.2 μεμονωμένα, No.3 μεμονωμένα, No.4 μεμονωμένα) το πλοίο αποκτά εγκάρσια πλευρική κλίση αλλά δεν βυθίζεται.

Στην περίπτωση συνεχούς εισροής θαλασσινού νερού στο μηχανοστάσιο από οιαδήποτε αιτία (είτε από διάρροη σωληνώσεων είτε από πλευρική οπή είτε με άλλο τρόπο) το πλοίο αποκτά μεγάλη έμπρυμνη διαμήκη διαγωγή 2,567 μέτρων χωρίς όμως να αποκτήσει εγκάρσια κλίση. Σ' αυτή τη περίπτωση το πλοίο δεν θα βυθιστεί.

Με βάση τα παραπάνω δεδομένα προκύπτει ότι η σταδιακά αυξανόμενη εγκάρσια πλευρική δεξιά κλίση στο πλοίο, που είχε σαν συνέπεια την τελική βύθισή του, οφείλεται σε σταδιακή συνεχιζόμενη κατάκλιση των τριών δεξιών πλευρικών δεξαμενών έρματος No.2, No.3 και No.4 ή του ζεύγους No.3 και No.4., που έλαβε χώρα στο πλοίο σε χρονικό διάστημα  $1\frac{1}{4}$  ωρών, μεταξύ των ωρών 01:20 και 02:35 της 10/09/2017.

#### **5. Κατάσταση πλοίου και ευρήματα μετά την ανέλκυση του.**

Από τις βιντεοσκοπήσεις του ναυαγίου, αλλά κυρίως από την αυτοψία στο πλοίο, που έγινε στις ναυπηγικές εγκαταστάσεις της «ΝΕΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.», μετά την ανέλκυσή του στη πλωτή δεξαμενή, διαπιστώθηκαν τα εξής :

- Το χαλύβδινο εξωτερικό περίβλημα του πλοίου έφερε ζημιές (εσωκοιλώματα, ρήγματα, εκδορές) σε πολλά του σημεία, κυρίως στην δεξιά του πλευρά, τα οποία δημιουργήθηκαν κατά την βύθιση και κατά τη διάρκεια των εργασιών ανέλκυσης αυτού (πιθανότατα το πλοίο ξαναχτύπησε στον βυθό).
- Στην περιοχή του πυθμένα, από νομέα No. 48 έως τον νομέα No 54 (σειρά ελασμάτων 'D'), σε ύψος περίπου 0,60 μέτρων άνωθεν του κυρτού του πυθμένα της γάστρας,

υπήρχαν στα εξωτερικά ελάσματα των υφάλων του πλοίου πολλά οριζόντια και κατακόρυφα ρήγματα.

- Τα άκρα αυτών των ρηγμάτων ήταν ελαφρά κυρτωμένα, άλλα προς τα έσω και άλλα προς τα έξω. Δεν υπήρχαν ίχνη αλλοίωσης του χρωματισμού στην περιοχή των σχισμών ή οπουδήποτε αλλού στη περιοχή των ρηγμάτων (φρακτές, νομείς, πλευρικές δεξαμενές).
- Από την παραμόρφωση του εγκάρσιου ενισχυτικού στο νομέα No. 52 (στη περιοχή των ρηγμάτων), προκύπτει ότι είχε ασκηθεί μεγάλη πίεση από έξω προς τα έσω με αποτέλεσμα να επανέλθει μεν το έλασμα του περιβλήματος στο σημείο του νομέα No. 52, που εφάπτεται με το εγκάρσιο ενισχυτικό, αλλά να δημιουργηθούν ρήγματα στους νομείς No. 51 και No. 53.
- Στον πυθμένα, στη δεξιά πλευρά από την τρόπιδα, υπήρχε άνοιγμα (διάτρηση) με εσωκοίλωμα (βαθούλωμα) βάθους περίπου 300 χιλιοστών. Αυτό σημαίνει ότι αυτό δημιουργήθηκε κατά την διάρκεια ανέλκυσης του πλοίου ή ακόμη και κατά την βύθισή του ακουμπώντας με δύναμη σε βραχώδη περιοχή του βυθού της θάλασσας.
- Το πηδάλιο είχε κτύπημα στο πίσω μέρος και προς τα δεξιά. Προφανώς έγινε κατά την βύθιση του πλοίου ή κατά την ανέλκυσή του.
- Το εξωτερικό περίβλημα της δεξιάς δεξαμενής έρματος (No. 4) στους νομείς μεταξύ No. 48 και No. 54 απέχει από την ευρισκόμενη απέναντί του πλευρική δεξαμενή φορτίου 840 χιλιοστά. Η διαμήκης πλευρά της ανωτέρω πλευρικής δεξαμενής (σε απόσταση 840 χιλιοστών από το ρηγματωμένο έλασμα του εξωτερικού περιβλήματος) ήταν άθικτη.
- Η αριστερή πλευρά του πλοίου στο ύψος της γέφυρας (βαρδιόλα) είχε παραμορφωθεί – στρεβλωθεί έντονα, πιθανόν από κάποια προηγούμενη σύγκρουση με άλλο πλοίο ή κατά την βύθισή του ή κατά τις εργασίες ανέλκυσης.
- Τα ελαστικά παρεμβύσματα των καπακιών των δεξαμενών φορτίου επί του κυρίου καταστρώματος βρέθηκαν σε καλή κατάσταση και ήταν στην θέση τους, εκτός από δύο που έλειπαν, στην περιοχή των δεξαμενών φορτίου No.3 και No. 4. Πιθανόν να απωλέστησαν κατά το χρόνο από τη βύθιση μέχρι την ανέλκυση του πλοίου στη δεξαμενή.
- Δεν μπορεί να διαπιστωθεί εάν τα καπάκια των δεξαμενών φορτίου ήταν σφραγισμένα πριν την βύθιση του πλοίου ή τι παρεμβάσεις έγιναν σε αυτά κατά τις εργασίες στεγανοποίησης και ανέλκυσης του πλοίου. Τα εξαεριστικά φορτίου βρέθηκαν ταπωμένα. Τέλος, σε πολλά σημεία του εξωτερικού περιβλήματος του πλοίου είχαν

ανοιχθεί οπές, προφανώς για την διοχέτευση αέρα στο εσωτερικό για την ανέλκυση του πλοίου. Οι εν λόγω οπές βρέθηκαν ταπωμένες με επιθέματα.

- Τα πάχη των ελασμάτων στην περιοχή των διαφόρων ρηγμάτων βρέθηκαν σε ικανοποιητικά επίπεδα.
- Τα διάφορα μηχανήματα του πλοίου είχαν καταστραφεί από την βύθιση του πλοίου και δεν ήταν δυνατόν να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα από την επιθεώρηση αυτών. Ούτε είναι γνωστό τι παρεμβάσεις είχαν γίνει σ' αυτά κατά το προηγούμενο διάστημα.

[Οι ανωτέρω διαπιστώσεις αναφέρονται και στην Έκθεση Πραγματογνωμοσύνης των Κακαράντζα Αχιλλέα και Δημητρακόπουλου Ηλία]

#### **6. Σχέση των ρηγμάτων στα ύφαλα του πλοίου με το συμβάν.**

Εξετάσθηκαν τα ρήγματα που διαπιστώθηκαν δεξιά στα ύφαλα του πλοίου μεταξύ των νομέων Νο. 48 – Νο. 54. Στην περιοχή αυτή υπάρχει η δεξιά δεξαμενή έρματος Νο. 4. Τα περισσότερα ρήγματα είναι από τον νομέα Νο. 50 έως τον νομέα Νο. 54.

Τα ανωτέρω ρήγματα δημιουργήθηκαν είτε από πρόσκρουση ή προσκρούσεις στον βυθό κατά την βύθιση του πλοίου ή/και κατά την ανέλκυσή του, είτε από κακόβουλη / δόλια ενέργεια (τοποθέτηση και πυροδότηση εκρηκτικών στα ύφαλα).

Η περίπτωση τοποθέτησης και πυροδότησης εκρηκτικών πρέπει να αποκλειστεί για τους πιο κάτω λόγους :

- Άλλα ρήγματα είχαν εκτονωθεί προς το εσωτερικό του πλοίου και άλλα προς το εξωτερικό αυτού. Αν είχε λάβει χώρα έκρηξη, τότε το ωστικό κύμα θα είχε μία φορά, ανάλογα με το αν τα εκρηκτικά είχαν τοποθετηθεί εσωτερικά ή εξωτερικά του εξωτερικού περιβλήματος του πλοίου.
- Όταν λαμβάνει χώρα έκρηξη δημιουργείται κρατήρας και όχι διάσπαρτες κατακόρυφες και οριζόντιες ρωγμές στο έλασμα.
- Δεν υπήρχαν αποτελέσματα του ωστικού κύματος στη διαμήκη πλευρά της πλευρικής δεξαμενής φορτίου Νο. 4, δηλαδή δεν υπήρξε η παραμικρή παραμόρφωση του ελάσματος στη απέναντι πλευρά, σε απόσταση μόλις 840 χιλιοστών από το εξωτερικό περίβλημα.
- Στα χείλη των ρωγμών δεν υπήρχε αλλοίωση του χρωματισμού. Αν είχε γίνει έκρηξη, εκεί (τουλάχιστον) θα είχε αλλοιωθεί (καεί) ο χρωματισμός.
- Εάν είχαν γίνει τόσες διαρρήξεις ελασμάτων πάχους 9,0 – 9,5 χιλιοστών, τα μέλη του πληρώματος που βρίσκονταν εκείνη τη στιγμή στο πλοίο θα είχαν ακούσει κρότο και όχι τρίξιμο ελασμάτων, που θα συνοδευόταν με τράνταγμα του πλοίου, κάτι που δεν συνέβη.

- Εξ άλλου, στην υποτιθέμενη περίπτωση τοποθέτησης εκρηκτικών στα ύφαλα του πλοίου τότε θα επρόκειτο για κακόβουλη πράξη με σκοπό τη βύθιση του πλοίου. Όμως, σ' αυτή τη περίπτωση, αυτός ή αυτοί που είχαν τέτοιο σκοπό δεν θα τοποθετούσαν εκρηκτικά μόνο στη θέση μιας και μόνο πλευρικής δεξαμενής και μάλιστα της μικρότερης από τις τρεις δεξαμενές έρματος (της Νο.4), με αμφίβολο αποτέλεσμα, αλλά θα σιγούρευαν το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα με την ταυτόχρονη τοποθέτηση εκρηκτικών και στο μηχανοστάσιο, ώστε να ήταν απόλυτα σίγουροι για το επιδιωκόμενο εκ μέρους τους αποτέλεσμα. Σ' αυτή την περίπτωση θα βυθιζόταν σίγουρα το πλοίο και μάλιστα πολύ γρήγορα, οπότε δεν θα υπήρχαν και τα χρονικά περιθώρια τυχόν προσπάθειας διάσωσής του.

