

**ΠΡΟΣ ΤΗΝ zougla.gr.**

**Αθήνα 25-01-2018**

**Δημοσία καταγγελία**

**Λιβαδά Μπάμπη**

**Πλοιάργου Α' τάξεως Ε.Ν**

1. Έχουν παρέλθει ήδη (5) μήνες από τις 10 Σεπτεμβρίου 2017 όταν βυθίστηκε το πλοίο “Αγία Ζώνη 2” στην Κυνόσουρα κάτω από περίεργες και ασαφείς αιτίες σύμφωνα με τις δηλώσεις του πλοιοκτήτη κ. Κουντούρη, οι οποίες από ναυτικής πλευράς ήταν αδύνατον να εξηγηθούν και μόνον υποψίες μπορούσαν να δημιουργήσουν ότι κάτι άλλο έχει συμβεί στο πλοίο και όχι αυτά τα οποία ισχυριζόταν στην τηλεόραση ο πλοιοκτήτης του πλοίου κ. Κουντούρης, τα οποία μέρδευαν το κουβάρι ακόμη πιο πολύ. Η βύθιση του πλοίου είχε σαν αποτέλεσμα την ρύπανση ολοκλήρου του Σαρωνικού που στοίχισε ηθικά και οικονομικά σε μια μεγάλη μερίδα του πληθυσμού, Χώρια την Εθνική οικολογική καταστροφή που υπέστη ολόκληρη η ακρογιαλιά!

Η μεγάλη αυτή οικολογική καταστροφή η οποία έχει την βάση της επάνω σε μια εγκληματική ενέργεια την εκ δόλου βύθιση του πλοίου “Αγία ζώνη 2” που έγινε προμελετημένα στην Κυνόσουρα και σε στίγμα ως εκ δόλου προεπιλεγμένο εις τρόπον ώστε η κηλίδα του μαζούτ να απλωθεί στην μεγίστη δυνατή έκταση του Σαρωνικού και να μολύνει καταστροφικά όλες τις παραθαλάσσιες περιοχές του Σαρωνικού μέχρι το Λαύριο εις τρόπον ώστε να αυξηθούν στο έπακρον τα έξοδα σε εργατοώρες, συνεργεία, δύτες, μηχανήματα, τον τεράστιο γερανό με τον οποίο ανέλκυσαν το πλοίο, που μέχρι την στιγμή εκείνη σκούριαζαν στο πέραμα από την αναδουλειά που μαστίζει την Διεθνή και τοπική ναυτιλία και κατ επέκταση την ναυτοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος. Βάσει των ανωτέρω η δόλια αυτή εγκληματική ενέργεια η οποία έσκασε σαν κεραυνός εν αιθρία, ήταν το «μάννα» εξ ουρανών για τον κ. Σπανόπουλο ιδιοκτήτη των ανωτέρω μηχανημάτων και αυτό είναι κάτι που δεν μπορεί να αγνοηθεί!

Οι επιπρόσθετες συνέπειες ήταν να κλείσουν όλα τα καταστήματα της παραλίας κι ας προσπαθούν ορισμένοι να πείσουν ότι επρόκειτο περί ατυχήματος, πριν ακόμη την έκδοση οποιουδήποτε επίσημου πορίσματος. Ενώ επί της ουσίας πρόκειται για έγκλημα Εθνικής εμβέλειας που αποσκοπούσε στον παράνομο πλουτισμό συγκεκριμένων παραγόντων εις βάρος του κράτους και της κοινωνίας, ιδιαίτερα σε στιγμές που κόβεται το ΕΚΑΣ από την συντριπτική πλειοψηφία του λαού!

2. Όταν συνέβη η βύθιση του πλοίου “Αγία Ζώνη” και άκουσα από στόματος κ. Κουντούρη τις κατασκευασμένες δικές του συνθήκες κάτω από τις οποίες βυθίστηκε το πλοίο, δεν είχα καμία αμφιβολία ότι το πλοίο βυθίστηκε από δολιοφθορά την οποία ανέπτυξα στην επιστολή μου προς την zougla.gr λεπτομερώς και ουδόλως αναφέρθηκα σε βομβιστικές ενέργειες, οι οποίες προέκυψαν στην συνέχεια και γιατί όχι, αφού ο κ. Κουντούρης και η παρέα του έχουν εξασφαλίσει το ακαταδίωκτο εκ μέρους της πολιτικής ηγεσίας του ΥΕΝ μέσω των ιδίων των Υπουργών λόγω προηγούμενων “πάρε – δώσε” μεταξύ τους όσον αφορά τις δίμηνες παρατάσεις και δεδομένου ότι ο κ. Κουρουμπλής υπό την ιδιότητα του Υπουργού ΥΕΝ είναι και προϊστάμενος του (ΑΣΝΑ) (Συμβούλιο ναυτικών ατυχημάτων) το οποίο πρόκειται προσεχώς να γνωμοδοτήσει για το συμβάν;

Και,

της ηγεσίας της Εισαγγελίας Πειραιά όπου σκάνε τα εκρηκτικά και ξεκοιλιάζουν το πλοίο και ο προϊστάμενος της Εισαγγελίας Πειραιά κ. Μπρακουμάτσος σφυρίζει αδιάφορα και με την εν γένει συμπεριφορά του έχει ρίξει μαύρο πέπλο στην υπόθεση αυτή με σκοπό την υποβάθμισή της

και παράλληλα δια της μεθόδου της λήθης, της αποσιώπησης και του αποπροσανατολισμού, συγκαλύπτει την ιστορία αυτή, την οποία με μαθηματική ακρίβεια οδηγεί προς το βαθύ μέλλον και την λησμονιά! Και κάποια στιγμή σε ανύποπτο χρόνο που δεν θα θυμάται κανένας τίποτα, θα περάσει τον κ. Κουντούρη για άλλη μια φορά σε κάποιο από τα Συμβούλια τα οποία ελέγχει απόλυτα ο ίδιος και θα τον απαλλάξει δια βουλεύματος που είναι ο προσφιλής του τρόπος!

Το πλοίο “Αγία Ζώνη” δεν είχε πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, πράγμα που σημαίνει ότι, για να βγάλει πιστοποιητικά αξιοπλοΐας χρειαζόταν δύο φορές πιο πολλά χρήματα από την αξία του πλοίου, υπό την έννοια ότι το κάθε πλοίο από καινούριο όταν πέφτει στην θάλασσα για πρώτη φορά, κατατάσσεται σε κάποιον νηογνώμονα, ο οποίος πλέον καλείται οικείος νηογνώμονας του συγκεκριμένου πλοίου και εκδίδει τα εκ του νόμου προβλεπόμενα πιστοποιητικά του συγκεκριμένου πλοίου. Οι επιθεωρήσεις από τον νηογνώμονα γίνονται κάθε (2) και (4) χρόνια υπό την έννοια ότι το πλοίο αφού επιθεωρείται ύστερα από 4 χρόνια, είναι λογικό ότι θα είχε δεχθεί φθορές, τόσο ως πλοίο γενικά (HULL), στις μηχανές του, και στα θέματα ασφάλειας (SAFETY), έτσι η επιθεώρηση γίνεται στο επίπεδο ότι, θα πρέπει να επιδιορθωθούν όλες οι φθορές αυτές των (4) χρόνων, έτσι ώστε το πλοίο να επανέλθει στην αρχική του αρίστη κατάσταση, προκειμένου να εκδοθούν νέα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας του πλοίου. Δηλαδή όσα χρόνια κι αν περάσουν οι επιθεωρήσεις που γίνονται αποσκοπούν να φέρουν το πλοίο στην αρχική αρίστη κατάσταση από πλευράς αξιοπλοΐας, όπως το πλοίο ήταν αρχικά καινούριο, ακόμη κι αν απαιτηθεί να αλλάξουν και όλες τις λαμαρίνες οι οποίες έχουν φθορά μεγαλύτερη από αυτήν που προβλέπουν οι Διεθνείς κανονισμοί, με αποτέλεσμα ότι, αφού η επισκευή κοστίζει περισσότερο από την αξία του πλοίου, τότε ο πλοιοκτήτης το πουλάει για παλιοσίδηρο.

Αντιλαμβάνεστε πόσα χρήματα χρειαζόνταν στο παλαιό αυτό πλοίο “Αγία “Ζώνη” του κ. Κουντούρη προκειμένου να λάβει από τον νηογνώμονα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας! Έτσι λόγω των ανωτέρω περιορισμών τα τελευταία όλως παρανόμως εκδοθέντα πρόχειρα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας **με ευθύνη των καθ’ ύλη Υπουργών YEN κ. Κουρουμπλή και Σαντορινιού**, ήταν δίμηνης περιόδου και θα έληγαν στις 27 Σεπτ. 2017, δηλαδή θα έληγαν 17 ημέρες μετά το ναυάγιο και στα χέρια του κ. Κουντούρη θα έμενε ένα παλιοσίδηρο όπως ήταν αυτά τα μισοβυθισμένα και εγκαταλειμμένα πλοία που έδειξε η εκπομπή του SKAY “Ιστορίες” που ευρίσκονται πεταγμένα μέσα στον κόλπο της Κυνόσουρας εδώ και χρόνια. Έτσι θα ήταν και το πλοίο “Αγία Ζώνη” από την 27<sup>η</sup> Σεπτ. 2017 και εντεύθεν! Ενώ αντ’ αυτού τι έγινε; ο κ. Κουντούρης υπό την συμπαράσταση όλων όσων είχαν οικονομικό συμφέρον από αυτήν την εγκληματική ενέργεια, σκηνοθέτησαν και καταβύθισαν το πλοίο στο αγκυροβόλιο σε τέτοια προεπιλεγμένη απαγορευμένη θέση, που να μπορεί να εξαπλωθεί η κηλίδα στο μέγιστο δυνατόν, έτσι ώστε να προκαλέσει την μεγαλύτερη δυνατή οικολογική καταστροφή που θα μπορούσε να επιτευχθεί σε ολόκληρο τον Σαρωνικό, αφού έτσι θα χρειαζόνταν πιο πολύ τις υπηρεσίες του κολλητού του κ. Κουντούρη κ. Σπανόπουλου με αποτέλεσμα οι δύο αυτοί κύριοι από άνεργοι που ήταν το προηγούμενο διάστημα λόγω της κρίσης που υπάρχει στην ναυτιλία, βρέθηκαν πλούσιοι μέσα σε μια νύχτα και με τις ευλογίες των συγκεκριμένων αξιωματούχων, οι οποίοι δεν μπορεί να έμειναν και παραπονεμένοι, λέω! Εγώ λοιπόν θα αναλύσω με σαφήνεια τα πραγματικά περιστατικά!

Το συγκεκριμένο πλοίο “Αγία Ζώνη” δεν είχε πιστοποιητικά και κυκλοφορούσε στο λιμάνι ως ατομική βόμβα υπό την κάλυψη των Υπουργών ναυτιλίας κ. Κουρουμπλή και Σαντορινιού. Οι καθ’ όλα παράνομες δίμηνες αυτές άδειες δεν ήταν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας του πλοίου και δεν δίνονταν στον Κουντούρη γιατί ήταν ωραίος, ο κ. Κουντούρης, ο οποίος κυκλοφορούσε μέσα στο λιμάνι παρανόμως εξαγοράζοντας την διακριτική κατανόηση των αρχών και φυσικά η κατανόηση αυτή προσφερόταν από τους δύο Υπουργούς YEN, αφού δεν προβλέπονταν και δεν ήταν νομοθετικά θεσπισμένα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας και κανένας άλλος δεν μπορούσε να εκδώσει τέτοιο τύπου πιστοποιητικά, παρά μόνον με ευθύνη Υπουργού και με ότι αυτό

συνεπάγεται, οι οποίοι πρέπει να κριθούν ως εκ του αποτελέσματος των ενεργειών τους! Αν ο κ. Κουντούρης ανοίξει το στόμα του θα χάσουν πολλοί τον ύπνο τους. Αυτήν την έννοια έχουν οι δίμηνες παρατάσεις των πιστοποιητικών χωρίς επιθεώρηση και κατά συνέπεια χωρίς επισκευές!

Η πρώτη εξίσωση του συστήματος είναι ότι, αν οι Υπουργοί ΥΕΝ με δική τους ευθύνη δεν του είχαν επιδώσει την παράνομη δίμηνη παράταση, δηλαδή ευθύνη υπουργού, το δεύτερο μέλος της εξίσωσης είναι ότι, δεν θα είχε γίνει η καταστροφή! Και η δεύτερη εξίσωση του συστήματος είναι ότι, αν δεν είχε προκληθεί η καταστροφή, σαφώς δεν θα υπήρχε γραφείο πληρωμής στο βάθος «Λονδίνο», που έτρεξε ο κ. Κουρουμπλής σαν «δρομέας κατοστάρης» για τους διακανονισμούς της πληρωμής, ούτε θα έβγαινε στα παράθυρα ο «λεβέντης» αναπληρωτής του κ. Σαντορινιός να λέει στους «αταίριαστους» ότι «Ο κύριος Σπανόπουλος πρέπει να πάει στο Λονδίνο για να πληρωθεί ο άνθρωπος τα πάρει τα λεφτά του που είναι και πολλά!»! Μια παροιμία του λαού μας λέει: «... θέλει να κρυφτεί αλλά δεν την αφήνει η χαρά της»!

Είναι εύκολο να καταλάβει κανείς ότι τα δίμηνα πιστοποιητικά ήταν παράνομα και επικίνδυνα και καμία νομιμότητα δεν μπορούσαν να έχουν, αφού ήταν επικίνδυνα για την δημόσια τάξη και ασφάλεια όπως εν προκειμένω αποδείχτηκε, και δίνονταν από τους δύο υπουργούς! Και επειδή ο κ. Κουντούρης ζούσε μια ζωή παρανόμως με τα πλοία του, είναι προφανές ότι για να μπορεί να εξασφαλίζει την διακίνηση των επικινδύνων και όλως παρανόμων πλοίων του, τα είχε πληρώσει χρυσά σε μίζες τα πλοία αυτά. Βάσει των ανωτέρω οι παράνομες αυτές δίμηνες άδειες δίνονταν με ευθύνη «υπουργού» την οποία δεν βλέπω να αναγνωρίζουν, ή, να αποδέχονται οι κ. Υπουργοί Κουρουμπλής και Σαντορινιός σήμερα παριστάνοντας τους Κινέζους, αλλά παρατηρείται ότι, δεν τους ρωτάνε καν ούτε κι εκείνοι οι οποίοι ως εκ του θεσμικού τους ρόλου θα έπρεπε να τους ρωτήσουν για το έγκλημα που διαπράχτηκε εναντίον του κράτους, που θα διαρκέσει για πολλά χρόνια ακόμη και θα αφήσει τα ίχνη του επ' άπειρον με ότι αυτό συνεπάγεται.

Και το δεύτερο και μεγάλο ερωτηματικό διατυπώθηκε από τον πρώην διευθυντή του ΣΔΟΕ ο οποίος σε ερώτηση του κ. Τέλογλου ποια είναι η γνώμη του ως πεπειραμένος πρώην Διευθυντής του ΣΔΟΕ και αν τον ρωτούσαν σχετικά που και σε ποιο σημείο θα εστίαζε την ερευνά του, ο τέως διευθυντής του ΣΔΟΕ με δικά του λόγια είπε αυτό που έχει στο μυαλό του ο κάθε υποψιασμένος πολίτης, δηλαδή, «Follow the money»!, Ακολουθήστε το χρήμα! Ο υπουργός ναυτιλίας κ. Κουρουμπλής «συμπωματικά» απουσίαζε από τον Πειραιά στις 10 Σεπτ. 2017 στην Θεσσαλονίκη και μόλις έγινε το συμβάν στις 10-09-2017 ήλθε αμέσως στην Αθήνα και έφυγε «σφαίρα» και πήγε στο Λονδίνο και ήταν τόσο παράξενη και αιφνίδια η φυγή του, που σχετίστηκε ακόμη και με την ζειμπεκιά του στο Πέραμα και καλώς συσχετίστηκε, διότι αυτά ήταν τα προεόρτια φαίνεται ως εκ του αποτελέσματος.

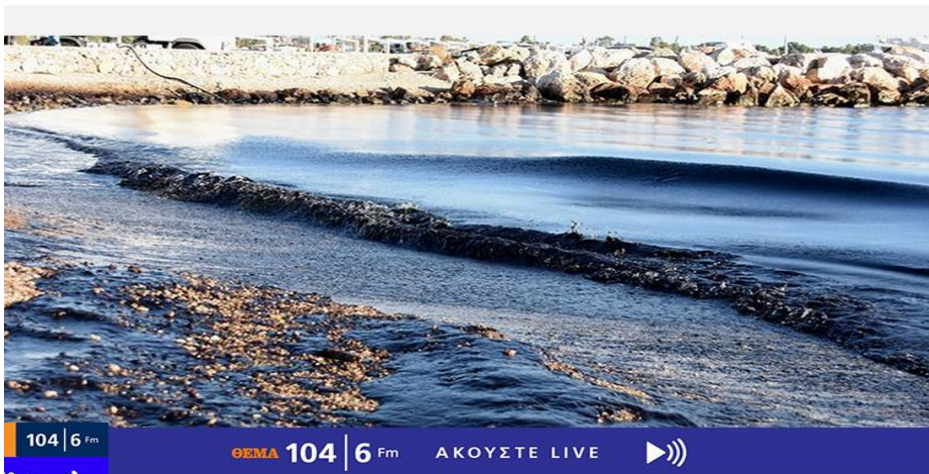
Αν λοιπόν ακολουθήσουμε την συμβουλή του τέως Διευθυντή του ΣΔΟΕ τότε, αυτός ο οποίος έκανε την Κουμπαριά με τους χρηματοδότες ήταν ο ΥΕΝ κ. Κουρουμπλής, ο οποίος έφυγε αιφνιδιαστικά και πήγε στο Λονδίνο και τον έψαχνε και τον έφτυνε όλη Ελλάδα κι ο κ. Κουρουμπλής έλεγε ότι ψιχαλίζει! Και ο “λεβέντης” ο κ. Σαντορινιός έδωσε την καθυστερημένη μεν εξήγηση η οποία όμως ήταν αρκετή για να συνδέσει τόσο την αρχική ζειμπεκιά του Κουρουμπλή στο Πέραμα όσο και τους λόγους για τους οποίους την ημέρα εκείνη του ναυαγίου έφυγε αιφνιδιαστικά για το Λονδίνο ο Υπουργός κ. Κουρουμπλής, ο οποίος πιθανόν προς κάλυψη είχε κι άλλη δήθεν παράλληλη υποχρέωση όταν πήγε στο Λονδίνο στο γραφείο αποζημιώσεων. Δηλαδή ο Υπουργός Ναυτιλίας ήταν ο μεσάζων, εγγυητής και κουμπάρος μεταξύ του γραφείου χρηματοδότησης και του αποδέκτη των εκατομμυρίων κ. Σπανόπουλου!

Ποιος παρεμπόδισε τις δικτικές αρχές που είχαν πάρει την σωστή απόφαση για την επιλογή άλλου πλοίου προς απ' άντληση των δήθεν εναπομεινάντων ποσοτήτων μαζούτ επί του πλοίου

“Αγία Ζώνη”; διότι αν εισακουγόταν η αρχική άποψη των διοικητικών αρχών του Λιμεναρχείου, ή του τελωνείου και αναλάμβανε κάποιο άλλο πλοίο την μεταφορά των δήθεν απ’ αντληθέντων ποσοτήτων μαζούτ επί του πλοίου “Αγία Ζώνη 2” τότε ίσως να μην λάμβανε χώρα η μεταφορά των 300 MT του λαθραίου Μαζούτ στο πλοίο “LASSEA”, και επιπρόσθετα αν είχε ασκηθεί ποινική δίωξη στον Κουντούρη για ηθική αυτουργία δεν θα ανατιναζόταν το πλοίο “Αγία Ζώνη” με εκρηκτικά μεταγενέστερα της βύθισής του, αφού στις 14-09-2017 μεσολάβησε η στεγανοποίησή του πλοίου “Αγία Ζώνη” και δεν υπήρχε τότε το ξεκοίλιασμα του πλοίου στην δεξιά του μεριά ένα μέτρο κάτω από την ίσαλο με ρήγμα διαστάσεων 1M X 1,5M, όπως έδειξε η εκπομπή του SKAY “Ιστορίες” με τον κ. Κουντούρη να ισχυρίζεται ότι αυτό το ρήγμα, ήταν δήθεν η αιτία της αρχικής βύθισης του πλοίου! Κουντούριες ιστορίες για αγρίους! Παραθέτω επιστημονική έρευνα της μελέτης του Μαζούτ. Πίνακας 2, Σελ. 5”.

## Σαρωνικός: Η ανακοίνωση της εταιρείας που ανέλαβε την απορρύπανση από την πετρελαιοκηλίδα

▲ 14/09/2017 \* 22:02 5



Πίνακας 1, Σελ. 4



### Φωτογρ. Η ανακοίνωση Σπανόπουλου για την στεγανοποίηση του πλοίου.

• Ξεκινήσαμε και ολοκληρώσαμε εργασίες στεγανοποιήσις, με αποτέλεσμα την εξάλειψη των διαρροών.

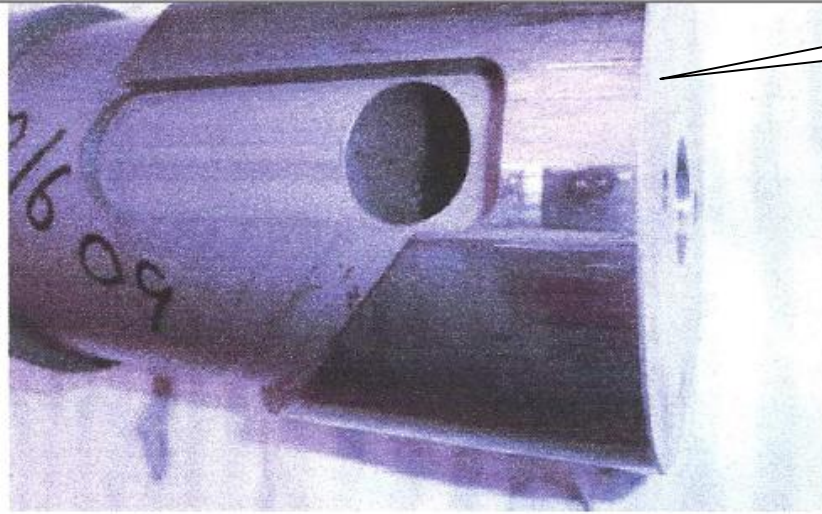
• Ποντίσαμε τριπλή σειρά πλωτών φραγμάτων γύρω από το ναυάγιο.

• Κάναμε χρήση επαρκών μηχανικών μέσων περισυλλογής καθώς και άλλων μέσων και εξοπλισμού, για να αντιμετωπίσουμε όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικά τη θαλάσσια ρύπανση.

Από τις 09:10 της 12/9/2017, χάρη στις υπεράνθρωπες προσπάθειες των συνεργείων μας που επιχειρούσαν επί τόπου, επιτεύχθηκε η στεγανοποίηση του πλοίου και ο ουσιαστικός περιορισμός της διαρροής πετρελαίου. Παράλληλα, καταρτίσαμε και υποβάλαμε σχέδιο απάντησης όλων των πετρελαιοειδών από το πλοίο, η οποία αναμένεται να ξεκινήσει εντός της ημέρας..

Το μαζούτ σε θερμοκρασία περιβάλλοντος είναι στερεό και όχι υγρό για να μπορεί να αντληθεί! Και ως εκ τούτου η θερμοκρασία του μαζούτ σε βάθος 50 M που ήταν βυθισμένο το πλοίο “Αγία Ζώνη 2” θα ήταν γύρω στους 15<sup>0</sup> κελσίου, όπερ αδύνατον να απ’ αντληθεί η εναπομείνασα ποσότητα του μαζούτ επί του πλοίου “Αγία Ζώνη 2”. Αυτό επιβεβαιώνεται και

από την ειδική μελέτη της ακαδημίας εμπορικού ναυτικού υπό την επίβλεψη του μηχανολόγου Μηχανικού του πολυτεχνείου. Αμέσως πιο κάτω παραθέτω φωτογραφικό απόσπασμα.



Πίνακας 2, Σελ. 6

Σπουδαστής : ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ

Επιβλέπων Καθηγητής: ΣΧΟΙΝΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

Μηχ/γος-Ηλεκ/γος Μηχανικός ΕΜΠ

ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ ΜΑΡΤΙΟΣ 2015

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**

**Στην σελίδα 13 αναφέρονται τα εξής:**

Γενικά τα ΗFOs είναι μαύρα και παχύρρευστα ή στερεά στις συνήθεις θερμοκρασίες (θερμοκρασία περιβάλλοντος) και ως εκ τούτου, προκειμένου να διατηρούνται σε ρευστή κατάσταση στις δεξαμενές, απαιτούν προθέρμανση σε θερμοκρασία τουλάχιστον 40°C για την άντληση και την εύκολη ροή στο δίκτυο σωληνώσεων. Το μαζούτ αποτελεί την πρώτη ύλη για την παραγωγή των λιπαντικών. Παλαιότερα αναφερόταν ως πετρέλαιο λεβήτων λόγω του ότι αρχικά, πριν χρησιμοποιηθεί στις μηχανές ντίζελ, χρησιμοποιούνταν ως καύσιμο λεβήτων, δηλαδή στις μηχανές ατμού, όπου και είχε εκτοπίσει την χρήση γαιανθράκων.

Οι υπουργοί Ναυτιλίας έβγαιναν στα ΜΜΕ και διατυμπάνιζαν ότι τελείωσε η απ' άντληση του Μαζούτ μέσα από τα αμπάρια του "Αγία Ζώνη" και αντλήθηκαν 2500 ΜΤ Μαζούτ. Αυτό όμως δεν είναι αληθές, διότι το μαζούτ σε θερμοκρασία περιβάλλοντος είναι στερεό και δεν είναι ρευστοποιημένο προκειμένου να αντληθεί. Σύμφωνα με την πρακτική αλλά και την θεωρία το

μαζούτ προκειμένου να αντληθεί είναι απαραίτητο να είναι σε θερμοκρασία τουλάχιστον 40<sup>0</sup> κελσίου. Έτσι για άλλη μια φορά και όχι τυχαία οι δύο υπουργοί YEN έγιναν αβανταδόροι του κ. Κουντούρη και όπως θα αποδειχθεί πάρα κάτω έχουν συγκαλύψει τον Κουντούρη στην συγκεκριμένη περίπτωση και σε ποινικά κολάσιμα περιστατικά! Διότι γνώριζαν και οι δύο πολύ καλά ότι και δεν υπήρχε σταλιά μαζούτ μέσα στα αμπάρια του πλοίου “Αγία Ζώνη 2” και επιπρόσθετα κι αν ακόμη υπήρχαν μερικά υπολείμματα μαζούτ δεν θα μπορούσαν να απ’ αντληθούν λόγω θερμοκρασίας και της επιπρόσθετης δυσκολίας της απόστασης των 50 Μ ύψους που θα έπρεπε να καταθλίψει η αντλία το μαζούτ! Όπερ αδύνατον.

Οι 300 MT Μαζούτ που πιάστηκαν ως λαθραία από τις αρχές στο “LASSEA” ναι μεν ήταν λαθραία αλλά ο προορισμός τους ήταν να αποθηκευθούν στις δεξαμενές των ΕΛΠΕ προκειμένου να δείξουν ότι δήθεν το είχαν απ’ αντλήσει από το “Αγία Ζώνη 2” διότι στο “Αγία ζώνη 2” δεν υπήρχε σταλιά Μαζούτ παρά μόνον χρωματιστά νερά, ως εκ τούτου αποδεικνύεται ότι το “LASSEA” πριν προσεγγίσει το “Αγία Ζώνη” για την δήθεν απ’ άντληση, είχε ήδη στα δυπύθμενα του αυτούς τους 300 MT για να πείσει ότι δήθεν τους είχε απ’ αντλήσει από το “Αγία Ζώνη 2”.

Ο κ. Κουντούρης υπέγραψε ένα συμβόλαιο L.O.F με τον κ. Σπανόπουλο, εν γνώσει και των δύο ότι το συγκεκριμένο πιστοποιητικό L.O.F το οποίο βασίζεται στην παλαιότερη ασφαλιστική ρήτρα διάσωσης η οποία ανέφερε τα εξής : «No cure no pay», δηλαδή, «αν δεν σε σώσω δεν παίρνω τίποτα και αν σε σώσω τότε η υπόθεση παραπέμπεται στο “London arbitration” δηλαδή στην διαιτησία του Λονδίνου για να προσδιορίσει τα «Σώστρα». Σήμερα επικρατεί το (Lloyd’s Standard Form of Salvage Agreement) κοινώς L.O.F. Το οποίο αναφέρει τα ίδια και υπογράφηκε από τους Σπανόπουλο και Κουντούρη στις 06:15 της 10<sup>ης</sup> Σεπτ. 2017, δηλαδή (4) ώρες μεταγενέστερα της βύθισης του πλοίου “Αγία Ζώνη”. Ο ίδιος ο κ. Κουντούρης ανέφερε στον κ. Τέλογλου ότι, στις 02:00 της 10 Σεπτ. 2017 συνομίλησε με τον πλοίαρχο του ο οποίος κατά τα λεγόμενα του κ. Κουντούρη βρισκόταν στην σκάλα του Κερατσινίου προκειμένου να πάει στο πλοίο και του δήλωσε ότι το πλοίο ήταν μισοβυθισμένο και δεν μπορούσε να το βοηθήσει πλέον κανείς. Τότε μόνον όταν βεβαιώθηκαν ότι το πλοίο βυθίστηκε ο κ. Κουντούρης και Σπανόπουλος υπέγραψαν το L.O.F.

Το ίδιο ακριβώς είπε στον κ. Τέλογλου και ο κ. Φατσέας επικεφαλής του κ. Σπανόπουλου στον τομέα διάσωσης και κατά δήλωσή του η ώρα ήταν 02:45 της 10-09-2017, πως λοιπόν εν γνώσει τους με βυθισμένο πλοίο υπέγραψαν ένα συμβόλαιο μεταγενέστερο της βύθισης του πλοίου, ενώ υποτίθεται ότι θα έπρεπε να είχε υπογραφεί πριν ακόμη αρχίσει το πλοίο να βυθίζεται διαφορετικά δεν υπήρχε αντικείμενο υπογραφής του. Άλλωστε αυτό το ομολόγησε και ο Κουντούρης στην εκπομπή του SKAY “Ιστορίες” ύστερα από ερώτηση του κ. Τέλογλου.

Και επειδή δεν δόθηκε απάντηση, η άποψή μου είναι ότι, με την υπογραφή του L.O.F ήθελαν να δείξουν ότι, πρόθεσή τους, ήταν να διασώσουν το πλοίο, αφού πρώτα το βούλιαξαν και επιπρόσθετα οι Κουντούρης και Σπανόπουλος σαφώς προσυνηνομημένοι να έχουν θέσει προ τετελεσμένου γεγονότος την μεταξύ τους υπογραφείσα ανάθεση του Κουντούρη προς τον Σπανόπουλο, της απορρύπανσης, απ’ άντλησης, και περισυλλογή των αποβλήτων από ολόκληρο τον Σαρωνικό! Γι αυτό υπέγραψαν το εκπρόθεσμο και άσφαιρο πλέον L.O.F έτσι ώστε να αιτιολογήσουν την γρήγορη αρραβώνα τους! «Φτου καπρό που λένε και οι πιτσιρικάδες»!

Αν όμως το υπέγραψαν όταν έπρεπε, πριν την βύθιση του πλοίου, φοβήθηκαν ότι αν το πλοίο ήταν ακόμη στην επιφάνεια, πηγαίνοντας τα ρυμουλκά κοντά των οποίων τα πληρώματα δεν θα ήταν μνημένα στα σχέδια Κουντούρη και σαφώς θα προσπαθούσαν πάση θυσία να διασώσουν το πλοίο από το οποίο, αν διασωζόταν, θα έπαιρναν ποσοστά! Και αυτό θα τους χάλαγε τη σούπα! Διότι πολλές φορές το πλοίο δείχνει ότι θα βυθιστεί, αλλά παραμένει στην επιφάνεια από

εφεδρική πλευστότητα που του παρέχεται από τους κενούς χώρους, όπως είναι το μηχανοστάσιο, το αντλιοστάσιο, και οι χώροι ενδιαίτησης με τις καμπίνες του πληρώματος και θα μπορούσαν να το ρυμουλκήσουν στα αβαθή νερά, πράγμα καταστροφικό για τον Κουντούρη και την παρέα του. Έτσι υπέγραψαν το L.O.F ύστερα από (4) ολόκληρες ώρες που το πλοίο ήταν ήδη στον πάτο της θάλασσας! Και φυσικά ο κ. Κουρουμπλής συναίνεσε, Ναι σε όλα αυτά έλεγε, ΝΑΙ! Εάν όμως είχε ασκηθεί ποινική δίωξη σε βαθμό κακουργήματος τότε ο κ. Κουντούρης δεν θα είχε την πολυτέλεια και κανένα δικαίωμα επιλογής και το γενικό πρόσταγμα θα το είχε η διοικούσα αρχή, αλλά αντ' αυτού τόσο το ΥΕΝ όσο και Ο κ. Μπρακουμάτσος έκαναν τους Κινέζους και πως δήθεν δεν καταλαβαίνουν! Η παράλυση της ανάκρισης χωρίς κατηγορίες ήταν δεδομένη και πλανιόταν στην ατμόσφαιρα εις τρόπον ώστε να προιδαίξει και τους υπό εξέταση μάρτυρες ότι πρόκειται για καλαμπούρι και όχι για σοβαρή και υπεύθυνη ανάκριση με συνέπειες!

Ο κ. Κουντούρης είχε ένα σοβαρό κίνητρο για να στραφούν όλες οι υποψίες των διωκτικών αρχών εναντίον του, δεδομένου ότι είχε και προηγούμενα με τις διωκτικές αρχές δίωξης λαθρεμπορίου, αφού κατ' ομολογία του στα ΜΜΕ δήλωσε ότι οι αρχές δίωξης λαθρεμπορίου του είχαν κατάσχει δύο πλοία για λαθρεμπορία και στον αντίποδα κάποιο συμβούλιο Πλημμελειοδικών/Εφετών τον απάλλαξε δια βουλεύματος και ταυτόχρονα του επέστρεψαν πίσω τα δύο υπό κατάσχεση πλοία τα οποία σύμφωνα με τον ισχύοντα νόμο ως μεταφορικό μέσο των λαθραίων κατάσχονται υπέρ του δημοσίου και πολύ πιθανόν να του χάρισαν και το πρόστιμο που συνήθως ακολουθεί σε τέτοιες περιπτώσεις. Δεν θα εκπλαγώ αν πίσω απ' αυτήν την ιστορία κρύβεται και πάλι ο Εφέτης προϊστάμενος κ. Μπρακουμάτσος. Δηλαδή πέραν πάσης λογικής αμφιβολίας ο. Κουντούρης διαθέτει μια αόρατη ομπρέλα προστασίας για οποιαδήποτε παράνομη ενέργειά του, που οποιοσδήποτε άλλος στην θέση του θα ήταν προφυλακισμένος, έτσι ο κ. Κουντούρης έχει πάρει σβάρνα τα κανάλια κι έχει αρχίσει να κλαίει πριν ακόμη τον βαρέσουν, διότι γνώριζε ότι δεν θα τον βαρέσουν, διότι γνώριζε ότι οι εκ του νόμου θεσμικοί παράγοντες δεν θα μπορούσαν να τον βαρέσουν, ως αλληλέγγυοι λόγω των μεταξύ τους πάρε-δώσε του παρελθόντος! Τα ανωτέρω αποδεικνύονται και από το θράσος του κ. Κουντούρη ο οποίος γίνεται προκλητικός προφανώς με τις πλάτες Κουρομπλή και Μπρακουμάτσου διαφορετικά θα ήταν χωμένος στο καβούκι του.

Η εγκληματική αυτή ενέργεια της δόλιας καταβύθισης του πλοίου "Αγία Ζώνη" είναι στημένη πάνω σε σωρεία από λάθη, τα οποία δεν αφήνουν περιθώρια ατυχήματος παρά μόνον οδηγούν στον μονόδρομο της εγκληματικής ενέργειας και στα οποία θα αναφερθώ με σαφήνεια εστιάζοντας την προσοχή σας σε σημεία καίρια για την υπόθεση αυτήν από την οποία αποδεικνύεται η συμπαιγνία της ομάδας αυτής η οποία γνώριζε εκ των προτέρων τι θα συμβεί στο πλοίο, αλλά και τις μετέπειτα εξελίξεις στο χορό της πίτας των εκατομμυρίων που μοιράστηκε ή πρόκειται να μοιραστεί μεταξύ τους, ιδιαίτερα σε εποχές που κόβεται το ΕΚΑΣ και στον αντίποδα μέσα σε μια νύχτα κέρδισαν όλοι αυτοί εκατομμύρια, στηριζόμενοι επάνω σε μια εγκληματική ενέργεια όπως ήταν η δόλια καταβύθιση του πλοίου "Αγία Ζώνη" και η ολοσχερής καταστροφή του περιβάλλοντος του Σαρωνικού!

Τον κ. Κουντούρη τον υποθάλπτουν και τον προστατεύουν αποπροσανατολίζοντας και παρακωλύοντας την ανάκριση, δεδομένου ότι, το πλοίο βυθίστηκε από δολιοφθορά πριν ακόμη εμφανιστεί το ξεκοιλιασμα του πλοίου με ρήγμα 1Μ X 1,5Μ και ανέλυσαν τους λόγους για τους οποίους είχε κίνητρο μόνον ο κ. Κουντούρης μέχρι την στιγμή εκείνη τουλάχιστον, διότι όπως θα εξηγήσω τα γεγονότα εξελίχθηκαν ραγδαία, εις τρόπον ώστε να ξεκαθαρίσει πλέον ποιος ήταν ο πραγματικός σκοπός της καταβύθισης του πλοίου εκ μέρους του Κουντούρη και των περί αυτών και ότι δεν ήταν μόνον το Μαζούτ και η ασφάλεια του φορτίου, όπως αρχικά είχα την αίσθηση ότι ήταν τα πράγματα, πιστεύοντας ότι ο Κουντούρης ενήργησε μεμονωμένα!

Ας δούμε τι ακριβώς έδειξε το σπουδαίο και διαφωτιστικό ρεπορτάζ του SKAY. Το πλοίο “Αγία ζώνη 2” βυθίστηκε στις 10-09-2017 στην Κυνόσουρα.

Ο όμιλος Σπανόπουλου στις 14-09-2017 ανακοινώνει ότι: **ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ Η ΣΤΕΓΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ “ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ”** το οποίο βυθίστηκε στις 10 Σεπτέμβρη 2017. **Συγκεκριμένα αναφέρει τα εξής: Ξεκινήσαμε και ολοκληρώσαμε τις διαδικασίες στεγανοποίησης του πλοίου με αποτέλεσμα την εξάλειψη των διαρροών. Πίνακας 1, Σελ.4”**.

Στις 4-12-2017 (3) μήνες αργότερα ο τηλεοπτικός σταθμός SKAY έδειξε φωτογραφίες βάσει των οποίων στην δεξιά μεριά του πλοίου, ένα μέτρο κάτω από την ίσαλο υπάρχει ένα ρήγμα 1 Μ με 1,5 Μ το οποίο προήλθε από έκρηξη.

Έχει εξαιρετική σημασία ότι ο όμιλος Σπανόπουλου μας διαβεβαίωσε ότι (4) μέρες μετά την καταβύθιση του πλοίου η οποία έγινε στις (10-09-2017), συνεργεία δυτών στις 14-09-2017 κατήλθαν στον βυθό και στεγανοποίησαν το πλοίο, έτσι ώστε να μην υπάρχει διαρροή από πουθενά. Έτσι αποδεικνύεται ότι αφού στις 14-10-2017 το πλοίο στεγανοποιήθηκε από δύοτες και δεν υπήρχε καμία διαρροή πλέον, όπως ισχυρίστηκε ο όμιλος Σπανόπουλου δημοσίως Πίνακας 1. Σελ.4), τότε αποδεδειγμένα το τεράστιο ρήγμα δημιουργήθηκε μεταγενέστερα της καταβύθισης του πλοίου και ως εκ τούτου η βύθισής του δεν οφειλόταν στην έκρηξη αυτή με το τεράστιο αυτό ρήγμα, όπως ψευδώς ισχυρίζεται ο Κουντούρης, αλλά έγινε εκ των υστέρων και προφανώς κατόπιν δικής του εντολής, προκειμένου να αποπροσανατολίσει την ανάκριση ότι, δήθεν εξωτερικοί παράγοντες ανατίναξαν το πλοίο!

Επομένως αμέσως μετά την αποκάλυψη της εκ των υστέρων ανατίναξης του πλοίου έπρεπε να ασκηθούν ποινικές διώξεις σε βαθμό κακουργήματος εναντίον όλων αυτών οι οποίοι έχουν αποδεδειγμένα συμφέροντα από το πλοίο “Αγία Ζώνη 2”! Και αυτοί ήταν ο κ. Κουντούρης και ο κ. Σπανόπουλος οι οποίοι από την στιγμή της καταβύθισης του πλοίου “Αγία Ζώνη 2” ήταν αδιάλειπτα παρόντες επάνω από το πλοίο με δύοτες και άλλα συνεργεία και σε καμία περίπτωση δεν θα μπορούσε κανένας να πλησιάσει χωρίς να γίνει αντιληπτός! Επιπρόσθετα σε καμία περίπτωση δεν υπάρχει οποιοδήποτε κίνητρο από κάποιον άλλον ο οποίος δεν έχει ίδιον συμφέρον από το πλοίο “Αγία Ζώνη 2”, να ασχοληθεί με ένα βυθισμένο πλοίο! Οι κύριοι Σπανόπουλος και Κουντούρης άρρηκτα δεμένοι μεταξύ τους ιδιωτικά και επίσημα δεμένοι με συμβόλαια είχαν το πλοίο υπό την προστασίας τους και ως εκ τούτου έπρεπε να ασκηθεί ποινική δίωξη σε βαθμό κακουργήματος εναντίον τους και κατά παντός υπευθύνου. Κί όμως ο κ. Κουντούρης ανενόχλητος παρουσιαζόταν στα κανάλια ως τηλεοπτικός αστέρας και το έπαιζε άνετος, λες και το πλοίο ανατινάχτηκε από στρακα-στρούκες και όχι από εκρηκτικά! Ποιος είναι θεσμικά υπεύθυνος για όλες αυτές τις παραλήψεις; Έγιναν ανακρίσεις; Ασκήθηκαν ποινικές διώξεις; Αν ναι γιατί δεν το ξέρουμε κι εμείς, εγώ ο οποίος γνωρίζω την τακτική και τις μεθόδους του κ. Μπρακουμάτσου, καταλαβαίνω απόλυτα και τους λόγους για τους οποίους έχει ρίξει κουρτίνα στη υπόθεση αυτή και την κρατάει μακριά από αδιάκριτα βλέμματα και αυτιά!

Το πλοίο από την στιγμή της βύθισής του έως και την ανέλκυσή του, ήταν υπό διαρκή έλεγχο, επί 24ώρου βάσεως! Πάραυτα κάποιος ήταν υπεύθυνος για το ρήγμα που προκλήθηκε στα πλευρά του πλοίου από έκρηξη εκρηκτικών, που είναι μία ακόμη εγκληματική ενέργεια! Με την τελευταία αυτή ενέργεια έστω και μεταγενέστερα της βύθισής του, η έκρηξη αυτή είχε σκοπό να αποπροσανατολίσει την ανάκριση, πέραν όμως αυτού και πέραν πάσης λογικής αμφιβολίας το πλοίο βυθίστηκε δολίως και δεν αποτελεί ατύχημα όπως θέλουν να το αποκαλούν μερικοί μεταξύ των οποίων και οι Υπουργοί ναυτιλίας Κουρουμπλής και Σαντορινιός.

Στην εκπομπή “Αταίριαστοι” ο τηλεοπτικός αστέρας πλέον κ. Σαντορινιός ο οποίος ούτε λίγο ούτε πολύ δήλωσε ότι ο κ. Σπανόπουλος πρέπει να πάει ο άνθρωπος στο Λονδίνο για να πληρωθεί να πάρει τα λεφτά του τα οποία είναι και πολλά τα χρήματα, ενώ στον αντίποδα ο



Υπουργός ναυτιλίας κ. Κουρουμπλής, φρόντισε και έλλειπε κατά την βύθιση του ‘‘Αγία Ζώνη’’ στην Θεσσαλονίκη και αντί να παραμείνει στο YEN και να παρακολουθήσει τις εξελίξεις έφυγε άρον άρον και πήγε στο Λονδίνο. Δηλαδή είναι ο κουμπάρος της πληρωμής και πιθανόν είναι αυτός ο οποίος συντόνισε και εγγυήθηκε την όλη ιστορία της πληρωμής των εκατομμυρίων! Λέτε οι ενέργειές του αυτές να οφείλονται σε συναισθηματικούς λόγους; Δεν το πιστεύω! Συνυπεύθυνοι αυτής καταστροφής πρέπει να θεωρηθούν και όσοι συνυπογράψουν ή συγκαλύψουν με την υπογραφή τους καθ οιονδήποτε τρόπο την Εθνική αυτή καταστροφή, εάν αποδειχτεί ότι γνώριζαν πολύ καλά ότι τα πραγματικά περιστατικά είναι διαφορετικά από αυτά τα οποία βεβαιώνουν ενυπογράφως χωρίς να ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, προκειμένου να αισχροκερδήσουν.

Αν όμως είχε ασκηθεί ποινική δίωξη σε βαθμό κακουργήματος εναντίον του Κουντούρη και κατά παντός υπευθύνου, τότε δεν θα τους επιτρεπόταν να παρεμβαίνουν στον τρόπο περισυλλογής του Μαζούτ από τις ακτές, της δήθεν απ’ άντλησης του εναπομείναντος μαζούτ από το ‘‘Αγία Ζώνη και την ανέλκυση του ‘‘Αγία Ζώνη’’ αξίας εκατομμυρίων ευρώ την στιγμή που κόβεται το ΕΚΑΣ στον Έλληνα Πολίτη, με το αιτιολογικό όπως διαφήμιζαν ότι, δεν θα πληρώσει ο Έλληνας πολίτης ούτε ένα ευρώ! Να! Αλλά δεν μας είπαν ποιος θα πάρει τα εκατομμύρια αυτά και με ποιο τρόπο! Ευτυχώς πρόλαβε ο κ. Σαντορινιός. Έτσι έπαιρναν και οι προηγούμενοι λεφτά και πακέτα της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα οποία πλήρωσαν στο τέλος οι συνταξιούχοι! Και ποιος είναι υπεύθυνος για την σκανδαλώδη ασυλία που διαθέτει ο Κουντούρης; Τόσο από εισαγγελικής πλευράς όσο και από την διοικούσα αρχή του YEN που τον τροφοδοτούσαν με άδειες και ένα σωρό άλλες διευκολύνσεις, ενώ ο κ. Κουντούρης απολαμβάνει την ασυλία και το ακαταδίωκτο που του προσφέρεται αφειδώς, από τους ανωτέρω θεσμικούς παράγοντες.

Ο Υπουργός ναυτιλίας κ. Κουρουμπλής όπως ανέφερε στον κ. Τέλογλου ο πρόεδρος των ναυτών κ. Νταλακογιώργος, όταν ρωτήθηκε σε ποιον ανήκει το φορτίο των 2500 MT μαζούτ, αρνήθηκε να απαντήσει! Και ποιος είναι ο λόγος για τον οποίο δεν είπε ποιος είναι αυτός ο οποίος είχε πληρώσει τους 2500 MT Μαζούτ στα ΕΛΠΕ εφ’ όσον γνώριζε; Το ίδιο ακριβώς έπραξε και η δικηγόρος του κ. Κουντούρη απέφυγε να αναφερθεί στο όνομα της ιδιοκτήτριας του Μαζούτ και δεν είναι τυχαίο ότι, ο πρώην διευθυντής του ΣΔΟΕ ύστερα από ερώτηση του κ. Τέλογλου, απάντησε ότι ο αυτός θα πήγαινε να εξακριβώσει ποιος είναι αυτός που πλήρωσε τους 2500 MT μαζούτ και θα ζητούσε τα παραστατικά στοιχεία!

Ποιος ήταν αυτός που πλήρωσε το μαζούτ των 2500 MT μαζούτ; Ο κ. Κουρουμπλής ήξερε και ο κ. Νταλακογιώργος ζήτησε από τον κ. Κουρουμπλή το όνομα του ιδιοκτήτη του φορτίου αλλά ο κ. Κουρουμπλής αρνήθηκε για δεύτερη φορά και απέφυγε να δώσει στοιχεία. Είναι τυχαίο γεγονός; Δεν νομίζω! Δεν καταλαβαίνω ποιος είναι ο λόγος για τον οποίο αποκρύπτουν τον πραγματικό ιδιοκτήτη του φορτίου; Κατά την άποψή μου τον αποκρύπτουν διότι θα αποδειχθεί ότι είναι κι αυτός κολλητός του Κουντούρη! Προσοχή! μπορεί να μην υπάρχει και κανένας αγοραστής ή, κι αν υπάρχει να είναι εικονικός, όπως και η φόρτωση μπορεί να είναι εικονική όπως αναφέρω και στην πρώτη επιστολή μου προς την zougla.gr δεδομένου ότι ο κ. Κουντούρης φρόντισε και φόρτωσε το πλοίο σε ημέρα αργίας που τα μάτια ήταν λίγα! Όπως τα μάτια και των επιβαινόντων μελών του πληρώματος ήταν λίγα μόλις (2 ζευγάρια μάτια)! ο κ. Νταλακογιώργος δικαιολόγησε το γεγονός αυτό λέγοντας ότι δήθεν πεινάσανε και αμολήθηκαν όλοι σαν κατοστάρηδες για να φάνε!

Όπως δεν καταλαβαίνω ποιος είναι ο λόγος για τον οποίο μέσα σε χρόνο (0) έκαναν την ανέλκυση σ’ ένα πλοίο χωρίς καμία αξία που η ανέλκυσή του στοίχισε πολλά εκατομμύρια ευρώ χωρίς αυτό να είναι αναγκαίο! Δεδομένου ότι κατά τους ισχυρισμούς τους το πλοίο «στεγανοποιήθηκε», το μαζούτ «απ’ αντλήθηκε» και το βάθος των 50 Μ δεν ενοχλούσε την

διέλευση των άλλων πλοίων, ενώ την ίδια στιγμή υπήρχαν άλλα πλοία στην Κυνόσουρα τα οποία ήταν ποιο επικίνδυνα για ρύπανση από το “Αγία Ζώνη”! Ποιος ήταν ο λόγος της αστραπιαίας ανέλκυσης του πλοίου “Αγία Ζώνη” σε χρόνο (0); Και, με τα εκατομμύρια που στοίχησε η ανέλκυση αυτή θα μπορούσαν να αγοράσουν 10 καινούρια πλοία σαν κι αυτό! Δεν μπορώ “σκεπτόμενος ναυτικά” να καταλάβω την λογική και την πολιτική του συγκεκριμένου γραφείου στο Λονδίνο που σκορπάει αφειδώς εκατομμύρια! Μήπως το γραφείο αυτό είχε τον μπεζαχτά με τα εκατομμύρια έτοιμο, ο οποίος όμως ήταν καθηλωμένος και για να χρησιμοποιηθεί ήταν απαραίτητη η καταστροφή που έγινε, ώστε να ενεργοποιηθεί η αποταμίευση και να πέσουνε πρώτα οι μίζες στου υποκινήσαντες το «κόλπο;» Ρωτάω!

Καλό θα ήταν λοιπόν να μας πληροφορήσουν κι εμάς τους πολίτες που σε ανύποπτο χρόνο μπορεί να κληθούμε να πληρώσουμε τον συγκεκριμένο λογαριασμό, ποιο ήταν το τελικό ποσό που πληρώθηκε ο κ. Σπανόπουλος και πως διατέθηκε το ποσό αυτό; Π.χ. Οι εργάτες που χρησιμοποιήθηκαν και οι οποίοι πρέπει να πληρωθούν κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες και μάλιστα θα πρέπει να ελεγχθεί αν πληρώθηκαν σωστά και σύμφωνα με τις επιταγές αμοιβής του συγκεκριμένου γραφείου συγκριτικά με τα χρήματα που έφτασαν πραγματικά στα χέρια τους!

Λέτε ότι θα συνέβαινε το ίδιο για κάποιο άλλο τυχαίο πλοίο, για το οποίο όμως δεν θα είχαν πέσει ζειμπεκίες από τον Υπουργό YEN, ούτε ο Υπουργός YEN θα του έδινε την παράνομη προσωρινή άδεια υπ’ ευθύνη του για να γίνει η καταστροφή, διότι χωρίς την παράνομη αυτή άδεια δεν θα μπορούσε να φορτωθεί το πλοίο και ως εκ τούτου η πλησιέστερη αιτία της καταστροφής ήταν η συγκεκριμένη παράνομη άδεια εκ μέρους του Υπουργού YEN Κουρουμπλή! Ως εκ τούτου η συμπεριφορά του Υπουργού θα πρέπει να κριθεί ως εκ του αποτελέσματος και κάτω από ποιες συνθήκες «συνέπεσε»; η άδεια αυτή να είναι η μοιραία! Η οποία όμως απέφερε εκατομμύρια! Και η εν γένει συμπεριφορά του Υπουργού YEN είναι σε φορά συγκάλυψης του εγκλήματος και απόκρυψης στοιχείων.

Και,

Υποβόσκει το εξής ερωτηματικό; Υπάρχει πράγματι κάποιο γραφείο στο Λονδίνο το οποίο επιβραβεύει εγκληματικές ενέργειες σαν αυτή του πλοίου “Αγία Ζώνη” κατά την οποία ο μεν πλοιοκτήτης κ. Κουντούρης ως ηθικός αυτουργός βυθίζει το πλοίο του καταστρέφοντας περιβαλλοντολογικά ολοσχερώς τον Σαρωνικό αποβλέποντας στην δημιουργία του μεγίστου καταστροφικού έργου, ανάθεσης περισυλλογής και καθαρισμού του μαζούτ, απ’ άντλησης του εναπομείναντος μαζούτ από τα αμπάρια του πλοίου και την ανέλκυση του πλοίου αξίας εκατομμυρίων Ευρώ και στην συνέχεια με υπογραφή Κουντούρη ο κολλητός του Σπανόπουλος αναλαμβάνει εργολαβικά και μαζεύει αυτά που σκόρπισε ο Κουντούρης, δηλαδή ποδοσφαιρικά αλλά και με όρους Μπάσκετ ο Κουντούρης έδωσε την μεγάλη πάσα Assist. στον Σπανόπουλο και ο Σπανόπουλος σκοράρισε με εκατομμύρια! Δηλαδή χωρίς την πάσα assist του Κουντούρη και χωρίς την κουμπαριά του υπουργού ο Σπανόπουλος δεν θα έπαιρνε μία και ως εκ τούτου κανένας δεν θα έπαιρνε ούτε ένα ευρώ! Το παιχνίδι δηλαδή είναι συλλογικό! Καταλάβατε;

Και,

πως όμως αποδεικνύονται όλα τα ανωτέρω; Τα ανωτέρω βασίζονται όλα στην εγκληματική ενέργεια της καταβύθισης του πλοίου “Αγία Ζώνη 2”. Η εγκληματική αυτή ενέργεια ανατρέπει τα πάντα, διότι και όλες οι αληθοφανείς εκ των υστέρων ενέργειες εκ μέρους όλων των εμπλεκόμενων έχουν την βάση τους στην εγκληματική αυτή ενέργεια και ως εκ τούτου οι συμπεριφορές ενός εκάστου θα αναθεωρηθούν και θα επαναπροσδιοριστούν ως εκ του αποτελέσματος της ενέργειας αυτής!

Η εγκληματική και ως εκ δόλου καταβύθιση του πλοίου “Αγία Ζώνη 2”. Είναι πλέον αποδεδειγμένη και τεκμηριωμένη από το εξής:

Ο όμιλος Σπανόπουλου στις 14-09-2017 ανακοινώνει ότι: **ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ Η ΣΤΕΓΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ “ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ”** το οποίο βυθίστηκε στις 10 Σεπτέμβρη 2017. **Συγκεκριμένα αναφέρει τα εξής: Ξεκινήσαμε και ολοκληρώσαμε τις διαδικασίες στεγανοποίησης του πλοίου με αποτέλεσμα την εξάλειψη των διαρροών. Πίνακας 1, Σελ.4”**.

Στις 4-12-2017 (3) μήνες αργότερα ο τηλεοπτικός σταθμός SKAY έδειξε φωτογραφίες βάσει

των οποίων στην δεξιά μεριά του πλοίου ένα μέτρο κάτω από την ίσαλο υπάρχει ένα ρήγμα 1 M με 1,5 M το οποίο προήλθε από έκρηξη.

Έχει εξαιρετική σημασία ότι ο όμιλος Σπανόπουλου μας διαβεβαίωσε ότι (4) μέρες μετά την καταβύθιση του πλοίου η οποία έγινε στις (10-09-2017), συνεργεία δυτών στις 14-09-2017 κατήλθαν στον βυθό και στεγανοποίησαν το πλοίο, έτσι ώστε να μην υπάρχει διαρροή από πουθενά. Έτσι αποδεικνύεται ότι αφού στις 14-10-2017 το πλοίο στεγανοποιήθηκε από δύτες και δεν υπήρχε καμία διαρροή πλέον, όπως ισχυρίστηκε ο όμιλος Σπανόπουλου δημοσίως Πίνακας 1. Σελ.4), τότε αποδεδειγμένα το τεράστιο ρήγμα δημιουργήθηκε μεταγενέστερα της καταβύθισης του πλοίου και ως εκ τούτου η βύθισής του δεν οφειλόταν στην έκρηξη αυτή με το τεράστιο αυτό ρήγμα, όπως ψευδώς ισχυρίζεται ο Κουντούρης, αλλά έγινε εκ των υστέρων και προφανώς κατόπιν δικής του εντολής προκειμένου να αποπροσανατολίσει την ανάκριση ότι, δήθεν εξωτερικοί παράγοντες ανατίναξαν το πλοίο και όχι εσωτερικοί! Η ενέργεια αυτή σπρώχνει το μυαλό του μέσου Έλληνα πολίτη, ότι ενδυναμώνεται πλέον η πεποίθηση ότι αφού δια της ανατίναξης προσπαθούσε να αποδείξει ότι, η δολιοφθορά της ανατίναξης του πλοίου έγινε εκ των έξω, τότε τεκμαίρεται ότι δολιοφθορά προήλθε εκ των έσω και δολίως με ηθικό αυτουργό τον ίδιο τον πλοιοκτήτη κ. Κουντούρη.

Στο πρόσφατο παρελθόν ο κ. Πρωθυπουργός επεσκέφθη τους πληγέντες στην δυτική Αττική προκειμένου να εξαγγείλει μέτρα ανακούφισης των πληγέντων και σε κάποια στιγμή άκουσα έκπληκτος τον κ. Πρωθυπουργό να αναφέρει το στυγερό αυτό περιβαλλοντολογικό έγκλημα ως ατύχημα. Θεωρώ βέβαιο ότι ο κ. Πρωθυπουργός έχει δείξει τις προθέσεις του εναντίον της κάθε είδους διαφθοράς κι αυτό δεν μπορεί να του το αμφισβητήσει κανένας, έχει όμως κι αυτός την αχίλλειο πτέρνα του ότι, θεωρεί δεδομένα τα όσα του παρουσιάζουν ως πραγματικά περιστατικά οι συγκεκριμένοι υπουργοί του, όπως εν προκειμένω οι κθ' ύλη υπουργοί YEN κ. Κουρουμπλής και Σαντορινιός αντίστοιχα.

Μόνον αυτοί οι δύο υπουργοί μπορούσαν να πείσουν τον κ. Πρωθυπουργό ότι επρόκειτο περί ατυχήματος και όχι για προμελετημένο καταστροφικό σχέδιο του περιβάλλοντος! Την στιγμή της εξαγγελίας του κ. Πρωθυπουργού όσον αφορά το ναυάγιο, την άντληση και την ανέλκυση του πλοίου “Αγία Ζώνη 2”, ο φακός εστίασε στον Υπουργό YEN κ. Κουρουμπλή ο οποίος είχε χαμόγελο ικανοποίησης και καμάρωνε, ενώ γνώριζε πολύ καλά ότι η επιτυχία του αυτή στηρίζεται επάνω σ' ένα κακούργημα της δόλιας βύθισης του πλοίου “Αγία ζώνη” από τον ιδιοκτήτη του κ. Κουντούρη και την παρέα του, για το οποίο είχε κι αυτός σοβαρές ευθύνες και συμμετοχή! Και το κυριότερο ερώτημα είναι το εξής : Το περίφημο αυτό γραφείο του Λονδίνου το οποίο ανέλαβε τα πληρώσει αυτά τα εκατομμύρια στον κολλητό του Κουντούρη κ. Σπανόπουλο, το γραφείο αυτό τα πλήρωσε εν γνώσει του ότι επρόκειτο για εγκληματική ενέργεια δολιοφθοράς του πλοίου “Αγία Ζώνη 2”. Αυτό είναι το κατηγορητήριο κ. Μπρακουμάτσο που όφειλες να έχεις εναντίον τους και όχι η κουβέρτα που έχεις ρίξει πάνω στην υπόθεση αυτή που ενδιαφέρει κάθε Έλληνα πολίτη!

Την επομένη ημέρα επισκέφθηκα το Λιμεναρχείο Κερατσινίου όπου ρώτησα αν και που βρίσκεται η υπόθεση. Ο κ. υπολιμενάρχης αν και νεοαφιχθείς στο λιμεναρχείο Κερατσινίου, μου απάντησε ότι, γνώριζε ότι η προανάκριση έγινε υπό την επίβλεψη δικαστικού λειτουργού και κράτησε (2) ημέρες, έκτοτε ανέλαβε εξ' ολοκλήρου την ανάκριση η Εισαγγελία Πειραιά η οποία και συνεχίζεται Στην συνέχεια επισκέφθηκα το ΑΣΝΑ (Ανώτατο Συμβούλιο Ναυτικών ατυχημάτων) και ρώτησα την πορεία της ανάκρισης και μου απάντησαν πως η ανάκριση συνεχίζεται και ότι δεν έχει περαιωθεί ακόμη. Προξενεί λοιπόν εντύπωση πως ο κ. Κουρουμπλής καθ' ύλην υπουργός ΥΕΝ ενημέρωσε τον κ. Πρωθυπουργό ότι επρόκειτο περί ατυχήματος, ενώ ακόμη συνεχίζεται η ανάκριση; Εδώ υπάρχει θέμα! Πέραν πάσης λογικής αμφιβολίας ο κ. Κουρουμπλής γνωρίζει την απόφαση πριν ακόμη εκδοθεί! Και ποιος είναι αυτός από τον οποίο εξαρτάται η τελική απόφαση για την βύθιση του πλοίου "Αγία Ζώνη" και ενημέρωσε, διαβεβαίωσε, τον κ. Κουρουμπλή, ότι το αποτέλεσμα θα είναι «ατύχημα»; Υπάρχει και το ΑΣΝΑ (Ανώτατο συμβούλιο ναυτικών ατυχημάτων). Μην ακούτε βαρύγδουπος τίτλους, δεδομένου ότι όλοι οι συμμετέχοντες είναι κάτοχοι πανεπιστημιακών περγαμηνών και είναι κάτι που δεν αμφισβητείται, αλλά κανένας από τους συμμετέχοντες στο συμβούλιο αυτό δεν υπήρξε ποτέ του πλοίαρχος σε εμπορικό, πολεμικό, επιβατηγό, ή, οποιοδήποτε πλοίο, εξαιρέσει του εμποροπλοίαρχου ο οποίος συμμετέχει, αλλά με μια υπογραφή = καμία και αν υπάρχει, είναι μειοψηφία και ως εκ τούτου ευμετάβλητη.

Τέλος υπάρχει η συμμετοχή του πανίσχυρου Εισαγγελέα Εφετών και προϊσταμένου της Εισαγγελίας Πειραιά του κ. Μπρακουμάτσου Παναγιώτη, ο οποίος όταν πρόκειται για εφοπλιστή, παρεμβάλλεται, είτε ο ίδιος απευθείας με αμέριστη υπεροψία, είτε δια υφισταμένου εκπροσώπου του και αποπροσανατολίζει την ανάκριση και τα πραγματικά περιστατικά και δια της μεθόδου της λήθης αποκοιμίζει την δικογραφία σε κάποιο συρτάρι, η οποία αναδύεται ύστερα από πολλά χρόνια (10ετία) όπου περνάει από κάποιο δικαστικό συμβούλιο και με συνοπτικές διαδικασίες απαλλάσσεται ο εφοπλιστής για οποιαδήποτε εγκληματική του ενέργεια, κι αν ο εφοπλιστής ζητήσει και την καταδίκη του αντιδίκου του, τότε ο κ. Μπρακουμάτσος δεν χαλάει χατίρια, αλλά διασκευάζοντας τα κατηγορητήρια κατά το δοκούν και γράφοντας στα παλιά του τα παπούτσια το Σύνταγμα και τους νόμους του κράτους, εφ' ω ενόχθη να υπηρετεί καταδικάζει και τον αντίδικο του εφοπλιστή, ικανοποιώντας το προσωπικό του κόμπλεξ ότι οι νόμοι του κράτους φτιάχτηκαν για όλους εμάς τους άλλους, εκτός από αυτόν τον ίδιο ο οποίος έχει εσαεί το ακαταδίωκτο.

Και,

Αφής στιγμής η δολιοφθορά του πλοίου είναι τεκμηριωμένη ως εκ τούτου και όλα τα υπόλοιπα συμβάντα αποτελούν συναφή προϊόντα την εγκληματικής αυτής δολιοφθοράς του πλοίου "Αγία Ζώνη 2". Και οι συμπεριφορές ενός εκάστου θα κριθούν και ως εκ του αποτελέσματος που είχαν. Βάσει όλων των ανωτέρω ο Προϊστάμενος της Εισαγγελίας Πειραιά Μπρακουμάτσος Παναγιώτης και με την πλέον καλόπιστη κρίση του μέσου Έλληνα πολίτη, στάθηκε κατώτερος των περιστάσεων και ως εκ τούτου επειδή η εγκληματική αυτή ενέργεια ήταν αδίκημα δημοσίας τάξεως, ως πολίτης ζητάω την εξαίρεση του Εισαγγελέα Εφετών από την ανάκριση και την εν γένει διερεύνηση της υπόθεσης αυτής και να αναλάβει την υπόθεση ένας άλλος οποιοσδήποτε Εισαγγελέας του Πειραιά από αυτούς που ήδη υπάρχουν.

Θα ήμουν πιο επιφυλακτικός για τον Εισαγγελέα Εφετών κ. Μπρακουμάτσο Παναγιώτη αν δεν γνώριζα εξ' ιδίων παρόμοιες συμπεριφορές του αναφορικά και πάλι με εμπλεκόμενο εφοπλιστή και επειδή εμένα δεν μου αρέσουν οι αοριστολογίες και είμαι ευθύς και συγκεκριμένος στα καταγγελλόμενά μου πρόκειται για τον Ελληνοαιγύπτιο εφοπλιστή κ. Σταυρινίδη Σταύρο και

τους συνεργάτες του πλοίαρχους Τζαμαρία Νικόλαο, Γρίβα Παναγιώτη και τον εξ απορρήτων του Αιγύπτιο διαχειριστή του . Μπούλου Ελμιράχεμ. Οι οποίοι με ηθικό αυτουργό τον εφοπλιστή Σταυρινίδη προετοίμασαν και εξετέλεσαν ο κάθε ένας από την σκοπιά του και από κοινού συνεννοούμενοι όλοι μαζί την δολιοφθορά επί του πλοίου “Ταξιδευτής” εκτοπίσματος 38.000 MT πλοιοκτησίας του εφοπλιστή κ. Σταυρινίδη στις μεγάλες λίμνες των ΗΠΑ την λίμνη “SUPERIOR”.

Η δολιοφθορά του πλοίου συνίστατο στο ότι φόρτωσαν το πλοίο στα (3) μεσαία αμπάρια (2,3,4) πλήρη και μερικώς το αμπάρι (5) και συγκεκριμένα με τις κάτωθι αντίστοιχες ποσότητες φορτίου ως εξής:(N1= 0 MT), (N2 = 6397 MT), (N3 = 5174 MT), (N4 = 6206 MT), (N5= 100 MT) =17877 MT σιτάρι με “συντελεστή Στοιβασίας” 1,246M<sup>3</sup>/MT. Όπως γίνεται αντιληπτό το φορτίο των 17777 MT φορτωμένο στα (3) μεσαία αμπάρια (2,3,4) πλήρη φορτίου και τα δύο ακραία αμπάρια (1,5) κενά φορτίου εκ του συνόλου (5) αμπαριών του πλοίου, διότι οι 100 MT φορτίου στο αμπάρι (5) είναι αμελητέα ποσότητα συγκριτικά με τα φορτία των (3) μεσαίων αμπαριών (2,3,4 = 17777 MT) έκαμψαν την δοκό στο μέσον αν θεωρήσουμε το πλοίο ως μια απλή δοκό με κοίλη κάμψη 120% επί της μέγιστης επιτρεπομένης από τον νηογνώμονα (ABS) 100%. Επιπρόσθετα δεν είχαν εγκεκριμένο λογισμικό πρόγραμμα ελέγχου της διαμήκους αντοχής του πλοίου εγκεκριμένο από τον οικείο νηογνώμονα του πλοίου (ABS).

Το πλοίο “Ταξιδευτής” με την λίαν επικίνδυνη κοίλη κάμψη 120% πραγματοποίησε το ταξίδι από το λιμάνι φόρτωσης Ντουλούθ με απόπλου στις 30-11-2001 με προορισμό το Μόντρεαλ όπου κατέπλευσε στις 5-12-2001. Οι μεγάλες λίμνες των ΗΠΑ είναι μεγαλύτερες από την μεσόγειο θάλασσα και επικρατούν σκληρές καιρικές συνθήκες με αποτέλεσμα να έχουν χαθεί 3000 ναυτικοί και γνωστότερο ναυάγιο αυτό του πλοίου “EDMOND FITZGERALD” το οποίο βούλιαξε αυτόν τον καιρό και δεν διεσώθη κανένας εκ των επιβαινόντων. Εν προκειμένω επί του πλοίου “Ταξιδευτής” επέβαινε το 27μελές πλήρωμα του πλοίου το οποίο ανυποψίαστο βάδιζε προς τον θάνατο στα παγωμένα νερά της μεγάλης λίμνης “SUPERIOR” επί 6 ημέρες και ευτυχώς γι αυτούς Δεκέμβριο μήνα σπάνιο πράγμα για την περιοχή ήταν Μπουνάτσα διαφορετικά και με ένα απλό (8) μποφόρ που θεωρείται καλοκαιρία στις λίμνες αυτές, θα μπορούσε το πλοίο να κοπεί σε δυο κομμάτια!

**Σημείωση:** Τα πλοία τα οποία φορτώνουν σιτηρά στο λιμάνι Ντουλούθ των ΗΠΑ υπόκεινται σε περιορισμούς από την ακτοφυλακή ότι το μέγιστο επιτρεπόμενο βυθίσματος (DM = 8,00 M) Αυτό σημαίνει ότι τα ανερχόμενα εκ Μόντρεαλ πλοία προς φόρτωση σιτηρών στο Ντουλούθ καταπλέουν με όσο το δυνατόν λιγότερα βάρη σχετικά με τα καύσιμα, Ντίτζελ, πόσιμο νερό και έρμα. Αυτό σημαίνει ότι όταν το πλοίο φορτώσει στο Ντολούθ θα πρέπει ο πλοίαρχος να λάβει μέτρα ώστε το πλοίο να φορτωθεί ισομερώς στα αμπάρια του, εις τρόπον ώστε να φορτώσει το φορτίο χωρίς να χρειαστεί να χρησιμοποιήσει έρμα προκειμένου να φτιάξει την διαγωγή του και την διαμήκη αντοχή του, διότι απλά κάθε ένας (1) MT έρματος θα πρέπει να αδειάζει 1 MT φορτίου. Ως εκ τούτου αποκλείεται η χρησιμοποίηση του έρματος για αντιστάθμιση των καμπτικών ροπών του πλοίου. Έτσι το πλοίο “Ταξιδευτής” με πλοίαρχο τον κ. Πετρολέκα Παναγιώτη απέπλευσε από το Ντουλούθ των ΗΠΑ στις 30-11-2001 με προορισμό το Μόντρεαλ όπου και κατέπλευσε στις 5-12-2001 και παρέδωσε την πλοιαρχία σ’ εμένα με συνοπτικές διαδικασίες στην τελευταία λεκάνη του Μόντρεαλ.

Στα όσα αναφέρθηκα πιο πάνω όσον αφορά την συμπεριφορά του Εισαγγελέα Εφετών και προϊσταμένου της εισαγγελίας Πειραιά κ. Μπρακουμάτσου Παναγιώτη δεν ήταν τυχαία, διότι μέσα από τις σελίδες της καταγγελίας μου αυτής θα αναγνωρίσετε στην συνέχεια τις αντίστοιχες αντιδράσεις του κ. Μπρακουμάτσου, οι οποίες είναι ακόμη χειρότερες από αυτές τις οποίες περιγράφω στις πιο πάνω σελίδες. Όλες οι ανωτέρω ενέργειές του θα ζωντανέψουν και πάλι στην συνέχεια, αλλά αυτή την φορά θα συνοδεύονται από υπογραφές του και θα αναπαράγονται

ίδιες σκηνές συνομοσίας, απόκρυψης, αποπροσανατολισμός της ανάκρισης, δολίως κατασκευασμένα κατηγορητήρια, και πολλά άλλα τα οποία θα αναγνωρίζετε οι ίδιοι από μόνοι σας και θα τα ταυτίζετε με τις συμπεριφορές το κ. Μπρακουμάτσο στην παρούσα υπόθεση Κουντούρη!

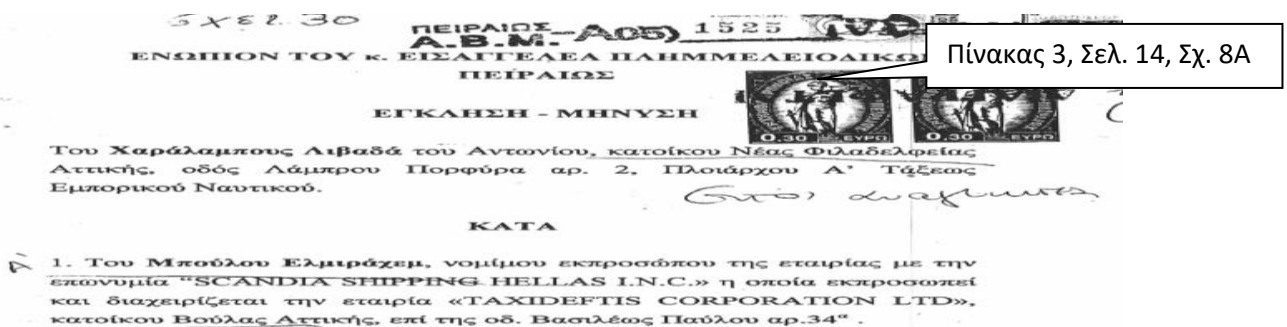
### ΜΝΗΜΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΟΣΦΑΤΟ ΠΑΡΕΛΘΩΝ Ο ΚΥΚΛΟΣ ΤΩΝ ΔΙΚΩΝ ΕΚΛΕΙΣΕ ΤΟ 2017

Κύριε Μπρακουμάτσο κάποια στιγμή στο πρόσφατο παρελθόν οι δρόμοι μας διασταυρώθηκαν, όταν εγώ καθισμένος στο εδώλιο του Τριμελούς Εφετείου Πειραιά προσήλθα για να δικάστώ σε δεύτερο βαθμό εναντίον της πρωτόδικης απόφασης του Τριμελούς Πλημμελειοδικείου Πειραιά ΑΤ 7328/09, για ψευδή καταμήνυση ψευδορκία και συκοφαντία, με αντίδικό μου τον εφοπλιστή Σταυρινίδη και τους πλοιάρχους Τζαμαρία Νικόλαο Γρίβα Παναγιώτη και των εξ απορρήτων του Αιγύπτιο διαχειριστή της εταιρείας "SCANDIA SHIPPING HELLAS" ιδιοκτησίας του εφοπλιστή Σταυρινίδη όπου είχα καταδικαστεί σε 16 μήνες φυλακή με αναστολή διότι μέχρι εκείνη την στιγμή είχα λευκό ποινικό μητρώο.

Εσείς κ. Μπρακουμάτσο ως φυσικός μου δικαστής καταλάβατε στην έδρα την θέση του Εισαγγελέα, προκειμένου να εκπροσωπήσετε την πολιτεία και όχι τις προσωπικές σας απόψεις, αφού η πολιτεία σας είχε εμπιστευτεί το σχήμα του δημοσίου κατηγορού και την δύναμη που απορρέει μέσα από το σχήμα αυτό, προκειμένου εσείς να τα διαχειριστείτε σύμφωνα με τα θεσπισμένα όρια τα οποία προσδιορίζονται επ' ακριβώς από το Σύνταγμα και τους νόμους του κράτους για την σωστή και χωρίς καμία απόκλιση εφαρμογή τους, εφ' ω ετάχθητε να υπηρετείτε! Και σας ερωτώ! Εσείς κ. Εισαγγελέα Μπρακουμάτσο συμμορφωθήκατε σύμφωνα με τα ανωτέρω;

Εγώ από την άλλη μεριά καθισμένος στο εδώλιο του κατηγορουμένου σας ατένιζα με σθένος και ταυτόχρονα με περιφρόνηση, διότι γνώριζα πλέον ότι βρισκόμουν στο εδώλιο του κατηγορουμένου, όχι διότι ήμουν ένοχος, αλλά διότι είχα απέναντί μου επίορκους δικαστές μεταξύ των οποίων κι εσείς κ. Μπρακουμάτσο, ως σολίστ της ορχήστρας.

Την συγκεκριμένη αυτή στιγμή στην σκέψη μου έκανα μια αναδρομή και διερωτόμουν αν εσείς γνωρίζατε ποιος ήμουν εγώ καθισμένος στο εδώλιο απέναντί σας και αν θυμόσατε τον από πλευρά σας έντονο διάλογο που είχαμε στο γραφείο σας κατά το παρελθόν! Συγκεκριμένα είχα έρθει στο γραφείο σας για να σας κάνω γνωστό ότι η υφισταμένη σας Εισαγγελέας Πειραιά κ. Συμιγιάννη Παναγιώτα η οποία είχε διαχειριστή την μήνυσή μου ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΒΜ Α05 1525 είχε ξεπεράσει κάθε όριο κατάχρησης της εξουσίας που της παρείχε το Σύνταγμα και οι νόμοι του κράτους και με τις ενέργειές της αυτές με τροχοδρόμησε με απόλυτη βεβαιότητα στην καταδίκη και στην οικονομική εξαθλίωση και στον αντίποδα είχε εξασφαλίσει εκ των προτέρων την ατιμωρησία των πραγματικών ενόχων όπως θα αποδείξω στην συνέχεια. Παραθέτω φωτογρ. απόσπ. της μήνυσής μου ΑΒΜ Α05 1525.



Πίνακας 3, Σελ. 14, Σχ. 8Α

Δεν διαθέτω οποιαδήποτε ασυλία η προστασία, πάραυτα αναλαμβάνω πλήρως τις ευθύνες μου και ονοματίζω όλους αυτούς οι οποίοι ενεπλάκησαν σε όλη αυτήν την σκευωρία εναντίον μου,

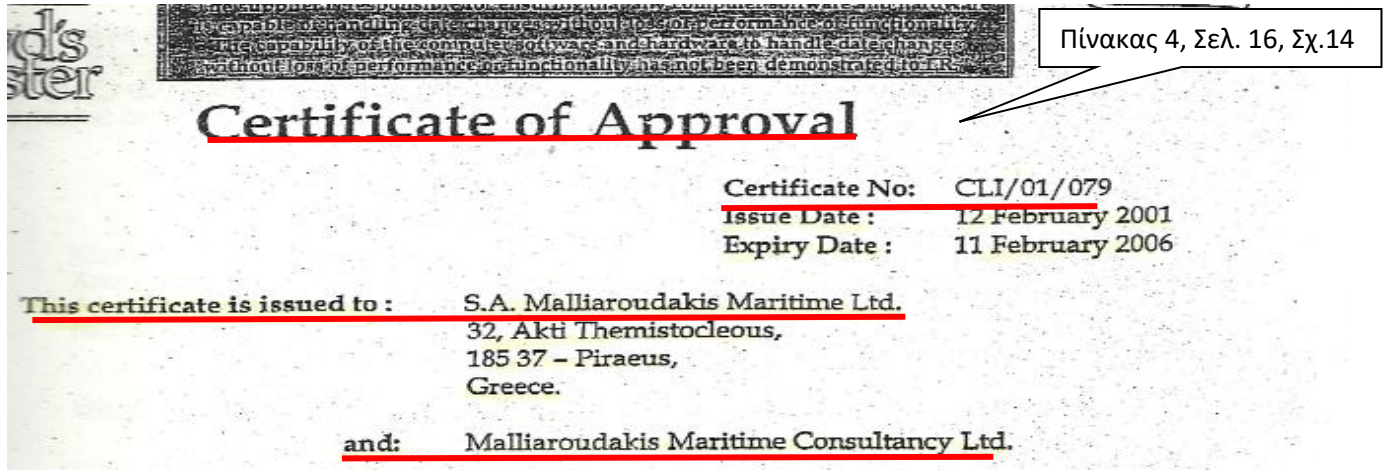
οι οποίοι μέσα από σκοτεινές διαδρομές και παράνομες ενέργειες «**στημένα κατηγορητήρια, πορίσματα, εισηγήσεις, προκειμένου μέσω της δικής μου καταδίκης ως αναξιόπιστου μάρτυρα, να απαλλαγεί δια βουλεύματος ο εγκληματίας εφοπλιστής κ. Σταυρινίδης και οι συνεργάτες του πλοίαρχοι Τζαμαρίας Νικόλαος, Γρίβας Παναγιώτης και ο αιγύπτιος διαχειριστής κ. Μπούλου Ελμιράχεμ.**

Σε **πρώτη φάση** με φυσικό αυτουργό την Εισαγγελέα Πρωτοδικών κ. ΣΥΜΙΓΙΑΝΝΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ η οποία διαχειρίστηκε την μήνυσή μου ABM A05 1525 (Σχ. 8<sup>Α</sup>, Σελ. 3-9), παρενέβη στα όσα σωστά και τεκμηριωμένα με απόλυτα έγγραφα κατήγγειλα τον εφοπλιστή Σταυρινίδη και τους συνεργάτες του πλοίαρχους κ. Γρίβα Παναγιώτη, Τζαμαρία Νικόλαο αντίστοιχα και τον εξ απορρήτων του αιγύπτιο διαχειριστή της διαχειρίστριας εταιρείας “Scandia shipping Hellas” κ. Μπούλου Ελμιράχεμ και επιπρόσθετα δια της παρούσης δεν μπορώ να μην αναφέρω και τον εξ απορρήτων του εφοπλιστή, λογιστή κ. Δανά Δημήτριο τον οποίο χρησιμοποιούσε ως λογιστή του ο εφοπλιστής Σταυρινίδης Σταύρος ιδιοκτήτης της διαχειρίστριας εταιρείας “Scandia shipping Hellas”, ο οποίος επεξεργαζόταν και τα εκάστοτε ναυλοσύμφωνα, προσερχόταν ως μάρτυρας στις μεταξύ μας δίκες αποκρύπτοντας τα πραγματικά περιστατικά και πλέκοντας με ιδιαίτερο οίστρο το εγκώμιο του εφοπλιστή Σταυρινίδη Σταύρου, ενώ γνώριζε τις εγκληματικές ενέργειές του οι οποίες αποσκοπούσαν στο παράνομο κέρδος.

Στην μήνυσή μου στις σελίδες, από (3) έως (9), προσπαθούσα να εξηγήσω στην Εισαγγελέα κ. Συμιγιάννη Παναγιώτα ότι το πιστοποιητικό του νηογνώμονα Lloyd’s register **συνημμένο 1 (CLI/01/079)**, (Σχ. 14, Σελ.17) δεν αποτελούσε πιστοποιητικό έγκρισης του νηογνώμονα Lloyd’s register για το συγκεκριμένο πλοίο “Ταξιδευτής” όσον αφορά το πρόγραμμα Μαλλιαρουδάκη “MULTILOAD” για τον έλεγχο της διαμήκους αντοχής του πλοίου, διότι αφ’ ενός απευθυνόταν προς τις πιο κάτω κατασκευάστριες εταιρίες: **This certificate is issued to : S.A Maliaroudakis Maritime Ltd. Kai, Maliaroudakis Maritime Consultancy Ltd. (Σχ.14+14<sup>Α</sup>)** και όχι προς το πλοίο “Ταξιδευτής” ως όφειλε σύμφωνα με τους Διεθνείς κανονισμούς και αφ’ εταίρου το πλοίο “Ταξιδευτής” δεν κατατασσόταν στις τάξεις του νηογνώμονα Lloyd’s register (Σχ. 15), ώστε να εκδώσει οποιοδήποτε πιστοποιητικό, αλλά ήταν ενταγμένο στον αμερικάνικο νηογνώμονα (ABS) ο οποίος βάσει των κανονισμών εξέδιδε άπαντα τα πιστοποιητικά του συγκεκριμένου πλοίου “Ταξιδευτής”. (Σχ.16). Πάραυτα η Εισαγγελέας Πειραιά κ. Συμηγιάννη Παναγιώτα επέμενε και παρότι είχε στην διάθεσή της τα απόλυτα πιστοποιητικά των νηογνωμόνων “Lloyd’s register” και του αμερικάνικου νηογνώμονα (ABS), εκείνη επέμενε στην άποψή της η οποία αποδεδειγμένα ήταν αίολη και εκτός πραγματικότητας. Ενώ κι αν ακόμη δεν γνώριζε ή, έστω αμφέβαλε θα μπορούσε να αποταθεί τηλεφωνικά στους συγκεκριμένους νηογνώμονες και να μάθει.

Αμέσως πιο κάτω παραθέτω το πιστοποιητικό του Lloyd’s register “συνημμένο 1” της επιστολής Μαλλιαρουδάκη Σπύρου, το οποίο απευθύνεται προς τις πιο κάτω εταιρίες: **This certificate is issued to : S.A Maliaroudakis Maritime Ltd. Kai, Maliaroudakis Maritime Consultancy Ltd. (Σχ.14+14<sup>Α</sup>) και όχι προς το πλοίο “Ταξιδευτής” ως όφειλε σύμφωνα με τους Διεθνείς κανονισμούς του (IMO).**

Παραθέτω το CLI/01/079 πιστοποιητικό του “Lloyd’s register” “συνημμένο 1” της επιστολής Μαλλιαρουδάκη, το οποίο σε κανένα σημείο του δεν αναφέρεται στο πλοίο “Ταξιδευτής”, παρά μόνον στις πιο πάνω εταιρείες και ως εκ τούτου δεν έχει καμία σχέση με το πλοίο “Ταξιδευτής” όπως εν γνώσει τους ψευδώς ισχυρίζονται.