Η περίπτωση τα ανωτέρω ρήγματα να δημιουργήθηκαν από πρόσκρουση ή προσκρούσεις στον βυθό κατά την βύθιση του πλοίου ή/και κατά την διάρκεια της ανέλκυσής του είναι κατά συνέπεια η μόνη εν προκειμένω δυνατή περίπτωση. Αυτό συνέβη με την απότομη πώση του πλοίου πάνω σε βραχώδη σημεία που υπήρχαν στο βυθό. Έτσι εξηγούνται και τα υπόλοιπα ρήγματα που διαπιστώθηκαν στην δεξιά πλευρά του πλοίου και στον πυθμένα του.

Η φαθυρά θραύση των ελασμάτων, που παρατηρήθηκε σε αυτή την περιοχή του εξωτερικού περιβλήματος, οφείλεται στο φαινόμενο της κόπωσης που είχαν υποστεί τα εν λόγω ελάσματα, λόγω της δημιουργίας εσωτερικών τριχοειδών ρωγμών σ' αυτά από τη μακροχρόνια εναλλασσόμενη φόρτιση (περιοδική εναλλαγή εφελκυσμού – θλίψης) που είχαν υποστεί λόγω παλαιότητας.

[Τα ανωτέρω υποστηρίζονται και από τους πραγματογνώμονες Αχιλλέα Κακαράντζα και Ηλία Δημητρακόπουλο και αναλύονται στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης τους].

Με βάση τα ανωτέρω, προκύπτει ότι τα διαπιστωθέντα εκ των υστέρων ρήγματα στη δεξιά πλευρά των υφάλων του πλοίου δεν έχουν σχέση με το συμβάν της βύθισής του, καθόσον αυτά προκλήθηκαν μετά τη βύθιση του πλοίου και άρα δεν την επηρέασαν.

#### **7. Αιτία κατάκλισης πλευρικών δεξαμενών έρματος.**

Όπως αναλύθηκε ανωτέρω (εδάφιο 4), η σταδιακή εγκάρσια πλευρική κλίση του πλοίου προήλθε από την αρχικώς συντελεσθείσα σταδιακή κατάκλιση των δεξιών

πλευρικών δεξαμενών έρματος και η εν συνεχεία βύθισή του από την εν συνεχεία είσοδο νερού και στο μηχανοστάσιο.

Αποκλείεται το ενδεχόμενο η εισροή θαλασσινού νερού στις πλευρικές δεξαμενές να προήλθε από τα ρήγματα που ευρέθησαν στα ύφαλα του πλοίου στη περιοχή της δεξαμενής Νο.4, καθόσον αυτά δημιουργήθηκαν μετά τη βύθιση του πλοίου με τον τρόπο που περιγράφηκε στο προηγούμενο εδάφιο .

Όμως, μόνο με ένα τρόπο θα μπορούσαν να εισρεύσουν τα νερά της θάλασσας στις πλευρικές δεξαμενές έρματος. Ο τρόπος αυτός ήταν ο ερματισμός του πλοίου, ενόσω αυτό ήταν ταυτόχρονα φορτωμένο. Ο ερματισμός επιτυγχάνεται με το χειροκίνητο άνοιγμα των επιστομίων του δικτύου εισροής θαλασσινού νερού στις δεξαμενές έρματος, οπότε συντελείται αυτόματα με την βαρύτητα χωρίς τη μεσολάβηση αντλίας. Σ' αυτή τη περίπτωση, στην κατάσταση πλήρους φόρτου που βρισκόταν το πλοίο, μια τέτοια ενέργεια θα αποτελούσε εγκληματική για το πλοίο πράξη αφού, λόγω του ότι αυτό ήταν ταυτόχρονα φορτωμένο, δεν διέθετε πλεόνασμα πλευστότητας τόσο, ώστε να καλύψει το επιπλέον φορτίο του έρματος που μπορούσαν να πάρουν οι πλευρικές δεξαμενές. Επίσης, λόγω της εισροής νερού μόνο στις πλευρικές δεξαμενές, δημιουργείται ασύμμετρη κατάκλιση του πλοίου που το οδηγεί σε μεγάλη εγκάρσια κλίση. Για τους λόγους αυτούς, στη περίπτωση αυτή το πλοίο βυθίζεται.

Όμως, τα επιστόμια ερματισμού / θαλάσσης ήταν ερμητικά κλειστά, γιατί έτσι επιβαλλόταν στην προκειμένη κατάσταση φόρτου του πλοίου. Εξ άλλου, επειδή το πλοίο ερμάτιζε σπανίως, λόγω της ιδιαιτερότητας των ταξιδίων που εκτελούσε (εντός του κόλπων Ελευσίνας και Σαρωνικού), κατά τα οποία δεν χρειαζόταν να ερματίσει, αυτά δεν χρειαζόταν να ανοίξουν και παρέμεναν σχεδόν μονίμως κλειστά. Σύμφωνα δε με την από 18/12/2017 κατάθεση ενώπιον του ΑΣΝΑ/Γ' του αντλιορού του πλοίου Φουστέρη Πέτρου, τα επιστόμια θαλάσσης, που χρησιμοποιούνταν και για τον ερματισμό, ήταν δεμένα με σχοινί για να μη μπορούν να ανοιχτούν. Πώς μπορεί λοιπόν να άνοιξαν τα εν λόγω επιστόμια ; Μόνο μία εξήγηση μπορεί εν προκειμένω να δοθεί : κάποιος πήγε και τα άνοιξε επί τούτου. Ο εν λόγω χειρισμός έλαβε χώρα μέσα από το πλοίο. Πρόκειται για σκόπιμη και εγκληματική εις βάρος του πλοίου ενέργεια που το οδήγησε στη βύθισή του.

## **8. Αιτία εκροής πετρελαίου στο θαλάσσιο περιβάλλον.**

Σύμφωνα με την από 26/10/2017 ενώπιον του ΑΣΝΑ/Γ' κατάθεση της υποπλοιάρχου Ευαγγελίδη Δήμητρας και με άλλες καταθέσεις μελών του πληρώματος, όταν ολοκληρώθηκε η φόρτωση του πλοίου, προτού αυτό αποπλεύσει από την προβλήτα των ΕΛΠΕ με προορισμό το αγκυροβόλιο Πειραιά, κλείστηκαν καλά τα καπάκια των δεξαμενών φορτίου από το πλήρωμα, ελέγχθηκαν παρουσία της υποπλοιάρχου και εν συνεχεία τα καπάκια σφραγίστηκαν από το Τελωνείο. Επίσης, τα καλύμματα των θυρίδων επιθεώρησης δεξαμενών φορτίου ήταν όλα κλεισμένα. Τα εξαιρετικά των δεξαμενών φορτίου έκλειναν αυτόματα με μπίλια.

Με βάση όμως την εξέλιξη των γεγονότων εγκάρσιας κλίσης και βύθισης του πλοίου, πριν ακόμα το πλοίο αρχίσει να βυθίζεται, διέφυγαν απ' αυτό μεγάλες ποσότητες φορτίου που διέρρευσαν στη θάλασσα, σε τρόπο ώστε οι δύο ναυαγοί να κολυμπήσουν μέσα στο πετρέλαιο και να διασωθούν μαύροι από το μαζούτ. Αυτό σημαίνει ότι προτού ακόμη βυθισθεί το πλοίο, όταν μεγάλωσε η εγκάρσια πλευρική κλίση του άρχισε να χύνεται το πετρέλαιο στη θάλασσα.

Δεδομένου, όμως, ότι τα καπάκια των στομιών φορτίου και των θυρίδων επιθεωρήσεως επί του καταστρώματος και επί των κουβουσιών ήταν ερμητικά κλειστά από το πέρας της φόρτωσης του πλοίου, πώς είναι δυνατόν με την κλίση του πλοίου το φορτίο να χύθηκε στη θάλασσα; Επειδή αυτό προφανώς διέφυγε από τα στόμια των δεξαμενών φορτίου ή/και από τις θυρίδες επιθεώρησης, καταλήγουμε εν προκειμένω στο αυτονόητο συμπέρασμα ότι κάποιος προέβη στην δόλια ενέργεια του ανοίγματος μερικών ή όλων από τα ανωτέρω καπάκια πριν το πλοίο πάρει κλίση και αρχίσει να βυθίζεται. Αυτό συνιστούσε εγκληματική για το περιβάλλον ενέργεια. Η περίπτωση εκροής φορτίου από τα εξαιρετικά πρέπει να αποκλειστεί, ακόμη και εάν θεωρήσουμε ότι δεν λειτουργούσε σε κάποια από αυτά το αυτόματο κλείσιμο, καθόσον το φορτίο άρχισε να χύνεται στη θάλασσα από την κατάσταση εγκάρσιας κλίσης του πλοίου, πριν αυτό βυθιστεί. Επομένως, δεν μπορούσε το φορτίο να είχε βγει μόνο από τα εξαιρετικά εξ αιτίας της κλίσης του πλοίου, λόγω του μεγάλου ύψους των στομιών τους άνωθεν του καταστρώματος.

#### **9. Αιτία της εκτεταμένης ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος.**

Δεδομένου ότι δεν διαπιστώθηκε ρήγμα στις δεξαμενές φορτίου, η αιτία της εκτεταμένης ρύπανσης της θάλασσας από το πετρέλαιο που διέφυγε από το πλοίο είναι αφενός η δόλια πράξη του ανοίγματος των καπακιών των στομιών δεξαμενών φορτίου ή/και των θυρίδων επιθεώρησης φορτίου και αφετέρου η υπερβολική καθυστέρηση στεγανοποίησης των δεξαμενών φορτίου του πλοίου, ήτοι του κλεισίματος των ανωτέρω

ανοιχτών καπακιών, με αποτέλεσμα να διαφύγουν στη θάλασσα μεγάλες ποσότητες από τα πετρελαιοειδή (κυρίως μαζούτ) που μετέφερε το πλοίο. Ρόλο στη διαφυγή πετρελαιοειδών από το πλοίο έπαιξε και η υπερβολική καθυστέρηση απάντλησης του φορτίου από τις δεξαμενές του, δεδομένου του ότι στο μεταξύ δεν είχε αποτραπεί ο κίνδυνος διαρροών πετρελαιοειδών από το ναυάγιο (δηλαδή από τις δεξαμενές του φορτίου του).

Η έναρξη της διαφυγής του πετρελαίου από τις δεξαμενές φορτίου του πλοίου άρχισε πριν την βύθισή του, από τα ανοιχτά στόμια, όταν αυτό πήρε πλευρική κλίση, και συνεχίστηκε μετά την βύθισή του μέχρι την ολοκλήρωση της απάντλησης του φορτίου από τις δεξαμενές του.

Στην περίπτωση που δεν είχαν ανοιχτεί τα καπάκια των στομιών ή/και των θυρίδων επιθεώρησης, τότε το πλοίο θα βυθιζόταν χωρίς να είχε διαφύγει το φορτίο στη θάλασσα, καθόσον αυτό θα παρέμενε εγκλωβισμένο εντός των σφραγισμένων δεξαμενών, οπότε κατά τη βύθιση δεν θα προέκυπτε ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος από το φορτίο του πλοίου.

Στην περίπτωση που δεν είχαν καθυστερήσει η στεγανοποίηση των δεξαμενών του πλοίου, ήτοι το κλείσιμο των ανοιχτών καπακιών, και η απάντληση του φορτίου, τότε η ποσότητα του πετρελαίου που θα είχε διαφύγει στη θάλασσα θα περιοριζόταν και δεν θα ελάμβανε χώρα η μεγάλης έκτασης ρύπανση.

#### **10. Σχέση της απουσίας μελών πληρώματος πλοίου με το συμβάν.**

Το πλήρωμα του πλοίου περιελάμβανε ένδεκα (11) μέλη. Η σύνθεσή του αποτελούταν από : 1 Πλοίαρχο Α' (με καθήκοντα πλοιάρχου του πλοίου), 1 Πλοίαρχο Α' (με καθήκοντα υποπλοιάρχου / γραμματικού), 1 Ναύκληρο ( με καθήκοντα λοστρόμου), 3 Ναύτες (εκ των οποίων ο ένας με καθήκοντα αντλιορού), 1 Μηχανικό Α' (με καθήκοντα Α'μηχανικού), 1 Μηχανικό Γ' (με καθήκοντα Β' μηχανικού), 2 Μηχανοδηγούς Α' και 1 Δόκιμο Μηχανικό.

Ο αριθμός μελών και η σύνθεση του πληρώματος ως ανωτέρω ήταν σύμφωνα με τις υπουργικές αποφάσεις περί «Καθορισμού σύνθεσης πληρώματος Δ/Ξ "ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ ΙΙ" Ν.Π. 111763» (ίδετε Ιστορικό - εδάφιο Ι).

Στην υπ' αριθ. 3131.2.2/93 (ΦΕΚ 85Β/1993) Απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας έγκρισης του Ειδικού Κανονισμού Λιμένα Πειραιά με αριθμό 176 «Περί κινήσεως και αγκυροβολίας πλοίων στο λιμένα Πειραιά», στο άρθρο 13 «Αγκυροβόλια πλοίων», αναφέρονται : «1. Ο πλοίαρχος πλοίου που αγκυροβολεί στο αγκυροβόλιο ... μεριμνά και

λαμβάνει τ' αναγκαία εκείνα μέτρα, έτσι ώστε το πλοίο του να διατηρεί ικανότητα και ετοιμότητα για πλου, καθ' όλη τη διάρκεια της παραμονής του στο αγκυροβόλιο....».

Στη προκειμένη περίπτωση, από ώρα 11:30 μέχρι ώρας 23:15 της 09/09/2017, ενώ το πλοίο βρισκόταν αγκυροβολημένο στο αγκυροβόλιο Πειραιά, επί του πλοίου επέβαιναν τέσσερα (4) από τα μέλη του πληρώματος, ήτοι ο πλοίαρχος Ψωμάς, ο ναύτης Κοφινάς, ο μηχανοδηγός Ρέτζο και ο δόκιμος μηχανικός Αντωνόπουλος. Στις 23:15 απεχώρησαν δύο (2) από τους ανωτέρω, οι πλοίαρχος Ψωμάς και δόκιμος μηχανικός Αντωνόπουλος, οπότε από την 23:15 της 09/09/2017 μέχρι τη βύθιση του πλοίου επέβαιναν επ' αυτού δύο (2) μέλη πληρώματος ο ναύτης Κοφινάς και ο μηχανοδηγός Ρέτζο.

Η ανωτέρω παρουσία επί του πλοίου τεσσάρων (4) μόνο εκ των μελών του 11μελούς πληρώματος (ανεξαρτήτως ειδικοτήτων) κατά το χρόνο που το πλοίο ήταν αγκυροβολημένο και μάλιστα φορτωμένο με πετρελαιοειδή σε αγκυροβόλιο, πολύ δε περισσότερο των δύο (2) κατά τη χρονική περίοδο του συμβάντος της βύθισης του πλοίου, θεωρείται από το Συμβούλιο ανεπαρκής ώστε το πλοίο να διατηρεί ικανότητα και ετοιμότητα για αναγκαίο (εκτός προγραμματισμού) πλου, στη περίπτωση που θα απαιτείτο, καθώς και για την αποτελεσματική αντιμετώπιση έκτακτου περιστατικού (π.χ. πρόσκρουση επ' αυτού άλλου πλοίου, εισροή νερών θαλάσσης μεγάλης έκτασης σε χώρους του πλοίου από απρόβλεπτο περιστατικό, διαρροή φορτίου από φθορές στο δίκτυο σωληνώσεων, πυρκαγιά κλπ).

Στη προκειμένη περίπτωση, αν η σύνθεση του πληρώματος επί του πλοίου κατά την χρονική περίοδο του συμβάντος ήταν η κατάλληλη, η βύθιση του πλοίου μπορούσε να είχε αποτραπεί διότι :

- Όταν θα γινόταν αντιληπτή από το πλήρωμα η αλλαγή κατάστασης πλεύσης του πλοίου, λόγω της εισροής υδάτων στις πλευρικές δεξαμενές έρματος (αλλαγή κλίσης, διαγωγής και βυθίσματος), θα υπήρχε η δυνατότητα άμεσης παρέμβασης από το πλήρωμα με τη θέση σε λειτουργία των αντλιών έρματος για την αποβολή των εισερχόμενων υδάτων πίσω στη θάλασσα. Ακόμη και στο ενδεχόμενο κατά το οποίο ο ρυθμός εισροής υδάτων ήταν μεγαλύτερος από την παροχή εξαγωγής των αντλιών, το σημαντικό όφελος εν προκειμένω θα ήταν η καθυστέρηση της κατάκλισης των πλευρικών δεξαμενών έρματος και συνεπώς θα παρατεινόταν ο χρόνος παραμονής του πλοίου στην επιφάνεια πριν τη βύθισή του, δημιουργώντας τα αναγκαία περιθώρια χρόνου για την συνδρομή βοήθειας από παραπλέοντα πλοία ή για ενέργειες διάσωσης από το ίδιο το πλοίο.

- Ο χρόνος απάρσεως των αγκυρών και ταυτόχρονης θέσης σε λειτουργία της κύριας μηχανής προώσεως του πλοίου δεν πρέπει να υπερέβαινε τα 10 λεπτά. Η

απόσταση του αγκυροβολημένου πλοίου "ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II" έως την στεριά της νησίδας Αταλάντη ήταν περί τα 500 μέτρα. Συνεπώς, με ταχύτητα το πολύ πέντε (5) ναυτικών μιλίων, το πλοίο θα κάλυπτε αυτήν την απόσταση σε λιγότερο από τέσσερα (4) λεπτά της ώρας, θα έφτανε στη νήσο και θα προσάραζε στα αβαθή. Δεδομένου ότι το πλοίο είχε διπλά τοιχώματα, ακόμη και η προσάραξή του σε βραχώδη βυθό δεν θα δημιουργούσε κίνδυνο διαρροής του φορτίου.

[Τα ανωτέρω αναφέρονται και από τους πραγματογνώμονες Αχιλλέα Κακαράντζα και Ηλία Δημητρακόπουλο στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης τους].

[Για τα ανωτέρω έχει ληφθεί υπόψη ότι η εισροή υδάτων στις δεξαμενές έρματος μπορούσε να είχε προέλθει από οποιοδήποτε τυχαίο ή μη γεγονός διαρροής και όχι όπως τελικά προέκυψε από το δόλιο χειρισμό των επιστομίων ερματισμού].

Τέλος, πρέπει να επισημανθεί το γεγονός ότι τα δύο μέλη πληρώματος, που βρίσκονταν κατά το χρόνο του συμβάντος στο πλοίο ως πλήρωμα ασφαλείας, δεν προέβησαν σε καμιά απολύτως ενέργεια διακοπής της κατάκλισης των πλευρικών δεξαμενών. Τέτοια ενέργεια θα ήταν ο έλεγχος των επιστομίων θαλάσσης / ερματισμού και το κλείσιμο αυτών στη περίπτωση που θα διαπίστωναν ότι αυτά ήταν ανοικτά και δεύτερη ενέργεια θα ήταν να προσπαθήσουν να βάλουν σε λειτουργία τις αντλίες θαλάσσης / ερματισμού για την αποβολή των εισερχομένων νερών. Χρόνος ικανός υπήρχε για αυτές τις ενέργειες, δεδομένου ότι από τη στιγμή που έγινε αντιληπτή η έναρξη της κλίσης του πλοίου μέχρι την έναρξη της βύθισής του παρήλθαν 1¼ ώρες. Αντίθετα, παρακολουθούσαν άπρακτοι και αδρανείς την αυξανόμενη πλευρική κλίση του πλοίου και αρκέσθηκαν στις τηλεφωνικές επικοινωνίες με τον πλοίαρχο και τον Α' μηχανικό.

#### **11. Μη ενημέρωση των Αρχών για το συμβάν.**

Στις 01:20 της 09/10/2017, ο μηχανοδηγός Ρέτζο και ο ναύτης Κοφινάς διαπίστωσαν ότι το πλοίο «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» πήρε πλευρική κλίση προς τα δεξιά, η οποία μεγάλωνε. Και οι δύο είχαν παραμείνει στο πλοίο ως πλήρωμα ασφαλείας. Η πρώτη ενέργεια που επιβαλλόταν να κάμουν, εν προκειμένω, ως πλήρωμα ασφαλείας, ήταν να ενημερώσουν τις Λιμενικές Αρχές, τον πλοίαρχο και τα αρμόδια πρόσωπα (σύμφωνα με το ISM) της εταιρείας.