3. Στην μήνυση μου ABM/A05/1525 ‘Σχ.8Α, σελ.3,4,5,6,7). Η κ. Εισαγγελέας ΣΥΜΙΓΙΑΝΝΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ η οποία διαχειρίστηκε την ανωτέρω μήνυσή μου παρενέβη και σημείωσε ιδιοχείρως στα περιθώρια των σελίδων τις λέξεις **(αληθές), (αληθή + γνήσια), (αληθές + γνήσιο), (αληθές + γνήσιο στοιχείο)**, δίπλα σε όλες της αναφορές μου σχετικά με το ανωτέρω πιστοποιητικό του Lloyd’s register **συνημμένο 1 (CL I/01/079)** (Σχ. 14 και 5<sup>A</sup> της μήνυσής μου ΙΓ 2010 19536) που ματαίως εγώ προσπαθούσα να της δώσω να καταλάβει με απλό τρόπο, που δεν ήταν ανάγκη να είναι πλοίαρχος ή ναυπηγός για να καταλάβει ότι το ανωτέρω πιστοποιητικό **συνημμένο 1 (CLI/01/079)** της από 14-3-2003 επιστολής του κ. Σπύρου Μαλλιαρουδάκη (Σχ.14<sup>A</sup>) δεν αποτελούσε έγκριση πιστοποιητικού της διαμήκους αντοχής του πλοίου εκ μέρους του νηογνώμονα Lloyd’s! Φωτογρ. Απόσπ. της μήνυσής μου ABM A05 1525 (Σχ. 8Α, σελ.4,5,6,7).

Η Εισαγγελέας Πειραιά κ. Συμηγιάννη Παναγιώτα η οποία αν και είχε στην διάθεσή της τα απόλυτα πιστοποιητικά των νηογνώμωνων ‘Lloyd’s register’ και του αμερικάνικου νηογνώμονα (ABS), εν τούτοις απέρριψε όλως παρανόμως τα όσα σωστά και απόλυτα τεκμηριωμένα περιστατικά αναφέρω στην μήνυσή μου ABM/A05/1525 ‘Σχ.8Α, σελ.3,4,5,6,7’ και διαμόρφωσε τα κατηγορητήρια εις τρόπον ώστε ο εφοπλιστής Σταυρινίδης και οι συνεργάτες του πλοίαρχοι κ. Γρίβας Παναγιώτης, Τζαμαρίας Νικόλαος αντίστοιχα και ο εξ απορρήτων του αιγύπτιος διαχειριστής της διαχειρίστριας εταιρείας ‘Scandia shipping Hellas’ κ. Μπουλου Ελμιράχεμ να αθωωθούν ως εκ του ασφαλούς εκ των προτέρων και στον αντίποδα δρομολόγησε την δική μου καταδίκη για ψευδή καταμήνυση, ψευδορκία και συκοφαντία. Φωτογραφικό απόσπασμα της μήνυσής μου ABM A05 1525 Πειραιά.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να διευκρινιστεί ότι το πλοίο TAXIDEFTIS ήταν συμβεβλημένο με το Νηογνώμονα ABS, και όχι με τον Νηογνώμονα Lloyd’s Register of Shipping. Επομένως, σε περίπτωση που οι εγκαλούμενοι ήθελαν να προβούν στη διαδικασία έγκρισης προγράμματος φόρτωσης του συγκεκριμένου πλοίου ήταν υποχρεωμένοι να τη ζητήσουν από το Νηογνώμονα ABS, αφού σε αυτόν το Νηογνώμονα ανήκε το εν λόγω πλοίο. Επικαλέστηκαν όμως ενώπιον του δικάσαντος δικαστηρίου ότι το πρόγραμμα φόρτωσης είναι εγκεκριμένο από το Νηογνώμονα Lloyd’s Register of Shipping με αποτέλεσμα να

Πίνακας 5, Σελ. 16, Σχ. 8<sup>A</sup>, σελ. 5,6,7

αδυσά



τελική έγκριση».

Εκ πάντων των προαναφερομένων αποδεικνύεται ότι το συνημμένο 1 δεν αποτελεί έγγραφο έγκρισης του προγράμματος φόρτωσης από τον Νηογνώμονα Lloyd's για το συγκεκριμένο πλοίο, αλλά το συγκεκριμένο

Αμέσως πιο κάτω παραθέτω φωτογρ. το απόλυτο έγγραφο του Lloyd's το οποίο επιβεβαιώνει ότι το πρόγραμμα MALLIAROUDAKI "MULTILOAD" δεν ήταν εγκεκριμένο από τον νηογνώμονα Lloyd's ως εκ του γεγονότος ότι δεν κατατάσσεται στις τάξεις του!

Έτσι αποδεικνύονται αληθή όλα όσα αναφέρω στην μήνυσή μου ABM A05 1525, (Σχ. 8<sup>α</sup>, σελ. 5,6,7) ότι, το συνημμένο 1 CL 1-01-079 (Σχ. 14) δεν αποτελούσε έγγραφο έγκρισης του προγράμματος Μαλλιαρουδάκη "MULTILOAD" από τους νηογνώμονες Lloyd's και (ABS) για το συγκεκριμένο πλοίο "Ταξιδευτής"».

Πίνακας 6, Σελ. 17, Σχ. 15,

**ΘΕΜΑ: "SIAM STAR" ex "TAXIDEFTIS" LR.NO.8300597**

Αναφερόμαστε στην αίτησή σας με ημερομηνία 26 Φεβρουαρίου 2008 μέσω του σχετικού διαβιβαστικού της Εισαγγελίας Πρωτοδικών Πειραιά, και την ακόλουθη αίτησή σας με ημερομηνία 27 Φεβρουαρίου 2008.

Δια της παρούσης βεβαιώνουμε ότι το πιστοποιητικό Έγκρισης με Νομόερο CI 1/01/079 έχει εκδοθεί από ένα μέλος του Lloyd's Register Group για το Πρόγραμμα 'MULTILOAD' (Windows V4.0). Αντίγραφο του πιστοποιητικού επισυνάπτεται στην παρούσα.

Για τη χρήση του προγράμματος σε συγκεκριμένο πλοίο είναι απαραίτητη η έγκριση ενδεικτικών καταστάσεων φόρτωσης (test conditions) όπως επίσης και η διενέργεια επιθεώρησης εγκατάστασης (installation test) επί του πλοίου.

Ο Hellenic Lloyd's δεν έχει στοιχεία ότι οποιοδήποτε μέλος του Lloyd's Register Group έχει εκδώσει έγκριση για τη χρήση του παραπάνω προγράμματος στο πλοίο 'SIAM STAR' πρώην 'TAXIDEFTIS' με LR No 8300597, ως εκ του γεγονότος ότι το πλοίο δεν κατατάσσεται από το Lloyd's Register.

Με εκτίμηση,

Σ. Αναστασοβίτης  
Marine Operations Manager  
Hellenic Lloyd's S.A.

Πάραυτα, η Εισαγγελέας κ. Συμηγιάννη Παναγιώτα επέμεινε με σθένος και επιμονή στον ισχυρισμό της και απέσυρε όλες τις κατηγορίες οι οποίες βάρυναν τον εφοπλιστή Σταυρίδη, οι οποίες δεν συμπεριελήφθησαν μέσα στο κατηγορητήριο, προς χάριν της εκ των προτέρων αθώωσης του εφοπλιστή Σταυρινίδη και στον αντίποδα της εκ του ασφαλούς δικής μου καταδίκης. Ήδη είναι εμφανείς και συντονισμένες οι ενέργειες επικοινωνιακά μεταξύ των συγκεκριμένων Εισαγγελικών και Ανακριτικών αρχών του Πειραιά για την απαλλαγή του εφοπλιστή Σταυρινίδη, η οποία θα στηριζόταν στην δική μου στημένη καταδίκη προκειμένου να με καταστήσουν αναξιόπιστο μάρτυρα "persona non grata" για να χρησιμοποιηθεί στην μεγάλη δίκη κατά του εφοπλιστή Σταυρινίδη Σταύρου και των συνεργατών του πλοιαρχών Τζαμαρία Νικολάου, Γρίβα Παναγιώτη και του αιγύπτιου διαχειριστή της εταιρείας "Scandia shipping Hellas" Μπούλου Ελμιράχεμ, οι οποίοι ύστερα από μήνυσή μου, αντιμετώπιζαν ποινική δίωξη σε βαθμό κακουργήματος, διότι από κοινού με ηθική αυτουργία του εφοπλιστή Σταυρινίδη

προετοίμασαν ο καθένας από το πόστο του χωριστά και από κοινού, δολιοφθορά στο πλοίο 'Ταξιδευτής' υπό την έννοια της ανισομερούς φόρτωσης του πλοίου στα (3) μεσαία αμπάρια με 17777 MT σιτάρι, αφήνοντας κενά φορτίου τα ακραία αμπάρια (1+5) εκ του συνόλου (5) αμπαριών του πλοίου, με αποτέλεσμα η δοκός να καμφθεί στο μέσον επικίνδυνα, αν θεωρήσουμε ότι το πλοίο είναι μια απλή δοκός.

**Φωτ. Απόφ. 3480/09, φύλλο 9 όπισθεν στο τέλος (Σχ.61, Σελ.3).** Η 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών κ. Ιωσηφίνα Βιοπούλου ενορχηστρωμένη με τον κ. Μπρακουμάτσο στο από 31-10-16 πόρισμά της προς την Εισαγγελέα Αθηνών κ. Κωνσταντίνα Κοντοπούλου επίσης συντονισμένη και ως Εισαγγελέας διάμεσο μεταξύ Μπρακουμάτσου και Βιοπούλου, στο ίδιο μήκος κύματος μαζί τους, (Σχ.61, Σελ.3), αναφέρεται στην απόφαση του ΜΠΠειραιά 3480/09 μία από τις δίκες του παρελθόντος, οι οποίες αποσκοπούσαν στο να με καταστήσουν αναξιόπιστο μάρτυρα. Η Απόφ. 3480/09 (Σχ. 57, φύλλο 9, όπισθεν) την οποία επικαλείται η 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών κ. Βιοπούλου και η Εισαγγελέας κ. Κοντοπούλου, οι οποίες ενώ είχαν στα χέρια τους το απόλυτο πιστοποιητικό του νηογνώμονα Lloyd's πάραυτα ενεργώντας κατ εντολή Μπρακουμάτσου και με αιτιολογικό τις ενέργειες της Εισαγγελέας Συμηγιάννη υιοθέτησαν την πάρα κάτω απόφαση της Πρωτοδική κ. Ελένης Πρέντζα, η οποία αναφέρει τα εξής :

Πίνακας 7, Σελ. 18 Σχ. 57, φύλ.9.

και με την δεύτερη μήνυσή του, πως δήθεν ψευδείς ήταν οι ισχυρισμοί των εναγόντων πως α)το πρόγραμμα που έχει εκπονήσει η εταιρεία MALLIAROYDAKIS για το πλοίο ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ είναι εγκεκριμένο από το Νηογνώμονα Lloyd's Register of Shipping με αποτέλεσμα να παραπλανήσουν το Δικαστήριο, β)τα όσα κατέθεσε ο τρίτος από τους ενάγοντες

**Αντίκρουση α).** Σύμφωνα με την Πρωτοδική κ. Ελένη Πρέντζα η οποία εξέδωσε την ανωτέρω απόφαση 3480/09 υιοθετώντας τις παραπάνω γελοίες και από κάθε άποψη λίαν επεικώς απαράδεκτες ενέργειες της κ. Συμηγιάννη προς όφελος του εφοπλιστή Σταυρινίδη όλως παρανόμως και χωρίς οποιαδήποτε δικαιολογία, διότι είχε στα χέρια της τα απόλυτα πιστοποιητικά των νηογνώμωνων τα οποία βεβαιώνουν ότι πράγματι είναι ψευδείς οι ανωτέρω ισχυρισμοί τους ότι το πρόγραμμα Μαλιαρουδάκη MULTILOAD ήταν εγκεκριμένο από τον νηογνώμονα 'Lloyd's register' (Σχ. 15). Η κ. Ελένη Πρέντζα με υποχρέωσε να πληρώσω 16000 Ευρώ στον «φουκαρά τον εφοπλιστή Σταυρινίδη» με αιτιολογικό ότι, «έλεγα την αλήθεια» και στον αντίποδα ότι η ίδια ισχυριζόταν ανυπόστατα πράγματα!!! Φωτ. Απόσπ. Η μήνυσή τους ABM A10 2668:



Πίνακας 8, Σελ. 18, Σχ. 22, Σελ. 5, 7.

Στην σελίδα (5) #3 της ανωτέρω μήνυσης Σταυρινίδη ABM A10 2668 αναφέρουν τα εξής:

|| 2. Η από 14.3.2003 επιστολή της εταιρείας MALLIAROUDAKIS MARITIME CONSULTANCY LTD. (Συγρ. Νο 9) που κατασκεύασε για το πλοίο ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ πρώην TRIDENT MARINER το πρόγραμμα φορτώσεως και συνέγινε να το παρακολουθεί μέχρι την πώλησή του. Όπως αναφέρεται στην επιστολή αυτή τα προγράμματα φορτώσεως πλοίων γίνονται από εξειδικευμένες εταιρείες που τυγχάνουν της έγκρισης του Νηογνώμονα Lloyd's που επιβεβαιώνει ότι η εταιρεία MALLIAROUDAKIS MARITIME CONSULTANCY LTD τυγχάνει της εγκρίσεως των LLOYD και όχι ότι το πρόγραμμα που εκπόνησε για λογαριασμό του πλοίου μας τυγχάνει της έγκρισης των Lloyds. //

Ενώ στην σελίδα (7) στο τέλος της ίδια μήνυσης αναφέρουν τα εξής:

|| Όπως σαφέστατα προκύπτει από περιεχόμενο της μήνυσής του εμφανής είναι η προσπάθειά του να ανακινήσει πάλι το θέμα του προγράμματος φόρτωσης του πλοίου μας που εκπονήθηκε και παρακολουθείτο από την εταιρεία Μαλλιαρουδάκης και για το οποίο ήδη κρίθηκε αμετάκλητα με αποφάσεις ποινικών και αστικών δικαστηρίων (Συγρ Νο 11, Νο 12, Νο 15 και Νο 16 και Νο Α) ότι δεν υπήρξε τίποτε μειπτόν. //

Σε όλα τα ανωτέρω ανυπόστατα απαντά ο Ναυπηγός κ. Μαλιαρουδάκης Περικλής διαχειριστής της συμβουλευτικής ναυτικής εταιρείας "MALLIAROUDAKIS MARITIME CONSULTANCY LTD" τον οποίο οι ίδιοι επικαλούνται ανωτέρω!

Πίνακας 9, Σελ. 19, Σχ. 20+20Α.

### **Δήλωση του Ναυπηγού κ. Περικλή Μαλιαρουδάκη κύριου μετόχου και διαχειριστή της εταιρείας Malliaroudakis Maritime Consultancy LTD.**

Ονομάζομαι Περικλής Μαλιαρουδάκης του Αλεξάνδρου και είμαι ναυπηγός. Από το 1994 είμαι νόμιμος διαχειριστής της ναυτικής εταιρείας Malliaroudakis Maritime Consultancy ΦΕΚ 3065, 22 Ιουνίου 1994) και έκτοτε αδιαλείπτως εξακολουθώ να είμαι νόμιμος διαχειριστής της ως άνω ναυτικής συμβουλευτικής εταιρείας και κατ' εξοχήν μέτοχος της έως και σήμερα.

Γνωρίζω τον πλοίαρχο κ. Λιβαδά Χαράλαμπο διότι έχω συνεργαστεί μαζί του το 2003 σε συγκεκριμένη περίπτωση πλοίου στην βόρειο Ιρλανδία, και είχα την ευκαιρία να γνωρίζω το ακέραιο του χαρακτήρα του και τις ικανότητες του.

Γνωρίζω το πρόγραμμα που κατασκεύασε ο πλοίαρχος Λιβαδάς για το συγκεκριμένο πλοίο ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ (σπάνιο για πλοίαρχο επίτευγμα). Συγκεκριμένα έχει μηχανογραφήσει όλα τα απαραίτητα στοιχεία του πλοίου από το εγχειρίδιο του ναυπηγείου MITSUBISHI που κατασκεύασε το συγκεκριμένο πλοίο ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ, τα οποία έχει εναρμονίσει στο κομπιούτερ έτσι ώστε να παρέχουν αυτομάτως όλες τις αναγκαίες πληροφορίες που καθιστούν νόμιμο, ασφαλές και αξιόπλοο το συγκεκριμένο πλοίο. Είναι ένα πρόγραμμα για το συγκεκριμένο πλοίο ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ όπως λέμε (Tailor made) δηλαδή κουστόμι στο ράφτη.

Με επεσκέφθη στο γραφείο μου στον Πειραιά ο πλοίαρχος κ. Λιβαδάς Χαράλαμπος και μου ειπέδειξε δικαστικά έγγραφα και αποφάσεις δικαστηρίων βάσει των οποίων εμφανίζεται η εταιρεία μου **Malliaroudakis Maritime Consultancy LTD** και εγώ ως διαχειριστής της, να πιστοποιώ ότι το πρόγραμμα (Multiload for windows V.4) κατά τα δικόγραφα (πρόγραμμα Μαλλιαρουδάκη) για το συγκεκριμένο πλοίο ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ ότι είναι δήθεν εγκεκριμένο από τον νηογνώμονα Lloyd's register of shipping.

1




---

Ο πλοίαρχος Λιβαδάς μου επέδειξε την επιστολή 14 – 03 – 2003 υπογεγραμμένη από τον αδελφό μου κ. Σπύρο Μαλλιαρουδάκη σε επιστολόγραμμα της νέο ιδρυθείσης εταιρείας του, **SA Malliaroudakis Maritime Ltd.** Η συγκεκριμένη επιστολή ποτέ δεν θα έπρεπε να είχε εκδοθεί, όταν με παραπλανητικό τρόπο αφήνει να εννοηθεί ότι το επισυναπτόμενο πιστοποιητικό του **Lloyd register** ως **συνημμένο 1** αποτελεί δήθεν έγκριση του προγράμματος Μαλλιαρουδάκη για το συγκεκριμένο πλοίο ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ, ενώ η αλήθεια είναι ότι ο **Lloyd register** με το **συνημμένο 1** το οποίο αποτελεί ένα γενικό συνοδευτικό διαφημιστικό έγγραφο που εκδίδεται μαζί με την αρχική υποβολή του λογισμικού προγράμματος (**Multiload for Windows V4**) σε κάποιο συγκεκριμένο πλοίο του νηογνώμονα **Lloyd register.** Η συγκεκριμένη πρώτη έγκριση του πιστοποιητικού αυτού έγινε τον Ιανουάριο του 2001 για κάποιο πλοίο με νηογνώμονα **Lloyd register.** και δεν σχετίζεται ουδόλως με το πλοίο ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ και ούτε έχει την παραμικρή τεχνική ή νομική αξία για το ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ.

Ο Αμερικάνικος νηογνώμονας (ABS) , ποτέ δεν εκδίδει γενικές εγκρίσεις (type approval) για λογισμικά εν αντιθέσει με τους Lloyd's register, αλλά σύμφωνα με τους κανόνες του (ABS) απαιτεί υποβολή σχεδίων και δοκιμαστικών καταστάσεων του εν λόγω πλοίου τις οποίες αφού ελέγξει προωθούνται επί του πλοίου μαζί με την δισκέττα του προγράμματος που εγκαθίσταται στο κομμωτήριο του πλοίου κατόπιν επιβεβαιώνονται από επιθεωρητή του (ABS) που επιβαίνει του πλοίου ότι το κομμωτήριο του πλοίου επαναλαμβάνει κατά γράμμα τις εγκεκριμένες δοκιμαστικές καταστάσεις και τότε ολοκληρώνονται όλες οι διαδικασίες της έγκρισης και εκδίδεται το γράμμα έγκρισης για το συγκεκριμένο και μόνο πλοίο.

Η ως άνω διαδικασία ποτέ δεν έγινε για το πλοίο ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ για τον λόγο ότι οι νηογνώμονες χρεώνουν 5.000 ευρώ, ποσό το οποίο ο κ. Σταυρινίδης καρπώθηκε αποφεύγοντας να καταθέσει το πρόγραμμα Μαλλιαρουδάκη στον οικείο νηογνώμονα προς έγκριση, που σε συνδυασμό με την απαράδεκτη και επικίνδυνη φόρτωση

2



που επέβαλε ο κ. Γρίβας στον πλοίαρχο κ. Πετρολέκα έθεσαν το πλοίο και τους επιβαίνοντες σε κίνδυνο.

Πιο συγκεκριμένα στο πλοίο ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ όλως παρανόμως αλλάχτηκαν τα δεδομένα του προγράμματος ΜΑΛΛΙΑΡΟΥΔΑΚΗ και βρέθηκαν μειωμένοι οι όγκοι των διπυθμένων δεξαμενών του πλοίου ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ στο συγκεκριμένο αυτό ταξίδι από THUNDERBAY με ενδιάμεσο λιμένα ανεφοδιασμού το Μόντρεαλ και τελικό προορισμό την Μεσόγειο θάλασσα. Η εκτύπωση της 16-11-2001 σχέδιο φόρτωσης του προγράμματος Multiload V4 Μαλλιαρουδάκη για το πλοίο TRIDENT MARRINER που απέστειλε ο κ. Γρίβας επέτρεπε το υπερατλαντικό ταξίδι του ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ (μόνον όσον αφορούσε την ευστάθεια και όχι την διαμήκη αντοχή του, η οποία ήταν λίαν επικίνδυνη 120%), εν αντιθέσει με το αρχικά κατασκευασμένο λογισμικό του TRIDENT MARINER το οποίον είχε σαν αποτέλεσμα την εσπευσμένη παραίτηση του πλοίαρχου Πετρολέκα Παναγιώτη, ο οποίος δεν ήταν διατεθειμένος να διακινδυνεύσει την ζωή του πιεζόμενος από τους πλοιοκτήτες να εκτελέσει την συγκεκριμένη αυτή επικίνδυνη φόρτωση παρά την θέληση του. (βλέπε επιστολή του πρώην πλοίαρχου κ. Πετρολέκα Παναγιώτη) (σχετ 1)

Η βίαιη παραβίαση των ναυτικών κανόνων της ασφαλούς πρακτικής φορτώσεων των πλοίων έγκειται στο ότι όλο το φορτίο κατανεμήθη στα 3 μεσαία αμπάρια του πλοίου, αφήνοντας τα ακραία αμπάρια 1 και 5 κενά, σημειωτέον ότι δεν υπάρχει ούτε ένα πεντάμπαρο πλοίο ανά τον κόσμο φτιαγμένο με προδιαγραφές να φορτώνει με αυτόν τον τρόπο. Από τα 976 πλοία παρομοίου μεγέθους το 90% είναι φτιαγμένα να αφήνουν κενά τα αμπάρια 2 και 4 τα δε υπόλοιπα 10% χαμηλοτέρων προδιαγραφών αφήνουν κενό μόνον το Νο 3. Στο πιστοποιητικό κλάσεως του πλοίου ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ αναφέρεται ρητά ότι μόνον τα αμπάρια Νο 2 και 4 δύνανται να παραμείνουν κενά. Αν ακολουθείτο η ενδεδειγμένη συγκεκριμένη φόρτωση και λόγω στο ότι τα νούμερα 1 και 5 αμπάρια είναι μικρότερης χωρητικότητας από τα αμπάρια 2 και 4 που βρίσκονται στο παράλληλο και φαρδύ

3



μέρος του πλοίου, τότε θα παρέμεναν 2.500 τόνοι σιτάρι στην προβλήτα που θα είχε σαν αποτέλεσμα χρηματικής απαίτησης των ναυλωτών έναντι των πλοιοκτητών για νεκρό ναύλο της τάξεως των 100 χιλιάδων δολαρίων. Από την άλλη εναλλακτική θα μπορούσαν να φορτωθούν οι υπόλοιποι 2.500 τόνοι φορτίου ανά 1250 στα αμπάρια 2 και 4 προκειμένου να αποφευχθεί ο νεκρός ναύλος, στην προκειμένη περίπτωση οι κανονισμοί φορτώσεως σιτηρών απαιτούν να δεθεί το φορτίο με πλέγμα σύρματος, μουσαμά και κόντρα πλακέ (Strapping) μια διαδικασία που στον Καναδά χρεώνονται περίπου 150.000 δολάρια.

Αντί λοιπόν οι διαχειριστές της εταιρείας SCANDIA SHIPPING HELLAS να προτείνουν στους πλοιοκτήτες να υποστούν το επί πλέον έξοδο των 100.000 - 150.000 δολ ΗΠΑ προτίμησαν να φορτώσουν όλο το φορτίο στα 3 μεσαία αμπάρια 2-3-4 και να καταστήσουν το πλοίο αναξιόπλοο στην αρχή του ταξιδιού, καταπατώντας αφ ενός μεν την συνθήκη της Χάγης του ναυλοσυμφώνου, αφ' εταίρου δε παραβαίνοντας βίαια τους κανόνες του νηογνώμονα και το ασφαλιστικό συμβόλαιο του σκάφους και μηχανής.

Την ευθύνη την έχει ο αρχιπλ/ρχος κ Γρίβας Παναγιώτης που επέμενε σ' αυτήν την φόρτωση και την επέβαλε στον πλοίαρχο κ. Πετρολέκα Παναγιώτη. Είμαι βέβαιος ότι ο πλοίαρχος κ. Γρίβας με την εμπειρία του πλοίαρχου είναι σε θέση να γνωρίζει τι σημαίνει να στέλνει ένα πλοίο bulkcarrier με 120% καμπτικές ροπές (Bending Moments) να διασχίσει τις μεγάλες λίμνες και τον Βόρειο Ατλαντικό και συγκεκριμένα Δεκέμβριο μήνα στην περιοχή του Χάλιφαξ που θεωρείται το νεκροταφείο της ναυτιλίας του βορείου Ατλαντικού.

Ο πλοίαρχος Λιβαδάς όμως με την ανάληψη της πλοιαρχίας εντόπισε το πρόβλημα των δεξαμενών έρματος στο πρόγραμμα Μαλλιαρουδάκη, είδε ότι το πρόγραμμα Μαλλιαρουδάκη του πλοίου ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ δεν ήταν εγκεκριμένο και επομένως αναξιόπλοο και κατέφυγε στο εγχειρίδιο φορτώσεων του πλοίου

4



που ήταν ο παραδοσιακός τρόπος εκτέλεσης υπολογισμών αντοχής και ευστάθειας για τα Bulkcarriers πριν από 20 χρόνια που το πλοίο αυτό υπήρχε και τα κομπιούτερ δεν ήταν διαδεδομένα. Είδε λοιπόν ότι αν έβαζε 250 τόνους θάλασσας στις δεξαμενές του ποσίμου ύδατος στην πρύμνη του πλοίου έριχνε τις καμπτικές ροπές και έκανε το πλοίο οριακά αξιόπλοο τουλάχιστον από νομικής πλευράς αλλά και της ηθικής εφόσον ήταν και ο ίδιος μέσα στο πλοίο κατά την διάρκεια το ταξιδιού.

Εάν δεν έπαιρνε ο πλοίαρχος Λιβαδάς το πλοίο με την εμπειρία του να φέρει εις πέρας το ταξίδι, το πλοίο θα εκρατείτο από τις αρχές και θα επιβαλλόταν εκφόρτωση και επαναφόρτωση με τον ενδεδειγμένο τρόπο. Αυτό θα стоίχιζε στους πλοιοκτήτες περίπου 2.000.000 δολ. ΗΠΑ, και θα έχαναν το πλοίο τους αν δεν είχε τα αναγκαία μετρητά να πληρώσει διότι το P&I δεν θα έβαζε εγγύηση διότι ο πλοιοκτήτης γνώριζε ότι η φόρτωση καθιστούσε το πλοίο αναξιόπλοο.

Αντί λοιπόν να κάνουν τον πλοίαρχο Λιβαδά μόνιμο στέλεχος της εταιρείας τους (όπως του υπόσχονταν) προτίμησαν να τον διώξουν ποινικά επί μία δεκαετία επειδή ζήτησε να πληρωθεί 5.000 δολ. ΗΠΑ για την εκπόνηση του προγράμματος μηχανογράφησης του εγκεκριμένου από τον νηογνώμονα εγχειριδίου του πλοίου, το οποίο όμως δεν χρειάζεται έγκριση διότι είναι η χειροποίητη μέθοδος φόρτωσης των Bulkcarrier πριν βγούνε τα κομπιούτερ, του αρνήθηκαν δε κατηγορηματικά να καταθέσουν προς έγκριση το πρόγραμμα Μαλλιαρουδάκη, που ήταν και ο κατ' εξοχήν λόγος να ζητήσει παραίτηση.

Δηλώνω μετά βεβαιότητας ότι το πρόγραμμα Μαλλιαρουδάκη για το πλοίο ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ δεν ήταν εγκεκριμένο από τον οικείο νηογνώμονα (ABS) κατά την διάρκεια της πλοιαρχίας του πλοιάρχου Λιβαδά ήτοι από 3-12-2001 έως 30-03-2002. (σχετ 2), όπως επίσης δεν ήταν εγκεκριμένο και από τον Lloyd's register ο οποίος δεν ήταν οικείος νηογνώμονας για το πλοίο ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ και

κατά συνέπεια αναρμόδιος να εκδίδει πιστοποιητικά για το συγκεκριμένο πλοίο ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ. (σχετ 3).

Επίσης το πιστοποιητικό το οποίο επισυνάπτεται ως **συνημμένο 1 (σχετ 4)** της επιστολής του αδελφού μου κ. Σπύρου Μαλλιαρουδάκη που απεστάλη στις 14-3-2003 έγινε αιτία για **δικαστική πλάνη** σε όλες τις μέχρι τώρα δίκες μεταξύ του πλοιάρχου Λιβαδά και του εφοπλιστή Σταυρινίδη, του πλοιάρχου Γρίβα και του Μπούλου Ελμιράχημ.

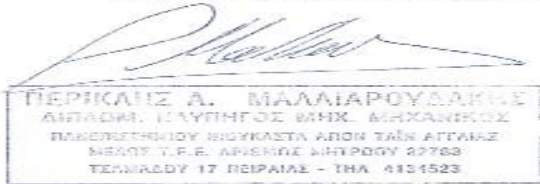
Επιφυλάσσομαι να εξαντλήσω τα νόμιμα δικαιώματά μου δια την χρήση του ονόματός της εταιρείας μου MALLIAROYDAKIS MARITIME CONSULTANCY LTD και κατ' ειρέκταση του ονόματός μου ως διαχειριστή και κύριου μετόχου της εταιρείας αυτής, σε όλη αυτή την βρωμερή σκευωρία εναντίον ενός έντιμου και έμπειρου πλοιάρχου όπως είναι ο Πλοίαρχος Λιβαδάς.

Μετά τιμής

Πειραιάς 30 - 03 - 2010

Για την Malliaroudakis Maritime Consultancy LTD.

Περικλής Α. Μαλλιαρουδάκης Διαχ/στής - ναυτηγός



**Στον "Πίνακα 63, σελ. 93, Σχ. 16". Η απάντηση του αμερικάνικου νηογνώμονα ABS.**

Θέμα: "ΤΑΧΙΔΕΥΤΗΣ" ABS ID No. 8401622

Κύριε Λιβαδά,

Πίνακας 10, σελ. 24, Σχ.16

Σχετικά με την αίτησή σας και την παράκληση της Αντιεισαγγελέα Πρωτοδικών της 22ας Μαρτίου 2005 απαντούμε ως εξής:

1. Σύμφωνα με τα στοιχεία που υπάρχουν στο Γραφείο μας του Πειραιά στις 23 Φεβρουαρίου 2002 εξεδώθη Δήλωση Συμμορφώσεως με τον ΚΩΔΙΚΑ του IMO για την μεταφορά χύδην στερεών φορτίων (BC Code) για το συγκεκριμένο πλοίο. Το φορτίο της Δήλωσης ήταν Ammonium Nitrate Fertilizers (UN Nos. 2067, 2068, 2069 και 2070) στα κήτη 1,2,3 και 4. Ο ABS δεν δύναται να απαντήσει στο ερώτημα σχετικά με το πιο φορτίο εφορτώθη το πλοίο διότι δεν έγκειται στις αρμοδιότητές του.
2. Το συγκεκριμένο πρόγραμμα δεν ήταν εγκεκριμένο από το ABS κατά την διάρκεια από 3-12-2001 έως και 30-3-2002.
3. Σύμφωνα με τους κανονισμούς του ABS γίνονται δεκτά προς έγκριση από το Τεχνικό τμήμα προγράμματα εφόσον υπάρχει έγγραφη σύμφωνη γνώμη από την πλοιοκτήτρια εταιρεία ή τους νόμιμους εκπροσώπους αυτής.

Μετά τιμής  
ABS EUROPE

**Φωτ. Απόσπ. της αίτησής μου προς τον νηογνώμονα (ABS) της ανωτέρω απάντησης.**

**ΑΙΤΗΣΗ**

Του Χαραλάμπου Λειβαδιά του  
Αντωνίου, κατοίκου Νέας  
Φιλαδέλφειας Αττικής οδός  
Λάμπρου Πορφύρα αρ. 2  
Πλοιάρχου Α τάξεως  
Εμπορικού Ναυτικού  
ΑΔΤ Χ 070965/10.10.02  
ΑΤ Ν. ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ  
ΠΕΙΡΑΙΑΣ 22 3 2005

Παρακαλώ να μου χορηγήσετε  
βεβαίωση απο την οποία να  
εμφαίνεταιαιότι κατά το χρονικό  
διάστημα 3 12 2001 εως και  
την 30 03 2002 τα κάτωθι

Εάν το πλοίο TAXIDEFTIS  
CALL SIGN 9HCG7  
OFFICIAL NUMBER 7464  
REGISTRY VALLETA

1. Εφόρτωσε επικίνδυνο φορτίο  
καθώς και τα μέτρα προστασίας  
που ζητήθηκαν εκ μέρους του  
Α.Β.Σ.

2. Εάν επίσης το πρόγραμμα  
φορτώσεων του πλοίου

MULTILOAD (Windows 4) Version 4.0  
CLI/01/079 Της Εταιρείας Σ.Ν. 7464  
ΜΑΛΙΑΡΟΥΔΑΚΙΣ εχει  
Επιθεωρηθεί και εγκριθεί από  
Τον Α.Β.Σ. να είναι σωστό.

3. Εάν κατά τους κανονισμούς  
του Α.Β.Σ γίνονται δεκτα προς  
επιθεώρηση μόνον προγράμματα  
από εγκεκριμένες εταιρείες η κ  
και από ιδιώτη πλοίαρχο αρκει  
να είναι σωστά.

Δευτή (είν. 6/19/05)  
22/3/2005



Ε. Αρβανίτης  
Αν. Προϊστάμενος

Ο ΑΙΤΩΝ  
*[Signature]*

Εν προκειμένω η Πρωτοδικής Πειραιά κ. Ελένη Πρέντζα αντιγράφοντας το πιο κάτω απόσπασμα από την απόφαση 2640/03, "Πίνακας 72, σελ.104, Σχ. 2, φύλ. 3, τέλος" με δόλο αφαίρεσε την τελευταία φράση του αποσπάσματος αφήνοντας αίολη την πρόταση δίνοντας διαφορετικό νόημα ως εξής : **«Στο διάστημα της πλοιαρχίας του εγκαλούντα στο πλοίο "Ταξιδευτής" αυτό ουδέποτε μετέφερε επικίνδυνο φορτίο παρά μόνον σιτηρά και σίδερα,»** Αυτό όμως δεν είναι αληθές και δεν προέκυψε από κανένα στοιχείο, αλλά δήθεν της **«διέφυγε»** το γεγονός ότι, η απόφαση 2640/03 συνεχίζει και αναφέρει τα εξής **«όπως προκύπτει από την κατάθεση του μάρτυρα απόδειξης!** Δηλαδή η κ. Πρέντζα, είτε, κατ εντολή Μπρακουμάτσου, είτε με παρέμβαση των δικηγόρων Αβρραάμ Πασιπουλαρίδη και Δοροβίτσα Παναγιώτη, **ξεγρέωσε** τον Γρίβα από την ευθύνη του ψευδούς αυτού ισχυρισμού του εναντίον μου ως μάρτυρας απόδειξης, που άλλωστε ήταν η αιτία της μήνυσής μου εναντίον του, καθ όσον απεδείχθη ότι το πλοίο μετέφερε επικίνδυνο φορτίο! Παραθέτω φωτογρ. απόσπασμα της απόφασης Πειραιά 2640/2003.



Και,

Πίνακας 12, σελ. 25, Σχ. 2, φύλ. 3, τέλος

**Παραθέτω το αυθεντικό φωτ. Απόσπ. της απόφ. 2640/03. Σχ.2, Φύλλο (3) Πίνακας 72”.**

χορηγίας του ως επικίνδυνου του αγωγικού πλοίου το οποίο μήνυσε ταμειών του έτους 2002. Αποδεικνύεται, δε, ότι τα 5 τελευταία στοιχεία του τμήματος πιστωτικού πλοίαρχου του άνω διαχειριστικού λογαριασμού του εναγομένου στο ταμείο του αγωγικού πλοίου ποσού  $(500+5.000+5.400+700+100=)$  11.710 δολλαρίων ΗΠΑ συνολικά, δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, αφού στο διάστημα πλοιαρχίας του εναγομένου στο αγωγικό πλοίο αυτό ουδέποτε μετέφερε επικίνδυνο φορτίο, παρά μόνο σιτηρά και σίδηρα, όπως προκύπτει από την κατάθεση του μάρτυρα αποδείξεως, ούτε ο εναγόμενος ισχυρίζεται ότι κατά την

Η καταγγελία μου συνίστατο στο γεγονός ότι ο πλοιοκτήτης και εφοπλιστής κ. Σταύρος Σταυρινίδης και οι συνεργάτες του «παραπλάνησαν» το δικάσαν δικαστήριο κατά την συζήτηση της αγωγής τους 3592/02 με αποτέλεσμα το δικαστήριο να «εξαπατηθεί» και να εκδώσει εναντίον μου την απόφαση 2640/03 η οποία εμπεριέχει ανακριβή και ψευδή περιστατικά εναντίον μου, βάσει των οποίων εγώ κατέθεσα την μήνυση μου ABM A03 3814. Ποιο δόλο θα μπορούσα να έχω εγώ, αφού η αγωγή τους 3592/02 και η αντίστοιχη απόφαση 2640/03 βάσει της οποίας ακολούθησαν όλες οι μετέπειτα αποφάσεις και τα όσα αναφέρω εγώ στις μηνύσεις μου, εμπεριέχονται και απορρέουν μέσα από τα δύο αυτά δικόγραφα, την αγωγή τους 3592/02 και την αντίστοιχη απόφαση 2640/03. Βάσει των ανωτέρω, κατέθεσα τηλεφωνικά μέσω του πληρεξούσιου δικηγόρου μου κ. Δαρδανού Νικολάου την από 21-10-03 μήνυση μου με στοιχεία ABM – A03 – 3814 “Πίνακας 72, σελ.104, Σχ. 2, φύλ. 3, τέλος, όπου στο φύλλο (4) μέσο, αναφέρονται τα εξής: (Σχ. 8).

**Απόσπασμα της μήνυσής μου ABM – A03 – 3814. “Πίνακας 13, Σελ. 22, Σχ.7, Σελ. 4”**

Επίσης παραπλάνησαν το δικαστήριο το οποίο απεφάνθη έπειτα από την κατάθεση των παραπάνω αναληθειών ότι ουδέποτε μετέφερε επικίνδυνο φορτίο το πλοίο ενώ το πλοίο μετέφερε ..... , φορτίο ιδιαίτερος επικίνδυνο.

Πίνακας 13, Σελ. 25  
σχ.8, σελ.4.

Δεδομένου ότι, ο μάρτυρας αποδείξεως ήταν ο αρχιπλοίαρχος Γρίβας, ο οποίος κατέθεσε ενόρκως ψευδώς ότι το πλοίο ουδέποτε μετέφερε επικίνδυνο φορτίο, προκειμένου να πείσει το δικαστήριο ότι, κακώς πιστώθηκα τα \$500 ΗΠΑ, ως επίδομα επικινδυνότητας του φορτίου. Εξ ου και η απόφαση 2640/03 “Πίνακας 72, Σελ. 104, Σχ.2, φύλλο 3”, η οποία σε ελεύθερη μετάφραση εννοεί τα εξής: «Αφού ο πλοίαρχος προκειμένου να εισπράξει \$500 ΗΠΑ είπε ψέματα, τότε και όλα τα υπόλοιπα είναι ψέματα»! Όμως το ανωτέρω επικίνδυνο φορτίο “Ammonium Nitrate” το φόρτωσα εγώ ο ίδιος ως πλοίαρχος και υπέγραψα άπαντα τα ναυτιλιακά έγγραφα του συγκεκριμένου φορτίου “ammonium nitrate” και ως εκ τούτου κατέθεσα την μήνυση μου Πειραιά ABM A03 3814, αφού πρώτα εφοδιάστηκα από τον

νηογνώμονα (ABS) το αντίστοιχο πιστοποιητικό το οποίο βεβαιώνει ότι την συγκεκριμένη ημερομηνία κατά την οποία ήμουν πλοίαρχος εγώ, η διαχειρίστρια εταιρεία ζήτησε την άδεια του νηογνώμονα του αμερικάνικου νηογνώμονα (ABS) να προσδιορίσει τα ειδικά μέτρα που θα έπρεπε να λάβει το πλοίο προκειμένου να φορτωθεί το συγκεκριμένο αυτό φορτίο "Ammonium Nitrate". Νηογνώμονας (ABS).

Θέμα: "TAXIDEFTIS" ABS ID No. 8401622

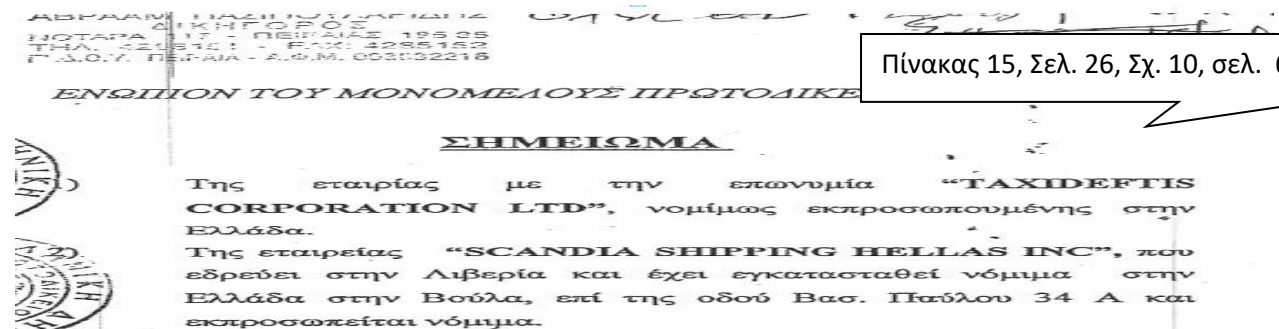
Πίνακας 14, Σελ.26, Σχ. 16

Κύριε Λειβαδά,

Σχετικά με την αίτησή σας και την παράκληση της Αντιεισαγγελέα Πρωτοδικών της 22ας Μαρτίου 2005 απαντούμε ως εξής:

1. Σύμφωνα με τα στοιχεία που υπάρχουν στο Γραφείο μας του Πειραιά στις 23 Φεβρουαρίου 2002 εξεδώθη Δήλωση Συμμορφώσεως με τον ΚΩΔΙΚΑ του IMO για την μεταφορά χύδην στερεών φορτίων (BC Code) για το συγκεκριμένο πλοίο. Το φορτίο της Δήλωσης ήταν Ammonium Nitrate Fertilizers (UN.Nos. 2067, 2068, 2069 και 2070) στα κήτη 1,2,3 και 4. Ο ABS δεν δύναται να απαντήσει στο ερώτημα σχετικά με το πιο φορτίο εφορτώθη το πλοίο διότι δεν έγκειται στις αρμοδιότητές του.