Σύμφωνα με τις καταθέσεις του πλοίαρχου και του Α' μηχανικού, που εκείνη την ώρα απουσίαζαν από το πλοίο, ενημερώθηκαν τηλεφωνικά για την κλίση του πλοίου στις 01:50

από τον Κοφινά και τον Ρέτζο αντίστοιχα, ήτοι μετά από μισή ώρα (δηλαδή με σημαντική καθυστέρηση).

Οι Λιμενικές Αρχές δεν ενημερώθηκαν για το συμβάν ούτε από τα δύο μέλη του πληρώματος ούτε όμως εν συνεχεία από τον πλοίαρχο ούτε και από τα αρμόδια προς τούτο πρόσωπα της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Έλαβαν γνώση του συμβάντος για πρώτη φορά στις 02:10, από το Φ/Γ «FRANCESCO DI GIORGIO», σημαίας Λουξεμβούργου, που βρισκόταν αγκυροβολημένο στο βόρειο τμήμα του αγκυροβολίου Πειραιά, το οποίο ανέφερε στο ΚΛΠ/ VTS ότι στο Δ/Ξ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» παρατηρήθηκε εισροή υδάτων. Οι Λιμενικές Αρχές, στη συνέχεια, στις 02:38, πήραν οι ίδιες τηλέφωνο τον πλοίαρχο, προκειμένου να ενημερωθούν για το τι είχε συμβεί. Μετά την αναφορά του Φ/Γ «FRANCESCO DI GIORGIO», οι Λιμενικές Αρχές ενεργοποίησαν άμεσα τα ρυμουλκά υπηρεσίας/ασφαλείας και τα διαθέσιμα σκάφη του λιμενικού σώματος, τα οποία έσπευσαν στην περιοχή προς παροχή βοήθειας.

Όμως, είχε περάσει ήδη αρκετός (κρίσιμος) χρόνος από την έναρξη δημιουργίας του συμβάντος (στις 01:20) και όταν τα επισπεύσαντα σκάφη έφτασαν στη περιοχή, περί τις 02:30 και μετά, το πλοίο «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» είχε ήδη αρχίσει να βυθίζεται και επομένως δεν μπόρεσαν να προσφέρουν βοήθεια.

Η παράλειψη του πληρώματος ασφαλείας (Ρέτζο και Κοφινά) να ενημερώσουν αμέσως, από την έναρξη του συμβάντος (στις 01:20), τις Λιμενικές Αρχές, θεωρείται από το Συμβούλιο σοβαρή παράλειψη και συνέβαλε αποφασιστικά στο τελικό αποτέλεσμα, ήτοι στη βύθιση του πλοίου. Διότι ο χαμένος χρόνος, που μεσολάβησε από τις 01:20 (που άρχισε το συμβάν) μέχρι τις 02:10 (που ενημερώθηκαν οι Λιμενικές Αρχές από άλλο πλοίο γι' αυτό), των 50 λεπτών, ήταν κρίσιμος και μπορούσε να αποδειχτεί ικανός για την παροχή αποτελεσματικής βοήθειας από τα σκάφη που θα έσπευδαν εγκαίρως στο κινδυνεύον πλοίο, είτε με ενέργειες τους πάνω στο πλοίο (χειρισμός επιστομίων, λειτουργία αντλιών) είτε/και με την άπαρση αγκυρών και την μετακίνηση του πλοίου προς τα αβαθή.

## **12. Ενέργειες υπευθύνων προσώπων της πλοιοκτήτριας εταιρείας.**

Εκπρόσωπος της πλοιοκτήτριας εταιρείας «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II Ν.Ε.» ήταν ο Κουντούρης Θεόδωρος. Γενικός διευθυντής ήταν ο Σταύρου Βασίλειος και D.P.A. / Designated Person Ashore (εξουσιοδοτημένο πρόσωπο της εταιρείας το οποίο είναι υπεύθυνο για τις διαδικασίες ασφαλούς διαχείρισης των λειτουργιών του πλοίου) ήταν ο Γιουρτζόγλου Μάνθος.

Τα ανωτέρω αρμόδια πρόσωπα, μαζί με τον πλοίαρχο, είχαν την ευθύνη διαχείρισης της κατάστασης που προέκυψε από τη βύθιση του πλοίου και την εκροή του πετρελαιοειδούς φορτίου του στο θαλάσσιο περιβάλλον και όφειλαν να προβούν σε όλες τις απαιτούμενες

ενέργειες για τον κατά το δυνατόν περιορισμό της ρύπανσης και την αποκατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ήδη προκληθείσα ρύπανση.

Οι μόνες ενέργειες των ανωτέρω ήταν η εκ μέρους της πλοιοκτήτριας κατ' αρχήν (αμέσως μετά τη βύθιση) ανάθεση στην εταιρεία «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.» του έργου της στεγανοποίησης του πλοίου, της αντιρρύπανσης και της απορρύπανσης της θάλασσας και της απάντλησης και απομάκρυνσης των πετρελαιοειδών και λοιπών ρυπογόνων υγρών από το βυθισμένο πλοίο και η εν συνεχεία (στις 15/09/2017 – 5 ημέρες μετά τη βύθιση) υπογραφή ιδιωτικού συμφωνητικού ανάθεσης του έργου καταπολέμησης ρύπανσης του θαλάσσιου και παράκτιου χώρου στην εταιρεία «ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.».

Όμως, όπως προέκυψε εκ των υστέρων και διαπιστώθηκε, καθυστέρησαν υπερβολικά η στεγανοποίηση του πλοίου και η απάντληση του φορτίου από τις δεξαμενές του, παρά τις επανειλημμένες επισημάνσεις, υπενθυμίσεις και εκκλήσεις προς τούτο εκ μέρους των Λιμενικών Αρχών, με αποτέλεσμα να εκρεύσουν στη θάλασσα μεγάλες ποσότητες πετρελαιοειδούς φορτίου, ενώ η ρύπανση από τα πετρελαιοειδή που διέφυγαν από το πλοίο ήταν εκτεταμένη και κατέλαβε μεγάλο μέρος του Σαρωνικού και των ακτών της δυτικής Αττικής και της νήσου Σαλαμίνας, γεγονός που, κατά την άποψη του Συμβουλίου, δεν δικαιολογείται και εκ πρώτης όψεως οδηγεί στο συμπέρασμα ότι δεν έγινε σωστή εκτίμηση της δημιουργηθείσας κατάστασης και δεν ελήφθησαν επαρκή και κατάλληλα μέτρα για τον περιορισμό της ρύπανσης, που τελικά υπήρξε καταστροφική για το περιβάλλον. Εν προκειμένω, το Συμβούλιο θεωρεί σημαντικό το γεγονός της καθυστέρησης στεγανοποίησης των δεξαμενών φορτίου του βυθισμένου πλοίου, που συνίστατο στο κλείσιμο και τη σφράγιση των ανοικτών καπακιών στομίων ή/και θυρίδων επιθεώρησης επί του καταστρώματος, απ' όπου διέφυγαν οι μεγάλες ποσότητες μαζούτ που ρύπανε το περιβάλλον και της καθυστέρησης απάντλησης του φορτίου από τις δεξαμενές του.

Το Συμβούλιο θεωρεί ότι, το γεγονός της ανάθεσης από την πλοιοκτήτρια σε τρίτους του έργου της αντιρρύπανσης και της απορρύπανσης της θάλασσας και των ακτών δεν απαλλάσσει τα ανωτέρω αναφερθέντα αρμόδια πρόσωπα της πλοιοκτήτριας εταιρείας από την ευθύνη διαχείρισης της κατάστασης κατά τα προβλεπόμενα στον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) [Υ.Α. υπ' αριθ. 1218.78/1/95. (ΦΕΚ 709B/1995) «Αποδοχή οδηγιών του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη ρύπανσης του περιβάλλοντος (ISM Code) που υιοθετήθηκε από τον IMO»].

### **13. Ασύμφορη η περαιτέρω εκμετάλλευση του Δ/Ξ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ ΙΙ».**

1) Το πλοίο «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II», πριν τη βύθισή του ήταν ήδη 45 ετών. Σε αυτή την ηλικία κάθε πλοίο θεωρείται υπερήλικο, με συνέπειες :

α) Απαιτούμενες σημαντικές δαπάνες για την συντήρησή του, για την διατήρησή του σε ικανοποιητική λειτουργική κατάσταση και για την εξασφάλιση και διατήρηση της αξιοπλοΐας του.

β) Αδυναμία ένταξης σε διεθνώς αναγνωρισμένο νηογνώμονα.

γ) Σημαντικό /απαγορευτικό κόστος για την ασφάλιση σκάφους και μηχανών.

δ) Σημαντικό κόστος για την ασφάλιση του μεταφερόμενου φορτίου.

2) Τα ασφαλιστήρια αστικής ευθύνης έναντι τρίτων και αστικής ευθύνης απορρύπανσης έληξαν την 30/09/2017 και για την περαιτέρω λειτουργία του πλοίου απαιτείτο η ανανέωσή τους (υποχρεωτική).

3) Το Π.Γ.Ε. του πλοίου έληγε την 27/09/2017, μετά από δύο διαδοχικές παρατάσεις της ισχύος του και απαιτείτο η έκδοση νέου..

4) Η άδεια πετρέλευσης που διέθετε το πλοίο θα έληγε την 27/09/2017, μετά από δύο διαδοχικές παρατάσεις, αντίστοιχες του Π.Γ.Ε., και για την έκδοση νέας άδειας απαιτείτο επιθεώρηση του πλοίου από εμπειρογνώμονες της οικίας Λιμενικής Αρχής σε θέματα προστασίας θαλασσιού περιβάλλοντος, που θα έπρεπε να επιβεβαιώσουν την καταλληλότητα του υπερήλικου πλοίου για την εκτέλεση πετρελεύσεων με ασφάλεια.