Επιπρόσθετα έρχονται οι ίδιοι με ΣΗΜΕΙΩΜΑ τους προς το ΜΠΠειραιά που βεβαιώνουν ότι, πράγματι ισχυρίστηκαν ψευδώς ότι το πλοίο δεν μετέφερε επικίνδυνο φορτίο. **Φωτογρ. Απόσπ. του ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΟΣ τους προς το ΜΠΠειραιά. (Σχ.10).**



Πίνακας 15, Σελ. 26, Σχ. 10, σελ. 6.

**Στην σελ. 6 του παραπάνω ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΟΣ. Φωτογρ. Απόσπασμα. (Σχ. 10).**

Όλα τα παραπάνω ορθώς εκτιμήθηκαν από την υπ' αριθ. 2640/2003 απόφαση του Μον. Πρωτ. Πειραιά και δέχθηκε την αγωγή της εταιρείας TAXIDEFTIS CORPORATION LTD (Σχετ. Νο 10).

Ο αντίδικος ισχυρίζεται ότι επικαλεστήκαμε ψεύδη στην αγωγή μας και στην δίκη που έγινε στο Πρωτοβάθμιο Δικαστήριο και εξαπατήσαμε το Δικαστήριο ισχυριζόμενοι μεταξύ των άλλων τα εξής:

- 1) Ότι το πλοίο ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ δεν είχε επικίνδυνο φορτίο. Αναφέραμε πράγματι ότι δεν είχε επικίνδυνο φορτίο και δεν εδικαιούτο πρόσθετη αμοιβή γιατί ο συμφωνηθείς μισθός του ήταν κλειστός. Καμία επομένως συνέπεια δεν είχε ο ισχυρισμός μας για την επικινδυνότητα του φορτίου αφού δεν είχαμε καμία υποχρέωση για πρόσθετη αμοιβή του.

**Αντίκρουση:** Αν ο αρχιπλοίαρχος Γρίβας ήταν έντιμος και είχε πρόθεση να καταθέσει ενόρκως την αλήθεια, θα όφειλε να πει τα εξής: **«Μάλιστα κ. Πρόεδρε το πλοίο πράγματι μετέφερε επικίνδυνο φορτίο, πλην όμως εμείς ισχυριζόμαστε ότι, ο πλοίαρχος δεν δικαιούνταν το επίδομα επικινδυνότητας του φορτίου, διότι αυτό κατά την άποψή μας συμπεριλαμβανόταν στον Κλειστό μισθό του».** Το ότι όμως κατέθεσε ψευδώς ότι το πλοίο ουδέποτε μετέφερε επικίνδυνο φορτίο, όπως βεβαιώνει αμέσως πιο πάνω, ξέφυγε πλέον από τα όρια της εργατικής διαφοράς και μετετράπη σε αδίκημα ψευδορκίας, για την οποία αντί να καταδικαστεί ο εφοπλιστής Σταυρινίδης και ο Γρίβας, καταδικάστηκα εγώ σε 16 μήνες φυλακή! Αυτές είναι οι γελοίες αποφάσεις οι οποίες εκθέτουν συθέμελα την Ελληνική Δικαιοσύνη! **ΕΤΣΙ ΜΕ ΚΑΤΑΔΙΚΑΣΑΝ!**

**Το δολίως κατασκευασμένο κατηγορητήριο από την Εισαγγελία Πειραιώς!**

Πίνακας 16, Σελ. 27, Σχ. 12, Σελ. 3.

**ΚΑΤΗΓΟΡΗΤΗΡΙΟ**

ΕΙΣΑΓΓΕΛΙΑ ΠΛΗΜ/ΚΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ Α.Β.Μ.: Α-03/3814  
Α.Β.Ω.Δικου.: ΕΓ 17-04/86/562

ΤΡΙΜΕΛΕΣ ΠΛΗΜΜΕΛΕΙΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Αριθ. Β.Κλ. <u>3146</u>	Β.Κλ. _____	Αριθ. απόφασης <u>15-2-208B/562</u>	ΔΙΚΑΣ. <u>Σταυρινίδης</u>
(Α) <u>Ε.Δ. Ι.Β. Νεφ</u>	_____	( )	( )
(Α) <u>Ε.Δ. Θ. Νεφ</u>	_____	( )	( )
<u>Σ.Ι. κω. ΕΛΛΑΔΑ Εξω</u>	_____	( )	( )
<u>Σ.Ι. κω. Τροφ. Εισ. Π. Νεφ</u>	_____	( )	( )
<u>Ι.Η. ΑΠ. Καρμ. Βασ. Σάμου</u>	_____	( )	( )
<u>Ι.Η. ΑΠ. Ν. Φ. Η. Αρκαρ. Απ</u>	_____	( )	( )
<u>Ι.Η. ΑΠ. Ν. Αιτωλ. Αρ</u>	_____	( )	( )

**ΠΡΑΞΕΙΣ**

- 1) Ψευδορκία μάρτυρα
- 2) Απάτη στο Δικαστήριο κατά συναυτουργία
- 3) Συκοφαντική δυσφήμιση
- 4) Ηθική αυτουργία κατά συναυτουργία σε ψευδορκία μάρτυρα και συκοφαντική δυσφήμιση
- 5) Άμεση συνέργεια σε απάτη στο Δικαστήριο

**Σελ. 2<sup>η</sup> του ανωτ. Κατηγορητηρίου Φωτ. Απόσπ. κατάθεσης Γρίβα.**

χρήματος γι' αυτό να του δώσουμε 5.000 δολάρια... είναι φορτηγό , μεταφέρει σιτηρά ή σίδερα...ο κ. Σταυρινίδης είναι εφοπλιστής και διαχειριστής...το

Σε αντίθεση με όλα τα ανωτέρω πραγματικά περιστατικά έρχεται το επίσημο έγγραφο της Εισαγγελίας Πειραιά και αναφέρει αυτές τις **πέντε λέξεις**, «είναι φορτηγό μεταφέρει σιτηρά ή σίδερα οι οποίες δεν έχουν καμία σχέση με την πραγματικότητα, αλλά δυστυχώς δεν μετράει η πραγματικότητα, αλλά το Εισαγγελικό κατασκευασμένο κατηγορητήριο.

**Το αιτιολογικό βάσει του οποίου αθώωσαν τον εφοπλιστή για την συγκεκριμένη αυτή κατηγορία της επικινδυνότητας του φορτίου και το επίδομα των \$500 ΗΠΑ.**

Έχει εξαιρετική σημασία ο τρόπος με τον οποίο αθώωθηκε ο αρχιπλοίαρχος Γρίβας και κατ'επέκταση ο εφοπλιστής Σταυρινίδης για την συγκεκριμένη αυτή κατηγορία της επικινδυνότητας του φορτίου από το **Α ΤΡΙΜΕΛΕΣ ΠΛΗΜΜΕΛΕΙΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ** και συγκεκριμένα με τις συνεκδικασθείσες αποφάσεις ΑΤ 6145/07 και ΑΤ 6146/07 (Σχ. 5+5<sup>Α</sup>) εκ των οποίων η ΑΤ 6145/07 για την συγκεκριμένη κατηγορία της επικινδυνότητας του φορτίου αθώωσε τον εφοπλιστή Σταυρινίδη ως εξής: Φωτογραφικό απόσπασμα της απόφασης ΑΤ 6145/07, 'Πίνακας 75,σελ. 107, Σχ. 8Α φύλ. 9, στο τέλος).

Πίνακας 17, σελ. 28.  
Σχ. 8<sup>α</sup>, φύλ. 9, τέλος

από τότε βγάζουμε στο όνομα και των δυο το πρόγραμμα». **Ο εγκალών ισχυρίζεται ότι τα ως άνω είναι ψευδή γιατί το πλοίο μετέφερε επικίνδυνο φορτίο και όχι σιτηρά. Ωστόσο αποδείχθηκε ότι το πλοίο μετέφερε και τέτοιο φορτίο ενώ ο μάρτυρας δεν κατέθεσε, ως εσφαλμένως υπολαμβάνει ο εγκάλων, ότι το πλοίο, κατά τη διάρκεια της πλοιαρχίας του εγκαλούντος, μετέφερε σιτηρά και όχι επικίνδυνο φορτίο αλλά κατέθεσε γενικά περί του είδους του φορτίου που μεταφέρει το πλοίο. Επίσης αληθές είναι και το σημείο**

χρήματος γι' αυτό να του δώσουμε 5.000 δολάρια.... **είναι φορτηγό, μεταφέρει σιτηρά ή σίδερα...ο κ. Σταυρινίδης είναι εφοπλιστής και διαχειριστής...το**

Πίνακας 18, σελ. 28, Σχ.12

Είναι προφανές ότι, ο Πρωτοδίκης της απόφασης 2640/03 'Πίνακας 72, σελ.104, Σχ. 2, φύλ. 3, τέλος' ρώτησε τον μάρτυρα απόδειξης αρχιπλοίαρχο Γρίβα αν το πλοίο μετέφερε επικίνδυνο φορτίο, ή, όχι, ώστε να βεβαιωθεί αν, καλώς, ή, κακώς χρέωσα τα **\$500 ΗΠΑ** του επιδόματος της επικινδυνότητας του φορτίου στον 'Γενικό λογαριασμό πλοιάρχου' 'Πίνακας 78, σελ.109, 4<sup>η</sup> γραμμή' και ουδόλως ενδιέφερε το δικαστήριο το είδος του φορτίου που μεταφέρει συνήθως το πλοίο, αφού το πλοίο μεταφέρει οποιοδήποτε φορτίο του τύχει, όπως εν προκειμένω του έτυχε το επικίνδυνο φορτίο 'Ammonium Nitrate'. 'Πίνακας 73, Σελ.106, Σχ. 16'. Αμέσως πιο κάτω παραθέτω φωτογραφικά τον επίσημο λογαριασμό πλοιάρχου όπως τον κατέθεσαν ο ίδιος με την αγωγή τους 3592/02, όπου βεβαιώνονται τα **\$500 Δολ. για την επικινδυνότητα του φορτίου.**

Την 15.4.2002 προσήλθε στο γραφείο μας στην Βούλα και προσκόμισε Γενικό Λογαριασμό Πλοιάρχου, ημερομηνίας από 1.3.2002 έως 29.3.2002 κατά την εξής ανάλυση :

<b>ΠΙΣΤΩΤΙΚΟ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ</b>	
Έδωσα στον Α μηχανικό 200 Δολ.ΗΠΑ ως προκαταβολή	200 α.δ.δ.
Έδωσα στον Πλοίαρχο Γρίβα Π. 5.000 Δολ.ΗΠΑ με εντολή γραφείου	5.000 "
Έλαβα 5.372 Δολ.ΗΠΑ μισθός μου 1/3/02 έως 30/3/02	5.372 "
<b>Έλαβα 500 Δολ.ΗΠΑ επί πλέον μισθός δια επικινδυνότητα φορτίου</b>	<b>500 ✓</b>
Από κ. Σταυρινίδη 5.000 Δολ.ΗΠΑ 5.12.01 δια προσωπική του υπόθεση	5.000 ?
Αποζημίωση ενός μηνός	5.400 ✓
Έξοδα (λιμένος) από 5.12.01 έως 29.3.02 ημερ.επι	
5.400 Δρχ την ημέρα=71	710 ✓
Έξοδα ταξιδιού	100 ✓
<b>Σύνολο</b>	<b>22.282</b>

Πίνακας 19,σελ. 28, Σχ. 65.

Όπως μπορεί να διαπιστώσει κανείς «οι συγκεκριμένοι Δικαστές παρίσταναν τους Κινέζους», έδειχναν ότι εκδίκαζαν κάποια άλλη υπόθεση και όχι αυτήν που πραγματικά εκδικαζόταν στην αίθουσα! Έτσι οι αντίστοιχες εκδοθείσες αποφάσεις ΑΤ 6145/07 ΑΤ 6146/07 εκδόθηκαν αδιαφορώντας για τα πραγματικά περιστατικά και κρατήθηκαν επάνω στα στημένα κατηγορητήρια και πιο συγκεκριμένα στην ένορκη κατάθεση του μάρτυρα απόδειξης Γρίβα Παναγιώτη, όπως αυτή διασκευάστηκε από την Εισαγγελία Πειραιώς και συγκεκριμένα υπό την Αιγίδα του Εισαγγελέα Εφετών κ. Μπρακουμάτσου Παναγιώτη, ο οποίος εμπλέκεται με αθέμιτα μέσα σε όλα τα καίρια σημεία της υπόθεσης αυτής, ως “προστάτης” του εφοπλιστή Σταυρινίδη και όχι ως δημόσιος κατηγορος εφ’ ω ετάχθη να υπηρετεί! Η κατάθεση Γρίβα διαμορφώθηκε εις τρόπον ώστε, να διασφαλίζει εκ των προτέρων την αθώωση του εφοπλιστή Σταυρινίδη και στον αντίποδα την δική μου καταδίκη για ψευδή καταμήνυση, ψευδορκία και συκοφαντία.

Εξήγησα στους Δικαστές αναλυτικά και με σαφήνεια όλα όσα αναφέρω πιο πάνω ότι, τα πραγματικά περιστατικά είναι διαφορετικά από αυτά τα οποία αναφέρονται στο κατηγορητήριο. Πάραυτα οι Δικαστές εξέδωσαν την αθωωτική αυτή απόφαση για τον εφοπλιστή Σταυρινίδη με γελοίες αιτιάσεις, με μόνη δικαιολογία ότι, δίκασαν σύμφωνα με το κατηγορητήριο, βεβαιώνοντας έτσι το γεγονός ότι, δεν έχουν σημασία τα πραγματικά περιστατικά, αλλά σημασία έχουν τα όσα αναφέρονται μέσα στο κατηγορητήριο, δηλαδή το κατηγορητήριο ήταν ανώτερο από την αλήθεια και την ελεύθερη βούληση του Δικαστή!

Και,

ως εκ τούτου θα μπορούσε κάλλιστα να αθώσει κάποιον ένοχο και αντιστρόφως να καταδικάσει κάποιον αθώο, αν αυτό προέκυπτε από το κατηγορητήριο, όπως εν προκειμένω συνέβη στην συγκεκριμένη περίπτωση και σε πλείστες άλλες περιπτώσεις της συγκεκριμένης αυτής υπόθεσης. Το μόνο που πέτυχα προς στιγμήν κατά την ακροαματική διαδικασία των αποφάσεων ΑΤ6145/07 ΑΤ6146/07, ήταν ότι με την ξεκάθαρη και σαφή ανάλυσή μου να τους θορυβήσω, και φοβούμενοι δυσάρεστες εξελίξεις για μια υπόθεση η οποία μύριζε διαπλοκή, έניψαν τας χείρας τους ως πόντιοι Πιλάτοι και ανέφεραν και στις δύο αποφάσεις **Τριμ. Πλ. Πειραιά ΑΤ 6145+6146, το ίδιο ακριβώς κείμενο ως ακολούθως :**

Πίνακας 20, σελ. 29, Σχ. 5+5α,

Από την ίδια αποδεικτική διαδικασία το Δικαστήριο δεν πείσθηκε ότι ο μνηνυτής έχει καταγγείλει δολίως ή έστω από βαρεία αμέλεια τους καπ'νους. Πρέπει συνεπώς να μην επιβληθούν σε βάρος του τα δικαστικά έξοδα και τέλη.

Όπως αντιλαμβάνεστε και ο Ιησούς Χριστός να ήταν στη θέση μου δεν θα μπορούσε να τα βγάλει πέρα με το πελώριο αυτό Χταπόδι που έχει για μάτι τον Εφέτη Εισαγγελέα Πειραιά κ. Μπρακουμάτσο Παναγιώτη, ο οποίος είχε σηκωθεί από την θέση του και γεμάτος υποκρισία ως ηθοποιός σε όπερα, και εμφανή υποτέλεια προς τον εφοπλιστή του Βροντοφώναζε τα εξής: «Έχετε αποφάσεις δεν έχετε;» και εννοούσε τις αμέσως πιο πάνω αισχρές και αίολες αποφάσεις περί του Προγράμματος Μαλιαρουδάκη “MULTILOUD”, απέναντι στο απόλυτο έγγραφο του νηογνώμονα Lloyd’s register, επιπρόσθετα τις αποφάσεις όσον αφορά τις ιδιότητες του εφοπλιστή Σταυρινίδη τις οποίες αυτός ίδιος είχε επηρεάσει με παρεμβάσεις του είτε

ευθέως, είτε δια μέσου άλλων συνεργατών του όπως συνηθίζει υπογείως, δρομολογώντας έτσι την εκ των προτέρων καταδίκη μου επάνω στην οποία θα στηριζόταν η απαλλαγή του εφοπλιστή Σταυρινιδή Σταύρου και των συνεργατών του πλοιάρχων Τζαμαρία Νικολάου, Γρίβα Παναγιώτη και του αιγυπτίου διαχειριστή Μπούλου Ελμιράχεμ από τις εγκληματικές τους ενέργειες οι οποίες αποσκοπούσαν στην εκ δόλου καταβύθιση του υπό δικής του πλοιοκτησίας πλοίου “Ταξιδευτής”. Έτσι ανέβηκε στην Έδρα του ΤΡΙΜ. ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ να γράψει ο ίδιος και τον επίλογο, αφού ο ίδιος είχε βάλει και τον θεμέλιο λίθο της καταδίκης μου μέσω της Εισαγγελέα κ. Συμιγιάννη Παναγιώτας.

Όλα τα ανωτέρω είναι αποτελέσματα των όλως απαράδεκτων και παράνομων ενεργειών της Εισαγγελέα Πειραιά κ. Συμιγιάννη Παναγιώτας. Προσπάθησα να έρθω σε επαφή μαζί της αλλά δεν τα κατάφερα, διότι είχε αποσπασθεί λόγω προαγωγής. Έτσι μη έχοντας που αλλού να αποταθώ, ρώτησα και μου υπέδειξαν το γραφείο του εισαγγελέα κ. Μπρακουμάτσου Παναγιώτη. Χτύπησα ευγενικά την πόρτα και μπήκα μέσα στο γραφείο του εφοδιασμένος με όλα τα απόλυτα πιστοποιητικά των νηογνώμωνων Lloyd’s και (ABS) και προσπάθησα να εξηγήσω στον κ. Μπρακουμάτσο όλα τα σχετικά με το λάθος όπως πίστευα της κ. Εισαγγελέα Συμιγιάννη Παναγιώτας. Ο κ. Μπρακουμάτσος έγινε Τούρκος και με απρεπές ύφος μου είπε να εξέλθω του γραφείου του και ότι η κ. Εισαγγελέας είναι καταξιωμένη και δεν έκανε κανένα λάθος (την εποχή εκείνη ήταν συνδικαλιστής). Δηλαδή συγκάλυψε την Εισαγγελέα κ. Συμιγιάννη και συνδικαλιστικά και εγώ έφυγα αναλογιζόμενος πως μπορεί κανείς να βρεθεί στη φυλακή αν και αθώος.

Σπουδαίο ρόλο στην αθώωση του εφοπλιστή Σταυρίδη και των συνεργατών του έπαιξαν οι δικηγόροι Πειραιά κ. Πασπουλαρίδης Αβραάμ και Δοροβίτσας Παναγιώτης, όχι διότι ήταν έξυπνοι, άριστοι και καταξιωμένοι δικηγόροι οι οποίοι ασκούσαν την δικηγορία μέσα στα δεοντολογικά και θεσμικά όρια, αλλά διότι είχαν τις κατάλληλες διασυνδέσεις και παρεμβάλλονταν με την οικονομική δύναμη του εφοπλιστή Σταυρινιδή και επιτύχαναν όλες αυτές τις περίεργες αποφάσεις σαν της Πρωτοδίκη κ. Ελένη Πρέντζα, ενώ εγώ είχα στην διάθεσή τους το απόλυτο πιστοποιητικό του νηογνώμονα “Lloyd’s register”. Οι ανωτέρω δικηγόροι ήταν πιο πειστικοί από το απόλυτο πιστοποιητικό του νηογνώμονα Lloyd’s και επιτύχαναν να ανατρέψουν και να αντιστρέψουν το αποτέλεσμα των αποφάσεων αυτών κατά 180<sup>0</sup> δεδομένης και της εργολαβικής εύνοιας του Εφέτη κ. Μπρακουμάτσου, αφού σε οποιαδήποτε δικαστική Πύλη κι αν έμπαινα, με περίμενε και ένας υφιστάμενος εισαγγελέας του Εισαγγελέα Εφέτη Πειραιά κ. Μπρακουμάτσου Παναγιώτη!

Είναι αλήθεια; Ότι, οι δικηγόροι του εφοπλιστή Σταυρίδη εξαγόρασαν τον δικηγόρο μου κ. Δαρδανό Νικόλαο, ο οποίος ήταν νομίμως διορισμένος και εγκαίρως αμειφθείς πληρεξούσιος Δικηγόρος και φίλος μου, ο οποίος εν τη απουσία μου στο εξωτερικό ναυτολογημένος σε πλοίο, με ερημοδίκασε, καθώς δεν παρέστη στην εκδίκαση της έφεσής μου κατά των αντιδίκων και της υπ’ αριθ. 2640/03 (Σχ. 2) απόφασης του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, δίκη η οποία άνοιξε την παρούσα αντιδικία, στην συνέχεια, με παραδειγματική αντιεπαγγελματική ασυνειδησία, προσπάθησε να δικαιολογήσει τις απουσίες του, ως δήθεν «αμέλεια», ενώ δεν παρέστη ούτε κατά την εκδίκαση της ανακοπής ερημοδικίας με πληρεξούσιο τον ίδιο!

**Φωτ. Απόσπ. απόφ. ΜΠΠειραιά 3480/09 της κ. Ελένης Πρέντζα την οποία επικαλέστηκε εναντίον μου η 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών κ. Βιοπούλου. (φύλλο (8) όπισθεν. (Σχ.57, φ’ύλλο 8).**

μηνός Μαρτίου του έτους 2002. Ο εναγόμενος κατά της προαναφερόμενης απόφασης άσκησε έφεση ισχυριζόμενος την δήθεν αναλήθεια της κατόθεσης του δεύτερου των εναγόντων αλλά δεν εμφανίσθηκε στο δικαστήριο και δικάστηκε ερήμην και απορρίφθηκε η έφεση του με την υπ' αριθμ. 437/2004 απόφαση του Εφετείου Πειραιά. Ακόμη, απορρίφθηκε και η ανακοπή ερημοδικίας που άσκησε για το ίδιο λόγο και που πάλι δικάστηκε ερήμην με την υπ' αριθμ. 588/2005 απόφαση του Εφετείου

Αριθμός 437/2004

ΤΟ ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

(ΝΑΥΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ)

Πίνακας 22, Σελ. 31, Σχ. 58

Αποτελούμενο από τους Δικαστές Ελένη Σπηλιώτη, Πρόεδρο Εφετών, Θεόδωρο Σταυρόπουλο και Γρηγόριο Λαπατά, Εισηγητή, Εφέτες, και με Γραμματέα την Γεωργία Λογοθέτη.

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 22 Απριλίου 2004, για να δικάσει την υπόθεση μεταξύ των :

**ΕΚΚΑΛΟΥΝΤΟΣ** : Χαραλάμπους Λειβαδά του Αντωνίου, κατοίκου Νέας Φιλαδέλφειας Αττικής, ο οποίος δεν παραστάθηκε.

**ΕΦΕΣΙΒΛΗΤΗΣ** : Της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «TAXIDEFTIS CORPORATION LTD», που εδρεύει στη Μάλτα

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Δικάζει ερήμην του εκκαλούντος.

Ορίζει το παράβολο ανακοπής ερημοδικίας στο ποσό των διακοσίων σαράντα (#240#) ευρώ.

Απορρίπτει την ένδικη έφεση. ΚΑΙ

Καταδικάζει τον εκκαλούντα στα δικαστικά έξοδα της εφεσίβλητης (του δεύτερου τούτου βαθμού δικαιοδοσίας), τα οποία καθορίζει στο ποσό των τριακοσίων πενήντα (#350#) ευρώ.

Κρίθηκε, αποφασίσθηκε στον Πειραιά στις 20 Μαΐου 2004 και δημοσιεύθηκε, στο ακροατήριό του Δικαστηρίου τούτου, στις 24 Μαΐου 2004, χωρίς την παρουσία των διαδίκων και του πληρεξουσίου δικηγόρου της εφεσίβλητης.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ




Φωτογ. Απόσπασμα της απόφασης 588/2005 τελευταία σελίδα.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

διωξή  


Δικάζει ερήμην του ανακόπτοντος.

Απορρίπτει την ανακοπή. Και

Διατάσσει την εισαγωγή του προκαταβληθέντος παραβόλου στο δημόσιο ταμείο.

Πίνακας 23, Σελ. 32

Αριθμός 888/2005

Κατόπιν καταγγελίας μου στον Δικηγορικό Σύλλογο Αθηνών, εναντίον του Δικηγόρου Αθηνών και πληρεξουσίου μου τον καιρό εκείνο, κ. Δαρδανού Νικολάου, με αντικείμενο την απαράδεκτη και αντιεπαγγελματική δήθεν αμέλειά του ως προς τις υποθέσεις που του εμπιστευτήκα να χειριστεί, ο τελευταίος αναγκάστηκε να με αποζημιώσει με το ποσό των \$5.000,00 €, για μέρος της ηθικής βλάβης που υπέστην από την πλημμελή εκτέλεση των καθηκόντων του, προκειμένου να αποσύρω την καταγγελία μου από τον Δικηγορικό Σύλλογο Αθηνών. Δεν ήμουν διατεθειμένος για μια τέτοια έκβαση, αλλά δυστυχώς σ' όποιον δικηγόρο απευθυνόμουν, μου απαντούσε στερεότυπα ότι δεν πάει εναντίον συναδέλφου!(Σχ. 3&3<sup>A</sup>&3B). Ερημοδικίες, Πληρεξούσιο, απόδειξη.

Δεν ήμουν διατεθειμένος για μια τέτοια έκβαση, αλλά δυστυχώς σ' όποιον δικηγόρο απευθυνόμουν, μου απαντούσε στερεότυπα ότι δεν πάει εναντίον συναδέλφου!(Σχ. 3&3<sup>A</sup>&3B). (Ερημοδικίες, Πληρεξούσιο, απόδειξη). Έτσι αποδέχτηκα την προσφορά αυτή προκειμένου να έχω στα χεριά μου κάτι που να βεβαιώνει την εις βάρος μου αυτή βρωμερή συναλλαγή, από τους τρεις αυτούς δικηγόρους.

Οι δικηγόροι Αθηνών κ. Αβραάμ Πασιπουλαρίδης και Δοροβίτσας Παναγιώτης απέδειξαν τις άριστες επικοινωνιακές και διαπραγματευτικές τους ικανότητες οι οποίες επιβεβαιώθηκαν ως εκ του αποτελέσματος, εκ του γεγονότος ότι, η πρόταση την οποία έκαναν στον δικηγόρο μου και φίλο μου κ. Δαρδανό Νικόλαο, εκ μέρους του εφοπλιστή Σταυρινίδη ήταν τόσο δελεαστική, που δύσκολα θα μπορούσε να αγνοηθεί και ως εκ τούτου έκαμψαν τις αντιστάσεις του δικηγόρου Δαρδανού περί της έννοιας του ήθους της αξιοπρέπειας και της δεοντολογίας.

Έχει εξαιρετική σημασία ότι ο πληρεξούσιος δικηγόρος μου και φίλος μου κ. Δαρδανός Νικόλαος, είχε το γραφείο του στο σπίτι του και συγκεκριμένα απέναντι από το κρεβάτι του, όπου είχε ένα γραφειάκι και έκανε τις δουλειές του! Τίποτα μεμπτό και αξιοκατάκριτο επ' αυτού! Όταν όμως κάποια στιγμή επέστρεψα από το πλοίο που ήμουν ναυτολογημένος, ο κ. Δαρδανός είχε δικό του πολυτελές δικηγορικό γραφείο!

Το συμφωνητικό μεταξύ εμένα και του δικηγόρου Πειραιά κ. Δαρδανού Νικολάου.

Αμέσως πιο κάτω παραθέτω την έγγραφη συμφωνία μεταξύ εμένα και του δικηγόρου κ. Δαρδανού Νικολάου η οποία εξακολουθεί να υπάρχει για να μου θυμίζει τα πισώπλατα χτυπήματα που δέχτηκα την εποχή εκείνη!



**ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΣΥΜΦΩΝΗΤΙΚΟ**

Πίνακας 24, Σελ. 33, Σχ.60

**Αθήνα 10 απριλίου 2006**

Για του παρόντος συμφωνητικού, τα κάτωθι υπογεγραμμένα μέρη, (1) ο Δαρδανός Νικόλαος του Δικηγόρος και (2) ο Λιβαδάς Χαράλαμπος του Ηλοίαρχος Ε.Ν αποδέχονται ανεπιφύλακτα τους παρακάτω αναγραφόμενους όρους του παρόντος συμφωνητικού.

Ήτοι.

Ο πρώτος των συμβαλλομένων Δαρδανός Νικόλαος αποδέχεται ότι δια λόγους ανώτερης βίας δεν παραβρέθηκε στο δικαστήριο δια την εκδίκαση της υποθέσεως του πλοίου TAXIDEFTHS της εταιρείας SCANDIA SHIPPING, με αποτέλεσμα ο δεύτερος των συμβαλλομένων να δικαστεί ερήμην τόσο κατά την έφεση όσον και κατά την ανακοπή της ερμολογίας της εφέσεως, με αποτέλεσμα ο δεύτερος των συμβαλλομένων να πληρώσει το ποσό των 13850 ευρώ. Επίσης ο πρώτος των συμβαλλομένων δηλώνει ότι αναγνωρίζοντας μέρος της ευθύνης που φέρει ως δικηγόρος του δευτέρου των συμβαλλομένων, αλλά και για την ηθική βλάβη που υπέστη ο δεύτερος των συμβαλλομένων, αποδέχεται να πληρώσει στον δεύτερο των συμβαλλομένων το ποσό των 5.000 Ε ως κίνηση αναγνώρισης των ευθυνών του, ως επίσης κίνηση καλής θέλησεως, αλλά και ένα βήμα προς την ειρηνική εξεύρεση λύσης. Ήτοι να πληρωθούν 2.000 Ε κατά την υπογραφή του παρόντος συμφωνητικού, και 3.000 Ε σε διάστημα 30 ημερών αρχής γενομένης από την υπογραφή του παρόντος συμφωνητικού.

Ο δεύτερος των συμβαλλομένων δηλώνει ότι με την υπογραφή του ανωτέρω συμφωνητικού αποδέχεται ανεπιφύλακτα να αποσύρει την αναφορά που έχει καταθέσει στον Δικηγορικό σύλλογο κατά του πρώτου των συμβαλλομένων Δαρδανού Νικολάου ως επίσης ότι παραιτείται από οποιοδήποτε ποινικό η αστικό μέσον κατά του πρώτου των συμβαλλομένων Δαρδανού Νικολάου

Τέλος αμφοτέρω οι συμβαλλόμενοι δηλώνουν ικανοποιημένοι από την εξέλιξη της μεταξύ των διένεξης, προσβλέποντας και πάλι με εμπιστοσύνη ο ένας τον άλλον, και δηλώνουν ανεπιφύλακτα ότι μετά την υπογραφή του παρόντος συμφωνητικού ουδεμίαν απαίτηση οιασδήποτε φύσεως (Αστική η Ποινική) έχουν ο ένας προς τον άλλον, παρά μόνον φιλικά αισθήματα, όπως υπήρχαν και πριν την διένεξή των.

Ο (1<sup>ος</sup>) των συμβαλλομένων

Ο (2<sup>ος</sup>) των συμβαλλομένων

Δαρδανός Νικόλαος του *Λιβαδάς*

Λιβαδάς Χαράλαμπος του Αντωνίου

Δελτίο ταυτότητας ΑΜΔΑ. 22674.

Δελτίο ταυτότητας.....

Διεύθυνση κατοικίας *Αθήνας 14*

Λάμπρου Πορφύρα 2 Ν. Φιλαδέλφεια

**Τα πραγματικά περιστατικά και στοιχεία που υπήρχαν εναντίον μου.**

Θα αρχίσω να ξετυλίγω το κουβάρι από την στιγμή που κάθισα στο εδώλιο έχοντας απέναντί μου τον Εισαγγελέα Εφετών κ. Μπρακουμάτσο. Πιστεύω ότι με το (Flash back) την μικρή αυτή αναδρομή που έκανα ότι σας έδωσα μια ιδέα περίπου πως αθώωθηκαν ο εφοπλιστής και οι συνεργάτες του, ωστόσο υπάρχουν και χειρότερα. Έτσι θα αναφερθώ στις αποφάσεις Πειραιώς ΑΤ 6145/07 και ΑΤ 6146/07 με τις οποίες αθώωθηκαν οι αντίδικοί μου και κατά την άποψη μου

άδικα και με αστείες αιτιάσεις και αυτό επιβεβαιώνεται και από τις αποφάσεις του Τριμ Πλημ. Πειραιώς ΑΤ6145/07 και ΑΤ 6146/07..

Πίνακας 25, Σελ. 34, Σχ. 5, Σελ. 14

ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ  
Αριθμ. ΑΤ 6145/2007

ερήμην αθώωσ. δια πληρ.  
αντιμ. αθωωτική.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ Α΄ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΠΛΗΜ/ΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Συνεδρίαση της 13ης Νοεμβρίου 2007

ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ	Κατηγορούμενοι	Πράξεις
Μαρία Ανδρικοπούλου Πρόεδρος Πρωτοδικών	1) ΜΠΟΥΛΟΣ ΕΛΜΠΡΑΧΕΜ του Γκιργκις ΠΑΡΩΝ κάτ. Αγ.Ι.Ρέντη	1) ψευδορκία μάρτυρα 2) απάτη στο Δικαστήριο κατά συναυτουργία
Ηλίας Σταυρόπουλος Πλημ/κής	2) Παναγιώτης ΓΡΙΒΑΣ του Σπυρίδωνα κάτ. Δραπετσώνας ΠΑΡΩΝ	3) συκοφαντική δυσφήμιση 4) ηθική αυτουργία κατά συναυτουργ.σε ψευδορκία μάρτυρα & συκ.δυσφήμ.
Χαρίλαος Παππάς Πάρεδρος Πρωτοδικείου (επειδή καλύονται οι λουτοί Τακτικοί Δικαστές)	3) Σταύρος ΣΤΑΥΡΙΝΙΔΗΣ του Χαραλάμπους κάτ. Βούλας ΑΠΩΝ (παρ. δια πληρεξ.)	5) άμεση συνέργεια σε απάτη στο Δικαστήριο
Σωτηρία Παπαγεωργακοπούλου Αντεισαγγελέας (επειδή καλύεται ο Εισαγγελέας)		

**Φωτογρ. ΑΤ 6145, Σελ. 14 της ανωτέρω απόφασης αναφέρονται τα εξής:**

Από την ίδια αποδεικτική διαδικασία το Δικαστήριο δεν πείσθηκε ότι ο μηνυτής έχει καταγγείλει δολίως ή έστω από βαρεία αμέλεια τους κατ'νους. Πρέπει συνεπώς να μην επιβληθούν σε βάρος του τα δικαστικά έξοδα και τέλη.

Επιπρόσθετα παραθέτω την απόφαση του ΤΡΙΜ. ΠΛΗΜ. ΠΕΙΡΑΙΑ ΑΤ6146/2007

Πίνακας 26, Σελ. 31, Σχ.5Α, Σελ. 8

ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ  
Αριθμ. ΑΤ 6146/2007

ερήμην αθώωσ. δια πληρ.  
αντιμ. αθωωτική.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ Α΄ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΠΛΗΜ/ΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Συνεδρίαση της 13ης Νοεμβρίου 2007

ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ	Κατηγορούμενοι	Πράξεις
Μαρία Ανδρικοπούλου Πρόεδρος Πρωτοδικών	1) Παναγιώτης ΓΡΙΒΑΣ του Σπυρίδωνα ΠΑΡΩΝ κάτ. Βούλας	1) ψευδορκία μάρτυρα 2) ηθική αυτουργία σε ψευδ. μάρτυρα από κοινού
Ηλίας Σταυρόπουλος Πλημ/κής	2) ΕΛΜΠΡΑΧΕΜ ΜΠΟΥΛΟΣ του ΓΚΙΡΓΚΙΣ κάτ. Δραπετσώνας ΠΑΡΩΝ	3) απάτη στο Δικαστήριο από κοινού 4) άμεση συνέργεια σε απάτη στο Δικαστήριο από κοινού
Χαρίλαος Παππάς Πάρεδρος Πρωτοδικείου (επειδή καλύονται οι λουτοί Τακτικοί Δικαστές)	3) Σταύρος ΣΤΑΥΡΙΝΙΔΗΣ του Χαραλάμπους κάτ. Βούλας ΑΠΩΝ (παρ. δια πληρεξ.)	
Σωτηρία Παπαγεωργακοπούλου Αντεισαγγελέας (επειδή καλύεται ο Εισαγγελέας)	4) Νικόλαος ΤΖΑΜΑΡΙΑΣ κάτ. Βούλας ήδη αγνώστου διαμονής ΑΠΩΝ	
Καλλιόπη Γιοκαρίνη Γραμματέας		

Πίνακας 26, Σελ. 34, Σχ. 6, φύλλο. 2

**Σελίδα 8 της ανωτέρω απόφασης του ΤΡΙΜ. ΠΛΗΜ. ΠΕΙΡΑΙΑ ΑΤ 6146/07**

Από την ίδια αποδεικτική διαδικασία το Δικαστήριο δεν πείσθηκε ότι ο μηνυτής έχει καταγγείλει δολίως ή έστω από βαρεία αμέλεια τους κατ'νους. Πρέπει συνεπώς να μην επιβληθούν σε βάρος του τα δικαστικά έξοδα και τέλη.

Το ίδιο το δικαστήριο το οποίο κακώς έκρινε αθώους, τους κ. Σταυρινίδη και τους συνεργάτες του, με την ίδια αποδεικτική διαδικασία έκρινε ότι, εγώ δεν ενήργησα με δόλο, ή έστω με βαριά

αμέλεια, καθ όσον οι δύο αυτοί παράγοντες είναι βασικοί και απαραίτητοι προκειμένου να στηριχτεί οποιαδήποτε κατηγορία εναντίον μου. Στο ίδιο βούλευμα 736/2008, φύλλο (2) όπισθεν αναφέρεται ότι:

Πίνακας 27. Σελ. 35, Σχ. 6, φύλλο 2

Συγχρόνως υπό τα ίδια πραγματικά περιστατικά δεν προέκυψαν επαρκείς ενδείξεις, ικανές να επιστηρίζουν δημόσια κατηγορία κατά του κατηγορουμένου για την πράξη της ψευδορκίας μάρτυρα και πρέπει το Συμβούλιο Σας κατά τις διατάξεις των άρθρων 309 παρ.1α και 310 παρ.1 Κ.Π.Δ, να αποφανθεί να μη γίνει κατηγορία εναντίον του γι'αυτές, ενώ δεν συντρέχει περίπτωση επιβολής των δικαστικών εξόδων και τελών σε βάρος των εγκαλούντων διότι η ποινική δίωξη ασκήθηκε αυτεπάγγελτα. (άρθρο 581 παρ.1 Κ.Π.Δ).

Στο ίδιο βούλευμα 736/2008 σελίδα (2) όπισθεν αναφέρονται τα εξής:

Π.- Να μη γίνει κατηγορία κατά του αυτού ως άνω κατηγορουμένου, για την πράξη της ψευδορκίας μάρτυρα ,που φέρεται ότι έχει τελεσθεί στον Πειραιά στις 21.11.2003.

**ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 12-6-2008 Η ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑΣ ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΜΑΡΣΙΩΝΗ  
ΑΝΤΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΩΝ»**

Αν και τάδε έφη, το Συμβούλιο Πλημμελειοδικών Πειραιά με Προεδρεύουσα την κ. Θεανώ Μπούρη και τις πλημμελειοδίκες κ. Άννα Καλατζή και Παρασκευή Μπερσή, είχαν διαφορετική άποψη, έπρεπε κατ εντολή του Εισαγγελέα Εφετών κ. Μπρακουμάτσου Παναγιώτη να στηρίζουν κατηγορίες εναντίον μου, είτε ήμουν αθώος, είτε όχι! Και με το υπ' αριθμ. 736/08 βούλευμα με παρέπεμψαν να δικαστώ για ψευδή καταμήνυση, ψευδορκία και συκοφαντία. (Σχ. 6). Η υπόθεση εκδικάστηκε στο ΤΡΙΜ. ΠΛΗΜ. ΠΕΙΡΑΙΑ και εκδόθηκε η απόφαση ΑΤ 7328/09 όπου στην σελίδα 10 αναφέρει:

Πίνακας 28, Σελ. 35, Σχ.7, Σελ. 10 +15

**ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ**  
Αριθμ. ΑΤ 7328/09

Αντιμ. χωρίς συνηγ.- πολιτ. Αγωγή - καταδικ. συναδ. ποινή. Αναστέλ. με δήλωση - Η εφ. να έχει αναστ. αποτέλ.

**ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΗ**  
**ΤΟΥ Α' ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΠΛΗΜΜΕΛΕΙΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ**  
Δημόσια συνεδρίαση της 26 Οκτωβρίου 2009

Σύνθεση

Κατηγορούμενος

Πράξεις

ΤΖΕΛΕΠΗ Αντιγόνη  
Πρόεδρος Πλημμελειοδικών

ΓΕΩΡΓΟΥΛΕΑΣ Σπυριδών  
Πλημμελειοδίκης

ΚΙΤΣΟΥ Ανθή  
Δικαστική Πάρεδρος.

ΝΙΚΟΛΑΟΥ Ζωή  
Εισαγγελέας Πλημμελειοδικών

ΚΩΤΣΙΟΥ Βασιλική  
Γραμματέας

ΛΕΙΒΑΔΑΣ  
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ  
του Αντωνίου

ΠΑΡΩΝ

- 1] ψευδή καταμήνυση
- 2] ψευδορκία μάρτυρα
- 3] συκοφαντική δυσφήμιση

Στην σελίδα 10 της ανωτέρω απόφασης αναφέρονται τα κάτωθι:

**Δικάζει παρόντα τον κατηγορούμενο ΛΕΙΒΑΔΑ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟ του Αντωνίου**

**Παύει οριστικά ποινική δίωξη του ότι:**

**Γ) Στον Πειραιά στις 24-5-2004 εξεταζόμενος ενόρκως ως μάρτυρας ενώπιον αρχής αρμόδιας να ενεργεί ένορκη εξέταση κατέθεσε εν γνώσει του ψέματα και συγκεκριμένα εξεταζόμενος ενόρκως ενώπιον της Πταισματοδίκη του 8<sup>ου</sup> Τμήματος του Πταισμ/κείου Πειραιά αναφέρθηκε και επιβεβαίωσε ενόρκως το περιεχόμενο της από 21-10-2003 εγκλήσεως του ως προς τα ψευδή πραγματικά περιστατικά που αναφέρονται σε αυτήν ως προς τους Μπούλου Ελμιράχμ και Γρίβα Παναγιώτη και που εκτίθενται στο υπό στοιχείο Α του κατηγορητηρίου**

**Κηρύσσει τον κατηγορούμενο ένοχο του ότι:**

Στην σελίδα 15 της ίδιας απόφασης Πειραιά 7328/09 αναφέρει τα εξής:

**Γ) Στον Πειραιά στις 24-5-2004 εξεταζόμενος ενόρκως ως μάρτυρας ενώπιον αρχής αρμόδιας να ενεργεί ένορκη εξέταση κατέθεσε εν γνώσει του ψέματα και συγκεκριμένα εξεταζόμενος ενόρκως ενώπιον της Πταισματοδίκη του 8<sup>ου</sup> Τμήματος του Πταισμ/κείου Πειραιά αναφέρθηκε και επιβεβαίωσε ενόρκως το περιεχόμενο της από 21-10-2003 εγκλήσεως του ως προς τα ψευδή πραγματικά περιστατικά που αναφέρονται σε αυτήν ως προς τον Σταυρινίδη Σταύρο και που εκτίθενται στο υπό στοιχείο Α του κατηγορητηρίου**

**Κρίθηκε, αποφασίστηκε και δημοσιεύθηκε αμέσως στο ακροατήριο σε δημόσια συνεδρίαση.**

Πειραιάς, 26-10-2009

Η Πρόεδρος  
Πρωτ/κών

Η Γραμματέας

Η προεδρεύουσα Πρόεδρος Πλημμελειοδικών κ. Τζελέπη Αντιγόνη με μηλίχεια συμπεριφορά προς τον εφοπλιστή Σταυρινίδη που άγιζε τα όρια της υποτέλειας και άκρως επιθετική προς εμένα που έφτανε τα όρια του booling απέναντί μου, **με καταδίκασε για ψεδορκία ως προς τον εφοπλιστή Σταυρινίδη, ως προς τα ψευδή πραγματικά περιστατικά που αναφέρονται στο υπό στοιχείο Α του κατηγορητηρίου, χωρίς να αναφέρει συγκεκριμένη κατηγορία δεδομένου ότι δεν γνώριζε ποια ήταν η κατηγορία.**

**Ανακεφαλαιώνοντας έχουμε τα εξής :**

Στο βούλευμα Πειραιά 736/08, αναφέρονται οι πραγματικές ιδιότητες του εφοπλιστή Σταυρινίδη, (Σχ. 6, φύλλο 3 παράγ. Β στο τέλος). Τα ίδια ακριβώς αναφέρονται και στην απόφαση του Τριμ. Πλημ. Πειραιά ΑΤ 7328/09 (Σχ.7, Σελ. 13 #B), τα όποια είναι ακριβώς όμοια και στις δύο περιπτώσεις ως εξής:

B.- Στον άνω τόπο και χρόνο με οποιονδήποτε τρόπο ισχυρίστηκε ενώπιον τρίτων για κάποιους άλλους ψευδή γεγονότα εν γνώσει της αναλήθειας τους, τα οποία μπορούσαν να βλάψουν την τιμή και την υπόληψη του και συγκεκριμένα ισχυρίστηκε για τους ως άνω εγκαλούντες τα ως άνω ψευδή, που λεπτομερώς αναφέρονται στην παράγραφο «Α», γνωρίζοντας την αναλήθεια τους, δεδομένου ότι τα αντίστοιχα αληθινά περιστατικά είναι ότι ο Σταύρος Σταυρινίδης είναι ο διαχειριστής και κύριος μέτοχος της εταιρείας με την επωνυμία «TAXIDEFTIS CORPORATION LTD», πλοικτήτριας του πλοίου "TAXIDEFTIS" και της εταιρείας με την επωνυμία "SCANDIA SHIPPING HELLAS INC" της οποίας τυπικός εκπρόσωπος στην Ελλάδα είναι ο Μπούλου Ελμιράχμ αφού ο Σταύρος Σταυρινίδης τον

Το Συμβούλιο Πλημμελειοδικών Πειραιά με το βούλευμα 736/09 υπό την σύνθεση όπως αυτή αποτυπώνεται στον "Πίνακα 23", σελ. 33, Σχ. 6", στην ανωτέρω παράγραφο (B) αναφέρεται στις πραγματικές ιδιότητες του Σταυρινίδη, οι οποίες δεν έχουν καμία σχέση με τα όσα αναφέρονται στο κατηγορητήριο και τα όσα δήθεν κατέθεσε ο μάρτυρας απόδειξης αρχιπλοίαρχος κ. Γρίβας, όπως αυτά αναφέρονται στο επίσημο Εισαγγελικό κατηγορητήριο Πειραιά (Σχ.12).

Συγκεκριμένα τα αντίθετα ψευδή περιστατικά θα πρέπει να είναι τα ακριβώς αντίθετα των ανωτέρω πραγματικών περιστατικών της παραγράφου Β' τα οποία εν προκειμένω πρέπει να είναι αυτά, κατά τα οποία κάποιος θα ισχυρίζεται ότι ο κ. Σταυρινίδης δεν ήταν ο πλοιοκτήτης του αγωγικού πλοίου "Ταξιδευτής". Επομένως το στοιχείο είναι το όνομα του πλοίου "Ταξιδευτής", διότι η διαχειρίστρια έχει κι άλλα πλοία προς διαχείριση, και η πλοιοκτήτρια μπορεί να έχει κι άλλα πλοία δικά της, αλλά και ο Σταυρινίδης εφ' όσον θέλει να ελιχθεί δεν αναφέρει πλοίο, ώστε κάποια στιγμή να ισχυριστεί ότι εγώ δεν ήμουν διαχειριστής της εταιρείας "Scandia shipping Hellas", αλλά ήμουν διαχειριστής του "ναυτικού πρακτορείου" με την επωνυμία "Scandia shipping agencies", όπως και έπραξε.

Ας δούμε λοιπόν ποιος έγραψε, ή, έκανε αυτές τις δηλώσεις σχετικά με τις πραγματικές ιδιότητες του εφοπλιστή Σταυρινίδη; Εγώ, ή, οι ίδιοι, ο Σταυρινίδης και οι συνεργάτες του!

Ο εφοπλιστής Σταυρινίδης και οι συνεργάτες του στην αγωγή τους 3592/02 σχετικά με τις ιδιότητες του εφοπλιστή Σταυρινίδη ισχυρίστηκαν τα εξής:

#### **Οι αντιθέσεις μεταξύ του κατηγορητηρίου και των πραγματικών περιστατικών.**

Στην αγωγή τους 3592/02 παρουσιάζουν τον Σταυρινίδη ως "ναυτικό πράκτορα" και αποκρύπτουν όλες τις υπόλοιπες ιδιότητές του ως πλοιοκτήτη του αγωγικού πλοίου "Ταξιδευτής" και ιδιοκτήτη της διαχειρίστριας "Scandia shipping Hellas". "Φωτογρ. απόσπασμα της αγωγής τους 3592/2003, Σελ. 2 τέλος.

Πίνακας 30, Σελ.37, Σχ.69,σελ. 2 τέλος(2+3)

για ξέπλυμα μαύρου χρήματος από τον κ. Σταυρινίδη, εκπρόσωπο του ναυτικού πρακτορείου SCANDIA SHIPPING AGENCIES INC. και παρέδωσε σε

απόδειξη του ισχυρισμού του αυτού αντίγραφο επιταγής του πρακτορείου αυτού που πρακτιόρευε το πλοίο ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ στον Καναδά για ποσό Δολ. Καναδά 25.000, ημερομηνίας 5.12.2001 και την οποία, όπως ισχυρίσθηκε, ενώ του παραδόθηκε για κάλυψη του Ταμείου του πλοίου (cash to Master) εκ των υστέρων την ίδια ημέρα του την ζήτησε πίσω ο κ. Σταυρινίδης και του την παρέδωσε με αντίστοιχη απόδειξη παραλαβής. Κατόπιν αυτού απείλησε ότι θα

Μήπως βλέπει ο Εισαγγελέας Εφετών Πειραιά κ. Μπρακουμάτσος, η Προεδρεύουσα Εφέτης κ. Αλεξάνδρα Καραγιώργου – Μανέντη, η Εφέτης κ. Παπαδιά Αρετή, η προεδρεύουσα Πλημμελειοδίκης κ. Αντιγόνη Τζελέπη, ο Πλημμελειοδίκης κ Γεωργουλέας Σπυρίδων, και η Εισαγγελέας κ. Νικολάου Ζωή, σε κάποιο σημείο του ανωτέρω αποσπάσματος της αγωγής τους 3592/02 (Σχ. 69, σελ. 2+3) να αναφέρονται όλοι αυτοί οι τίτλοι του εφοπλιστή Σταυρινίδη, ως όφειλαν να αναφέρονται, βάσει του βουλεύματος Πειρ. 736/2008. (Σχ. 6, φύλ.6, #B) αλλά και της απόφασης του Τριμ. Πλημ. Πειραιά “ΑΤ 7328/09, (Σχ. 7, Σελ. 13, # B).

Πίνακας 31, Σελ. 38, Σχ.2, σελ. (4).

**Φωτ. Της αντίστοιχης Απόφ. Πειραιά 2640/03. (Σχ. 2, σελ. 2. αρχή, 4).**

ταιρείας της ενάγουσας πλοιοκτήτριας, του αρχιπλοιάρχου της τελευταίας και της γραμματέως της διαχειρίστριας της ενάγουσας, κατέθεσε αντίγραφο της από 5-12-2001 επιταγής 25.000 δολλαρίων Καναδά προς αυτόν, από τον αναφερόμενο στην αγωγή πράκτορα του αγωγικού πλοίου στον Καναδά, η οποία παραδόθηκε στον ενάγοντα, ως πλοίαρχο του αγωγικού πλοίου, στις 5-12-2001, για κάλυψη του ταμείου του πλοίου, την οποία αυθημερόν, με σχετική απόδειξη, επέστρεψε ο ενάγων στον πράκτορα του αγωγικού πλοίου στον Καναδά. κατόπιν αιτήματος του τελευταίου, απειλώντας ο εναγόμενος ότι θα προέβαινε σε

**Φωτ. Απόφ. Πειραιά 2640/03. (Σχ.2, σελ.4. Τέλος) ‘**

χιπλοιάρχου της ενάγουσας, δήλωσε πως είχε στοιχεία για νομιμοποίηση στον Καναδά χρημάτων από παράνομες δραστηριότητες, του κ. Σταυριανίδη, εκπροσώπου του ναυτικού πρακτορείου με την επωνυμία "SCANDIA SHIPPING AGENCIES I.N.C." το οποίο πρακτιόρευε στον Καναδά το αγωγικό πλοίο και για απόδειξη του εν λόγω ισχυρισμού του ο εναγόμενος κατέθεσε αντίγραφο της από 5-12-2001 επιταγής ποσού 25.000 δολλαρίων Καναδά, που στις 5-12-2001 παραδόθηκε σ' αυτόν για κάλυψη του ταμείου του αγωγικού πλοίου από τον πράκτορα του αγωγικού πλοίου στον Καναδά κ. Σταυριανίδη και την οποία αυθημερόν (5-12-2001) ο εναγόμενος με απόδειξή του επέστρεψε στον κ. Σταυριανίδη αιτήσει του τελευταίου. Μετά ταύτα ο εναγόμενος δήλωσε ότι θα

Μήπως βλέπετε όλοι εσείς οι Δικαστικοί λειτουργοί που με καταδικάσατε σε 16 μήνες φυλακή σε κάποιο σημείο των ανωτέρω αποσπασμάτων της απόφασης 2640/03 των “Πινάκων 25+26, σελ. 35” να αναφέρονται όλοι αυτοί οι τίτλοι του εφοπλιστή Σταυρινίδη όπως αναφέρονται στο βούλευμα Πειραιά 736/2008 “Πίνακας 23 # B”, σελ.33” ως όφειλαν να αναφέρονται! Διότι εγώ ομολογουμένως δεν βλέπω ούτε έναν από τους αληθείς τίτλους του εφοπλιστή Σταυρινίδη, όπως αυτοί βεβαιώνονται, στο βούλευμα Πειραιά 736/2008, βάσει του οποίου στηρίχτηκε κατηγορία εναντίον μου, αντίθετα στο αμέσως πιο πάνω απόσπασμα της απόφασης του ΜΠΠειραιά 2640/03 υπογραμμισμένο αναφέρει ξεκάθαρα και χωρίς υπεκφυγές τα εξής: **«Από τον**

**πράκτορα του αγωγικού πλοίου στον Καναδά κ. Σταυρίδη», το οποίο είναι τελείως αντίθετο με τα όσα αναφέρονται στο βούλευμα Πειραιά 736/08, ότι «ο κ. Σταυρινίδης είναι πλοιοκτήτης του πλοίου “Ταξιδευτής” και ιδιοκτήτης της διαχειρίστριας εταιρείας “Scandia shipping Hellas”», εν αντιθέσει με τα όσα ισχυρίστηκαν στην αγωγή τους 3592/02 και την αντίστοιχη απόφαση του ΜΠΠειραιά και τα όσα αναφέρονται στο βούλευμα 736/2008.**

Επομένως ποια είναι η αξιοπιστία του κατηγορητηρίου το οποίο αναφέρει ότι ο Γρίβας δήθεν κατέθεσε ότι «ο Σταυρινίδης είναι ο πλοιοκτήτης, είναι ο εφοπλιστής...» Διότι εγώ κατέθεσα την μήνυσή μου βασισμένος στα αυτιά μου, αφού ήμουν αυτήκοος μάρτυρας και στα όσα ανέφεραν στην αγωγή τους 3592/02 και αντίστοιχα στην απόφαση 2640/03. Βάσει των ανωτέρω εγώ ακόμη κι αν έλεγαν ψέματα στην αγωγή τους, ακόμη κι αν ο Πρωτοδίκης έλεγε κι αυτός ψέματα, ακόμη και τότε δεν θα μπορούσα να έχω δόλο διότι δεν θα είχα ενεργήσει αφ εαυτού και δεν ενήργησα ούτε από βαριά αμέλεια επομένως γιατί με καταδίκασαν όσον αφορά τον κ. Σταυρινίδη, αφού εγώ ήμουν αυτός που είπε την αλήθεια για την ιδιότητά του ως πλοιοκτήτη του αγωγικού πλοίου “Ταξιδευτής” και στον αντίποδα ο Σταυρινίδης και οι συνεργάτες του είπαν ψέματα, ισχυριζόμενοι ότι ο Σταυρινίδης, ήταν ναυτικός πράκτορας!

Με κατηγορούν χωρίς να προσδιορίζουν τα όσα αναφέρω εγώ για τις πραγματικές ιδιότητες του εφοπλιστή Σταυρινίδη, ως ήταν υποχρεωμένοι εκ του νόμου. Και το αστείο είναι ότι, δεν προσδιορίζουν την κατηγορία, διότι δεν την γνωρίζουν! Και πώς να την γνωρίζουν τάχα, αφού μαζί με άλλες πιο σοβαρές κατηγορίες της μήνυσής μου εναντίον του εφοπλιστή Σταυρινίδη, τις απέσυρε από την κυκλοφορία η Εισαγγελέας Πρωτοδικών κ. Συμηγιάννη Παναγιώτα, κοινώς τις «έπνιξε». Διότι αν δεν τις είχε αποσύρει θα είχε καταδικαστεί στην θέση μου ο εφοπλιστής Σταυρινίδης! Στην μήνυσή μου ABM A05 1525 στην σελίδα (13) αναφέρω τα εξής:

**Φωτογραφικό απόσπασμα της σελίδας (13) της μήνυσής μου ABM A05 1525.**

Όλα όσα αναφέρονται παραπάνω στην εν λόγω απόφαση είναι απόρροια των ψευδών και συκοφαντικών ισχυρισμών των μηνυομένων και ως άνω παραπεμφθέντων, υπό την καθοδήγηση του πλοιοκτήτη Σταύρου Σταυρινίδη, ο οποίος παρουσιάζεται έντεχνα σε όλα τα δικόγραφα ως πράκτορας του αγωγικού πλοίου, ενώ στην πραγματικότητα είναι ο πλοιοκτήτης των πλοίων TAXIDEFTIS και ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ, οι οποίοι

Πίνακας 32, σελ. 39

Σχ. 8<sup>Α</sup>, φύλ.7, σελ.13

Τα όσα αναφέρω πιο πάνω σχετικά με τις ιδιότητες του εφοπλιστή Σταυρίδη στην μήνυσή μου ABM A05 1525 “Πίνακα 29, σελ.40, Σχ. 8<sup>α</sup>, φύλ. 7” είναι ακριβώς ίδια με αυτά τα οποία βεβαιώνονται στο βούλευμα 736/08 Πειραιώς “Πίνακας 23, σελ. 33, φύλ. 7 #B”, διότι αναφέρομαι στα ονόματα των πλοίων “Ταξιδευτής” και “Αρμονικός” τα οποία είναι πλοιοκτησίας του εφοπλιστή Σταυρινίδη, εκ των οποίων αποκρύπτουν το πλοίο “Αρμονικός” λόγω του ότι ο πλοίαρχος του ήταν βασικός μάρτυρας στην υπόθεση, αφού φέρεται να είναι αυτός ο οποίος υπέγραψε ότι παρέλαβε μετά από μένα την δήθεν επιταγή των CND \$25000, ενώ οι άλλες δύο ιδιότητες του κ. Σταυρινίδη ως ιδιοκτήτης της πλοιοκτήτριας εταιρείας του πλοίου “Ταξιδευτής” «TAXIDEFTIS CORPORATION» είναι δεδομένες συναρτήσει του ονόματος του αγωγικού πλοίου “Ταξιδευτής”, αφού με το όνομα του αγωγικού πλοίου “Ταξιδευτής” που καταθέτω, μπορείς να βρεις αμέσως την αντίστοιχη πλοιοκτήτρια εταιρεία “TAXIFEFTIS CORPORATION” καθώς και την διαχειρίστρια Εταιρεία “Scandia shipping Hellas”, από την οποία εκπροσωπείται, όπως λεπτομερώς αναφέρονται στο βούλευμα 736/08 Πειραιώς Πίνακας 23, σελ. 33, φύλ. 7#B

Επομένως κακώς με καταδίκασαν για ψευδορκία ως προς τον εφοπλιστή Σταυρινίδη! Έτσι ανακεφαλαιώνοντας έχουμε τα εξής: στην σελίδα 10 της απόφασης Πειραιά ΑΤ7328/09 έχει

παύσει οριστικά η ποινική μου δίωξη για ψευδορκία όσον αφορά τους δύο εκ των τριών του Γρίβα Παναγιώτη και του Μπούλου Ελμιραχεμ! Στις αμέσως πιο πάνω σελίδες απέδειξα ότι είμαι αθώος όσον αφορά την ψευδορκία και για τον τρίτο εξ αυτών Σταυρινίδη, επομένως απομένει μια κατηγορία ακόμη, αυτή της συκοφαντίας και πάλι μόνον για τον Σταυρινίδη, διότι για τους άλλους δύο Γρίβα και Μπούλου η υποβολή της μήνυσης τους ήταν εκπρόθεσμη κατά δύο χρόνια και απαράδεκτη.

Έτσι λοιπόν φτάνουμε στο σημείο που ο Εισαγγελέας Εφέτης Μπρακουμάτσος ζητάει την ενοχή μου για όλες τις κατηγορίες. Ο δικηγόρος μου κ. Αντώνης Τράκας ζήτησε από το δικαστήριο την απαλλαγή μου, όσον αφορά ψευδορκία και την συκοφαντία και ανέφερε ότι, αφής στιγμής απαλλάχτηκα οριστικά για τους δύο εκ των τριών για την ίδια κατάθεση, έπρεπε να αθωωθεί και για τον τρίτο αφού αφορά την ίδια κατάθεσή μου και δεν δικαζόμουν για το κατ' εξακολούθηση αδίκημα της ψευδορκίας, βάσει της οποίας είχα αθωωθεί για του άλλους δύο Γρίβα και Μπούλου. Όσον αφορά την συκοφαντία ο δικηγόρος μου ζήτησε την απαλλαγή μου διότι κατά την διάρκεια της ακροαματικής διαδικασίας ο εφοπλιστής Σταυρινίδης και ο διαχειριστής του Μπούλου Ελμιράχεμ άθελα τους προκειμένου να γίνουν πιο δραματικοί δήλωσαν ο καθ' ένας χωριστά κατά την ένορκη κατάθεσή τους ότι, ο εφοπλιστής Σταυρινίδης είχε γίνει ρεζίλι στο Μόντρεαλ όταν πήγε να παραλάβει την κλίση για την δίκη, ενώ δασκαλεμένος από τους δικηγόρους ψευδότην στο Τριμελές Πλημμελειοδικείο Πειραιά ότι δεν είχε λάβει έγκαιρη γνώση της μήνυσης μου και γι αυτό κατέθεσε μήνυση δύο χρόνια αργότερα και παρ' όλες τις αντιρρήσεις μου το αίτημά του έγινε αποδεκτό από την κ. Τζελέπη Αντιγόνη!!

Δεδομένου ότι τα υπό κρίση περιστατικά όσον αφορά τις ιδιότητες του εφοπλιστή Σταυρινίδη έχουν γραφτεί και έχουν βεβαιωθεί στην αγωγή τους 3592/02 και στην αντίστοιχη απόφαση του ΜΠΠειραιά 2640/03, όπου αναφέρουν τον Σταυρινίδη ως "ναυτικό πράκτορα" αποκρύπτοντας τις υπόλοιπες ιδιότητές του ότι, ήταν πλοιοκτήτης του αγωγικού πλοίου "Ταξιδευτής" και ιδιοκτήτης της διαχειρίστριας εταιρείας "Scandia shipping Hellas", ως εκ τούτου είμαι αθώος της ψευδορκίας ΚΑΙ ως προς τον κ. Σταυρινίδη! Και, δεδομένης της αναίρεσής μου στον Άρειο Πάγο, ο οποίος έκανε δεκτή την αναίρεση ως προς την "συκοφαντική δυσφήμιση", ΕΙΜΑΙ ΑΘΩΟΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ! Φωτογρ. Απόσπασμα της απόφασης του Αρείου Πάγου!

**ΑΡΙΘΜΟΣ 1310/2011**  
**ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ**  
**Β' ΠΟΙΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΩΝ**

Πίνακας 33, Σελ. 40,  
Σχ.70, σελ. (21)

Συγκροτήθηκε από τους δικαστές: Νικόλαο Τρούσα, Προεδρεύοντα Αρεοπαγίτη, ως αρχαιότερο μέλος της Συνθέσεως, Βασίλειο Λαμπρόπουλο, Ασπασία Καρέλλου-Εισηγήτρια, Ιωάννα Πετροπούλου και Στυλιανή Γιαννούκου, Αρεοπαγίτες.

1310/2011 σελ. 21

συζήτηση στο ίδιο δικαστήριο που την εξέδωσε, η σύνθεση του οποίου από άλλους δικαστές, εκτός από αυτούς που δίκασαν προηγουμένως είναι δυνατή.



**ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ**

Αναιρεί την 1565/2010 απόφαση του Τριμελούς Εφετείου Πειραιά για πλημμελήματα, κατά το μέρος που αφορά την αποδιδόμενη στον αναιρεσιόντα αξιόποινη πράξη της συκοφαντικής δυσφημίσσεως και το μέρος που αφορά την καθορισμό συνολικής ποινής ως προς την πράξη αυτή.

Παραπέμπει την υπόθεση κατά το ως άνω μέρος που αναιρέθηκε, για νέα εκδίκαση στο ίδιο δικαστήριο, που εξέδωσε την αναιρούμενη απόφαση, που θα συγκροτηθεί από άλλους δικαστές, από αυτούς που δίκασαν την υπόθεση προηγουμένως.

Κρίθηκε και αποφασίσθηκε στην Αθήνα στις 9 Σεπτεμβρίου 2011.

Δημοσιεύθηκε στην Αθήνα, σε δημόσια συνεδρίαση στο ακροατήριό του, στις 27 Σεπτεμβρίου 2011.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ**

**Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

Σφραγίσθηκε  
+ ασπίδα

Η αντίστοιχη απόφαση του Εφετείου Πειραιά με νέα σύνθεση σχετικά με την αναίρεση της απόφασης του Αρείου Πάγου 1310/2011. Αριθ. 1617/2011 αναφέρει τα εξής:

Πίνακας 34, Σελ. 41, Σχ. 72, σελ. (7) κέντρο

**ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

**ΑΡΙΘΜΟΣ: 1617/2011**

**ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΗ**

**ΤΟΥ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΛΗΜΜΕΛΗΜΑΤΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

**Συνεδρίαση της 1<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2011**

ΣΥΝΘΕΣΗ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ	ΚΑΤΗΓΟΡΟΥΜΕΝΟΣ	ΠΡΑΞΗ
<b>Παρασκευή Ψυχογιουό</b> <b><u>ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ ΕΦΕΤΗΣ</u></b> <b>Λουκάς Μόρφης,</b> <b>Ιωάννης Αποστολόπουλος</b> (Αναπληρωματικός, επειδή κωλύεται ο τακτικός) <b><u>ΕΦΕΤΕΣ</u></b>  <b>Αναστασία Δημητριάδου</b> <b><u>ΑΝΤΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑΣ ΕΦΕΤΩΝ</u></b> <b>Ευαγγελία Κορώνη</b> <b>ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ</b>	<b>Χαράλαμπος</b> <b>ΛΙΒΑΔΑΣ ή ΛΕΙΒΑΔΑΣ</b> <b>του Αντωνίου,</b> κάτοικος Συντάγματος-Αθηνών <b><u>ΠΑΡΩΝ</u></b>	Συκοφαντική δυσφήμιση.

**ΕΚΘΕΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΗ**

Στην σελ. (7) κέντρο της ανωτέρω απόφασης αναφέρονται τα εξής: Φωτ. Απόσπασμα.

Όμως την έγκληση οι πολιτικός ενάγοντες την υπέβαλαν κατά τον κατηγορουμένου, στις 27.10.2005, ήτοι μετά την πάροδο της τριμήνης προθεσμίας του άρθρου 117 παρ.1 του ΠΚ. Όσον αφορά δε, τους εκ των δικαιουμένων σε υποβολή εγκλήσεως Ελμιραχέμ Μπούλο και Παναγιώτη Γρίβα, από την με ημερομηνία 16.12.2003 έκθεση εξέτασης χωρίς όρκο, στα πλαίσια της προκαταρκτικής εξέτασης που διενεργήθηκε κατ'άρθρο 31 παρ.2 Κ.Π.Δ. κατόπιν υποβολής της από 21.10.2003 μηνύσεως του κατηγορουμένου Χαραλάμπους Λειβαδά, έλαβαν γνώση του περιεχομένου της μηνύσεώς του και κατ'επέκταση των συκοφαντικών γι'αυτούς γεγονότων ήδη από την 16<sup>η</sup>. 12. 2003, δηλαδή δύο μήνες μετά την υποβολή της μήνυσης και δύο χρόνια πριν την υποβολή της δικής τους μήνυσης σε βάρος του νυν κατηγορουμένου, εγχείρισαν δε την απολογία τους στον Παισιματοδίκη Πειραιά στις 30.12.2003. Επιπροσθέτως, για τον εκ των δικαιουμένων σε υποβολή εγκλήσεως Σταύρο Σταυρινίδη, προέκυψε ότι αν και <sup>ήταν</sup> κάτοικος Καναδά, είχε επικοινωνία με τους δύο άλλους πολιτικός ενάγοντες και ειδικότερα με τον Ελμιραχέμ Μπούλο καθημερινά, ο οποίος τον ενημέρωνε για τα έγγραφα που λάμβαναν και συνεπώς πληροφορήθηκε το περιεχόμενο της άνω μήνυσης του ήδη κατηγορουμένου, τουλάχιστον το έτος 2004, όπως προκύπτει από την κατάθεση του στα πρακτικά της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως που νόμιμα αναγνώσθηκαν, όπου στη σελίδα 11 καταθέτει αυτολεξεί «μου έστειλαν κλήσεις τις οποίες έπρεπε να πάω από την Πρεσβεία. Το Μόντρεαλ μικρό, μαθεύτηκε και ταλαιπωρούμαι από το 2004». Επομένως πρέπει να γίνει κηρυχθεί απαράδεκτη η ποινική δίωξη του κατηγορουμένου λόγω εκπρόθεσμης άσκησης εγκλήσεως ως προς την αξιόποινη πράξη της συκοφαντικής δυσφήμεως και δη του ότι (Α) Στον Πειραιά στις 21.11.2003 εν γνώσει του

Η απόφαση του Τριμελούς Εφ. Πειραιά 1491-1565/2010 'Πίνακας 32, Σελ. 42, Σχ. 72, Σελ. 17,#5' βάσει της οποίας καταδικάστηκα αναφέρει τα εξής:

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
Αριθμ. Αποφ. 1491 και 1565/2010

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΗ  
Του Τριμελούς Εφετείου Πειραιώς  
(Πλημμελημάτων)  
Συνεδριάσεις των 12<sup>ης</sup> και 20<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2010

Πίνακας 35, Σελ. 42, Σχ. 88, σελ. 17 # 5).

ΔΙΚΑΣΤΕΣ κΑΤ	ΚΑΤΗΓΟΡΟΥΜΕΝΟΣ	ΠΡΑΞΕΙΣ
Αλεξάνδρα Καραγιώργου - Μανέντη Προεδρεύουσα Εφέτης	Χαραλάμπος Λειβαδάς ή Λειβαδάς του Αντωνίου, κάτοικος Αθηνών	1. Ψευδηγκαταρήνυση 2. Ψευδορκία μάρτυρα 3. Συκοφαντική δυσφήμηση
Αρετή Παπαδιά Κωνσταντίνος Πιπταράς Εφέτες	ΠΑΡΩΝ	
Παναγιώτης Μπρακουμάτσος Αντεισαγγελέας Εφετών		
Χριστίνα Κουτσοθανάση Γραμματέας		

Σελίδα 17 της ανωτέρω απόφασης του Εφετείου Πειραιά 1491-1565/2010.

Ο συνήγορος υπεράσπισης του κατηγορουμένου, αφού έλαβε το λόγο από την Πρόεδρο, ανέπτυξε την υπεράσπισή του και ζήτησε την απαλλαγή του πελάτη του. Κατέθεσε το παρακάτω σημείωμα και το ανέπτυξε και προφορικά.

Βάσει των ανωτέρω η ποινική δίωξη εναντίον μου τουλάχιστον για συκοφαντική δυσφήμιση ήταν απαράδεκτη ως εκ του γεγονότος ότι, οι εφοπλιστής Σταυρινίδης Σταύρος και ο διαχειριστής Μπούλου Ελμιράχεμ, καταθέτοντας κατά την ακροαματική διαδικασία μεγαλοφώνως στην αίθουσα, όπου βρίσκονταν και άκουγαν όλοι οι παρεβρισκόμενοι, **μεταξύ των οποίων και οι Εφέτες Δικαστές ως αυτήκοι μάρτυρες**, μεταξύ των οποίων και ο Εφέτης κ. Μπρακουμάτσος! Οι Σταυρινίδης και Μπούλου αποκάλυψαν (άθελά τους) ότι, ο Σταυρινίδης είχε λάβει γνώση της μήνυσής μου και είχε παραλάβει δικαστική κλήση πριν το 2004 ως εξής :

Πίνακας 36, Σελ. 43, Σχ. 88, σελ. (11+13)

**A. Ο Σταυρινίδης στη ανωτέρω αποφ. 1491-1565/2010. σελ. 11 αναφέρει ότι:**

εξονυχιστικό έλεγχο για να φορτώσει. Κάναμε μήνυση. Μου έστελναν κλήσεις, τις οποίες έπρεπε να πάω από την Προσβεία. Το Μόντρεαλ μικρό, μαθεύτηκε και ταλαιπωρούμαι από το 2004. Στο λοναριασμό Πλοιάργου έχει

**B. Φωτ. Απόσπ. Ο διαχειριστής μπούλου Ελμιράχεμ στην σελίδα 13 αναφέρει :**

της LLOYD'S. Οι νηογνώμονες συνεννοούνται μεταξύ τους. Με τον κύριο Σταυρινίδη μιλούσαμε καθημερινά. Για το συγκεκριμένο μπορεί να μην μίλησα εγώ, αλλά κάποιος άλλος από το γραφείο.»

Όλα τα ανωτέρω λέχθηκαν και διαδραματίστηκαν ενώπιον της Προεδρεύουσας Εφέτη κ<sup>α</sup>ς Αλεξάνδρας Καραγιώργου - Μανέντη, των Εφετών κ. Αρετής Παπαδιά και Κωνσταντίνου Πιτταρά και φυσικά του Εφέτη Εισαγγελέα κ. Μπρακουμάτσου Παναγιώτη ο οποίος κατά την άποψή μου είναι ο προστάτης του εφοπλιστή Σταυρινίδη!

Η Προεδρεύουσα Εφέτης κ. Αλεξάνδρα Καραγιώργου - Μανέντη, η Εφέτης κ. Παπαδιά Αρετή, μετά του Εφέτη κ. Πιτταρά Κωνσταντίνου, δεν έδωσαν καμία σημασία στα όσα ανέπτυξε προφορικά ο δικηγόρος μου κ. Αντώνης Τράκας σχετικά με την απαράδεκτη καταδίκη μου για συκοφαντική Δυσφήμιση και ψευδορκία, ύστερα από τις (άθελά τους) απόλυτες ομολογίες των κ. Σταυρινίδη και Μπούλου Ελμιράχεμ. Ο δικηγόρος μου κ. Τράκας Αντώνιος, ζήτησε την απαλλαγή μου και ως εκ τούτου κατέθεσε και σχετικό ΣΗΜΕΙΩΜΑ για τα πρακτικά της δίκης, αναλύοντας και στηρίζοντας νομικά τα όσα είχε ήδη αναπτύξει και προφορικά.

Πίνακας 37, Σελ. 43, Σχ. 67, σελ. (1)

**ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΓΙΑ ΤΑ ΠΡΑΚΤΙΚΑ (ΚΠονΔ 141 παρ. 2)**

Ο κατηγορούμενος, **Χαράλαμπος Λειβαδάς**, δια της υπερασπίσεώς, ανέπτυξε προφορικώς και παρέδωσε εγγράφως, για καταχώρηση στα πρακτικά, τους εξής ισχυρισμούς:

1.- Με το υπ' αριθμόν 736/2008 βούλευμα του Συμβ.Πλημ.Πειραιώς παραπέμφθηκα μεταξύ άλλων και για το αδίκημα της ψευδορκίας που φέρεται ότι τέλεσα την 24.05.2004, όταν εξεταζόμενος ενώπιον του 8<sup>ου</sup> τμήματος του Πταισματοδικείου Πειραιά, **αναφέρθηκα και επιβεβαίωσα ενόρκως το περιεχόμενο της επιδίκου εγκλήσεώς μου.-**

2.- Πρέπει στο σημείο αυτό να τονισθεί ότι, τόσο κατά το παραπεμπτικό βούλευμα, όσο και κατά την εκκαλουμένη **παραπέμφθηκα και δικάστηκα για μία πράξη ψευδορκίας** και όχι για κατ' εξακολούθηση τέλεση αυτής, εφαρμόστηκε δε μόνον το άρθρο 94 και όχι το 98 ΠΚ.-

3.- Πρέπει, επίσης, να τονισθεί ότι σε τέτοια περίπτωση (όταν, δηλαδή, εκλαμβάνεται ως μια πράξη) η δίωξη για το ένα ψευδές περιστατικό μιας καταθέσεως κωλύει τη νέα δίωξη για άλλο περιστατικό της ίδιας καταθέσεως (ΕφΑαρ. 149/84 Αρμ 37 σελ. 317).-

4.- Η εκκαλουμένη απόφαση, όμως, **εξέδωσε διάταξη** (βλ. σελ. 10 αυτής) σύμφωνα με την οποία **παύει οριστικά την ποινική δίωξη για την πράξη της ψευδορκίας, ως προς τα ψευδή περιστατικά που αναφέρονται ως προς τους Μπούλου Ελιωράγυ και Παναγιώτη Γρίβα.-**

5.- **Ταυτοχρόνως, εξέδωσε διάταξη σύμφωνα με την οποία με κηρύσσει ένοχο για την ίδια πράξη ψευδορκίας, ως προς τα ψευδή περιστατικά που αναφέρονται ως προς τον Στ. Σταυρινίδη.-**

6.- Όπως, περαιτέρω αποδεικνύεται από την από 26.10.2009 έκθεση εφέσεως **άσκησα** νομίμως και εμπροθέσμως **έφεση** κατά της υπ' 7328/2009 καταδικαστικής αποφάσεως. Η έφεσή μου, βεβαίως, **αφορά μόνον τις καταδικαστικές διατάξεις** της εκκαλουμένης, ενώ **κατά της άνω απαλλακτικής διατάξεως δεν ασκήθηκε έφεση.-**

7.- Εν όψει των ανωτέρω η σε βάρος μου δίωξη για ψευδορκία όσον αφορά και τα ψευδή περιστατικά ως προς τον Σταυρινίδη, **πρέπει να κηρυχθεί απαράδεκτη λόγω υπάρξεως δεδικασμένου, καθώς για την ίδια πράξη έχω ήδη απαλλαγεί αμετακλήτως με την γνωστή διάταξη του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου.-**

8.- Μόλις δε που πρέπει να αναφέρω ότι ακόμα και αν η ανωτέρω διάταξη συνιστά για οποιονδήποτε λόγο σφάλμα της εκκαλουμένης, **δεν μπορεί αυτό να καλυφθεί με την κατ' άρθρο 145 ΚΠοινΔ διόρθωση αυτής**, καθώς τέτοια διόρθωση είναι απαράδεκτη όταν **μεταβάλλεται ουσιωδώς το διατακτικό της αποφάσεως** (ενδ: ΑΠ 1265/2001 ΠοινΝομΑΠ 2001 σελ. 301), ενώ περαιτέρω, οποιαδήποτε τέτοια λύση θα οδηγούσε σε **ανεπίτρεπτη χειροτέρευση της θέσεώς μου** με τα γνωστά αποτελέσματα. Μεταβολή διατακτικού **θα μπορούσε, άλλωστε, να γίνει, με την άσκηση νομίμου ενδίκου μέσου, εν προκειμένω, δηλαδή, με την άσκηση εφέσεως από τον κ. Εισαγγελέα** (βλ. Αθ. Κονταξή Ερμηνεία ΚΠοινΔ υπό το άρθρο 145 σελ. 1069).-

9.- Περαιτέρω, για το αδίκημα της συκοφαντικής δυσφημίσεως **δεν υπάρχει εμπρόθεσμη έγκληση**. Ειδικότερα, η σε βάρος μου έγκληση υποβλήθηκε την 27.10.2005, δύο σχεδόν έτη μετά την φερόμενη τέλεση του αδικήματος. Οι αντίδικοι, όμως, δεν απέδειξαν, όπως οφείλουν, **για ποιόν λόγο υποβλήθηκε μετά δύο έτη η μήνυσή τους**. Δεν απέδειξαν, δηλαδή, **πότε έλαβαν γνώση του περιεχομένου της, ώστε να δικαιολογείται η εκπρόθεσμη υποβολή της** (ΑΠ 644/2001 ΤΝΠ). **Αντιθέτως από την αποδεικτική διαδικασία προέκυψε, κατά τη γνώμη μου, ότι άπαντες οι εγκαλούντες έλαβαν γνώση της μηνύσεώς μου ήδη από το έτος 2003.-**

10.- **Ανεξαρτήτως, λοιπόν από τους ουσιαστικούς λόγους που ανέλυσα κατά την αποδεικτική διαδικασία και που, από μόνοι τους, καταλύουν την κατηγορία, πρέπει, ειδικότερα για τα αδικήματα της ψευδορκίας και της ψευδούς καταμηνύσεως, να κηρυχθώ αθώος και για τους προαναφερομένους λόγους.-**

Αθήνα, 20.10.2010

Αθήνα, 20.10.2010

4.- Ωστόσο, κατά την ανάγνωση των **πρακτικών** της υπ' αριθμ. 1565/2010 αποφάσεως του Δικαστηρίου σας, διαπιστώνεται ότι, **το εν λόγω σημείωμα δεν περιλαμβάνεται** στα πρακτικά αυτής, προφανώς εκ παραδρομής. Εντούτοις κατά την συνεδρίαση της 20.10.2010 παραδόθηκε για καταχώρηση στα πρακτικά. Βρίσκεται, μάλιστα, ως σώμα, **εντός της δικογραφίας.-**

5.- Αντιθέτως, στη σελ. 18 της εν λόγω αποφάσεως, καταχωρήθηκε **μόνον** έτερο σημείωμά μου, που παρέδωσε για καταχώρηση στα πρακτικά ο συνήγορός μου, με το οποίο ζήτησα την αναγνώριση ελαφρυντικών περιστάσεων. Ίσως δε η παραδρομή να οφείλεται ακριβώς στο γεγονός ότι παραδόθηκαν δυο σημειώματα για τα πρακτικά, ένα (το ανωτέρω, υπό παρ. 3) που αφορούσε την νομική αβασιμότητα της κατηγορίας (που δεν καταχωρήθηκε) και ένα που αφορούσε τα ελαφρυντικά (που καταχωρήθηκε).-

**6.-** Πρέπει, συνεπώς, να διορθωθούν, ακριβέστερα δε να συμπληρωθούν, τα πρακτικά της ανωτέρω αποφάσεως, ως προς το σημείο αυτό, ώστε στη σελίδα 18 της αποφάσεως να ενσωματωθεί και το ανωτέρω σημειώμά μου, που παρέδωσε ο συνήγορός μου για καταχώρηση στα πρακτικά όπως δικαιούται (άρθρο 141 παρ. 2 ΚΠοινΔ) και που περιλαμβάνει υπερασπιστικούς ισχυρισμούς μου που αναπτύχθηκαν προηγουμένως προφορικά και που έλαβε υπ' όψιν του το δικάσαν δικαστήριο.-

### III.

**7.-** Κατά το εδ. α! του άρθρου 145 παρ. 3 ΚΠοινΔ, όπως ισχύει σήμερα, μέσα σε είκοσι μέρες από την, κατά το άρθρο 142 παρ. 2 εδάφιο τελευταίο, καταχώριση στο ειδικό βιβλίο καθαρογραμμένων πρακτικών είναι δυνατό να ζητηθεί από τους διαδίκους και τον εισαγγελέα ή να προκληθεί αυτεπαγγέλτως από το δικαστή η διόρθωση λαθών, που υπάρχουν στα πρακτικά ή η συμπλήρωση των ελλείψεων, αν συντρέχουν οι προϋποθέσεις της παρ. 1, κατά δε το εδ. β! της ίδιας αυτής διατάξεως, τη διόρθωση ή τη συμπλήρωση τη διατάσσει, ύστερα από κλήτευση και ακρόαση των διαδίκων, που ήταν παρόντες, όποιος διευθύνει τη συνεδρίαση, και σε περίπτωση άρνησής του το δικαστήριο που δίκασε αποτελούμενο από τους ίδιους αν είναι δυνατό δικαστές.-

**8.-** Ενόψει των προεκτεθέντων και της προπεριγραφείσας παραλείψεως - παραδρομής, που σημειώθηκε στα πρακτικά της ανωτέρω αποφάσεως του Δικαστηρίου σας, συντρέχει νόμιμη και δικαιολογημένη περίπτωση να διαταχθεί η διόρθωση και συμπλήρωση των πρακτικών αυτής. Η διόρθωση - συμπλήρωση θα αφορά, όπως προαναφέρθηκε, την καταχώρηση στα πρακτικά και του έτερου από 20.10.2010 σημειώματος που παρέδωσε ο συνήγορός μου κατά τη συνεδρίαση του δικαστηρίου σας της 20.10.2010 σύμφωνα με το άρθρο 141 παρ. 2 ΚΠοινΔ και που βρίσκεται στη δικογραφία.-

**9.-** Τη διόρθωση και συμπλήρωση αυτή πρέπει, σύμφωνα με το άρθρο 145 παρ. 3 ΚΠοινΔ, όπως ισχύει σήμερα, να κάνει η Εφέτης Πειραιώς κ. Αλεξάνδρα Καμνιγιώργου Μανέντη, που διηύθινε την ανωτέρω συνεδρίαση του Δικαστηρίου, σε περίπτωση δε αρνήσεώς της ή αδυναμίας να το πράξει, η συμπλήρωση - διόρθωση αυτή πρέπει να διαταχθεί από το Δικαστήριο, σύμφωνα, πάντοτε, με τη διάταξη του άρθρου 145 παρ. 3 ΚΠοινΔ και με την, κατά τη διάταξη αυτή, σύνθεση.-

**10.-** Σημειώνεται, πως η αίτηση αυτή υποβάλλεται μέσα στην, κατά την προαναφερθείσα διάταξη, εικοσαήμερη προθεσμία από τη δημοσίευση της απόφασης, που έγινε, κατά τα προεκτεθέντα, στις 14.03.2011, ημερομηνία από την οποία είχαμε, τόσο εγώ όσο και ο πληρεξούσιος δικηγόρος μου, τη δυνατότητα να λάβουμε γνώση του περιεχομένου των πρακτικών και να διαπιστώσουμε την ύπαρξη της, πιο πάνω, σημειωθείσας παράλειψης

## IV.

11.- Ζητώ, λοιπόν, για τους λόγους αυτούς:

11.1.- Να γίνει δεκτή η παρούσα αίτησή μου.-

11.2.- Να διαταχθεί, είτε από τον Εφέτη Πειραιώς κ. Αλεξάνδρα Καραγιώργου Μανέντη, είτε από το Δικαστήριό σας, συντιθέμενο από τους ίδιους Δικαστές, που εξακολουθούν να υπηρετούν στο Εφετείο Πειραιώς, η **διόρθωση και συμπλήρωση των πρακτικών της υπ' αριθμ. 1565/2010** απόφασης του Δικαστηρίου σας, σύμφωνα με όσα αναφέρονται ανωτέρω στην παρούσα αίτηση.-

12.- Συνηγόρους και αντικλήτους μου στην Αθήνα διορίζω τους δικηγόρους και κατοίκους Αθηνών **Παναγιώτη Γ. Βαρδάκη** (Μιχαήλ Βόδα 197) και **Αντώνιο Αντ. Τράκα** (Ανιγνώστοπούλου 36).-

Ο αιτών

Ως απάντηση στο ανωτέρω αίτημα ήρθε η Διάταξη της Εφέτη κ. Παπαδιά η οποία συμμετείχε την ακροαματική διαδικασία της εκδίκασης της έφεσής μου, ως Εφέτης πάρεδρος! Η οποία στο πόρισμά της απλά κατέληξε ότι, **δεν προέκυψε** από πουθενά ότι το Σημείωμα κατετέθη από τον δικηγόρο μου κ. Αντώνη Τράκα **και όχι ότι προέκυψε** ότι το Σημείωμα για τα πρακτικά δεν κατετέθη.