5) Για την έκδοση του νέου Π.Γ.Ε. απαιτούνταν δεξαμενισμός του πλοίου, εκτεταμένες επιθεωρήσεις στη ξηρά και στη θάλασσα σε όλους τους τομείς και παχυμετρήσεις της σιδηροκατασκευής του, από τις οποίες είναι σίγουρο και δεδομένο ότι θα προέκυπτε η αναγκαιότητα σημαντικής εκτάσεως επισκευών, λόγω της παλαιότητας του σκάφους και του εξοπλισμού του.

6) Για την διατήρηση ισχύος των πιστοποιητικών πρόληψης ρύπανσης από πετρελαιοειδή (ΠΠΡΠ) και πρόληψης ρύπανσης από λύματα (ΠΠΡΛ) απαιτείτο να διεξαχθούν στο πλοίο οι σχετικές επιθεωρήσεις, μέχρι την 04/10/2017, από τον Κ.Ε.Π./Δ.Ε.Π του Υπουργείου Ναυτιλίας, προκειμένου να διαπιστωθεί η συμμόρφωση του πλοίου στις αντίστοιχες προϋποθέσεις.

7) Η ημερομηνία και το ναυπηγείο του δεξαμενισμού δεν είχαν προσδιοριστεί, παρόλο που ο δεξαμενισμός του πλοίου έπρεπε να πραγματοποιηθεί εντός του τρέχοντος μηνός (Σεπτεμβρίου 2017).

8) Είναι προφανές από τα ανωτέρω ότι για την επαναλειτουργία του πλοίου :

- Το κόστος των απαιτούμενων επισκευών και συντήρησής του θα ήταν πολύ μεγάλο.

- Το κόστος των απαιτούμενων επιθεωρήσεων και ανανέωσης των ληγμένων πιστοποιητικών, ασφαλιστηρίων συμβολαίων και των λοιπών απαιτούμενων για τη λειτουργία του πλοίου εγγράφων του θα ήταν μεγάλο.

- Λόγω του ότι το πλοίο ήταν πολύ παλιό και άρα εγκυμονούσε κινδύνους για την υπόστασή του και για τα μεταφερόμενα φορτία, δεδομένου ότι και το κόστος ασφάλισης του φορτίου ήταν υψηλό, η λειτουργία του δεν θα μπορούσε να ήταν ανταγωνιστική, η δυνατότητα εξεύρεσης σοβαρών πελατών θα ήταν πλέον δύσκολη έως αδύνατη και, για τους λόγους αυτούς, σε κάθε περίπτωση το ναύλο θα ήταν φθινό (ασύμφορο).

Για όλα τα ανωτέρω, η εκ νέου αποκατάσταση της αξιοπλοΐας και της λειτουργικότητας για την επαναλειτουργία και την περαιτέρω εκμετάλλευση του συγκεκριμένου πλοίου καθίστατο ασύμφορη. Επομένως, η πλοιοκτήτρια εταιρεία είχε κάθε λόγο να μη προχωρήσει στην ανανέωση των εγγράφων αξιοπλοΐας και λειτουργίας του, τα χρονικά περιθώρια ισχύος των οποίων εξήντησε λαμβάνοντας και όλες τις δυνατές παρατάσεις. Δηλαδή, εν προκειμένω, η πλοιοκτήτρια εταιρεία από τη βύθιση του «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» δεν έχασε και πολλά πράγματα, την αξία ίσως του πλοίου σε σκραπ (παλιοσίδερα).

Τα περί, ήδη από τον Ιούλιο του 2017, υπογραφής συμβολαίου της πλοιοκτήτριας του «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» με εταιρεία ονόματι «HAPAG, LLOYD» για ένα χρόνο, για παράδοση καυσίμων 210.000 τόνων σε διάφορα πλοία της, που κατέθεσε ο εκπρόσωπος της πλοιοκτήτριας εταιρείας Κουντούρης Θεόδωρος, χωρίς όμως την προσκόμιση συγκεκριμένων στοιχείων για την εν λόγω συμφωνία, δεν μπορούν να αξιολογηθούν από το Συμβούλιο. Εξ άλλου, η καταλληλότητα του πλοίου «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» δεν ήταν ικανή για την υλοποίηση τυχόν τέτοιας συμφωνίας.

#### **14. Οικονομικό κόστος απορρύπανσης και αποκατάστασης ζημιών.**

Λόγω της τεραστίας εκτάσεως προκληθείσης ρύπανσης από την βύθιση του πλοίου, η απορρύπανση κόστισε πολύ ακριβά και όσοι αναμίχθηκαν σ' αυτή και στην ανέλκυση του ναυαγίου ωφελήθηκαν ανάλογα.

Τα μέχρι στιγμής γνωστά στο Συμβούλιο οικονομικά στοιχεία του κόστους απορρύπανσης, όπως αυτά προκύπτουν από το υπ' αριθ. πρωτ. 2261.3-4/76989/18/ 18-10-2018 έγγραφο του ΥΝΑΝΠ/ ΑΛΣ/ ΕΛΑΚΤ/ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, σε συνδυασμό με το υπ' αριθ. Πρωτ. 2412.6/76/ 18-10-2018 έγγραφο του Γραφείου Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Τομέα Λιμενικής Αστυνομίας του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά, κατόπιν σχετικού εγγράφου μας, δίδονται κατωτέρω :

Η ασφαλιστική εταιρεία του πλοίου για αστική ευθύνη απορρύπανσης έχει υποβάλει ενώπιον του Πρωτοδικείου Πειραιώς δήλωση περιορισμού ευθύνης για το ποσό των 5.409.925,40 ΕΥΡΩ. Το πιστοποιημένο ποσό ασφάλισης του πλοίου από την ασφαλιστική εταιρεία για αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο ήταν πέντε εκατομμύρια (5.000.000) ΕΥΡΩ.

Στον Διεθνή Οργανισμό Κεφαλαίων αποζημίωσης για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο (IOPC FUNDS) έχουν υποβληθεί 233 αιτήματα αποζημίωσης, ύψους περίπου 135 εκατομμυρίων ΕΥΡΩ.

Επίσης, ενώπιον του Πρωτοδικείου Πειραιά, έχουν υποβληθεί 84 αιτήματα αποζημίωσης συνολικού ύψους 94,4 εκατομμυρίων ΕΥΡΩ.

Το οικονομικό κόστος που αφορά στα έξοδα του Δημοσίου για την αντιμετώπιση της ρύπανσης (ειδική αποζημίωση προσωπικού, κόστος χρήσης πλωτών – χερσαίων – εναερίων μέσων και υλικών και μέσων απορρύπανσης, οδοιπορικών εξόδων) δε δύναται στην παρούσα χρονική στιγμή να προσδιοριστεί με ακρίβεια και κατά τρόπο συγκεκριμένο, ήτοι με αριθμητική απεικόνιση του συνολικού ποσού, διότι είναι σε εξέλιξη το στάδιο ελέγχου όλων των σχετικών εγγράφων και στοιχείων. Εκτιμώμενο κόστος των ως άνω αναφερόμενων εργασιών ανέρχεται στο ποσό της τάξεως των τεσσάρων εκατομμυρίων πεντακοσίων ενενήντα πέντε χιλιάδων τετρακοσίων εξήντα οκτώ ευρώ (4.595.468 €).

Επίσης, έξοδο του Δημοσίου αποτελεί και το κόστος ενεργοποίησης του αντιρρυπαντικού πλοίου ΑΚΤΕΑ OSRV που ανήκει στο δίκτυο των αντιρρυπαντικών πλοίων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Θάλασσας (EMSA). Η ενεργοποίηση του πλοίου ΑΚΤΕΑ OSRV ως συμβαλλόμενου πλοίου EMSA, έγινε κατόπιν αιτήματος της Χώρας μας και υπογραφής της σχετικής Σύμβασης IRC-VI 13-09-2018, η οποία ως δημόσια Σύμβαση υπάγεται στο εθνικό δίκαιο και το τίμημά της πρόκειται να βαρύνει το Πράσινο Ταμείο. Αναμένεται να εκδοθεί σύμφωνα με το Ν. 4412/2016 (147 Α') οριστικό Πρωτόκολλο Παραλαβής από την αρμόδια ορισθείσα από τον Υπουργό, Επιτροπή Παραλαβής των υπηρεσιών που παρασχέθηκαν από το πλοίο αυτό.

Τέλος, δεν υφίστανται στοιχεία αναφορικά με το οικονομικό κόστος στεγανοποίησης του Δ/Ξ "ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II», καθώς και απάντλησης του φορτίου, ανέλκυσης, ρυμούλκησης και ελλιμενισμού.

## **15. Συμπέρασμα - Καταλογισμός ευθυνών.**

### **1) Βύθιση πλοίου**

Όπως αναλύθηκε ανωτέρω, η βύθιση του πλοίου προήλθε από ενέργεια που έλαβε χώρα επί του πλοίου. Αυτή συνίστατο στην συντελεσθείσα δόλια πράξη του χειρισμού ανοίγματος των επιστομίων θαλάσσης / ερματισμού, που είχε σαν αποτέλεσμα την κατάκλυση με θαλασσινό νερό χώρων του πλοίου που οδήγησε στη βύθιση του.

Η ανωτέρω πράξη έγινε από επιβαίνοντα στο πλοίο πρόσωπα και μέσα στο πλοίο. Κατά το χρονικό διάστημα του συμβάντος, επέβαιναν επί του πλοίου μόνον οι ναύτης Κοφινάς Γεώργιος και μηχανοδηγός Ρέτζο Γεώργιος, ως πλήρωμα ασφαλείας. Επομένως, την ευθύνη τέλεσης της ανωτέρω πράξης φέρουν οι ίδιοι (Κοφινάς και Ρέτζο), δηλαδή η πράξη τελέσθηκε απ' αυτούς κατά συναυτουργία. Εάν υποθεθεί ότι η ανωτέρω πράξη έγινε από τρίτα πρόσωπα που επιβιβάσθηκαν στο πλοίο για το σκοπό αυτό, γεγονός που δεν προκύπτει, σε κάθε περίπτωση τα πρόσωπα αυτά θα είχαν οπωσδήποτε γίνει αντιληπτά από τα δύο μέλη του πληρώματος, που σημαίνει, στην υποθετική αυτή περίπτωση, ότι η πράξη αυτή διεπράχθη με την ανοχή και επομένως με την άμεση συνέργεια των ανωτέρω δύο. Εξ άλλου, αυτοί οι δύο (Κοφινάς και Ρέτζο), παρόλο που ήταν πλήρωμα ασφαλείας, σε ουδεμία ενέργεια προέβησαν για την αποτροπή ή την διακοπή της κατάκλυσης του πλοίου, γεγονός που αποδεικνύει την άμεση σχέση τους (συμμετοχή) με την ανωτέρω συντελεσθείσα κακόβουλη / δόλια πράξη.