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
Αριθμός: 3/20-5-2011

Πίνακας 38, Σελ. 46  
Σχ.71,σελ.(τέλος).

ΔΙΑΤΑΞΗ

Της Εφέτη Πειραιώς Αρετής Παπαδιά, η οποία ως αρχαιότερη σύνεδρος έλαβε μέρος στη συνεδρίαση της 12<sup>ης</sup> και 20<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2010, του Τριμελούς Εφετείου Πλημμελημάτων Πειραιώς, επειδή η Προεδρεύουσα Εφέτης Αλεξάνδρα Καραγιώργου – Μανέντη υπηρετεί λόγω προαγωγής και τοποθέτησής της στην έδρα άλλου Δικαστηρίου.

---

Η ως άνω απόφαση καταχωρήθηκε στο ειδικό βιβλίο καθαρογραμμένων πρακτικών στις 14-3-2011. Συνεπώς η διαδικασία για τη συμπλήρωση των πρακτικών κινήθηκε εμπροθέσμως, δηλαδή εντός της ως άνω προθεσμίας των είκοσι ημερών, ενώ από τα από 28-4-2011 τέσσερα (4) αποδεικτικά επιδόσεως και το από 29-4-2011 αποδεικτικό επιδόσεως της Επιμελήτριας Δικαστηρίων ΛΓ'ΑΘΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, που υπηρετεί στο Εφετείο Πειραιώς, προκύπτει ότι οι διάδικοι κλήθηκαν να παραστούν κατά την εκδίκαση της αίτησης για τη σημερινή ημερομηνία 5-5-2011 και ώρα 12.00, η οποία είχε οριστεί για τη συμπλήρωση των πρακτικών της απόφασης. Από τους διαδίκους ο μὲν αὐτῶν παρῶν δια του συνηγόρου του Παναγιώτη Βαρδάκη δυνάμει της ἀπὸ 27-4-2011 εξουσιοδοτήσεώς του, οἱ πολιτικῶς ἐνάγοντες Μπούλου – Ελμιραχέμ και Παναγιώτης Γρίβας μετὰ τοῦ πληρεξουσίου τοῦ δικηγόρου Αβραάμ Πασσιπουλαρίδη, ἐνῶ δὲν παρῶν ὁ Σταύρος Σταυρινίδης, οὔτε και εκπροσωπήθηκε ἀπὸ τον πληρεξούσιο δικηγόρο του, καίτοι κλητεύθηκε νόμιμα και εμπρόθεσμα.

Απὸ ὅσα ἐξέθεσε ὁ αὐτῶν δια του συνηγόρου του και οἱ παρῶντες πολιτικῶς ἐνάγοντες, οἱ ὁποῖοι δὲν ἀντέλεξαν στη συμπλήρωση των πρακτικῶν, σε συνδυασμὸ με ὅλα τα ἔγγραφα της δικαγορίας προέκυψαν τα ἐξῆς: Το Τριμελὲς Εφετεῖο Πλημμελημάτων Πειραιῶς στη μετὰ ἀπὸ διακοπὴ δικάσιμο στις 20-10-2010 δίκασε την ἔφεση του ἤδη αἰτούντος κατὰ της ΑΤ 7328/2009 ἀπόφασης του Τριμελοῦς Πλημμελειοδικείου Πειραιῶς. Κατὰ τη συζήτηση της ἔφεσης κατὰ τὴ διάρκεια της ακροαματικῆς διαδικασίας παραδόθηκαν ἀπὸ τον συνήγορο του κατηγορουμένου προς καταχώρηση στα πρακτικὰ τα ἀπὸ 20-10-2010 δύο σπουδαῖα. τα ὁποῖα καταχωρήθηκαν το μὲν ἓνα στις σελίδες 5 και 6,

το δε άλλο στις σελίδες 18 και 19 των πρακτικών της απόφασης, με τα οποία αυτός ζητούσε με το μεν πρώτο την αποβολή των πολιτικώς εναγόντων, με το δε δεύτερο την αναγνώριση ελαφρυντικών περιστάσεων. Το τελευταίο παραδόθηκε από το συνήγορο του κατηγορουμένου κατά την αγόρευσή του ήτοι μετά την επί της ενοχής πρόταση του Εισαγγελέα γι' αυτό μετά την καταχώριση του ~~ως άνω~~ δευτέρου σημειώματος δόθηκε από την Προεδρεύουσα του Δικαστηρίου και πάλι

ο λόγος στον Εισαγγελέα, ο οποίος πρότεινε την αναγνώριση ελαφρυντικής περίπτωσης. Όμως πλην των ως άνω δεν προέκυψε ότι ο αιτών παρέδωσε δια του συνηγόρου του κατά το στάδιο αγόρευσης και το αιό 20-10-2010 σημείωμα με το στην αρχή της παρούσας αναφερόμενο περιεχόμενο, τούτο δε καθόσον αν πράγματι είχε παραδοθεί και αυτό ο Εισαγγελέας αφού του δόθηκε ο λόγος να προτείνει επί των ισχυρισμών του κατηγορουμένου που προβλήθηκαν δια του συνηγόρου του κατά το στάδιο της αγόρευσης θα πρότεινε και για τους σ' αυτό περιλαμβανόμενους ισχυρισμούς, στοιχείο που δεν προκύπτει από τα πρακτικά της υπό διόρθωση απόφασης. Πρέπει, ακόμη να σημειωθεί ότι από κανένα άλλο στοιχείο της απόφασης ή των πρακτικών της δεν προκύπτει ότι παραδόθηκε το προαναφερόμενο σημείωμα προς καταχώριση στα πρακτικά, ενώ ούτε αυτό περιέχεται στη σχετική δικογραφία. Με βάση αυτά η επικαλούμενη από τον αιτούντα παράλειψη των πρακτικών της υπό διόρθωση απόφασης δεν είναι δεκτική διόρθωσης σύμφωνα με το άρθρο 145 παρ.3 ΚΠΔ, καθώς *δεν προκύπτει* οφειλόμενη σε παραδρομή ή αβλεψία του Δικαστηρίου που εξέδωσε την υπό διόρθωση απόφαση (ΑΠ 1599/2005).

Ενόψει των ανωτέρω η ένδικη αίτηση πρέπει να απορριφθεί.

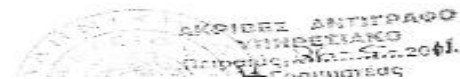
#### ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Απορρίπτει την από 29-3-2011 αίτηση του Χαραλάμπους Λιβυδά του Αντωνίου, κατοίκου Ν. Φιλαδέλφειας Αττικής.

Πειραιάς, 20 Μαΐου 2011

Η ΕΦΕΤΗΣ

Αρετή Παπαδιά



1565/2010  
 1565/2010  
 1565/2010

Η Εφέτης κ. Παπαδιά Αρετή ανήκε στην σύνθεση του ανωτέρω Δικαστηρίου του οποίου άπαντες οι δικαστές, αρχής γενομένης από την Προεδρεύουσα Εφέτη κα. Αλεξάνδρα Καραγιώργου - Μανέντη, τους Εφέτες κ. Πιτταρά Κωνσταντίνο, και Παπαδιά Αρετή καθώς και του Εισαγγελέα Εφετών κ. Μπρακουμάτσο Παναγιώτη, όλοι μαζί πέραν πάσης λογικής αμφιβολίας ήταν αυτήκοι μάρτυρες των όσων λέχτηκαν από τον εφοπλιστή κ. Σταυρινίδη και τον Μπούλου Ελμιράρεμ, αλλά όπως αποδεικνύεται είχαν σοβαρούς λόγους να αποσύρουν το Σημείωμα μου από την απόφαση που ήταν ενσωματωμένο, αλλά και μόνον διότι με το Σημείωμα μου ενσωματωμένο στην απόφαση αυτή δεν θα μπορούσαν να με καταδικάσουν, διότι το Σημείωμα ήταν απόλυτα τεκμηριωμένο και τους υποχρέωνε ΜΟΝΟΝ στην αθώωσή μου, όπως απεδείχθη από την αναίρεση που εδέχθη ο Άρειος Πάγος και στην συνέχεια η απόφαση του Εφετείου Πειραιά με νέα σύνθεση!

Και επειδή αυτοί ήθελαν σώνει και καλά να με καταδικάσουν, συναίνεσαν από κοινού στην απόσυρση από την δικογραφία του συγκεκριμένου εγγράφου από τους ίδιους, πιστεύοντας ότι

δεν θα τολμούσε κανείς να τους κατηγορήσει ανοιχτά και ευθέως, καθώς ανήκαν όλοι τους στην ανωτέρα βαθμίδα της Ελληνικής Δικαιοσύνης και θεωρούσαν εαυτόν ανωτέρους πάσης υποψίας και ότι ως εκ τούτου έχουν εξασφαλίσει το ακαταδίωκτο! Εδώ βέβαια έπεσαν έξω, διότι εγώ ενεργώ βάσει της συνειδήσής μου και του μεγάλου αποθέματος ψυχικού σθένους που διαθέτω και αφήνω σε δευτερεύοντα ρόλο των αποφάσεών μου αυτών, τους εκφοβισμούς και τις τυχούσες συνέπειες μιας τέτοιας σοβαρής αποκάλυψης και σε περίπτωση που η Δημοκρατία στην Ελλάδα σταθεί αδύναμη μπροστά στο σύστημα διαφθοράς (Δράκος) που μαστίζει την Ελληνική Δικαιοσύνη, τότε είμαι έτοιμος να πληρώσω το τίμημα!

Η κακοήθης αυτή ενέργειά τους αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι, αντικρίζοντας το υπό κρίση Σημείωμα για διόρθωση των πρακτικών που κατετέθη εκ μέρους μου, ήταν πλέον γεγονός ότι γνώριζαν πολύ καλά ότι, κακώς με είχαν καταδικάσει τουλάχιστον για το αδίκημα της συκοφαντίας, ως εκ τούτου αν η ενέργειά τους αυτή ήταν προϊόν ανθρωπίνου λάθους, τότε με την κατάθεση της αίτησής μου προς διόρθωση και μόνον, είχαν την ευκαιρία κι αν ακόμη υποθετικά οι συγκεκριμένοι Εφέτες είχαν κάνει κάποιο λάθος εκτίμησης στην απόφασή τους αυτή, ή, δεν είχαν ακούσει τον εφοπλιστή Σταυρινίδη και τον διαχειριστή Μπούλου να ομολογούν ότι, ήταν γνώστες της ημερομηνίας της μήνυσής μου και ο Σταυρινίδης είχε παραλάβει την κλήση από την Εισαγγελία Πειραιά και ότι κακώς κατέθεσαν μήνυση εναντίον μου για το αδίκημα της συκοφαντίας, έτσι οι ανωτέρω Δικαστές είχαν την ευκαιρία σαν έντιμοι Εφέτες Δικαστές να επανορθώσουν κάνοντας δεκτή την διόρθωση των πρακτικών μέσω του Σημειώματος διόρθωσης των πρακτικών και με κάποιο τρόπο ο οποίος προσφέρεται από την δικαιοσύνη σε τέτοιες περιπτώσεις όπως (Αναίρεση του Εισαγγελέα) να με απαλλάξουν από την κατηγορία της συκοφαντίας, κάτι όμως που δεν έπραξαν! Και δεν το έπραξαν διότι είχαν δεσμευτεί για την καταδίκη μου στον εφοπλιστή μέσω Μπρακουμάτσου!

Δεν είναι αληθής ο ισχυρισμός της Εφέτη κ. Παπαδιά Αρετής διότι ανέφερε ότι δεν προέκυψε από πουθενά ότι το Σημείωμα κατατέθηκε για τα πρακτικά και αυτό δεν είναι αληθές, διότι στην **Σελίδα 17 της ανωτέρω απόφασης του Εφετείου Πειραιά 1491-1565/2010 αναφέρονται ενσωματωμένα τα εξής: Φωτογρ. απόσπασμα.**

Πίνακας 39, Σελ. 48, Σχ.88, Σελ. 37

Ο συνήγορος υπεράσπισης του κατηγορουμένου, αφού έλαβε το λόγο από την Πρόεδρο, ανέπτυξε την υπεράσπισή του και ζήτησε την απαλλαγή του πελάτη του. Κατέθεσε το παρακάτω σημείωμα και το ανέπτυξε και προφορικά.

Το ανωτέρω απόσπασμα της απόφασης του Εφετείου Πειραιά 1491-1565/2010 στην Σελίδα 17, αναφέρεται επί της ουσίας της υπόθεσης και μέσω του Σημειώματος αυτού, ζητήθηκε η απαλλαγή μου και δεν αναφέρεται στο Σημείωμα επί των ελαφρυντικών, όπως θα μπορούσαν δήθεν να ισχυριστούν! Το συγκεκριμένο Σημείωμα για τα πρακτικά έγινε της αναλήψεως! Και έγινε της αναλήψεως κοινώς το έπνιξαν και αυτό αποδεικνύεται ως εκ του αποτελέσματος των αποφάσεων του Αρείου Πάγου 1310/2011 (Σχ.70, σελ. 21'' και εν συνεχεία η απόφαση του Εφετείου Πειραιά με νέα σύνθεση 1617/2011 (Σχ. 72) που στηρίχτηκαν επάνω σ' αυτό το "Σημείωμα για την διόρθωση των πρακτικών" και έκριναν ως εκπρόθεσμη και ως εκ τούτου απαράδεκτη την ποινική μου δίωξη για συκοφαντική δυσφήμιση, εκθέτοντας ανεπανόρθωτα ολόκληρη την σύνθεση του Εφετείου, οι οποίοι προκειμένου να με καταδικάσουν συναίνεσαν από κοινού στην απόσυρση του συγκεκριμένου Σημειώματος για τα πρακτικά! Και στην συνέχεια η Εφέτης κ. Παπαδιά η οποία ήταν Εφέτης πάρεδρος της ανωτέρω απόφασης του



**Εφετείου Πειραιά 1491-1565/2010**, ανέλαβε η ίδια να απαντήσει στην αίτηση διόρθωσης των πρακτικών και δια της διάταξής της η κ. Παπαδιά εκφώνησε τον **επικήδειο** του συγκεκριμένου Σημειώματος (Σχ.72, σελ.17).

Στα όσα ανωτέρω αναφέρει στην διάταξή της η Εφέτης κ. Παπαδιά Αρετή απαντούν οι Δικηγόροι μου κ. Αντώνης Τράκας και κ. Βαρδάκης Παναγιώτης ως κατωτέρω.

### Σημείωμα ισχυρισμών

[Αντώνιος Τράκας <a.trakas@yahoo.gr>](mailto:a.trakas@yahoo.gr)

Προς

[Λιβαδάς Μπάμπης](#)

Κοιν.

[ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΒΑΡΔΑΚΗΣ](#)

Ιούλι 23 τις 6:56 μ.μ.

Αγαπητέ κ. Λιβαδά,

Σχετικά με το σημείωμα ισχυρισμών που με ρωτάτε, σας **επιβεβαιώνω** και με το παρόν, ότι, **όπως σωστά θυμάστε και εσείς**, είχε κατατεθεί εγγράφως **ξεχωριστό σημείωμα ισχυρισμών** για την ουσία της υπόθεσης – διαφορετικό δηλαδή από αυτό για την αναγνώριση ελαφρυντικών.

Το σημείωμα αυτό **κακώς δεν καταχωρήθηκε** στα πρακτικά, χωρίς να μπορώ να γνωρίζω το λόγο. Πιθανόν, από αβλεψία του/της γραμματέως ή της προεδρεύσας.

Γι' αυτό άλλωστε συνέταξα και κατέθεσα αίτηση για συμπλήρωση των πρακτικών.

Όσον αφορά την απόρριψη της αίτησης και την αιτιολογία που υιοθέτησε το δικαστήριο, επιτρέψτε μου τα εξής σχόλια (το τι ελέγχθη ακριβώς κατά τη συζήτηση της αίτησης συμπλήρωσης πρακτικών δεν το γνωρίζω, διότι, όπως γνωρίζετε, κατά τη συζήτηση αυτή παραστάθηκε ο Πάνος):

□□□□□□ Παρότι το σημείωμα είχε κατατεθεί κανονικά, δυστυχώς είναι συνήθης τακτική των δικαστών να προσπαθούν να μην ανατρέπουν αποφάσεις συναδέλφων τους.

□□□□□□ Η αιτιολογία του δικαστηρίου ότι *αν το σημείωμα είχε κατατεθεί θα είχε προτείνει επ' αυτού ο εισαγγελέας κάτι που δεν προκύπτει από τα πρακτικά*, είναι επιεικώς ελλειπής:

ο ο εισαγγελέας αγορεύει ΠΡΙΝ την υπεράσπιση και δεν είναι αναγκαστικό να λάβει το λόγο μετά την υπεράσπιση, ακόμα και αν η υπεράσπιση προβάλλει με την αγόρευσή της για πρώτη φορά αυτοτελείς ισχυρισμούς (αν δεν θυμάστε τη διαφορά αυτοτελών και απλών υπερασπιστικών ισχυρισμών, τηλεφωνήστε μου, διότι το θέμα είναι λίγο περίπλοκο): **ΑΥΤΟ ΕΙΝΑΙ ΒΑΣΙΚΗ ΓΝΩΣΗ ΠΟΙΝΙΚΗΣ ΔΙΚΟΝΟΜΙΑΣ.**

ο Ακόμα, εν προκειμένω, εξ όσων θυμάμαι, το σημείωμά μου, δεν περιείχε καν αυτοτελείς ισχυρισμούς, ώστε να τίθεται θέμα δευτερολογίας του Εισαγγελέα (το λέω με επιφύλαξη, διότι δεν το έχω μπροστά μου).

Πίνακας 40, Σελ. 49, Σχ. 73, Σελ. (1).

ο Είναι γνωστό (το γνωρίζουν φυσικά και οι Δικαστές) ότι τα πρακτικά δεν τηρούνται με ακρίβεια και ότι σχεδόν ΠΟΤΕ δεν περιλαμβάνουν το περιεχόμενο των υπερασπιστικών ισχυρισμών, ΟΥΤΕ αναφέρουν τις περιπτώσεις που λαμβάνει ξανά το λόγο ο εισαγγελέας, εκτός, φυσικά, αν το παραδώσει εγγράφως ο κατηγορούμενος ή η υπεράσπιση \_ Ενδεικτικώς αναφέρω και το εξής παράδειγμα, που ίσως να θυμάστε κι εσείς: Κατά τη δίκη είχα θέσει και ένα θέμα για την νομιμότητα παράστασης της πολιτικής αγωγής. Εκεί ο Εισαγγελέας έλαβε δύο ή τρεις φορές το λόγο, κάτι που επίσης, απ' ότι θυμάμαι, δεν πρέπει να καταχωρήθηκε στα πρακτικά. Η διατύπωση που χρησιμοποίησε η κα Εφέτης για την αιτιολογία της απορριπτικής απόφασης, είναι χαρακτηριστική. Δέχεται ότι “δεν προέκυψε ότι κατατέθηκε” και όχι ότι “προέκυψε ότι ΔΕΝ κατατέθηκε”. Για την ιστορία θυμίζω ότι στη συνέχεια συνέταξα αναίρεση, στο δικαστήριο του Αρείου Πάγου, ότι η αναίρεση έγινε εν μέρη δεκτή και ότι η υπόθεση δικάστηκε ξανά στην ουσία της, χωρίς να γνωρίζω περαιτέρω λεπτομέρειες αφού στο μετ' αναίρεση δικαστήριο δεν συνεργαστήκαμε.-

Είμαι στη διάθεσή σας για περαιτέρω διευκρινίσεις.

με εκτίμηση

Αντ. Τράκας

Πίνακας 41, Σελ. 50, Σχ. 74.

Έτσι ο Εισαγγελέας Εφετών κ. Μπρακουμάτσος αφού κράτησε την δικογραφία επί μια διετία (2) στο συρτάρι του, την απέστειλε στην Εισαγγελία Αθηνών και προφανώς στην Εισαγγελέα κ. Κωνσταντία Κοντοπούλου, η οποία με την σειρά της την διαβίβασε στην 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών κ. Βιοπούλου Ιωσηφίνα, η οποία κράτησε την δικογραφία στο συρτάρι της επί μια εξαετία (6) χρόνια. Αντιλαμβανόμενος εγώ ότι κάτι συμβαίνει πάλι επισκέφτηκα την 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών στο γραφείο της προκειμένου να ενημερωθώ για την πορεία της υπόθεσης αυτής αφού έβλεπα ότι καθυστερούσε αδικαιολόγητα και επιπρόσθετα θα κινδύνευε να πάει στο αρχείο. Αμέσως πιο κάτω παραθέτω φωτογρ. αποσπάσματα από την ανωμοτί κατάθεσή μου προς την 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών κ. Βιοπούλου στις 15-03-2016 βάσει της οποίας έδωσα επιπρόσθετες πληροφορίες.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ  
2ο ΤΑΚΤΙΚΟ ΑΝΑΚΡΙΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ  
Πρώην Σχολή Ευελπίδων  
Κτήριο 9, Γραφείο 102  
Τ. Κ.: 113-62  
Τηλέφωνο και Φαξ: 210 8628819



Πίνακας 42, Σελ. 50, Σχ. 81

**ΕΚΘΕΣΗ ΑΝΩΜΟΤΙ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΜΑΡΤΥΡΑ  
(ΠΟΛΙΤΙΚΩΣ ΕΝΑΓΩΝ)**

Στην Αθήνα σήμερα 15-03-2016, ημέρα Τρίτη και ώρα 11.30 π.μ. ενώπιον της Ανακρίτριας του 2ου Τακτικού Τμήματος Πλημ/κών Αθηνών Ιωσηφίνας Βιοπούλου και της Γραμματέως Βασιλικής Καρακώστα, εμφανίστηκε ο μάρτυρας, ο οποίος απάντησε ότι ονομάζεται ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΛΙΒΑΔΑΣ του ΑΝΤΩΝΙΟΥ και της ΣΩΤΗΡΙΑΣ γεν. στις 16-02-1940 στην Αθήνα, κατοικεί στην Αθήνα, επί της οδού Ξενοφώντος 15 Α τηλ: 2291053973 κάτοχος του υπ' αριθμ. ΑΜ 062261/14-08-2014 δ.α τ του Τ Α. Καλυβίων. Δεν ορκίστηκε στο Ιερό Ευαγγέλιο, λόγω της ιδιότητός του ως πολιτικώς ενάγων και κατέθεσε τα ακόλουθα.

Αναφέρομαι στην από 10-10-2008 μήνυση μου, και στο από 10-03-2016 υπόμνημά μου, το περιεχόμενο των οποίων επιβεβαιώνω. Συμπληρωματικά καταθέτω. Εγώ προσλήφθηκα από τον εφοπλιστή Σταύρο Σταυρινίδη στις 04-12-2001 ως πλοίαρχος στο πλοίο του ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ. Ο Σταυρινίδης ήταν ιδιοκτήτης της εταιρείας SCANDIA SHIPPING HELLAS I.N.C και της SCANDIA SHIPPING AGENCIES I.N.C. Μπήκα στο πλοίο στις 05-12-2001 συνοδεία του εφοπλιστή Σταυρινίδη στη τελευταία λεκάνη πριν το Μόντρεαλ. Η καθυστέρηση του πλοίου διήρκεσε μια ώρα μέσα στην οποία έγινε παράδοση και παραλαβή από τον πλοίαρχο κ. Παναγιώτη Πετρολέκα. Μέσα στην επόμενη ώρα ο Πετρολέκας αναχώρησε μαζί με τον Σταυρινίδη για Μόντρεαλ. Όταν φτάσαμε στο Μόντρεαλ ήταν προεπιλημμένη απόφαση να εφοδιαστεί το πλοίο με καύσιμα και επιπλέον τοποθέτηση έρματος βάσει του υπολογισμού ευστάθειας του πλοίου. Εκεί στο Μόντρεαλ όταν πήγα στον

ηλεκτρονικό υπολογιστή για να δω την μεταβολή που θα έχει το πλοίο τοποθετώντας καύσιμα και έρμα εδώ στο Μόντρεαλ, είδα ότι πριν τοποθετήσω το έρμα η διαμήκης αντοχή του πλοίου είχε υπερβεί τα νόμιμα όρια και ήταν ήδη 120%. Σε υπολογισμό που έκανα μέσω του ηλεκτρονικού υπολογιστή, παρατήρησα ότι ο υπολογισμός διαμήκους αντοχής του πλοίου, είχε ήδη παραβιαστεί των νομίμων ορίων κατά 120% και ήταν δολίως παραποιημένος (όπως αναφέρω στην μήνυσή μου και στο σχετικό 17). Εκεί διευκρινίστηκε πλέον ότι ο αρχιπλοίαρχος Γρίβας, λίγες ώρες πριν αναχωρήσω αεροπορικώς από Αθήνα για Μόντρεαλ, ο κ. Γρίβας με εφοδίασε με το σχέδιο φόρτωσης του πλοίου (σχετικό 17), βάσει του οποίου το πλοίο ήταν φορτωμένο και είχε ήδη αναχωρήσει στις 30-11-2001 προγενέστερα της δικής μου αναχώρησης από Αθήνα, στις 04-12-2001. Έτσι αποδεικνύεται ότι το πλοίο ήταν φορτωμένο σύμφωνα με το σχέδιο φόρτωσης που μου έδωσε ο κ. Γρίβας, δηλαδή με κάμψη 120% η οποία ήταν επικίνδυνη για την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων και όχι με τον αναθεωρημένο υπολογισμό ευστάθειας με ημερομηνία έγκρισης 23-11-2001, όπως ψευδώς ισχυρίζονται οι κατηγορούμενοι Σταυρινίδης, Γρίβας, Μπούλου και Τζαμαρίας (όπως επιβεβαιώνεται από την επιστολή του πλοίαρχου κ. Πετρολέκα, ο οποίος φόρτωσε το πλοίο).



αυξημένη, αλλά νόμιμη, καθώς το ανώτατο όριο ήταν 100%. Από ηθικής πλευράς ήμουν πεπεισμένος ότι θα μπορέσω να φέρω το ταξίδι εις πέρας με εγγύηση την ίδια μου τη ζωή. Από μαθητής είχα πάει στη σχολή εμποροπλοίαρχων μέχρι που συνταξιοδοτήθηκα. Η θαλάσσια υπηρεσία μου ήταν 25 χρόνια.

Τίποτε άλλο δεν έχω να προσθέσω. Διαβάστηκε, βεβαιώθηκε και υπογράφεται.

Ο Πολιτικός Ενάγων

Η Ανακρίτρια

Η Γραμματέας

Διευκρίνισα στην 2<sup>η</sup> Ανακρίτρια Αθηνών κ. Βιοπούλου όσα έχω υπογραμμίσει αμέσως πιο πάνω στην κατάθεσή μου, εκ των οποίων αυτά που είχαν ενδιαφέρον όπως εξελίχθηκαν τα πράγματα, ότι υπέγραψα σύμβαση ναυτικής εργασίας ως πλοίαρχος του συγκεκριμένου πλοίου ταξιδευτής στις 3-12-2001 και αναχώρησα από Αθήνα αεροπορικώς στις 4-12-2001 για το Μόντρεαλ του Καναδά όπου θα συναντούσα το πλοίο στις 5-12-2001 το οποίο είχε είδη αποπλεύσει από το λιμάνι φόρτωσης των ΗΠΑ Ντουλούθ υπό την πλοιαρχία του πλοίαρχου Πετρολέκα Παναγιώτη στις 30-11-2001 και κατέπλευσε στο Μόντρεαλ στις 5-12-2001. Επιπρόσθετα αναφέρω ότι η αλλαγή πλοιαρχίας έγινε στο Μόντρεαλ (2) ώρες περίπου με αυτοκίνητο από το λιμάνι του Μόντρεαλ στην τελευταία λεκάνη, όπου το πλοίο καθυστέρησε μία ώρα περίπου και ήταν τοπική ώρα Μόντρεαλ 05:00.

**Η ΚΑΤΑΧΡΗΣΗ ΕΞΟΥΣΙΑΣ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΗΣ 2<sup>ΑΣ</sup> ΑΝΑΚΡΙΤΡΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ**

ΠΡΟΣΟΧΗ ΚΑΤΕΠΕΙΡΟΥΣΑ  
ΧΡΟΝΟΣ ΤΕΛΕΣΗΣ ΤΗΛΗ 10/11/2016 - 11/11/2016

Πίνακας 43, Σελ. 52, Σχ. 61



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ  
2ο ΤΑΚΤΙΚΟ ΑΝΑΚΡΙΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ

Πρώην Σχολή Ευελπίδων  
Κτήριο 9, Γραφείο 102  
Τ. Κ.: 113-62  
Τηλέφωνο και Φαξ: 210 8628819

Αθήνα 31-10-2016  
Αριθμός Πρωτοκόλλου: 1229

Α. Κοσμάκης  
ΛΙΑΣΙΣΤΡΑΤΙΟΣ  
ΑΓΕΡΑΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

τον κ. Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών Αθηνών  
Εντάυθα

Ε.Γ. 30-10/2016

Σας διαβιβάζουμε περαιωμένη τη με αριθμ. ΙΓ2010/19536 (198/10) Εισαγγελική Παραγγελία σας, με τη σημείωση ότι προβήκαμε στην έκδοση τυπικής κλήσης σε βάρος του Σταύρου Σταυρινίδη του Χαραλάμπους, Παναγιώτη Γρίβα του Σπυριδωνα, Μπούλου Ελμιράχμ του Γκιργκίς και Τζαμαρία Νικολάου καθότι κρίνουμε ότι δεν προέκυψαν επαρκείς ενδείξεις ότι έχουν τελέσει το αδίκημα της διατάραξης της ασφάλειας τη υδάτινης συγκοινωνίας από κοινού, εκ της οποίας μπορούσε να προκύψει κίνδυνος για άνθρωπο.

**Στην σελίδα (4) του πορίσματός της αναφέρει τα εξής:**

δυσφήμισης. Σε κάθε, όμως, περίπτωση η ως άνω μήνυση είναι αντιφατική στο σύνολό της αφού, σύμφωνα και με όσα αναφέρονται στη μείζονα σκέψη, φυσικός αυτουργός του διωκόμενου αδικήματος μεταξύ άλλων είναι κυρίως ο πλοίαρχος του πλοίου, ο οποίος είναι στη συγκεκριμένη περίπτωση ο μηνυτής αφού ο πλοίαρχος έχει βασικά την πρωταρχική ευθύνη για την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων σε αυτό ανθρώπων (επιβατών και πληρώματος) καθώς ο ίδιος λόγω του επαγγέλματός του ως πλοίαρχος του πλοίου «ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ» είχε την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να καταβάλει ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή, την οποία όφειλε και μπορούσε να καταβάλει ενώ η αυτοδιακινδύνευση του μηνυτή τούτου δεν αναιρεί το ανωτέρω συμπέρασμα. Επομένως καθίσταται αντιφατικό το γεγονός ότι εν προκειμένω αυτός που θα κατηγορείτο ως φυσικός αυτουργός είναι ο μηνυτής. Εξάλλου,

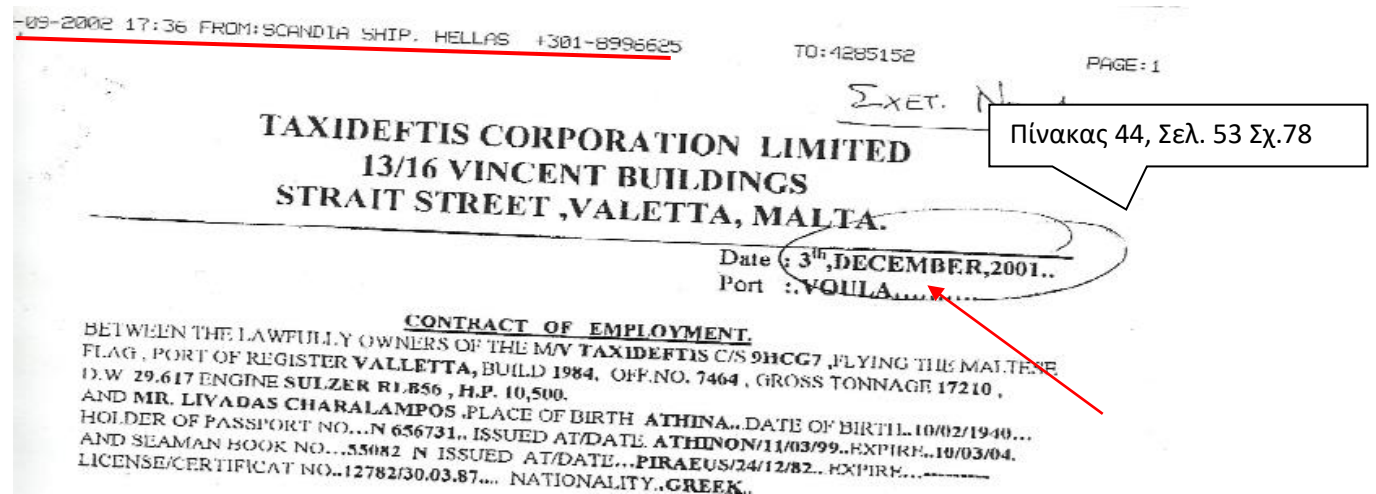
Στην σελίδα (3) του Πορίσματός της αναφέρει τα εξής: Φωτογρ. Απόσπασμα.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση η ποινική δίωξη για το αδίκημα της διατάραξης της ασφάλειας τη υδάτινης συγκοινωνίας από κοινού, εκ της οποίας μπορούσε να προκύψει κίνδυνος για άνθρωπο ασκήθηκε κατόπιν της από 10-10-2008 μήνυσης του Λιβαδά Χαραλάμπους, πλοίαρχου του πλοίου «ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ», ο οποίος αναφέρει σε αυτή ότι κατά τη διάρκεια της πλοιαρχίας του (3-12-2001 έως 30-3-2002) τελέσθηκαν σε βάρος του καθώς και του λοιπού πληρώματος του ως άνω πλοίου, αξιόποινες ενέργειες εκ μέρους των κατηγορουμένων, σχετιζόμενες, αφενός, με την επικίνδυνη φόρτωση του πλοίου (τέλη Νοεμβρίου 2001 και έντευθεν), αφετέρου με την έλλειψη αξιόπιστου και ενγκεκριμένου σχετικού προγράμματος φόρτωσης πλοίου ισχυριζόμενος μάλιστα ότι ο ίδιος προέβη στη σύνταξη νέου σχεδίου φόρτωσης έναντι αμοιβής 5.000 δολαρίων ΗΠΑ, προκειμένου να επιτευχθεί μετατροπή της επικίνδυνης φόρτωσης ώστε αυτή να είναι πλέον ασφαλής και νόμιμη για να συνεχίσει το προγραμματισμένο ταξίδι του πλοίου. Πρέπει όμως να επισημανθεί ότι η ως

Θα πρέπει να δώσετε ιδιαίτερη προσοχή στον τρόπο που η 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών Προσπαθεί να αποπροσανατολίσει την ανάκριση εστιάζοντας μόνον στις δήθεν καταδίκες μου, χωρίς να παρουσιάσει οποιαδήποτε επιχειρήματα βάσει των οποίων θα απαλλασσόταν ο εφοπλιστής Σταυρινίδης και ως εκ τούτου επικεντρωνόταν στο να με καταστήσει αναξιόπιστο μάρτυρα βάσει των στημένων αποφάσεων εναντίον μου, από τις στημένες καταδίκες των παρελθόντων δικών. Δηλαδή αν εγώ ήμουν ένοχος, η 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών, απέκλειε το γεγονός να ήταν ένοχος και ο εφοπλιστής Σταυρινίδης με τους συνεργάτες του πλοίαρχους Τζαμαρίας, Γρίβα και Μπούλου. Φωτογρ. Απόσπ. της σελίδας (4) του κατωτέρω πορίσματος.

### Αντίκρουση της ανωτέρω σελίδας (3)

**A:** Στην από 10-10-2008 μήνυσή μου στην (σελίδα 2 #A, 2<sup>η</sup> γραμμή) αναφέρω τα εξής : Την **03-12-2001** στα γραφεία της εταιρείας "Scandia shipping Hellas" στην Βούλα Αττικής και επί της οδού Βασιλέως Παύλου αριθ. 34<sup>α</sup> υπεγράφη μεταξύ εμού και της ανωτέρω εταιρείας με την επωνυμία "Scandia shipping Hellas" "Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας". **(Σχ.78, μετάφραση)**.



**B.** Είναι εμφανής η ημερομηνία υπογραφής της σύμβασής μου στην Ελλάδα (βλέπε ανωτέρω) (Σχ. 78)' υπεγράφη από εμένα στις **3-12-2001** στα γραφεία της διαχειρίστριας εταιρείας

“Scandia shipping Hellas” στην βούλα Αττικής και επί της οδού Βασιλέως Παύλου αριθ. 34<sup>α</sup>. Αυτό βεβαιώνει ότι εγώ αυτοπροσώπως στις 3-12-2001 ήμουν στα γραφεία της διαχειρίστριας εταιρείας “Scandia shipping Hellas” στην βούλα Αττικής και επί της οδού Βασιλέως Παύλου αριθ. 34<sup>α</sup> και ως εκ τούτου μέχρι και την στιγμή που υπέγραψα την ανωτέρω σύμβαση βρισκόμουν στην Ελλάδα δίχως να έχω οποιαδήποτε σχέση με το πλοίο “Ταξιδευτής”.

Το πλοίο “Ταξιδευτής υπό την πλοιαρχία του πλοιάρχου Πετρολέκα Παναγιώτη στις 30-11-2001 (δηλαδή προγενέστερα της ημερομηνίας 3-12-2001 που εγώ βρισκόμουν στην Αθήνα) βρισκόταν στο λιμάνι φόρτωσης Ντουλούθ και φορτώθηκε από τον πλοίαρχο Πετρολέκα με 17877 MT σιτάρι, σύμφωνα με τον από 16-11-2001 έντυπο επικίνδυνο υπολογισμό ευστάθειας στα αμπάρια (2,3,4) πλήρη και μερικώς το αμπάρι (5) (Σχ. 17, Σελ.2”. Τα περιστατικά αυτά βεβαιώνει υπεύθυνα ο Πλοίαρχος Πετρολέκας στην από 26-03-2008 επιστολή του (Σχ. 21) στην οποία αναφέρει ότι στην πράξη του αυτή προέβη με την προτροπή και πίεση του Αρχιπλοιάρχου Γρίβα Παναγιώτη και του τοπικού επιθεωρητή στο Ντουλούθ Sencer Under, όπως ισχυρίστηκε και στον Ναυπηγό και εκπρόσωπο της ναυτικής εταιρείας “MALIAROUDAKIS MATITIME CONSULTANCY LTD”. (Σχ. 20+20<sup>A</sup>+20B).

Βάσει των νόμων της φυσικής αλλά και της λογικής, δεν θα μπορούσε να είμαι εγώ ο φυσικός αυτουργός της επικίνδυνης φόρτωσης όπως επιχειρεί να πείσει η 2<sup>Α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών! Ούτε είμαι αυτός ο οποίος με παράνομες ενέργειες εξασφάλισα τον απόπλου του πλοίου χωρίς πιστοποιητικά από το Ντουλούθ, διότι απλά βρισκόμουν στην Ελλάδα χωρίς να έχω οποιαδήποτε σχέση με το πλοίο “Ταξιδευτής” και ως εκ τούτου δεν θα μπορούσα να ευρίσκομαι ταυτόχρονα σε δύο μέρη, δεν είμαι ο (Harry Potter) όπως ισχυρίζεται για μένα η 2<sup>Α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών κ. Βιοπούλου, η οποία τυφλωμένη από την αγωνιώδη προσπάθειά της να απαλλάξει παρανόμως τον εφοπλιστή Σταυρινίδη από τα κακουργήματα τα οποία διωκόταν από την δικαιοσύνη προσφέροντας γη και ύδωρ, εκείνη προσπαθούσε να με καταστήσει αναξιόπιστο μάρτυρα!

Επιπρόσθετα η ημερομηνία **3-12-2001** που εγώ βρισκόμουν στην Ελλάδα ήταν μεταγενέστερη της ημερομηνίας φόρτωσης του πλοίου στο λιμάνι Ντουλούθ των ΗΠΑ στις **30-11-2001** βάσει του “Ημερολογίου Λιμένος” υπογεγραμμένο από τον “ναυτικό πράκτορα” του πλοίου στο Ντουλούθ και τον πλοίαρχο Πετρολέκα. Φωτ. Απόσπασμα του ημερολογίου λιμένος βάσει του οποίου αποδεικνύεται ότι το πλοίο “Ταξιδευτής” περάτωσε την φόρτωση στις 30- 11 -2001 και απέπλευσε αυθημερόν στις 16:20. Φωτογρ. απόσπασμα του ημερολογίου Λιμένος.

0 2008 14:00 FAX +30 2108994450 SCANDIA HELLAS

STATEMENT OF FACTS AND PORT LOG  
M/V TAXIDEFTIS

OWNERS: MSSRS SCANDIA SHIPPING, GREECE  
VOY CHARTERER: MSSRS C A M CEREALS, PARIS  
SUPPLIERS: MSSRS CENEX HARVEST STATES, MPLS  
STEVEDORE: MSSRS CERES TERMINALS INC., DULUTH

THIS IS TO CERTIFY THAT THE FOLLOWING IS A TRUE AND CORRECT STATEMENT OF FACTS AND PORT LOG COVERING THE LOADING OF 17736.180 METONS OF CARGO AT THE PORT OF DULUTH/SUPERIOR IN ACCORDANCE WITH ALL TERMS AND CONDITIONS OF THE GOVERNING CHARTERPARTY.

Πίνακας 45, Σελ. 54, Σχ. 25.

FRI, 30 NOV 2001 0345HRS LIGHT SNOW COMMENCE  
 0800HRS SHORELABOR O/B  
 0905HRS LIGHT SNOW ENDED  
 0815HRS VESSEL RESUMED LOADING HSE 1 ELEVATOR  
 1200HRS LOADING CONTINUES THRU MEAL PERIOD. O/T ACCT:HSE ELEV  
 CARGO O/B: 16057 MT DURUM WHEAT  
 1345HRS MASTER STOPPED THE LOADING, ALL LOADING COMPLETED  
 1350HRS COMMENCED FUMIGATION OF CARGO  
 1515 HRS COMPLETED FUMIGATION OF CARGO  
 1535 HRS VESSEL UNDOCKED HSE 1 ELEV 7 TLOCS ASSIST  
 1620 HRS VESSEL SAILED FROM THE DULUTH SUPERIOR HARBOR

FOV 344.0 MT DOW 32.0 MT FWD 10.0 MT  
 FWD/ 7.99 M MEW 7.98 M APV 8.05 M

CARGO LOADED:HSE 1 ELEV. LBS DURUM WHEAT OR

LAKESHEAD FWDG CORP. FOR MSSRS CAM CEREALS AND GENEV HARVEST STATES  
 GUTHRIE HUBNER INC AS AGENTS  
 PETROLEKAS MIB  
 MET TAXIDEPHS

30/9/10

ΑΡΧΑΙΑΝ ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ

ΜΕΤ ΤΑΧΙΔΕΥΤΗΣ

Τα βέλη δείχνουν την ημερομηνία και την ώρα αναχώρησης του πλοίου "Ταξιδευτής" από το λιμάνι Ντουλούθ **Παρασκευή 30 Νοεμβρίου 2001 16:20** και την υπογραφή του πλοιάρχου Πετρολέκα και αριστερά την υπογραφή του Πράκτορα GUTHRIE.

Δεν είναι ανάγκη να είσαι νομικός για να καταλάβεις ότι ο σκοπός της 2ας Ανακρίτριας Αθηνών ήταν με κάθε μέσο θεμιτό, ή, αθέμιτο, να στοιχειοθετήσει ανύπαρκτες κατηγορίες εναντίον μου προκειμένου να με καταστήσει αναξιόπιστο άτομο "Persona non grata" εις τρόπον ώστε να απαλλάξει τον εφοπλιστή Σταυρινίδη και τους συνεργάτες του αρχιπλοιάρχους Τζαμαρία Νικόλαο, Γρίβα Παναγιώτη και τον διαχειριστή Αιγύπτιο Μπούλου Ελμιράχεμ, όχι διότι είχε στα χέρια της αποδεικτικά στοιχεία τα οποία να αιτιολογούν τις ενέργειές της αυτές, αλλά διότι ήθελε πάση θυσία να πετύχει την απαλλαγή τους, εκμηδενίζοντας χωρίς αποδείξεις την δική μου προσωπικότητα. Και τυφλωμένη από την προσπάθειά της αυτή για τον εφοπλιστή Σταυρινίδη άρχισε να **παραλογίζεται σκανδαλωδώς** συνεχίζοντας το έργο των συναδέλφων της του Πειραιά, πράγμα που αποδεικνύει ότι τα πλοκάμια της διαφθοράς στους κόλπους της δικαιοσύνης στον Πειραιά με αρχηγό τον Εισαγγελέα Εφετών Μπρακουμάτσο Παναγιώτη, που όπως απεδείχθη έχουν ανταπόκριση και στις Εισαγγελικές και ανακριτικές αρχές των δικαστηρίων των Αθηνών με εκπροσώπους τις δύο αυτές κυρίες δικαστικούς λειτουργούς, οι οποίες κατά την άποψή μου δεν άνοιξαν καν την δικογραφία διότι γνώριζαν εκ των προτέρων ότι θα πήγαινε στο αρχείο!

Έτσι χωρίς να ανοίξουν να διαβάσουν ούτε λέξη από αυτήν την κατ'εξοχήν "ναυτική δικογραφία" ώστε να λάβουν γνώση των πραγματικών περιστατικών, προχώρησαν στις ανωτέρω κωμικοτραγικές ενέργειες οι οποίες υποβαθμίζουν το ήθος και την αξιοπιστία τους, ώστε να εκπροσωπούν αυτό το σεβαστό σε όλους μας σχήμα μιας ανακρίτριας και Εισαγγελέως! Την σκυτάλη αμέσως πιο κάτω πήρε η Εισαγγελέας Αθηνών κ. Κωνσταντίνα Κοντοπούλου.

**Η εισήγηση της εισαγγελέως Αθηνών κ. Κωνσταντίνας Κοντοπούλου προς το Συμβούλιο Πλημμελειοδικών Αθηνών 4347/2016.**

Αριθμός.....4743../2016

**ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΠΛΗΜΜΕΛΕΙΟΔΙΚΩΝ  
ΑΘΗΝΩΝ**

Συγκροτήθηκε από τους Δικαστές, Τριανταφυλλιά Αλέγρα, Πρόεδρο Πλημμελειοδικών, Μιχαήλ Χαριάτη και Λαμπρινή Αθανασοπούλου, Πλημμελειοδίκες.

Συνήλθε, στο γραφείο της Προέδρου, στις 22 Δεκεμβρίου 2016, παρουσία της Γραμματέως, Θεονίτσας Ιωάννου, προκειμένου ν' αποφανθεί για την παρακάτω ποινική υπόθεση :

**Στην σελίδα 6 στο τέλος του ανωτέρω βουλεύματος αναφέρονται τα εξής:**

ΟΕΣΦ  
ΚΕΠΟ

Ο εγκαλών Χαράλαμπος Λιβαδάς, στις 03-12-2001 προσελήφθη με σύμβαση ναυτικής εργασίας τρίμηνης διάρκειας από την εταιρία με την επωνυμία SCANDIA SHIPPING HELLAS INC, της οποίας ιδιοκτήτης τυγχάνει ο πρώτος των κατηγορουμένων, Σταύρος Σταυρινίδης, νόμιμος εκπρόσωπος ο δεύτερος των κατηγορουμένων, Ελμιράχμ Μπούλος,

Η Ανακρίτρια μας διαβίβασε την ως άνω παραγγελία μας περαιωμένη με την έκδοση των από 31-10-2016 τυπικών κλήσεων σε βάρος των ως άνω κατηγορουμένων για την ως άνω πράξη, καθόσον έκρινε ότι δεν προέκυψαν επαρκείς ενδείξεις ότι αυτοί έχουν τελέσει την αποδιδόμενη πράξη. Σημειώνουμε, ότι αφού δεν κλήθηκαν οι κατηγορούμενοι σε απολογία, δεν ενεργοποιήθηκε το δικαίωμα του πολιτικώς ενάγοντος να λάβει γνώση των εγγράφων της δικογραφίας και συνακόλουθα δεν νοείται και δεν έγινε γνωστοποίηση του πέρατος της Ανάκρισης σε αυτόν, δεδομένου, άλλωστε, ότι τέτοια γνωστοποίηση (λόγω της περάτωσης της Ανάκρισης με τυπική κλήση) δεν έγινε ούτε στους κατηγορούμενους (σχετ. ΣυμβΠλημΑΘ 2327/2007, ΣυμβΠλημΑΘ 792/2006, άρθρα 270 παρ. 1 και 308 ΚΠΔ σε συνδυασμό με άρθρο 108 ιδίου Κώδικα – βλ. σχετικά Μ. Μαργαρίτη, ΕρμΚΠΔ, έκδοση 2008).

Δεν είναι ανάγκη να είσαι νομικός για να καταλάβεις τις χωρίς θόρυβο και πολυκοσμία ύποπτες και καταθόνιες έως παράνομες ενέργειες των συγκεκριμένων δικαστικών λειτουργών της 2<sup>ας</sup> Ανακρίτριας Αθηνών κ. Βιοπούλου Ιωσηφίνας και της Εισαγγελέως κ. Κοντοπούλου Κωνσταντίνας, οι οποίες καλύπτονται πίσω από δεδικασμένες και απόκρυφες αποφάσεις του ιδίου στίλ προκειμένου να εκδώσουν τις αποφάσεις που αυτοί θέλουν, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να απέχουν πολύ από αυτήν την δική μου περίπτωση την οποία παρουσιάζω επωνύμως και με ευθύνη των πράξεών μου.

Η μοναδική επισήμανση εκ μέρους μου η οποία έχει εξαιρετική σημασία επί της ουσίας των ανωτέρω αναφέρεται στην πρώτη γραμμή ως εξής « Ο εγκαλών Λιβαδάς Χαράλαμπος στις 3-12-2001 προσελήφθη με σύμβαση ναυτικής εργασίας τρίμηνης διάρκειας από την εταιρία με την επωνυμία ‘Scandia Shipping Hellas’ η οποία επιβεβαιώνει κι αυτή τις σκανδαλώδεις και ανατριχιαστικές ενέργειες της 2<sup>ας</sup> Ανακρίτριας Αθηνών ότι με κατηγορούν και οι δύο ότι εγώ είμαι αυτός ο οποίος φόρτωσε το πλοίο επικίνδυνα στο λιμάνι φόρτωσης των ΗΠΑ Ντουλούθ στις 16-11-2001 και με δικές μου ενέργειες απέσπασα τον απόπλου από τις αρχές, ενώ το πλοίο



δεν είχε τα αντίστοιχα πιστοποιητικά. Η φόρτωση ολοκληρώθηκε στις 30-11-2001 και το πλοίο "Ταξιδευτής" απέπλευσε αυθημερόν στις 16:40 τοπική ώρα με πλοίαρχο τον κ. Πετρολέκα Παναγιώτη και τον αμερικανό πλοηγό.

Όπως οι ίδιες αναφέρουν το πλοίο φορτώθηκε επικίνδυνα στις **30-11-2001** η οποία είναι προγενέστερη της ημερομηνίας παραλαβής της πλοιαρχίας μου από **5-12-2001, έτσι αποδεικνύεται πέραν πάσης λογικής αμφιβολίας ότι δεν ήμουνα εγώ ο πλοίαρχος ο οποίος φόρτωσε το πλοίο επικίνδυνα**, ούτε ήμουνα εγώ ο πλοίαρχος ο οποίος με δικές μου παράνομες ενέργειες πήρα τον απόπλου του πλοίου. Πλοίαρχος του πλοίου ήταν ο πλοίαρχος Πετρολέκας Παναγιώτης **ο οποίος με την από 26-3-2008 επιστολή του (Σχ. 21'** βεβαιώνει ότι ο ίδιος φόρτωσε το πλοίο επικίνδυνα! Η από 26-3-2008 επιστολή του πλοίαρχου Πετρολέκα υπάρχει ενσωματωμένη και βιβλιοδετημένη ως ένα σώμα τόσο στην μήνυση μου ΙΓ - 2010 - 19536 ως (Σχ. 2) και επιπρόσθετα υπάρχει μέσα στο υπόμνημά μου όσον αναφορά στην από 26-03-2008 επιστολή του πλοίαρχου Πετρολέκα (Σχ.21) καθώς και στα σχετικά έγγραφα του υπομνήματός μου στην 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών κ. Βιοπούλου. (Σελ.60 ως Σχ.21). **Το βούλευμα Αθηνών 4743/16 στο 6 φύλλο αναφέρει τα εξής:**

...ο φύλλο του υπ' αριθμ. **4743/16**. Βουλεύματος του Συμβουλίου Πλημ/κών Αθηνών

Πίνακας 47, Σελ. 57, Σχ. 64, φύλ. 6

όργανα και εφόδια Σε κάθε όμως περίπτωση το ως άνω πλοίο δεν θα μπορούσε να πάρει άδεια απόπλου, μετά το πέρας της φόρτωσής του, εάν δεν είχε όλα τα απαιτούμενα πιστοποιητικά, δεδομένου ότι η έγκριση της φόρτωσης γίνεται από το Εθνικό Γραφείο Φορτίου (NGB) με έγγραφα υπολογισμών που παρουσιάζει ο πλοίαρχος. Συνεπώς με ευθύνη και ενέργειες του εγκαλούντα, ο οποίος θα έπρεπε να είχε τη θέση του κατηγορουμένου, αν στοιχειοθετείτο η αντικειμενική υπόσταση του καταγγελλόμενου αδικήματος, επιτρέπη ο απόπλους του συγκεκριμένου πλοίου. Τέλος, από το από 21-11-2001 πιστοποιητικό ετοιμότητας του Εθνικού Γραφείου Φορτίου Ντουλούθ και από το υπ' αριθμ. πρωτοκόλλου 154AC10119/30-11-2001 πιστοποιητικό φορτώσεως του Εθνικού Γραφείου Φορτίου βεβαιώνεται ότι το πλοίο ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ προσήλθε στο λιμάνι και φόρτωσε χύδην σιτηρά στα αμπάρια 2, 3, 4 (πλήρη) και στο αμπάρι 5 (μερικώς) ενώ η φόρτωση ήταν υπό την επίβλεψη του Επιθεωρητή και η στοιβασία του φορτίου έγινε σύμφωνα με τις συστάσεις του Εθνικού Γραφείου Φορτίου στο Λιμάνι Ντουλούθ και τους κανονισμούς της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ και τον κώδικα των Ομοσπονδιακών Κανονισμών.

Βάσει των ανωτέρω, της 1<sup>ης</sup> κόκκινης σήμανσης ότι, «**Σε κάθε όμως περίπτωση το ως άνω πλοίο δε θα μπορούσε να πάρει άδεια απόπλου ..... θα έπρεπε να έχω την θέση του κατηγορούμενου αν στοιχειοθετείτο η αντικειμενική υπόσταση του καταγγελλόμενου αδικήματος..... επιτρέπη ο απόπλους του πλοίου.**».

Πέραν πάσης λογικής αμφιβολίας έχω αποδείξει απόλυτα ότι δεν ήμουν εγώ ο πλοίαρχος αυτός ο οποίος φόρτωσε το πλοίο επικίνδυνα στο λιμάνι φόρτωσης Ντουλούθ στις 30-11-2001, ούτε ήμουν αυτός ο οποίος με δικές μου ενέργειες διευκόλυνα την έκδοση του απόπλου του πλοίου,

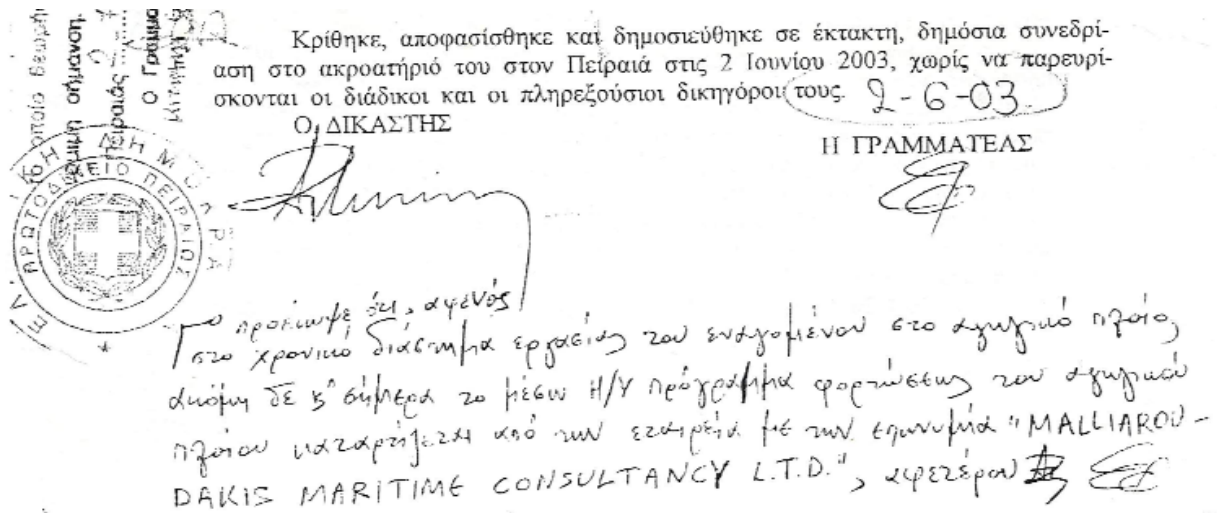
αφού εγώ μέχρι και τις 4-12-2001 που αναχώρησα αεροπορικώς για Μόντρεαλ βρισκόμουν στην Ελλάδα και υπέγραψα την σύμβαση εργασίας στις 3-12-2001 στα γραφεία της διαχειρίστριας εταιρείας Scandia shipping Hellas”, δεδομένου ότι οι ανωτέρω ημερομηνίες 3-12-2001 και 4-12-2001 και 5-12-2001 που ναυτολογήθηκα στο πλοίο ήταν μεταγενέστερες ημερομηνίες των συμβάντων στα οποία αναφέρεται η 2<sup>Α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών, της φόρτωσης και αναχώρησης του πλοίου από το λιμάνι φόρτωσης Ντουλούθ στις 30-11-2001 και ώρα 16:40: (Σχ.78, Αγγλική” και (Σχ. 25).

Στην συνέχεια η Εισαγγελέας κ. Κοντοπούλου αναφέρει τα εξής:

«...το πλοίο δεν θα μπορούσε να πάρει άδεια απόπλου μετά το πέρας της φόρτωσής του αν δεν είχε όλα τα απαιτούμενα πιστοποιητικά, δεδομένου ότι η έγκριση της φόρτωσης γίνεται από το Εθνικό Γραφείο φορτίου (NCB) με έγγραφα υπολογισμών που παρουσιάζει ο πλοίαρχος. Συνεπώς με ευθύνη και ενέργειες του εγκαλούντα ο οποίος θα έπρεπε να έχει την θέση του κατηγορούμενου, αν στοιχειοθετείτο η αντικειμενική υπόσταση του καταγγελλομένου αδικήματος, επετράπη ο απόπλους του συγκεκριμένου πλοίου.....»

#### **Αντίκρουση : Τα πραγματικά περιστατικά είναι τα ακόλουθα:**

1. Το πρόγραμμα ελέγχου της διαμήκουσ αντοχής του πλοίου “Ταξιδευτής” MULTILOAD Μαλλιαρουδάκη δεν ήταν εγκεκριμένο από τον οικείο αμερικάνικο νηογνώμονα του πλοίου (ABS). (Σχ.16).
2. Το πρόγραμμα ελέγχου της διαμήκουσ αντοχής του πλοίου “Ταξιδευτής” MULTILOAD Μαλλιαρουδάκη δεν ήταν εγκεκριμένο από τον νηογνώμονα Lloyd’s register όπως ψευδώς ισχυρίζονται ως εκ του γεγονότος ότι το πλοίο δεν κατατασσόταν στον συγκεκριμένο νηογνώμονα. (Σχ. 15).
3. Το πρόγραμμα ελέγχου της διαμήκουσ αντοχής του πλοίου “Ταξιδευτής” MITSUBISHI ήταν εγκεκριμένο από τον οικείο αμερικάνικο νηογνώμονα του πλοίου (ABS) από τον προηγούμενο πλοιοκτήτη MARINE MANAGERS, αλλά είχε λήξει η ισχύς του πριν την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 1999 καταλυτική ημερομηνία των νηογνωμόνων για την παύση χρήσης όλων των μηχανικών προγραμμάτων με αντικατάσταση λογισμικών προγραμμάτων. (Σχ. 12 μήνυσή μου Π/2010/19536)!
4. Και επειδή συνήθως βρίσκουν τρόπο διαφυγής από τα πραγματικά περιστατικά θα παραθέσω απόσπασμα της απόφασης του ΜΠΠειραιά 2640/03 όπου στην τελευταία σελίδα βεβαιώνεται ύστερα από δικούς τους ισχυρισμούς ότι το πρόγραμμα που χρησιμοποιούσαν στο πλοίο “Ταξιδευτής” ήταν το πρόγραμμα Μαλλιαρουδάκη “MULTILOAD”. Το οποίο δεν ήταν εγκεκριμένο από κανέναν νηογνώμονα (Σχ.2. Τελευτ. σελ. χειρόγραφα).



Βάσει των ανωτέρω αποδεικνύεται ότι το πλοίο "Ταξιδευτής" δεν είχε πρόγραμμα ελέγχου της διαμήκουσ αντοχής του πλοίου. Ο απόπλους όμως του πλοίου δόθηκε με χαρές και τυμπανοκρουσίες ενώ το πλοίο "Ταξιδευτής" αποδεδειγμένα ήταν αναξιόπλοο, όχι μόνον λόγω του Προγράμματος MALIAROYDAKI "MULTILOAD" το οποίο δεν είχε έγκριση από οποιονδήποτε νηογνώμονα, αλλά λόγω της ανισομερούς φόρτωσης του πλοίου στα (3) μεσαία αμπάρια (2,3,4) και μερικώς στο αμπάρι (5) όπως επιβεβαιώνεται και από το "πιστοποιητικό ετοιμότητας" και δεδομένου ότι τα (3) μεσαία αμπάρια (2,3,4) είχαν συνολικό φορτίο 17777 MT, ενώ τα δύο ακραία αμπάρια (1) και (5) εκ του συνόλου (5) αμπαριών του πλοίου μόνον 100 MT στο αμπάρι (5), οι οποίοι ήταν αμελητέα ποσότητα συγκριτικά με τα μεσαία αμπάρια (2-3-4) =17777 MT και αυτό είχε σαν αποτέλεσμα η δοκός να καμφθεί στο μέσον με καμπτικές ροπές 120%.

5. Ο απόπλους του πλοίου μπορούσε να δοθεί μόνον με υπογραφή του επιθεωρητή του NCB Sencer Under και όχι με υπογραφή του πλοιάρχου Πετρολέκα, οποίος έχει ευθύνες όσον αφορά την παθητική του στάση στο ότι δεν αντιτάχτηκε στις προθέσεις Σταυρινίδη. Έτσι το πλοίο απέπλευσε από το Ντουλούθ με υπογραφή του επιθεωρητή του NCB Sencer Under, ο οποίος έχει υπογράψει και όλα τα πιστοποιητικά φόρτωσης του πλοίου, εκτός του πιστοποιητικό Hatch Sealing (σφραγίδες των αμπαριών) που υπεγράφη από κάποιον άγνωστο επιθεωρητή με όνομα «TOM»! Ανάλυση του περιστατικού αυτού Hatch Sealing (σφραγίδες των αμπαριών) στο υπόμνημά μου προς την 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών κ. Βιοπούλου από τις σελίδες (39 έως την σελίδα 43), μεταξύ των σελίδων αυτών υπάρχει και εξαιρετική αλληλογραφία του ειδικού αμερικανού ερευνητή κ. Wayne Miller ο οποίος ενεργούσε αντ' εμού, με τον επιθεωρητή φόρτωσης του πλοίου στο λιμάνι Ντουλούθ κ. Sencer Under ο οποίος ήταν και είναι συνέννοχος του εφοπλιστή Σταυρινίδη, στην εγκληματική αυτή ενέργειά του, όπως θα αποδειχθεί στην συνέχεια.

Στην συνέχεια η Εισαγγελέας δια της παραγράφου με μπλε σήμανση αναφέρει τα εξής: Από το από 21-11-2001 "πιστοποιητικό ετοιμότητας" του Εθνικού γραφείου φορτίου Ντουλούθ και από του υπ' αριθμ. πρωτοκόλλου 154AC10119/30-11-2001 πιστοποιητικό φορτώσεως του Εθνικού Γραφείου φορτίου βεβαιώνεται ότι το πλοίο "Ταξιδευτής" προσήλθε στο λιμάνι και φόρτωσε χύδην σιτηρά στα αμπάρια 2,3,4 (πλήρη) και στο αμπάρι (5) (μερικώς).

**ΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΗΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗ ΦΟΡΤΩΣΗ.**  
Το "πιστοποιητικό ετοιμότητας" του Εθνικού γραφείου φορτίου Ντουλούθ με ημερομηνία 21-11-2001 μεταφρασμένο από τον Δικηγόρο κ. Αβραάμ Πασιπουλαρίδη! Διαψεύδει την κ.

Εισαγγελέα Κοντοπούλου και βεβαιώνει ότι το πλοίο ήταν επικίνδυνα φορτωμένο στα (3) μεσαία αμάρια (2,3,4) και μερικώς το αμάρι (5). Φωτογρ. Απόσπ. του πιστοποιητικού.

Πίνακας 49, Σελ. 60, Σχ.87



CERTIFICATE OF READINESS  
- OF -  
NATIONAL CARGO BUREAU, INC.

No. \_\_\_\_\_ Port Duluth-Superior  
This is to Certify, that the MLT. M.V. "Taxideftis"  
of 11356 net tons, built at Kobe, Japan (Name of Vessel) in 1984  
whereof Capt P. Petrolekas is Master  
and now lying at Port Terminal 1

is passed to load as follows:  
GENERAL CARGO - Holds Nos. \_\_\_\_\_  
BULK GRAIN - (Full Holds) Nos. 2, 3, 4  
(Part Holds) Nos. 5

Other BULK CARGOES (Identify Cargo) (+1 clean for grain)  
HOLDS Nos. \_\_\_\_\_

said holds having been prepared in accordance with the Regulations of the United States Coast Guard and the Code of Federal Regulations so far as applicable, and in accordance with the recommendations of National Cargo Bureau, Inc.

THIS CERTIFICATE VALID AT PORT OF ISSUANCE ONLY

THIS CERTIFICATE IS NOT A FORM OF INSURANCE, OR GUARANTEE, AND IS ISSUED ON THE FOLLOWING TERMS AND CONDITIONS: This Certificate and performance of services by National Cargo Bureau ("NCB") shall in no way be deemed to be a representation, statement, or warranty of seaworthiness, quality or fitness for a particular use or service, of any vessel, container, cargo, structure, item of material, or equipment. NCB shall not be liable for, and the party to whom this Certificate is issued agrees to indemnify and hold NCB harmless from and against any and all claims, demands, actions for damages, including legal fees, to persons and/or property which may be brought against NCB incidental to, arising out of, or in connection with the services to be performed hereunder, except for those claims caused solely by the negligence of NCB. NCB shall be discharged from all liability for equipment performance or non-performance of any services in connection with issuance of this Certificate, unless the same is discovered prior to and is claimed in writing made to NCB within 180 days and litigation is commenced within one year after performance of survey services. THE COMBINED LIABILITY OF NCB, ITS OFFICERS, EMPLOYEES, AGENTS OR SUBCONTRACTORS FOR ANY LOSS, CLAIM, OR DAMAGE ARISING FROM NEGLIGENCE OR PERFORMANCE OR NON-PERFORMANCE OF ANY SERVICES IN CONNECTION WITH THE ISSUANCE OF THIS CERTIFICATE, OR FROM BREACH OF ANY IMPLIED OR EXPRESS WARRANTY OF WORKMANLIKE PERFORMANCE, OR ANY OTHER REASON, SHALL NOT EXCEED IN THE AGGREGATE \$10,000. IN NO EVENT SHALL NCB BE LIABLE FOR ANY CONSEQUENTIAL DAMAGES, INCLUDING, BUT WITHOUT LIMITATION, DELAY, DETENTION, LOSS OF USE, OR CUSTOMARY PORT CHARGES TO THE PARTY TO WHOM THIS CERTIFICATE IS ISSUED OR TO ANY OTHER PERSON, CORPORATION OR BUSINESS ENTITY FOR WHOSE BENEFIT THIS CERTIFICATE MAY BE ISSUED.

AGENT Guthrie-Huberke DATE November 21, 2001  
OPERATOR Scandia Shipping Agency Time passed 1515 hrs  
[Signature] Surveyor

Rev. 8/94

21/11/01  
[Signature]



ΑΒΡΑΑΜ ΠΑΣΤΙΔΟΥΛΑΡΙΔΗΣ  
ΔΙΕΚΗΡΕΥΣΤΗΣ  
ΝΟΤΑΡΑ 117 ΠΕΡΙΟΧΑΣ 185 06  
ΤΗΛ. 4205151 FAX: 4205157  
ΔΣΑ Α.Μ. 2755 Α.Φ.Μ. 42832243

Πίνακας 49 Α, Σελ. 61, Σχ. 32

ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΙΤΙΑΚΗ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΟΣ  
ΤΟΥ  
ΕΘΝΙΚΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Αρ. Λιμένας DULUTH – Superior  
Με το παρόν πιστοποιείται ότι το πλοίο Ταξιδευτής 11356 καθαρόν τόνων,  
ναυπηγηθέν στο Κοβέ, Κορέας το 1984 του οποίου ο Πλοίαρχος είναι ο Π.  
Παιρολέκας και ευρισκόμενο τώρα στον Σταθμό του Λιμένας προοίχθε για να  
φορτώσει ως ακολούθως:

Γενικό Φορτίο: -----

Χύδην Σιτηρά (Πλήρη Αμπάρια): 2, 3, 4

(Μερικώς Αμπάρια): 5

Καθαρό για Σιτηρά

Τα παραπάνω αμπάρια εισοιμάσθηκαν σύμφωνα με τους Κανονισμούς της  
Ακτιφυλακής των ΗΠΑ και τον Κώδικα των Ομοσπονδιακών Κανονισμών όπως  
εφαρμόζεται και σύμφωνα με τις παρατηρήσεις του Εθνικού Γραφείου Φορτίου.

ΗΡΑΚΤΩΡ GUTHRIE – HUBNER INC.

Ημερομηνία 21 Νοεμ 2001

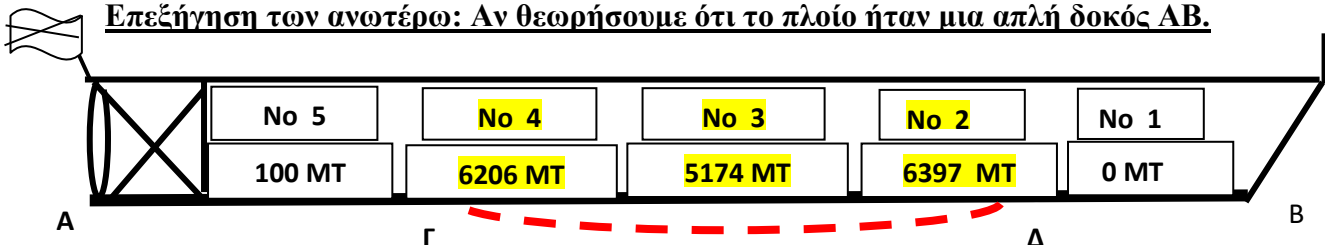
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ SCANDIA SHIPPING AGENCIES

Χρόνος διενέργειας 1515 ώρα

(Υπογραφή) Επιθεωρητής

Πίνακας 50, Σελ. 61.

**Επεξήγηση των ανωτέρω: Αν θεωρήσουμε ότι το πλοίο ήταν μια απλή δοκός ΑΒ.**



**ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΑΙΤΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗΣ ΚΑΜΨΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΛΟΓΩ  
ΑΝΙΣΟΜΕΡΟΥΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΑ ΑΜΠΑΡΙΑ (2,3,4) ΠΛΗΡΗ ΚΑΙ ΜΕΡΙΚΩΣ  
ΤΟ ΑΜΠΑΡΙ (5).**

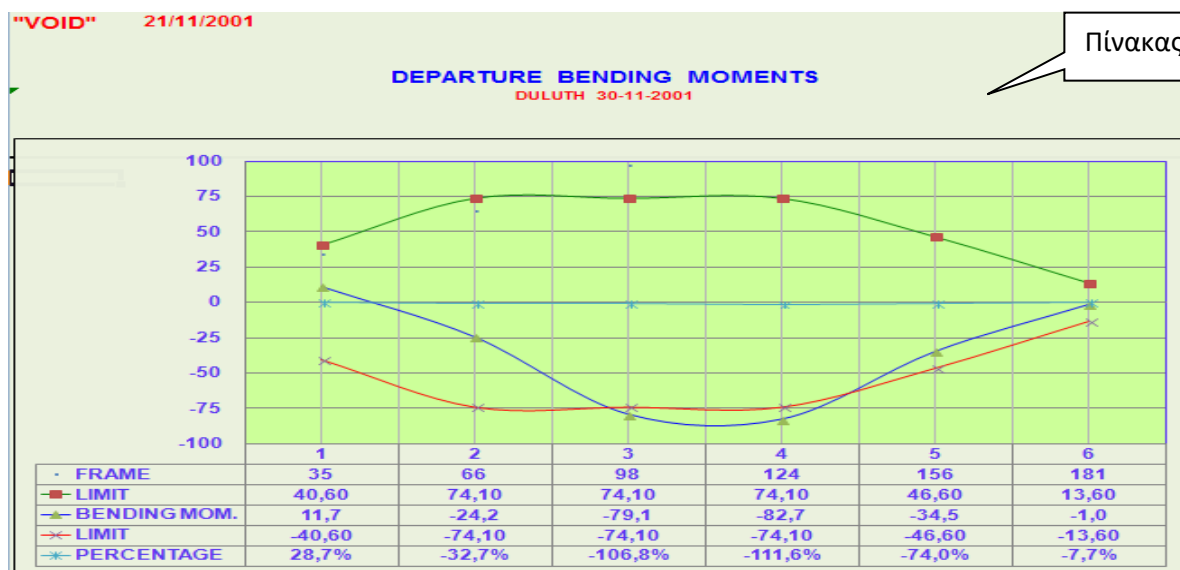
Τα (3)μεσαία αμπάρια πλήρη : (2=6397 MT), (3=5174 MT), (4=6206 MT), = 17777 MT

**Ενώ τα (2) ακραία αμπάρια: (1=0 MT) και (5=100 MT) = 100 MT. Συνολικά 17877 MT.**

Βάσει των νόμων της φυσικής οι **17777 MT** φορτίου στο μέσον της δοκού (AB) αμπάρια (2,3,4) θα δημιουργήσουν κοίλη κάμψη (ΓΔ) η οποία περνάει τα επιτρεπόμενα μέγιστα όρια που έχουν θεσπιστεί από τον οικείο νηογνώμονα του πλοίου (ABS) 100% και φτάνουν σε λίαν επικίνδυνη κοίλη κάμψη 120%, η οποία θα μπορούσε να κόψει το πλοίο στα δύο. Όπως αποδεικνύεται το πλοίο έχει φορτωμένα τα αμπάρια (2,3,4) γεμάτα και μερικώς το αμπάρι Νο 5. Δηλαδή η ανωτέρω φόρτωση είναι ίδια με αυτήν η οποία βεβαιώνεται στο αμέσως πιο πάνω ‘πιστοποιητικό ετοιμότητας’. Και ως εκ τούτου το ‘πιστοποιητικό ετοιμότητας’ του πλοίου αποδεικνύει ότι το πλοίο φορτώθηκε με δόλο επικίνδυνα. Ερώτημα; Από πού προκύπτουν αρχικά αυτές οι επιλογές των τριών μεσαίων και συνεχομένων αμπαριών 2,3,4 με τις αντίστοιχες ποσότητες φορτίου σε κάθε ένα αμπάρι όπως αναφέρονται αμέσως πιο πάνω στο σχέδιο του πλοίου; (Σχ.17, Σελ. 2).

Οι ανωτέρω αυτές ποσότητες έχουν αποσταλεί στον πλοίαρχο Πετρολέκα Παναγιώτη ο οποίος ήταν πλοίαρχος του πλοίου ‘Ταξιδευτής’ στο λιμάνι Ντουλούθ, από τον αρχιπλοίαρχο Γρίβα Παναγιώτη με τον από 16-11-2001 έντυπο υπολογισμό ευστάθειας δικής του καταστροφικής έμπνευσης, ύστερα από εντολή από τον εφοπλιστή Σταυρινίδη παρεμβαίνοντας όλως παρανόμως στην συνείδηση του πλοίαρχου Πετρολέκα προκειμένου ο Γρίβας να τον πείσει να φορτώσει το πλοίο σύμφωνα με τον επικίνδυνο αυτόν υπολογισμό ευστάθειας, πράγμα που τελικά επετεύχθη. Έτσι η αρχή του εγκλήματος είχε ήδη τελεστεί από τον εφοπλιστή Σταυρινίδη μέσω Γρίβα και φυσικό αυτουργό τον ενεργούντα υπό πίεση πλοίαρχο Πετρολέκα. Παραθέτω φωτογραφικά αποσπάσματα του συγκεκριμένου υπολογισμού ευστάθειας. (Σχ. 17, Σελ. 2’).

Αμέσως πιο κάτω παραθέτω εκτύπωση του προγράμματός μου βάσει του οποίου αποδεικνύεται η κοίλη καμπύλη του πλοίου λόγω ανισομερούς κατανομής του φορτίου στα (3) μεσαία αμπάρια (2,3,4) και μερικώς το 5. ΟΙ ποσότητες αυτές και τα αντίστοιχα αμπάρια είναι ακριβώς όμοια με τα αντίστοιχα αμπάρια όπως αυτά βεβαιώνονται στο ‘Πιστοποιητικό ετοιμότητας’ του πλοίου. Το συγκεκριμένο πιστοποιητικό είναι το αληθές πιστοποιητικό και δείχνει πως πραγματικά ήταν φορτωμένο το πλοίο κατά την αναχώρησή του από το λιμάνι φόρτωσης Ντουλούθ. Η εκτύπωση του προγράμματός μου αποδεικνύει ότι η κάμψη του πλοίου **μπλε κοίλη καμπύλη** έχει τμήσει τα μέγιστα όρια κάμψης των νηογνωμόνων μεταξύ των σημείων (3 και 4) αυξανόμενη η καμπύλη προς τα κάτω.



Πίνακας 51, Σελ. 62.

Απόσπασμα του από 16-11-2001 επικίνδυνου υπολ. ευστάθειας 16-11-2001 του Γρίβα.

SHIP AND CARGO CALCULATION

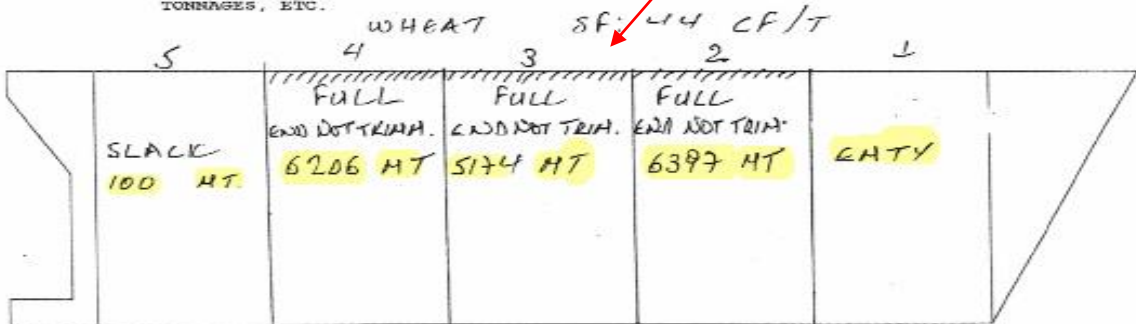
ART I

COMPARTMENT NAME	CARGO TYPE	S. F. (M <sup>3</sup> /MT)	GRAIN CUBICS		WEIGHT	V. C. G.	MOMENT
			100%	ACTUAL			
NO. 1 C. HOLD	GRAIN1	1.246	5657		0	0.00	0
NO. 2 C. HOLD	GRAIN1	1.246	7971		6397	8.25	52775
NO. 3 C. HOLD	GRAIN1	1.246	6447		5174	7.98	41289
NO. 4 C. HOLD	GRAIN1	1.246	7733		6206	8.02	49772
NO. 5 C. HOLD	GRAIN1	1.246	7204	125	100	1.64	164
NO. 1 ON DECK			1424		0	0.00	0
NO. 2 ON DECK			2357		0	0.00	0
NO. 3 ON DECK			1882		0	0.00	0
NO. 4 ON DECK			2455		0	0.00	0
NO. 5 ON DECK			2290		0	0.00	0

THIS CALCULATION IS  
PREPARED IN:  
[ ] ENGLISH UNITS  
[x] METRIC UNITS

<b>CARGO TOTALS</b>	<b>17877</b>	<b>8.06</b>	<b>144000</b>
LIGHT SHIP	6332	10.18	64460
STORES	349	10.72	3742
<b>SHIP AND CARGO TOTALS</b>	<b>24558</b>		<b>212202</b>

CARGO PLAN: INDICATE HOLDS, TWEEN DECKS, ENGINE SPACES, FITTINGS, STOWAGE,  
TONNAGES, ETC.



Στο αμέσως πιο πάνω σχέδιο φόρτωσης οι ποσότητες φορτίου και τα επιλεγμένα αμπάρια (2,3,4) και μερικώς το αμπάρι (5) είναι ιδιόχειρα γραμμένο από τον αρχιπλοίαρχο Γρίβα και είναι η εντολή που απέστειλε στον Πλοίαρχο Πετρολέκα να φορτώσει το πλοίο επικίνδυνα. Το ίδιο ακριβώς σχέδιο φόρτωσης έχει υπογράψει ο συνένοχός τους Sencer Under επιθεωρητής του (NCB).

3706

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ)

"Regulation 34-1  
Master's discretion

Πίνακας 53, Σελ. 63, Σχ. 39.

The owner, the charterer, the company operating the ship as defined in regulation IX/1, or any other person shall not prevent or restrict the master of the ship from taking or executing any decision which, in the master's professional judgement, is necessary for safety of life at sea and protection of the marine environment."

**Μετάφραση:**

**Π.Δ 137 ΦΕΚ Α 174/31-7-07****Ασφαλής ναυσιπλοΐα και αποφυγή επικινδύνων καταστάσεων.****Κύρωση τροποποιήσεων SOLAS 1974****Κανονισμός 34 – 1****Διακριτική Ευχέρεια πλοιάρχου.**

Ο πλοιοκτήτης, ο ναυλωτής, οι διαχειριστές του πλοίου, όπως αποφασίστηκε στον κανονισμό ΙΧ/1, ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο δεν θα προκαταλάβει ή περιορίσει τον πλοίαρχο του πλοίου από την λήψη ή εκτέλεση οποιασδήποτε απόφασης η οποία κατά την επαγγελματική κρίση του πλοιάρχου είναι απαραίτητη για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Οι ενέργειες αυτές του Γρίβα ήταν κάθετα αντίθετες με τους Διεθνείς κανονισμούς του ΙΜΟ αλλά και του ανωτέρω Π.Δ. Οι ποσότητες του φορτίου σε κάθε συγκεκριμένο αμπάρι έχουν γραφτεί ιδιόχειρα από τον ίδιο τον αρχιπλοίαρχο Γρίβα (Σχ. 17, Σελ. 2). Κατά την αναχώρησή μου από Αθήνα στις 4-12-2001 ο Γρίβας μου επέδωσε αντίγραφο του συγκεκριμένου επικίνδυνου υπολογισμού ευστάθειας 16-11-2001 ως ήταν υποχρεωμένος, ως εν δυνάμει πλοίαρχος που πήγαινα να συναντήσω το πλοίο στο Μόντρεαλ, πράγμα που επιβεβαιώνει ότι το πλοίο ήταν φορτωμένο με την επικίνδυνη ανωτέρω φόρτωση και ήδη, όταν εγώ στις 4-12-2001 πήρα στα χέρια μου το ανωτέρω αντίγραφο του από 16-11-2001 καταστροφικού υπολογισμού ευστάθειας, το πλοίο ήταν ήδη εν πλω από τις 30-11-2001 κατευθυνόμενο προς Μόντρεαλ όπου και συναντηθήκαμε στις 5-12-2001 στις 05:00 τοπική ώρα Μόντρεαλ στην τελευταία λεκάνη του Μόντρεαλ όπερ και έγινε συνοπτικά αλλαγή πλοιαρχίας παρουσία του εφοπλιστή Σταυρινίδη λόγω περιορισμού του χρόνου παραμονής του πλοίου (45') εντός της λεκάνης ισοστάθμισης του νερού μεταξύ των μεγάλων λιμνών και του Μόντρεαλ. Ο ανωτέρω επικίνδυνος υπολογισμός ευστάθειας 16-11-2001 ήταν πλαστογραφημένος όσον αφορά την κάμψη του πλοίου σε 56%.