Ο ναύτης Κοφινάς Γεώργιος και ο μηχανοδηγός Ρέτζο Γεώργιος, αν και επέβαιναν στο πλοίο ως πλήρωμα ασφαλείας, παρέλειψαν να ενημερώσουν τις Λιμενικές Αρχές και τα αρμόδια πρόσωπα της εταιρείας, ως όφειλαν, ενώ καθυστέρησαν να ενημερώσουν τον πλοίαρχο, για το συμβάν. Επομένως, δεν δόθηκε η δυνατότητα παροχής βοήθειας στο πλοίο από παραπλέοντα σκάφη για την αποτροπή της βύθισης, ενόσω αυτό παρέμενε στην επιφάνεια της θάλασσας για το χρονικό διάστημα  $1\frac{1}{4}$  της ώρας. Εν προκειμένω, η παράλειψη αυτή των Κοφινά Γεωργίου και Ρέτζο Γεωργίου θα μπορούσε να θεωρηθεί ως σοβαρή αμέλεια, όμως συνδυαζόμενη με την δόλια πράξη του ανοίγματος των επιστομίων ερματισμού, αποτελεί εν προκειμένω ηθελημένη πράξη προς την κατεύθυνση του αποκλεισμού της δυνατότητας έξωθεν συνδρομής για την αποτροπή βύθισης του πλοίου.

Ο πλοίαρχος Ψωμάς Δημήτριος κατά το χρόνο του συμβάντος, αν και μέλος του ορισθέντος από τον ίδιο πληρώματος ασφαλείας, βρισκόταν εκτός πλοίου και με την άδειά του βρισκόταν εκτός πλοίου και το υπόλοιπο πλήρωμα πλην των δύο (Κοφινά και Ρέτζο). Εκ του γεγονότος αυτού, αφενός δεν κατέστη δυνατή η αποτροπή της πράξης του δολίου χειρισμού (ανοίγματος) των επιστομίων θαλάσσης/ ερματισμού και αφετέρου δεν κατέστη δυνατή η αποτροπή της βύθισης του πλοίου με την άμεση ενεργοποίηση των αντλιών έρματος για την αποβολή των εισερχόμενων υδάτων και την μετακίνηση του πλοίου και προσάραξη του σε παρακείμενη νήσο, ώστε να μη βυθιστεί. Επομένως, ο πλοίαρχος Ψωμάς Δημήτριος φέρει

ευθύνη για την απουσία του ιδίου και για την απουσία του πληρώματος από το πλοίο, ενόσω αυτό ήταν αγκυροβολημένο και μάλιστα φορτωμένο με πετρελαιοειδή στο αγκυροβόλιο Πειραιά, κατά την οποία έλαβε χώρα η κατάκλυση με νερά του πλοίου, απ' την οποία εν συνεχεία προήλθε η βύθισή του.

Ο πλοίαρχος Ψωμάς Δημήτριος, όταν ενημερώθηκε για το συμβάν (στις 01:50), έστω και καθυστερημένα (μισή ώρα μετά την πλευρική κλίση που έλαβε το πλοίο), όφειλε να ενημερώσει άμεσα τις Λιμενικές αρχές, πράγμα που δεν έπραξε, καθόσον οι Λιμενικές Αρχές ενημερώθηκαν για το συμβάν από τρίτο (από το πλοίο "FRANCESCO DI GIORGIO"), πολύ αργότερα, στις 02:10 (50 λεπτά από την έναρξη του συμβάντος), και ήλθαν τελικά οι ίδιες σε τηλεφωνική επικοινωνία μαζί του, στις 02:38, προκειμένου να ενημερωθούν. Εν προκειμένω, πρόκειται για σοβαρή παράλειψη του πλοίαρχου Ψωμά Δημητρίου, που δεν μπορεί να δικαιολογηθεί ως αμέλειά του. Διότι, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι έγινε από αμέλεια το γεγονός της αποφυγής επικοινωνίας του με τις Αρχές, που τελικά οι ίδιες επικοινωνήσαν μαζί του μετά από χρονικό διάστημα 48 λεπτών (από τη στιγμή που σε κάθε περίπτωση είχε ειδοποιηθεί και γνώριζε για το εν εξελίξει συμβάν), ενώ το πλοίο φορτωμένο με πετρελαιοειδή βυθιζόταν, για την ασφάλεια του οποίου ήταν ο κυρίως υπεύθυνος ως πλοίαρχος.

## 2) Διαρροή πετρελαίου / φορτίου πλοίου.

Η διαρροή πετρελαίου στη θάλασσα προήλθε από τη διαφυγή φορτίου από τα στόμια των δεξαμενών ή/και από τις θυρίδες επιθεώρησης φορτίου, τα οποία βρίσκονταν επί του καταστρώματος του πλοίου. Τα ανοίγματα αυτά είχαν κλεισθεί και τα καπάκια τους είχαν σφραγισθεί μετά το πέρας φόρτωσης του πλοίου στα ΕΛΠΕ και παρέμεναν έτσι κατά τον κατάπλου του στο αγκυροβόλιο Πειραιά. Επομένως, κάποιοι μέσα από το πλοίο προέβησαν στην πράξη του ανοίγματος μερικών ή του συνόλου των ανωτέρων καπακιών, ενόσω το πλοίο βρισκόταν στο αγκυροβόλιο. Δεδομένου ότι ήταν γνωστό ότι με την εισροή νερών στις δεξαμενές έρματος, συνεπεία ανοίγματος των επιστομίων ερματισμού, το πλοίο θα ελάμβανε εγκάρσια πλευρική κλίση, προκύπτει ότι το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα της ανωτέρω πράξης ήταν η εκροή του φορτίου πετρελαιοειδών από τα ανοίγματα των δεξαμενών οι οποίες ήταν γεμάτες. Πρόκειται σαφώς περί κακόβουλης/δολίας πράξης αφού ήταν γνωστό ότι το εκρέον από τα στόμια φορτίου θα χυνόταν στη θάλασσα δημιουργώντας ρύπανση.

Κατά το χρονικό διάστημα του συμβάντος επί του πλοίου επέβαιναν μόνον οι ναύτης Κοφινάς Γεώργιος και μηχανοδηγός Ρέτζο Γεώργιος, ως πλήρωμα ασφαλείας. Επομένως, την ευθύνη τέλεσης της ανωτέρω δολίας πράξης φέρουν οι ίδιοι (Κοφινάς και

Ρέτζο), δηλαδή η πράξη τελέσθηκε απ' αυτούς κατά συναυτουργία. Εάν υποθεθεί ότι η ανωτέρω πράξη έγινε από τρίτα πρόσωπα που επιβιβάσθηκαν στο πλοίο για το σκοπό αυτό, γεγονός που δεν προκύπτει, σε κάθε περίπτωση τα πρόσωπα αυτά θα είχαν οπωσδήποτε γίνει αντιληπτά από τα δύο μέλη του πληρώματος, που σημαίνει, στην υποθετική αυτή περίπτωση, ότι η πράξη αυτή διεπράχθη με την ανοχή και επομένως με την άμεση συνέργεια των ανωτέρω δύο.

### 3) Αποφυγή ενημέρωσης των Λιμενικών Αρχών για το συμβάν – Ανάθεση εργασιών απορρύπανσης.

Τα μέλη του πληρώματος που επέβαιναν στο πλοίο, με την ιδιότητα του πληρώματος ασφαλείας, τη στιγμή του συμβάντος ήταν οι ναύτης Κοφινάς Γεώργιος και μηχανοδηγός Ρέτζο Γεώργιος. Αυτοί, με την έναρξη του συμβάντος στις 01:20, όφειλαν να ενημερώσουν αμέσως τον θάλαμο επιχειρήσεων του ΥΝΑΝΠ (ΕΚΣΕΔ), τον Πλοίαρχο και τα αρμόδια πρόσωπα της πλοιοκτήτριας εταιρείας και να εκπέμψουν MAYDAY (σήμα κινδύνου) προς τα παραπλέοντα πλοία για συνδρομή. Το μόνο που έπραξαν, εν προκειμένω, ήταν να ειδοποιήσουν το πλοίαρχο με καθυστέρηση μισής ώρας από την έναρξη του συμβάντος.

Ο πλοίαρχος Ψωμάς Δημήτριος ενημερώθηκε για το συμβάν από τους ανωτέρω, έστω και καθυστερημένα. Όμως ο ίδιος ουδέποτε ενημέρωσε τις Λιμενικές Αρχές, ως όφειλε, δεδομένου ότι αυτός ήταν ο αποκλειστικά υπεύθυνος για την ασφάλεια του πλοίου. Ειδοποίησε όμως, σύμφωνα με την κατάθεσή του, δύο ρυμουλκά να συνδράμουν το καράβι, γεγονός όμως που δεν προκύπτει από τα στοιχεία της δικογραφίας.

Ο πλοίαρχος, σύμφωνα με την κατάθεσή του, ενημέρωσε τον πλοιοκτήτη Κουντούρη Θεόδωρο, τον Γενικό Διευθυντή Σταύρου Βασίλειο και τον ΔΡΑ Γιουρτζόγλου Μάνθο. Οι ανωτέρω δεν ήλθαν σε επαφή με τις Λιμενικές Αρχές για να συνεργαστούν μαζί τους στην αντιμετώπιση του εξελισσόμενου συμβάντος, ούτε καν τις ενημέρωσαν.

Η πλοιοκτήτρια εταιρεία ενήργησε μετά την ολοκλήρωση της βύθισης του πλοίου και κατόπιν εντολής των Λιμενικών Αρχών, αναθέτοντας στην εταιρεία «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.» την αντιρρύπανση.

Όπως κατέθεσε την 18/12/2017 ενώπιον του ΑΣΝΑ/Γ' ο πλοιοκτήτης Κουντούρης Θεόδωρος, αφού έγινε το ατύχημα τον πήρε τηλέφωνο ο Πολυχρονόπουλος («ΤΕΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ Α.Ε.») για να του πει να τον βοηθήσει. Μετά ήρθε ένας καπετάνιος του Σπανόπουλου και του είπε ότι για ότι χρειαστεί να πάει στην εταιρεία του Σπανόπουλου. Επίσης, στην κατάθεσή του ο Κουντούρης ισχυρίστηκε ότι τότε δεν γνώριζε

ότι το πλοίο του είχε ήδη βυθιστεί πλήρως και γι αυτό θεώρησε ότι ο Σπανόπουλος θα τον βοηθούσε, δεν είχε εικόνα της κατάστασης, διότι δεν μπορούσε να μιλήσει με τον καπετάνιο του πλοίου και ότι έμαθε για την πλήρη βύθιση γύρω στις 04:00 τα ξημερώματα. Τελικά, προτίμησε τον Σπανόπουλο και του ανέθεσε το έργο της αντιρρύπανσης. Όμως, όπως ο ίδιος επίσης κατέθεσε, τη δουλειά της αντιρρύπανσης τελικά την έκανε ο Πολυχρονόπουλος σαν υπεργολάβος του Σπανόπουλου.

Πράγματι, όπως προκύπτει απ' τη δικογραφία, η πλοιοκτήτρια εταιρεία ανέθεσε στην εταιρεία «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.» την 10/09/2017 το έργο της στεγανοποίησης απάντλησης και αντιρύπανσης (αμέσως μετά την βύθιση) και ακολούθως στην εταιρεία «ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.» την 15/09/2017 (πέντε ημέρες μετά τη βύθιση) του ομίλου «Spanopoulos group» τις εργασίες της απορρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος και των ακτών. Την απορρύπανση όμως την έκαναν τελικά οι εταιρείες «ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ Α.Ε.» (Πολυχρονόπουλος), «NEW NAVAL Ν.Ε.» και «ANTI POLLUTION Α.Ν.Ε.».

Με βάση τα ανωτέρω, προκύπτουν τα εξής :

Ο πλοιοκτήτης, όπως ο ίδιος ισχυρίζεται, αγνοούσε την εξέλιξη της κατάστασης ενώ το πλοίο του βυθιζόταν. Μετά την αρχική ενημέρωσή του από τον πλοίαρχο, δεν φρόντισε στη συνέχεια να ενημερωθεί περαιτέρω από τον ίδιο τον πλοίαρχο, τον Γενικό Διευθυντή της εταιρείας και τον ΔΡΑ, αλλά κυρίως δεν προσπάθησε να επικοινωνήσει με τις Λιμενικές Αρχές, με το θάλαμο επιχειρήσεων του ΥΝΑΝΠ και με τους κυβερνήτες των ρυμουλκών και άλλων σκαφών, που είχαν προστρέξει σε βοήθεια, ώστε να είναι συνεχώς ενήμερος για την κατάσταση του πλοίου του και των επιβαινόντων σ' αυτό, αδιαφορώντας και για το γεγονός ότι το πλοίο του βυθιζόταν φορτωμένο με πετρέλαια κυριολεκτικά έξω από το λιμάνι του Πειραιά.

Ο πλοιοκτήτης, τα αρμόδια πρόσωπα της εταιρείας (Γενικός Διευθυντής και ΔΡΑ) και το πλήρωμα ασφαλείας (Κοφινάς και Ρέτζο) δεν ζήτησαν και δεν επεδίωξαν την συνδρομή των Λιμενικών Αρχών και άλλων πλοίων στο κινδυनेύον «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II». Ούτε, όμως, ο πλοίαρχος επικοινωνήσε με τις Λιμενικές Αρχές και με το θάλαμο επιχειρήσεων του ΥΝΑΝΠ (ΕΚΣΕΔ), ούτε έδωσε οδηγίες στο πλήρωμα ασφαλείας για το πώς έπρεπε να αντιδράσει.

Κατόπιν τούτων, το Συμβούλιο καταλήγει στο αυτονόητο συμπέρασμα ότι κανείς από τους ανωτέρω δεν επεδίωκε την σωτηρία του πλοίου, αντίθετα, όπως φαίνεται, το επιδιωκόμενο, εν προκειμένω, ήταν να αφηθεί το πλοίο να βουλιάξει ανενόχλητο και

αβοήθητο. Τούτο καταδεικνύει ότι επρόκειτο για προσχεδιασμένη επιδίωξη που η εξέλιξη της δεν έπρεπε να διαταραχθεί.

Ο πλοιοκτήτης δεν ανέθεσε απ' ευθείας στις εταιρείες που τελικά έκαναν την απορρύπανση το έργο. Επέλεξε και προτίμησε την παρεμβολή της «Sraporoulos group», μέσω της οποίας έγιναν υπεργολαβικά οι αναθέσεις στις εταιρείες που πραγματοποίησαν την απορρύπανση, παρότι μάλιστα που, όπως ο ίδιος κατέθεσε, ο πρώτος που τον είχε πλησιάσει για το σκοπό αυτό ήταν ο Πολυχρονόπουλος και παρόλο που, όπως επίσης ο ίδιος κατέθεσε, με τον Σπανόπουλο δεν έχει καμία προσωπική / φιλική σχέση.

#### 4) Ρύπανση θαλασσίου περιβάλλοντος.

Τα αρμόδια πρόσωπα, που είχαν την ευθύνη διαχείρισης της κατάστασης που προέκυψε από τη βύθιση του πλοίου και την εκροή του φορτίου του στο θαλάσσιο περιβάλλον, τα οποία έπρεπε να προβούν σε όλες τις απαιτούμενες ενέργειες για τον κατά το δυνατόν περιορισμό της ρύπανσης και για την αποκατάσταση του περιβάλλοντος, ήταν ο εκπρόσωπος της πλοιοκτήτριας εταιρείας «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II Ν.Ε.» Κουντούρης Θεόδωρος, ο Γενικός διευθυντής Σταύρου Βασίλειος, ο Πλοίαρχος Ψωμάς Δημήτριος και ο D.P.A. (εξουσιοδοτημένο πρόσωπο της εταιρείας το οποίο είναι υπεύθυνο για τις διαδικασίες ασφαλούς διαχείρισης των λειτουργιών του πλοίου) Γιουρτζόγλου Μάνθος.

Οι ανωτέρω δεν μερίμνησαν, ως όφειλαν, για την έγκαιρη στεγανοποίηση του βυθισμένου πλοίου και για την έγκαιρη απάντληση του φορτίου από τις δεξαμενές του, με αποτέλεσμα να εκρεύσουν στη θάλασσα μεγάλες ποσότητες πετρελαιοειδούς φορτίου, καθώς και για τη λήψη επαρκών και κατάλληλων μέτρων για τον αποτελεσματικό περιορισμό της ρύπανσης που προκλήθηκε, η οποία τελικά έλαβε πρωτοφανείς για τα Ελληνικά δεδομένα διαστάσεις και υπήρξε καταστροφική για το περιβάλλον.

Η πλοιοκτήτρια εταιρεία είχε αναθέσει στις εταιρείες «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.» και «ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.» του ομίλου «Sraporoulos group» τις εργασίες στεγανοποίησης του βυθισμένου πλοίου, της απάντλησης του φορτίου του, της αντιρρύπανσης και απορρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος και των ακτών, καθώς και της ανέλκυσης του ναυαγίου. Επίσης, στο έργο της αντιρρύπανσης και απορρύπανσης συμμετείχαν, ως υπεργολάβοι του ανωτέρω ομίλου οι εταιρείες «ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ Α.Ε.», «NEW NAVAL Ν.Ε.» και «ANTI POLLUTION Α.Ν.Ε.».

Όπως προκύπτει από τις εντολές, υπενθυμίσεις και συνεχείς εκκλήσεις των Λιμενικών Αρχών για την άμεση στεγανοποίηση των ανοιγμάτων του βυθισθέντος πλοίου, καθώς και για

την έγκαιρη απάντηση του φορτίου από τις δεξαμενές του ναυαγίου, κατά τις επιχειρήσεις των ανωτέρω εταιρειών υπήρξαν καθυστερήσεις, κωλυσιεργίες και ανεπάρκειες, που διαπιστώθηκαν από την αποτυχία λήψης εκ μέρους των ικανών μέτρων για την αποτροπή της πρωτοφανούς τεράστιας οικολογικής καταστροφής από τη διαφυγή του φορτίου του πλοίου και για την αποκατάσταση του περιβάλλοντος. Επομένως, οι ανωτέρω εταιρείες φέρουν ευθύνη για τις καθυστερήσεις αυτές, με δυσμενέστατες συνέπειες προς το περιβάλλον.

Όμως, οι καθυστερήσεις, κωλυσιεργίες και ανεπάρκειες των ανωτέρω εταιρειών δεν απαλλάσσουν τα αρμόδια πρόσωπα της πλοιοκτήτριας εταιρείας από τις ευθύνες τους στη διαχείριση της κρίσης και για την πλήρη απουσία τους στις ενέργειες και διαδικασίες αντιμετώπισης της συντελεσθείσης οικολογικής καταστροφής.

Επομένως, οι Κουντούρης Θεόδωρος, Σταύρου Βασίλειος, Ψωμάς Δημήτριος και Γιουρτζόγλου Μάνθος φέρουν σοβαρή ευθύνη για την προκληθείσα ρύπανση από την εκροή του φορτίου του πλοίου στο θαλάσσιο περιβάλλον και για την μεγάλη έκταση που αυτή έλαβε, προκαλώντας οικολογική καταστροφή.

#### **5) Συνυπεύθυνοι για το συμβάν της βύθισης του πλοίου και της θαλάσσιας ρύπανσης.**

Ανωτέρω αποδόθηκαν ευθύνες στα δύο μέλη του πληρώματος Κοφινά Γεώργιο και Ρέτζο Γεώργιο για τις δύο κακόβουλες/δόλιες πράξεις τους, που έχουν σχέση με την βύθιση του πλοίου και με τη διαφυγή του πετρελαιοειδούς φορτίου του στη θάλασσα.

Όμως, οι λόγοι που οδήγησαν τους ανωτέρω στις πράξεις αυτές δεν μπορεί να έχουν σχέση με την εξυπηρέτηση άμεσων προσωπικών τους συμφερόντων ούτε με την ικανοποίηση εκδικητικής πρόθεσης απέναντι στον πλοιοκτήτη ή άλλα πρόσωπα, καθ' όσον κάτι τέτοιο δεν έχει προκύψει από την ανακριτική διαδικασία. Είναι προφανές λοιπόν ότι οι ανωτέρω ενήργησαν εν προκειμένω για την εξυπηρέτηση συμφερόντων τρίτων.

Ποία όμως μπορεί να είναι τα συμφέροντα που εξυπηρετήθηκαν από την βύθιση του πλοίου και από την προδιαφαινόμενη εκ της ενέργειας αυτής τεραστίας έκτασης προκληθείσα ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος και των ακτών ;

Εκ πρώτης όψεως δεν φαίνεται να έχει κάποιο συμφέρον ο πλοιοκτήτης, αφού το πλοίο δεν ήταν ασφαλισμένο για ολική απώλεια σκάφους/μηχανών. Όμως, δεν μπορεί και δεν προκύπτει από πουθενά ότι τα ανωτέρω δύο μέλη του πληρώματος ενήργησαν χωρίς τη γνώση και τη συγκατάθεσή του. Εν προκειμένω, δεν πρέπει να διαλάβει της προσοχής και το γεγονός ότι ο μηχανοδηγός Ρέτζο (που επέβαινε στο πλοίο κατά το χρόνο της βύθισης και ευθύνεται γι' αυτήν) είχε προσληφθεί από τον πλοιοκτήτη ως πλήρωμα στο «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II»

μόλις προ 10ημέρου (για την ακρίβεια την 01/9/2017), κατόπιν συστάσεως του Γενικού Διευθυντή της πλοιοκτήτριας εταιρείας Σταύρου Βασιλείου [σύμφωνα με τη κατάθεση Κουντούρη]. Επίσης, προκαλεί εντύπωση και ερωτηματικά το γεγονός ότι παρότι DPA στο πλοίο ήταν ο Μάνθος Γιουρτζόγλου, επιλήφθηκε του συμβάντος ο Γενικός Διευθυντής Βασίλης Σταύρου λόγω εμπειρίας του [σύμφωνα με την κατάθεση Κουντούρη]. Δηλαδή, εν προκειμένω, ο υπεύθυνος κατά τον Κανονισμό (ISM) για τις διαδικασίες ασφαλούς διαχείρισης, ο οποίος κατά τεκμήριο διέθετε τις απαιτούμενες γνώσεις για την αντιμετώπιση της δημιουργηθείσης κατάστασης, παρακάμφθηκε από αναρμόδιο πρόσωπο, τον Γενικό Διευθυντή, αμφιβόλου επιπέδου γνώσεων στην αντιμετώπιση τέτοιου είδους και μεγέθους κρίσεων.

Στην από 18/12/2017 κατάθεσή του ενώπιον του ΑΣΝΑ/Γ', ο πλοιοκτήτης του «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» Κουντούρης Θεόδωρος ισχυρίστηκε τα εξής, σε σχέση με την αιτία βύθισης του πλοίου του : «Όταν βούλιαξε το πλοίο είχα δηλώσει ότι υπάρχει πιθανότητα να μου το έχουν βουλιάξει. Όταν το πλοίο σηκώθηκε είδαμε ότι δεν έχει νερά το μηχανοστάσιο και το αντλιοστάσιο δηλαδή ήταν στεγανά άρα υποθέτω ότι έγινε κάποια παρέμβαση. Μετά την ανέλκυση σιγουρεύτηκα ότι έγινε δολιοφθορά και λόγω αυτής βυθίστηκε το πλοίο. Κάποιοι στο λιμάνι επιβουλεύονταν τη δουλειά μου. Αν το πλήρωμα ήταν μέσα στο πλοίο μπορεί να είχαμε και θύματα. Θεωρώ ότι σε κάθε περίπτωση ακόμα αν ήταν μέσα το πλήρωμα θα γινόταν η δολιοφθορά... Με τα άτομα της εταιρείας είχα σχετικά καλές σχέσεις, δε νομίζω ότι στη δολιοφθορά συμμετείχε άτομο της εταιρείας, δε μπορώ να σκεφτώ κάποιον. Στην εταιρεία έχω τους ίδιους συνεργάτες. Σταμάτησα και το ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ III λόγω του νέου κανονισμού αφού θα μπορούσε να δουλέψει μόνο μέχρι το 2018...».

Ανωτέρω ο Κουντούρης αποδίδει τη βύθιση του πλοίου του σε δολιοφθορά από κάποιους στο λιμάνι που επιβουλεύονταν τη δουλειά του, δεν ανέφερε όμως συγκεκριμένα στοιχεία γι' αυτούς και για ποιο λόγο συνέβη. Εν προκειμένω, πιθανόν να εννοούσε τους ανταγωνιστές του. Οι εταιρείες που κάνουν την ίδια δουλειά μ' αυτόν, δηλαδή οι ανταγωνιστές του, όπως ο ίδιος τις αναφέρει παρακάτω στην κατάθεσή του, ήταν οι εταιρείες ΕΚΟ, ΣΕΚΑ, ΚΟΡΑΛ, ΑΙΤΖΙΑΝ κ.α.. Όμως κανείς, δεν είχε λόγο να τον βγάλει από την αγορά, καθόσον με το πλοίο «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II», όπως αυτό έχει περιγραφεί ανωτέρω (εδάφιο 13) ασύμφορης εκμετάλλευσης και με το άλλο πλοίο που διέθετε το «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ III», το οποίο ήταν παρομοίας παλαιότητας και καταστάσεως και βρισκόταν εκτός λειτουργίας και το οποίο έπρεπε να εκτελέσει επισκευές και να υποστεί επιθεωρήσεις για να αποκτήσει την αξιοπλοΐα και την εκ νέου λειτουργικότητά του, δεν μπορούσε να θεωρηθεί στη συγκεκριμένη αγορά πετρελαιοειδών υπολογίσιμος.

Για τους παραπάνω λόγους, το Συμβούλιο θεωρεί τους ισχυρισμούς του Κουντούρη περί δολιοφθοράς τρίτων που επιβουλεύονταν τη δουλειά του στο πλοίο «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» που προκάλεσε τη βύθισή του, αβάσιμους.

Όλα τα ανωτέρω κατατείνουν στη διαπίστωση ότι υφίστανται αποχρώσεις ενδείξεις βάσει των οποίων συμπεραίνεται ότι οι κακόβουλες / δόλιες ενέργειες των δύο μελών του πληρώματος Κοφινά Γεωργίου και Ρέτζο Γεωργίου, απ' τις οποίες προήλθε η βύθιση του πλοίου «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» και προκλήθηκε η εκροή πετρελαιοειδών από το πλοίο στη θάλασσα, συνετελέσθησαν με γνώση και εντολή των πλοιοκτήτη Κουντούρη Θεόδωρου και Γενικού Διευθυντή της πλοιοκτήτριας εταιρείας Σταύρου Βασιλείου για την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων συμφερόντων.

Τα συμφέροντα που εξυπηρετήθηκαν, εν προκειμένω, προκύπτουν καταφανέστατα από τα οικονομικά οφέλη που εξήγαγαν από την διαχείριση της αντιρρύπανσης και απορρύπανσης οι εταιρείες στις οποίες ο πλοιοκτήτης ανέθεσε τις επιχειρήσεις αυτές. Οικονομικά στοιχεία για την αποκατάσταση των ζημιών και του περιβάλλοντος από την θαλάσσια ρύπανση δόθηκαν στο προηγούμενο εδάφιο.

Ενόψει τούτων, το περιουσιακό όφελος συνίσταται αφενός στην λήψη της ασφαλιστικής αποζημίωσης και αφετέρου στην αποκόμιση από το Πράσινο Ταμείο των ειδικών αποζημιώσεων για το κόστος των εργασιών, υλικών και μέσων απορρύπανσης.

Επομένως, υπάρχουν αποχρώσεις ενδείξεις βάσει των οποίων συμπεραίνεται ότι οι ενέργειες των ανωτέρω πλοιοκτήτη και Γενικού Διευθυντή συνετελέσθησαν βάσει σχεδίου σε συνεργασία με τις εταιρείες αυτές, προκειμένου να αποκομίσουν οικονομικό όφελος. Οι εταιρείες στις οποίες ο πλοιοκτήτης ανέθεσε το έργο της αντιρρύπανσης και απορρύπανσης ήταν οι «ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.» και «ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.».

### **ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ**

Το Συμβούλιο αποφαινεται ομόφωνα ότι το συμβάν της βύθισης του πλοίου «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» Ν.Π 11763, καθώς και η επακολούθως προκληθείσα ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, που συνέβη στη θαλάσσια περιοχή του αγκυροβολίου Πειραιά, νότια – νοτιοδυτικά της νήσου Αταλάντης στο Σαρωνικό κόλπο, την 10/09/2017, αποτελεί ναυτικό ατύχημα κατά την έννοια του άρθρου 1 του Ν. Δ. 712/70 «Περί Διοικητικού Ελέγχου του Ναυτικού Ατυχήματος», το οποίο οφείλεται σε εκ προθέσεως πράξεις και παραλείψεις και εξ

αμελείας αντίστοιχα, που διέπραξαν τα κατωτέρω υπαίτια πρόσωπα, κατά τα αναφερόμενα ειδικότερα στο σκεπτικό αντιστοίχως.

Υπαίτιοι για το συμβάν είναι οι :

Κουντούρης Θεόδωρος, εκπρόσωπος πλοιοκτήτριας «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II Ν.Ε.»,

Σταύρου Βασίλειος, γενικός διευθυντής πλοιοκτήτριας «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II Ν.Ε.»,

Γιουρτζόγλου Μάνθος, D.P.A. της πλοιοκτήτριας «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II Ν.Ε.»,

Ψωμάς Δημήτριος, πλοίαρχος του πλοίου «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II»,

Ρέτζο Γεώργιος, μηχανοδηγός του πλοίου «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II»,

Κοφινάς Γεώργιος, ναύτης του πλοίου «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II»,

καθώς και οι εκπρόσωποι και οι υπεύθυνοι των εταιρειών ανάληψης των εργασιών στεγανοποίησης, απάντησης του φορτίου και αντιμετώπισης της ρύπανσης θαλάσσης και ακτών :

«ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε.» και

«ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.»,

κατά τα αναφερόμενα στο σκεπτικό.

Σε πίστωση των ανωτέρω συντάχθηκε η παρούσα έκθεση, η οποία αναγνωσθείσα και βεβαιωθείσα υπογράφεται ως ακολούθως:

#### **Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ Ε.

#### **ΤΑ ΜΕΛΗ**

ΜΑΡΓΑΡΩΝΗ Ι.

ΛΑΜΠΡΟΥ Σ.

ΠΟΝΗΡΗ Ν.

ΣΑΡΛΗ Μ.

ΣΧΑΛΕΚΗ Γ.

ΦΙΛΙΠΠΑ Α.

#### **Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

ΔΙΖΕΛΟΣ Ι.