Επομένως αν το πλοίο είχε φορτωθεί σύμφωνα με τον δήθεν αναθεωρημένο υπολογισμό ευστάθειας με έγκριση από τον επιθεωρητή Sencer Under όπως ισχυρίζονται, τότε ο αρχιπλοίαρχος Γρίβας θα με είχε εφοδιάσει με τον δήθεν αναθεωρημένο υπολογισμό ευστάθειας με ημερομηνία έγκρισης 23-11-2001 και όχι με τον έντυπο επικίνδυνο υπολογισμό ευστάθειας με ημερομηνία εκτύπωσης 16-11-2001 και στην συνέχεια με ημερομηνία έγκρισης από τον επιθεωρητή Sencer 21-11-2001 όπως πραγματικά μου επέδωσε και επιβεβαιώνεται και με την από 26-03-2008 επιστολή του πλοιάρχου Πετρολέκα Παναγιώτη. (Σχ. 21).

Το “πιστοποιητικό ετοιμότητας” του (NCB) είναι μοναδικό και ανεξάρτητο πιστοποιητικό, δηλαδή δεν εμπεριέχει δεδομένα προερχόμενα από άλλα συναφή πιστοποιητικά της φόρτωσης με διαφορετικές υπογραφές. Είναι αυτοδύναμο και απόλυτο πιστοποιητικό χωρίς παρεμβάσεις και διορθώσεις στο περιεχόμενό του και με την σωστή ημερομηνία έγκρισης των συγκεκριμένων αμπαριών (2,3,4 γεμάτα) και το (5) μερικώς ήτοι **21-11-2001, σύμφωνα και με την από 26-03-2008 επιστολή του πλοιάρχου Πετρολέκα ο οποίος βεβαιώνει ότι ως πλοίαρχος φόρτωσε το πλοίο όπως ακριβώς βεβαιώνεται στο “πιστοποιητικό ετοιμότητας” του πλοίου “Ταξιδευτής”, όπου αναφέρεται και το όνομά του, δηλαδή Στα (3) μεσαία αμπάρια (2,3,4) και μερικώς στο αμπάρι (5).**

Στην μήνυσή τους αρνούνται όλα ανωτέρω πραγματικά περιστατικά και ισχυρίζονται ψευδώς ότι το πλοίο δεν φόρτωσε επικίνδυνα στα (3) μεσαία αμπάρια (2,3,4) και μερικώς το αμπάρι (5), σύμφωνα με το “Πιστοποιητικό φορτίου”, προσκομίζοντας οι ίδιοι το “πιστοποιητικό ετοιμότητας” το οποίο τους διαψεύδει κάθετα και απόλυτα και επιβεβαιώνει εμένα και τους



ισχυρισμούς μου, ότι η φόρτωση ήταν επικίνδυνη και όχι όπως ψευδώς ισχυρίζονται σύμφωνα με τον δήθεν αναθεωρημένο υπολογισμό ευστάθειας 23-11-2001.

Πίνακας 54, Σελ. 65, Σχ. 22, Σελ.9

ΠΡΟΣ ΤΟΝ Κ. ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ ΠΛΗΡΗΜΕΛΕΙΟΛΟΓΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ  
Α.Β.Μ. - Α009 2668

**ΜΗΝΥΣΗ**

1. Σταύρου Σταυρινίδη του Χαράλαμπος, κατοίκου Μόντρεαλ Καναδά (οδός Marie-Victoria-Brossard αρ. 7680), βάσει της από 30.11.2009 εξουσιοδοτήσεως εκπροσωπούμενος από τον δικηγόρο Αβραάμ Πασιπουλαρίδη.
2. Μπούλου Ελμιράχου του Γκαργκίς, κατοίκου Αγ. Ιωάννου Ρέντη Πειραιά (Δελφινάκη 2).
3. Παναγιώτη Γρίβα του Σπυριδώνος, κατοίκου Ιθάκης και προσωρινά διαμένοντος στην Δρακετσάνα Πειραιά (Ερυθρού Σταυρού 89), βάσει της από 30.11.2009 εξουσιοδοτήσεως εκπροσωπούμενος από τον δικηγόρο Αβραάμ Πασιπουλαρίδη.

**ΚΑΤΑ**

Χαράλαμπος Λειβαδά του Αντωνίου, κατοίκου Ν. Φιλαδέλφειας, οδός Λάμπρου Πορφύρα, αριθ. 2.

Πιο κάτω παραθέτω απόσπασμα της σελίδας 9 της ανωτέρω μήνυσής τους ABM A010 2668.

Ουδέποτε το πλοίο φόρτωσε, όπως αναφέρει ο μηνυόμενος, αλλά τα Αμπάρια Νο 2 και 3 φορτώθηκαν Πλήρη, με διευθέτηση των κορυφών τους, τα Νο 1 και 5 Ημιπλήρη και το Νο 4 έμεινε Άδειο, όπως προκύπτει και από το σχέδιο φορτώσεως των φορτωτών σιτηρών της εταιρείας CERES TERMINALS INC., που προσκομίζω και επικαλούμαι (Σχ. Νο 28) και από το οποίο φαίνεται ότι φορτώθηκαν οι κάτωθι ποσότητες:

Νο 1 Αμπάρι Ημιπλήρες	1456	M/T (Τόννοι)
Νο 2 Αμπάρι Πλήρες	6449	M/T (Τόννοι)
Νο 3 Αμπάρι Πλήρες	5216	M/T (Τόννοι)
Νο 4 Αμπάρι Άδειο		
Νο 5 Αμπάρι Ημιπλήρες	4609,180	M/T (Τόννοι)
Σύνολο	17.730,180	M/T (Τόννοι)

Και όχι οι ποσότητες που αναφέρει ο πλοίαρχος Λειβαδάς στην μήνυσή του, ήτοι:

Νο 1 Αμπάρι	0	M/T (Τόννοι)
Νο 2 Αμπάρι	6397	M/T (Τόννοι)
Νο 3 Αμπάρι	5174	M/T (Τόννοι)
Νο 4 Αμπάρι	6206	M/T (Τόννοι)
Νο 5 Αμπάρι	100	M/T (Τόννοι)
Σύνολο	17.877	M/T (Τόννοι)

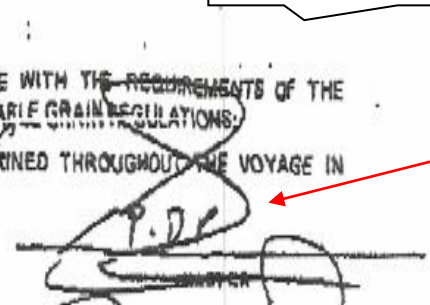
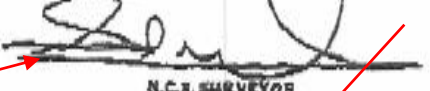
Αν συγκρίνετε το “Πιστοποιητικό ετοιμότητας” ότι το πλοίο φόρτωσε στα αμπάρια (2,3,4) και μερικώς το αμπάρι (5), θα το δείτε αμέσως πιο πάνω στις ποσότητες και τα αντίστοιχα αμπάρια (2,3,4) και μερικώς το (5) ενώ στην κορυφή αναφέρουν **«Και όχι οι ποσότητες που αναφέρει ο πλοίαρχος Λιβαδάς»**, εννοώντας φυσικά τις αμέσως πιο κάτω ποσότητες οι οποίες είναι όμοιες με τον αρχικό υπολ. ευστάθειας 21-11-2001 αλλά και το πιστοποιητικό ετοιμότητας”.

Όπως βλέπετε το αμέσως πιο κάτω πιστοποιητικό αρχικός υπολογισμός ευστάθειας έχει ημερομηνία έγκρισης από τον επιθεωρητή Sencer Under 21-11-2001, η οποία είναι ίδια με την ημερομηνία που φέρει το “πιστοποιητικό ετοιμότητας” που οι ίδιοι προσκόμισαν στην Ελληνική Δικαιοσύνη, το οποίο βεβαιώνει ότι το πλοίο προσήλθε και φόρτωσε τα αμπάρια 2,3,4 πλήρη και μερικώς το αμπάρι (5). Επιπρόσθετα έχουν κοινό σημείο ότι ο πιο κάτω υπολογισμός ευστάθειας με έγκριση από τον επιθεωρητή Sencer Under 21-11-2001, αν και “VOID = “άκυρος”, εν τούτοις έχει χρησιμοποιήσει κι αυτός τα ίδια αμπάρια 2,3,4 πλήρη και μερικώς το αμπάρι (5) και με τις ίδιες ακριβώς ποσότητες σε κάθε συγκεκριμένο αμπάρι όπως ακριβώς και το “πιστοποιητικό ετοιμότητας” και ενώ τα δύο αυτά πιστοποιητικά ταυτίζονται απόλυτα σε ημερομηνία έκδοσης σε ίδια ακριβώς ποσότητα φορτίου και τα ίδια συγκεκριμένα αμπάρια και δεδομένου ότι το “πιστοποιητικό ετοιμότητας” το έχουν επικαλεσθεί οι ίδιοι και ευρίσκεται σε πλήρη ισχύ και μάλιστα μετά χρήσεως, διότι ο εφοπλιστής και οι συνεργάτες του απαλλάχθηκαν με βούλευμα το οποίο στηρίχτηκε επάνω σ’ αυτό το “πιστοποιητικό ετοιμότητας” του πλοίου για φόρτωση, **το οποίο όμως αντί να τους ευνοεί τους ενοχοποιεί απόλυτα και δικαιώνει εμένα.**

Πίνακας 55, Σελ. 66, Σχ. 23, Σελ. 1

THIS IS TO CERTIFY THAT:

1. THIS CALCULATION IS PREPARED IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENTS OF THE VESSEL'S GRAIN LOADING BOOKLET AND THE APPLICABLE GRAIN REGULATIONS;
2. THE STABILITY OF THE VESSEL WILL BE MAINTAINED THROUGHOUT THE VOYAGE IN ACCORDANCE WITH THIS CALCULATION.

CALCULATION PREPARED BY: (TO BE COMPLETED IF FORM PREPARED BY OTHER THAN SHIP'S PERSONNEL)		 EXAMINED:  N.C.S. SURVEYOR DATE: <u>Nov 21, 2001</u>
NAME (PRINT)		
COMPANY		
SIGNATURE	DATE	

NOTE: ORIGINAL STABILITY CALCULATION AND GRAIN ARRANGEMENT PLAN TO BE SUBMITTED TO THE N.C.S. SURVEYOR. ALL TONNAGES USED IN THESE CALCULATIONS SHALL BE SHOWN IN THE SAME UNITS AS USED IN THE GRAIN LOADING BOOKLET.

HAS GRAIN LISTING NO TRIMMING

REV. 1/1/99

Μετάφραση : Δεν είναι υπόχρεο σε διενέργεια “TRIMMING”

**2<sup>η</sup> σελίδα του ανωτέρω αρχικού υπολογισμού ευστάθειας με έγκριση 21-11-2001**

**SHIP AND CARGO CALCULATION**

PART I

VOL OF GRAIN WHEAT STORAGE FACTOR (S.F.) 14.0 1.246

COMPT. NO	CARGO	S.F.	GRAIN CUBICS		WEIGHT (T)	V.C.G.	MOMENT	C.C.	S.F.	DEN.
			LOOK	ACTUAL (2)						
H/1	WHEAT	14.0	5657		6397	8.25	52375	42	1.246	824
H/2		14.0	3971		5122	3.98	20207	42	1.246	100
H/3		14.0	6447		6106	8.57	52372	42	1.246	100
H/4		14.0	7732					42	1.246	100
H/5		14.0	7308	125	150	1.54	154	42	1.246	100
CARGO TOTALS					17877	8.86	422.000			

THE CALCULATION IS PREPARED IN

(2) WEIGHTS AND MOMENTS SHOULD BE SHOWN TO THE NEAREST WHOLE UNIT.

CARGO PLAN: INDICATE HOLDS, TWEEN DECKS, ENGINE SPACES, FITTINGS, STOWAGE, TONNAGES, ETC

5	4	3	2	1
SLACK 100 MIT	FULL END NET TRIM 6206 MIT	FULL END NET TRIM 5174 MIT	FULL END NET TRIM 6397 MIT	L. MIT

Στον αρχικό υπολογισμό ευστάθειας 21-11-2001 (Σχ. 23, Σελ. 1<sup>η</sup>) στο επάνω μέρος φαίνονται οι υπογραφές στην κορυφή του Πετρολέκα και αμέσως από κάτω η υπογραφή του επιθεωρητή Sencer under και ακριβώς δίπλα η ένδειξη "VOID" = Άκυρο" η οποία είναι δήθεν! Τα ανωτέρω επιβεβαιώνονται και με την από 26-03-2008 επιστολή του Πλοιάρχου Πετρολέκα ο οποίος πολύ μεταγενέστερα διαψεύδει την ένδειξη "VOID" = Άκυρος" ως εξής:

**Φωτογραφικά απόσπασμα επιστολής Πλοιάρχου Πετρολέκα τελευταία σελίδα. (Σχ. 21).**

B) Η φόρτωση του πλοίου έγινε στο Duluth Thunder bay (HPA), εκπόνησα σχέδιο φόρτωσης και σύμφωνα με τους Διεθνείς κανονισμούς έκανα κατανομή του φορτίου και στα 5 κύπη επιτυγχάνοντας την ελαχίστη καταπόνηση του πλοίου που ήταν 56% επί της μέγιστης επιτρεπομένης, μέχρι και την άφιξη του πλοίου στο Μόντρεαλ. Ο αρχιπλοίαρχος κ. Γρίβας όμως διαφώνησε κάθετα με τον δικό μου υπολογισμό που βασιζόταν στην κατανομή του φορτίου και στα 5 κύπη, και επέμενε να φορτωθεί το πλοίο στα 3 μεσαία κύπη επικαλούμενος ότι το πρόγραμμα του Μαλλιανουδάκη που είναι εγκατεστημένο στο γραφείο της Scandia Shipping Hellas στην Ελλάδα είναι καινούρια έκδοση, πιο σωστό από αυτό του πλοίου, και επιπλέον εγκεκριμένο από τον νηογνώμονα Loyd's Register, και ως εκ τούτου η φόρτωση έπρεπε να είναι σύμφωνα με το εγκεκριμένο από τον νηογνώμονα πρόγραμμα. Λόγω των λαθών που εμπειρείχε το λογισμικό του πλοίου τα οποία ήταν γνωστά και στον κ. Γρίβα δεν είχα την δυνατότητα να αντικρούσω τους ισχυρισμούς του Αρχιπλοιάρχου Γρίβα,

Πίνακας 56, Σελ. 67  
Σχ. 21.

και εκτέλεσα τον υπολογισμό της εκτύπωσης της 16-11-2001 του λογισμικού του κ. Μαλλιαρουδάκη, που μου είχε αποστείλει ο κ Γρίβας και που όπως προαναφέρω ακριβές αντίγραφο του σχεδίου αυτού είχε επιδοθεί από τον κ Γρίβα και προς τον πλοίαρχο κ. Λιβαδά Χαράλαμπο, ο οποίος προφανώς κατ' εντολή του Αρχιπλοίαρχου γρίβα θα συνέχιζε την φόρτωση του πλοίου με καύσιμα και έρμα σύμφωνα με την εκτύπωση της 16 -11-2001 που του είχε επιδώσει ο Αρχιπλοίαρχος Γρίβας. Όλα τα παραπάνω είναι αληθή και ανταποκρίνονται πλήρως με την πραγματικότητα. Τον πλοίαρχο Λιβαδά στον οποίον παρέδωσα την πλοιαρχία στο Μόντρεαλ στις 5-12-2001 δεν τον γνώριζα από πριν, και η γνωριμία μας διήρκεσε περίπου 1 ώρα που παρέμεινε το πλοίο στην λεκάνη του Μόντρεαλ.

Μετά τιμής

Γειραιός 26 - 03 - 2008

Πετρολέκας Παναγιώτης

Πλοίαρχος Α' τάξεως Ε.Ν

Δ.Α.Τ...Α.Β...579.27.97

Α.Τ. Κορυδαλλός

Αμέσως πιο πάνω ο Πλοίαρχος Πετρολέκας στην 1<sup>η</sup> παράγραφο βεβαιώνει ότι ο αρχιπλοίαρχος Γρίβας διαφώνησε κάθετα με την φόρτωση την δική του, όπου το φορτίο ήταν μοιρασμένο και στα (5) αμπάρια με κάμψη νόμιμη και συνήθη 56%, αλλά του επέβαλε να φορτώσει το πλοίο στα (3) μεσαία αμπάρια 2,3,4 πλήρη και ότι υπολείμματα περίσσεψαν 100 MT τους φόρτωσαν στο αμπάρι (5). Και στην 2<sup>η</sup> παράγραφο βεβαιώνει ότι ο Γρίβας παρενέβη και τον εξανάγκασε να φορτώσει το πλοίο σύμφωνα με τον από 16-11-2001 έντυπο υπολογισμό ευστάθειας στα 3 μεσαία αμπάρια 2,3,4 και μερικώς στο αμπάρι (5), ο οποίος ήταν λίαν επικίνδυνος για την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων. Ο από 21-11-2001 υπολογισμός ευστάθειας είναι αντίγραφο του από 16-11-2001 υπολογισμού ευστάθειας τον οποίο είχε επιμεληθεί ο αρχιπλοίαρχος Γρίβας και αμέσως μόλις υπογράφηκε / εγκρίθηκε από τον επιθεωρητή Sencer Under στις 21-11-2001 πήρε την ονομασία της ημερομηνίας 21-11-2001. (Σχ.17 και 23, Σελ. 2).

Το αμέσως πιο πάνω απόσπασμα **‘Πίνακας 44, Σελ. 63, Σχ. 23, Σελ. 1’** είναι το κάτω μέρος της πρώτης σελίδας του αρχικού και επικίνδυνου υπολογισμού ευστάθειας 21-11-2001 ο οποίος είναι υπογεγραμμένος στο επάνω μέρος από τον πλοίαρχο Πετρολέκα και ακριβώς από κάτω από τον επιθεωρητή Sencer Under. Έτσι αποδεικνύεται ότι ο πλοίαρχος Πετρολέκας Π. γνωρίζει ακόμη περισσότερα από αυτά τα οποία αναφέρει στην από 26-3-2008 επιστολή του. Π.χ. Ποιος έβαλε την σήμανση **‘VOID’** = **Άκυρος** και πότε την έβαλε;

Γιατί ο εφοπλιστής Σταυρινίδης με συνόδευσε στο πλοίο στην τελευταία λεκάνη όπου έγινε και η αλλαγή πλοιαρχίας ενώπιον του και μετά ο πλοίαρχος Πετρολέκας και ο εφοπλιστής Σταυρινίδης αναχώρησαν μαζί οι δύο τους για Μόντρεαλ και δεν περίμενε ο εφοπλιστής να γίνει η αλλαγή πλοιαρχίας στο αγκυροβόλιο, αλλά προτίμησε να έλθει (2) ώρες μακριά με το αυτοκίνητο και άλλες (2) να γυρίσει, ενώ ούτως ή άλλως επανήλθε αργότερα στο πλοίο στο αγκυροβόλιο κατά τις 14:00 ώρα Μόντρεαλ; Πως πήραν απόπλου από Μόντρεαλ;

Αφού, σύμφωνα με τον διευθυντή ασφαλείας ναυσιπλοΐας του Μόντρεαλ κ. Roy Alemao ο απόπλους του πλοίου δινόταν μόνον επί τη εμφανίσει του αυθεντικού υπολογισμού ευστάθειας 21-11-2001, τον οποίον όμως δεν μπορούσαν να επιδείξουν διότι ήταν επικίνδυνος και καταστροφικός για το πλοίο και τους επιβαίνοντες 27 ναυτικούς καθώς και τον Αμερικανό πλοηγό και αντ' αυτού παρουσίασαν το σχέδιο φόρτωσης **‘CERES TERMINAL’** το οποίο

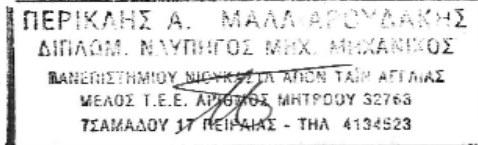
είναι πλαστό φωτοαντίγραφο και κατασκευασμένο και δεν έχει καμιά υπόσταση αφού είναι συναφές έγγραφο του επίσης πλαστού αναθεωρημένου υπολογισμού ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001. Παραθέτω την ερώτησή μου προς τον διευθυντή ασφαλείας ναυσιπλοΐας στο Μόντρεαλ κ. Roy Alemao καθώς και την απάντησή του.

**From:** Λιβιάδας Μπάμπης [mailto:livadasmpampis@yahoo.gr]  
**Sent:** June 16, 2011 1:10 AM  
**To:** Alemao, Roy  
**Subject:** "Clearance Certificate" dated Dec. 5th 2011.

Πίνακας 57, Σελ. 69, Σχ. 45

Athens 16-6-2011

Dear Mr. Alemao



I appreciate your response and I commend Canada Authorities on its new shipping regulations. But I do have one question for a matter of clarification and to bring this matter to close.

Would you please confirm that during the period 2001 – 2003 "Clearance Certificates" where issued by the Canadian Authorities in which the contents, loading condition of the ship and conformance to the "Ships Particulars" was based solely upon an NCB "Stability Calculation" and without physical inspection by the Canadian Authorities when the ship was in Montreal for Bunkering and ballast only, as there was not enough time for further inspection, since the inspection had already done in Duluth.

<http://gr.mg41.mail.yahoo.com/neo/launch>

12/7/2011

Εκτίπωση

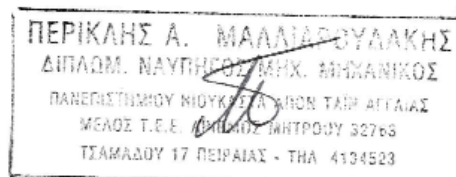
Σελίδα 2 από 2

Therefore, the "Certificate Clearance" dated Dec. 5th 2001 issued to the ship "Taxideftis" by the Canadian Authorities which indicates the loading of cargo by holds, weight, ballast "Ships Particulars" and "stability information", was based solely upon information provided by the NCB "Stability calculations" and documents and not by any physical inspection by the Canadian Authorities.

Your response to this question would be greatly appreciated. Thank you in advance for your cooperation in this matter.

Regards

Capt. Livadas Mpampis



Μετάφραση

Από : Λιβαδάς Μιάρμπης (mailto: livadasmpampis@yahoo.gr)

Απεστάλη: Ιούνιος 16 , 2011 1:10 AM

Προς : Alemao Roy.

Θέμα : "πιστοποιητικό απόπλου" ημερομηνία Δεκέμβ. 5 2011.

Εκτιμώ την απάντησή σας και συγχαίρω τις Καναδικές αρχές για τους νέους κανονισμούς ναυτιλίας. Αλλά έχω μια ερώτηση για ένα θέμα επιβεβαίωσης, έτσι ώστε να κλείσει.

---

Θα μπορούσατε παρακαλώ να επιβεβαιώσετε ότι κατά την περίοδο 2001 – 2003 το "Πιστοποιητικό απόπλου" το οποίο εκδιδόταν από τις Καναδικές αρχές του οποίου το περιεχόμενο ήταν, κατάσταση φόρτωσης του πλοίου και στοιχεία συμμόρφωσης του πλοίου με τους κανονισμούς, τα οποία απορρέουν από τον υπολογισμό ευστάθειας του NCB, , χωρίς καμία φυσική επιθεώρηση του πλοίου από τις Καναδικές αρχές, όταν το πλοίο ήταν στο Μόντρεαλ για παραλαβή καυσίμων και έρματος μόνον, καθώς δεν υπήρχε αρκετός χρόνος για περαιτέρω επιθεώρηση, αφής στιγμής η επιθεώρηση είχε ήδη γίνει στο Duluth.

Ως εκ τούτου το "Πιστοποιητικό απόπλου" με ημερομηνία 5η Δεκ. 2001 εκδόθηκε προς το πλοίο "Ταξιδευτής" από τις Καναδικές αρχές το οποίο δείχνει την φόρτωση των αμπαριών, έρμα, τα στοιχεία του πλοίου, και πληροφορίες ευστάθειας του πλοίου, οι οποίες βασίστηκαν μόνον σε πληροφορίες οι οποίες δόθηκαν από τον υπολογισμό ευστάθειας και πιστοποιητικά του NCB και όχι από οποιαδήποτε φυσική επιθεώρηση του πλοίου από τις Καναδικές αρχές.

Η απάντησή σας στην ερώτησή αυτή θα εκτιμηθεί πάρα πολύ. Ευχαριστώ εκ των προτέρων για την συνεργασία σας σ' αυτό το θέμα.

Χαιρετισμούς

Πλοίαρχος Λιβαδάς Μιάρμπης.

---

**Απάντηση:**

Εκτύπωση

Σχ. 45

...α 1 από 2

Εκτύπωση - Κλείσιμο παραθύρου

Θέμα: RE: "Clearance Certificate" dated Dec. 5th 2011.  
 Από: Alemao, Roy (Roy.Alemao@tc.gc.ca)  
 Προς: livadasmpampis@yahoo.gr;  
 Ημερομηνία: Πέμ, 16 Ιούν 2011 15:40:30

The certificate. "Fitness to Proceed" as required by the Canadian regulations, was issued for a vessel stopping in Montreal for bunkers based on the original calculations at the port of departure (DULUTH). As the regulations indicated that the FTP could be issued up to the next port (which is Montreal).

Presently, the Fitness to Proceed is issued for sea, with instructions for bunkering and ballast as required by the stability calculations, and the responsibility is of the Master to ensure the vessel is safe within the limits at all times.

Only when the inspector has unclear or doubtful information provide will he ask the master for additional verification. Our role is not to delay the ship at anchorage for bunkering and pilots.

Roy

## Μετάφραση.

### Μετάφραση από την Αγγλική στην Ελληνική Γλώσσα.

Θέμα : Re: Clearance Certificate Dated Dec. 5<sup>th</sup> 2011.  
 Από: Alemao, Roy (Roy [Alemao.Alemao@tc.gc.ca](mailto:Alemao.Alemao@tc.gc.ca))  
 Προς: [livadasmpampis@yahoo.gr](mailto:livadasmpampis@yahoo.gr)  
 Ημερομηνία : Πέμπτη 16 Ιουν. 2011 15: 40<sup>ο</sup> πιστοποιητικό :30

Το πιστοποιητικό απόπλου όπως απαιτείται από την Καναδική νομοθεσία, εκδόθηκε για ένα πλοίο το οποίο σταμάτησε στο Μόντρεαλ για παραλαβή καυσίμων, βασισμένο στον αυθεντικό υπολογισμό ευστάθειας στο λιμάνι αναχώρησης Duluth. Όπως προσδιορίζεται από τους κανονισμούς, ότι το πιστοποιητικό απόπλου θα μπορούσε να εκδοθεί έως το επόμενο λιμάνι (το οποίο είναι Μόντρεαλ).

Επί του παρόντος το "πιστοποιητικό απόπλου" εκδίδεται για την θάλασσα, με οδηγίες για παραλαβή καυσίμων και έρματος σύμφωνα με τον υπολογισμό ευστάθειας και αναλαμβάνει ο πλοίαρχος την ευθύνη ότι το πλοίο είναι ασφαλές εντός των ορίων κάθε στιγμή.

Μόνον όταν ο επιθεωρητής έχει ασαφείς ή επισφαλείς πληροφορίες, θα ρωτήσει τον πλοίαρχο για επιμρόσθετες επαληθεύσεις. Ο ρόλος μας δεν είναι να καθυστερήσουμε το πλοίο στο αγκυροβόλιο για παραλαβή καυσίμων και πλοηγούς.

Roy

Σύμφωνα με τα όσα βεβαιώνει ανωτέρω ο διευθυντής ασφαλείας ναυσιπλοΐας του Μόντρεαλ κ. Roy Alemao, τον απόπλου του πλοίου από Μόντρεαλ θα μπορούσαν να τον πάρουν, μόνον με την παρουσία του ψευδούς μεν, αλλά αυθεντικού κατ'αυτούς αναθεωρημένου υπολογισμού ευστάθειας με δήθεν έγκριση 23-11-2001, όπως ισχυρίζονται. Εδώ όμως υπάρχει θέμα, διότι

ισχυρίζονται ότι, αντί να παρουσιάσουν στο λιμεναρχείο τον αναθεωρημένο υπολογισμό ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001 με φορτίο 17863 MT (Σχ.23), αντ' αυτού ισχυρίζονται ότι προκειμένου να πάρουν απόπλου παρουσίασαν το σχέδιο φόρτωσης "CERES TERMINAL" με φορτίο 17730 MT, το οποίο είναι ανυπόστατο ως εκ του γεγονότος ότι παρουσιάζει μια φόρτωση η οποία δεν υποστηρίζεται πλέον από τον αναθεωρημένο υπολογισμό ευστάθειας 23-11-2001 και ως εκ τούτου δεν έχει καμία υπόσταση απέναντι στους Διεθνείς κανονισμούς της (SOLAS 74) και κατ' επέκταση δεν αναγνωρίζεται από το λιμεναρχείο!

Δηλαδή είναι ακριβώς ίδιο, με το να σας πουλήσει κάποιος μια μεζονέτα την οποία έφτιαξε ο εργολάβος χωρίς να υπάρχει κάποια μελέτη στατικής ευστάθειας του κτηρίου υπογεγραμμένη από κάποιον πολιτικό μηχανικό, αλλά μόνον με την υπογραφή του εργολάβου, οποίος σας βεβαιώνει ότι έφτιαξε μόνος του τα μπετό, βασιζόμενος στην πείρα που έχει! Εσείς θα αγοράζατε την μεζονέτα αυτή χωρίς πιστοποιητικά υπογεγραμμένα από τον πολιτικό μηχανικό και την πολεοδομία; Όχι βέβαια! Ε, τότε γιατί να του δώσουνε απόπλου από το λιμεναρχείο του Μόντρεαλ; Ο εφοπλιστής Σταυρινίδης δεν πήρε κανέναν απόπλου από το Λιμεναρχείο, απλώς πλήρωσε τον απόπλου με 25.000 Καναδά, αλλά δεν υπάρχει χώρος για να εξηγήσω περισσότερα επί του θέματος αυτού των \$25000 Καναδά, το εξηγώ όμως στην καταγγελία μου προς τον Άρειο Πάγο.

Γιατί δεν μπορούσαν να παρουσιάσουν τον αναθεωρημένο υπολογισμό ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001 στο λιμεναρχείο του Μόντρεαλ; Αφού ήδη χάριν αυτού, είχαν δήθεν ακυρώσει τον αρχικό και αληθή υπολογισμό ευστάθειας με ημερομηνία έγκρισης 21-11-2001 και τώρα για τρίτη φορά δήθεν αντικαθιστούν τον αναθεωρημένο υπολογισμό ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001 και στην θέση του πλασάρουν το σχέδιο φόρτωσης "CERES TERMINAL" με έκδοση 30-11-2001, το οποίο όμως είναι συναφές και εξαρτώμενο έγγραφο του αναθεωρημένου υπολογισμού ευστάθειας και ως εκ τούτου δεν μπορεί να υποκαταστήσει τον υπολογισμό ευστάθειας 23-11-2001, ο οποίος με ναυπηγικούς και μαθηματικούς τύπους θα εγγυάτο την ευστάθειά του, ως εκ τούτου αφού το σχέδιο φόρτωσης "CERES TERMINAL" έχει αποστασιοποιηθεί από τον αναθεωρημένο υπολογισμό ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001 για πολλούς λόγους τους οποίους θα αναλύσω, γενικότερα το "CERES TERMINAL" από μόνο του χωρίς την ύπαρξη του αναθεωρημένου υπολογισμού ευστάθειας 23-11-2001, είναι ανυπόστατο και χωρίς καμία αξία έγγραφο απέναντι στους Διεθνείς κανονισμούς της (SOLAS 74) και σύμφωνα με τον διευθυντή ασφαλείας ναυσιπλοΐας του Μόντρεαλ κ. Roy Alemao το "Πιστοποιητικό απόπλου" εκδίδεται από τις λιμενικές αρχές του Μόντρεαλ, μόνον επί τη εμφανίσει του αυθεντικού υπολογισμού ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001, αφού αυτόν τον υπολογισμό ευστάθειας επικαλούνται, μέχρι αποδείξεως της αναξιοπλοΐας του πλοίου που αυτός εκφράζει και αυτό θα γίνει στην συνέχεια!

Το μεγάλο ερωτηματικό είναι γιατί αντί να παρουσιάσουν τον αναθεωρημένο υπολογισμό ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001, αντ' αυτού δήθεν παρουσίασαν στο λιμεναρχείο το σχέδιο φόρτωσης "CERES TERMINAL"; Και πως το λιμεναρχείο το δέχτηκε αυτό;

Το συνολικό φορτίο του αναθεωρημένου υπολογισμού ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001 ήταν 17863 MT (Σχ. 23<sup>A</sup>) με "συντελεστή στοιβασίας" (S.F) 1,23 M<sup>3</sup>/MT και είναι διαφορετικό από το συνολικό φορτίο του "CERES TERMINAL" το οποίο έχει συνολικό φορτίο 17730 MT με "συντελεστή στοιβασίας" (S.F) 1,236 M<sup>3</sup>/MT. Ποια θα μπορούσε να είναι η αιτία της αλλαγής αυτής;

Το "πιστοποιητικό απόπλου" από Μόντρεαλ αναφέρει τα εξής: **"HOLDS 2 and 3 FULL ENDS TRIMMED"** = Τα αμπάρια 2+3 να είναι πλήρη και οι άκρες τους ασφυκτικά συμπιεσμένες με φορτίο από διεργασίες TRIMMING οι οποίες θα έχουν εκτελεστεί από



εργατικό δυναμικό και μηχανήματα, τα οποία σπρώχνουν το φορτίο από το κέντρο του αμπαριού προς τις άκρες κατά το διάμηκες και οι εργάτες με φτυάρια συμπιέζουν το φορτίο. Όταν όμως λιγοστέψει το φορτίο στο μέσον του αμπαριού λόγω του ότι συμπιέστηκε προς τις άκρες, τότε το χωνί (φορτωτήρας) συμπληρώνει το κενό που δημιουργήθηκε στο μέσον του αμπαριού μέχρι να ξεχειλίσει, από τα χείλη του αμπαριού, έτσι ώστε όταν κλίσει το καπάκι του αμπαριού να εφάπτεται της ανώτερης επιφάνειας του φορτίου, εις τρόπον ώστε το φορτίο να είναι ασφυκτικά συμπιεσμένο μέσα στο αμπάρι κατά την διάρκεια του πλου, με αποτέλεσμα τα χτυπήματα που θα δεχθεί από πιθανά μεγάλα κύματα να μην μετακινήσουν το φορτίο σε πιθανά σημεία στα βαθύτερα επίπεδα του αμπαριού κατά το διάμηκες τα οποία θα δημιουργούσαν γενική καθίζηση του φορτίου προς τα κάτω σε χώρους κενού φορτίου με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί μεταξύ της ανώτερης επιφάνειας του φορτίου και του καπακιού του αμπαριού, ελεύθερη επιφάνεια που θα επέτρεπε την μετακίνηση του φορτίου κατά το εγκάρσιο πλέον με αποτέλεσμα το πλοίο να πάρει επικίνδυνη διαρκώς αυξανόμενη κλίση μέχρι και την ανατροπή του! Το TRIMMING είναι σπουδαίος παράγοντας ευστάθειας ο οποίος αν δεν εκτελεστεί ενώ έχει συνυπολογιστεί στον υπολογισμό ευστάθειας, τότε το πλοίο κρίνεται αναξιόπλοο!

Για να δούμε, ο αναθεωρημένος υπολογισμός ευστάθειας 23-11-2001 πληροί αυτόν τον σπουδαίο και απαραίτητο για την ασφάλεια του πλοίου όρο; Αφού όπως αναφέρεται στην πρώτη σελίδα στον υπολογισμό αυτόν έχει συνυπολογιστεί και η διεργασία του "TRIMMING". Μήπως υπάρχει κάποιος σοβαρός λόγος για τον οποίον δεν τον παρουσίασαν στο λιμεναρχείο του Μόντρεαλ; Παραθέτω φωτογραφικό απόσπασμα του απόπλου από Μόντρεαλ και του αναθεωρημένου υπολογισμού ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001 προκειμένου να εξετάσουμε αν πράγματι ο αναθεωρημένος υπολογισμός ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001 πληρούσε την απαίτηση αυτή του "TRIMMING" εκ μέρους των Διεθνών κανονισμών περί μεταφοράς σιτηρών. Αμέσως πιο κάτω παραθέτω απόσπασμα πιστοποιητικού Απόπλου από Μόντρεαλ, όπου κάτω στο αριστερό άκρο βλέπουμε ότι το "Πιστοποιητικό απόπλου αναφέρει και απαιτεί τα αμπάρια (2+3) να είναι (FULL ENDS TRIMMED). Και το βέλος δείχνει την 1<sup>η</sup> σελίδα κάτω από τις υπογραφές του πλοιάρχου Πετρέλαια και του επιθεωρητή Sencer Under με την ένδειξη "MUST TRIM". = Υπόχρεο σε δημιουργία "TRIMMING".

Πίνακας 59, Σελ. 73, Σχ. 46

CERTIFICATE OF FITNESS TO PROCEED TO SEA CERTIFICAT D'APTITUDE À PRENDRE LA MER		GRAIN CONCENTRATES OR A DECK CARGO OF TIEBER P.R. - P.I.	GRAINS CONCENTRÉS OU D'UNE POMME DE TERRE D'UNE POMME DE TERRE
M.V. - N.M. TAVI DE FTIS		MALTA	
PORT OF ISSUE - PORT DE DELIVRANCE MONTREAL		DATE December 05 2001	TIME - HEURE 17:00
ISSUED PURSUANT TO THE CANADA SHIPPING ACT FOR A SHIPWHICH WHOLLY OR PARTLY LOADED WITH GRAIN, CONCENTRATES OR A DECK CARGO OF TIEBER. (COMPLETE AS APPROPRIATE)		DELIVRE EN VERTU DE LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA A UN NAVIRE TOTALLEMENT OU PARTIELLEMENT CHARGÉ DE GRAINS, DE CONCENTRÉS OU D'UNE POMME DE TERRE. (COMPLÉTER SELON LE CAS)	
CARGO SPACE ESPACE À CARGAISON	PARTICULARS OF CARGO, MANNER OF STOWAGE AND SECURING DÉTAILS RELATIFS À LA CARGAISON, MÉTHODE D'ARRIMAGE ET D'ASSIÈTTEMENT		
CARGO Holds Nos: 2+3 Full ends trimmed	Vessel in TRANSIT BARR at Montreal For Bunkers & Ballast only. Vessel Loaded to draft Asper SOLAS 74 Chap II.		

Απόσπ 1<sup>ης</sup> σελ. του αναθεωρημένου υπολογισμού ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001.

THIS IS TO CERTIFY THAT:

1. THIS CALCULATION IS PREPARED (IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENTS OF THE VESSEL'S GRAIN LOADING BOOKLET AND THE APPLICABLE GRAIN REGULATIONS;
2. THE STABILITY OF THE VESSEL WILL BE MAINTAINED THROUGHOUT THE VOYAGE IN ACCORDANCE WITH THIS CALCULATION.

CALCULATION PREPARED BY:  
(TO BE COMPLETED IF FORM PREPARED BY OTHER THAN SHIP'S PERSONNEL)

NAME (PRINT) \_\_\_\_\_  
COMPANY \_\_\_\_\_  
SIGNATURE \_\_\_\_\_ DATE \_\_\_\_\_

EXAMINED: *P.D.P.*  
N.C.S. SURVEYOR

DATE: *Nov 23, 2001*

NOTE: ORIGINAL STABILITY CALCULATION AND GRAIN ARRANGEMENT PLAN TO BE SUBMITTED TO THE N.C.S. SURVEYOR. ALL TONNAGES USED IN THESE CALCULATIONS SHALL BE SHOWN IN THE SAME UNITS AS USED IN THE GRAIN LOADING BOOKLET.

*HAS GRAN LIG+10 MUST TRIM*

Υπόχρεο σε διενέργεια TRIMMING.

Απόσπασμα 2<sup>ης</sup> Σελ. του ανωτέρω αναθεωρημένου υπολ. ευστάθειας 23-11-2001.

		1	2	3	4	5	6	7	8				
TYPE OF GRAIN <i>WHEAT</i>		STOWAGE FACTOR (S.F.)		CU FT. (LT.) <i>43</i>		M <sup>3</sup> /MT. <i>1.23</i>							
COMPT. NO.	CARGO	S.F. (1)	GRAIN CUBICS		WEIGHT (2)	V.C.G.	MOMENT (3)	S.F.	S.F.	DEN.			
			100%	ACTUAL (2)							CU FT. LT.	M <sup>3</sup> MT.	MT M <sup>3</sup>
<i>1</i>	<i>WHEAT</i>	<i>1.230</i>	<i>5657</i>	<i>1800</i>	<i>1840</i>	<i>400</i>	<i>616.0</i>	<i>42</i>	<i>1.171</i>	<i>.854</i>			
<i>2</i>		<i>1.230</i>	<i>7971</i>	<i>2958</i>	<i>6970</i>	<i>8.20</i>	<i>5737.5</i>	<i>42.5</i>	<i>1.184</i>	<i>.844</i>			
<i>3</i>		<i>1.230</i>	<i>6447</i>	<i>6437</i>	<i>5233</i>	<i>7.98</i>	<i>4175.9</i>	<i>43</i>	<i>1.199</i>	<i>.834</i>			
<i>4</i>		<i>1.230</i>	<i>7733</i>	<i>5700</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>43.5</i>	<i>1.212</i>	<i>.825</i>			
<i>5</i>		<i>1.230</i>	<i>7204</i>	<i>5083</i>	<i>4620</i>	<i>6.37</i>	<i>2942.4</i>	<i>44</i>	<i>1.226</i>	<i>.815</i>			
								<i>44.5</i>	<i>1.240</i>	<i>.806</i>			
								<i>45</i>	<i>1.254</i>	<i>.797</i>			

Πίνακας 61, Σελ.74, Σχ. 23<sup>A</sup>, Σελ. 2.

### ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΦΟΡΤΩΣΗΣ "CERES TERMINAL" ΚΑΙ Η ΜΕΓΑΛΗ ΑΠΑΘΗ!

Το "CERES TERMINAL" παρουσιάστηκε ως λύση απελπισίας του εφοπλιστή Σταυρινίδη και του επιθεωρητή συνενόχου του Sencer Under προκειμένου να υποκαταστήσει τον επίσης αναξιόπλοο αναθεωρημένο υπολογισμό ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001, διότι δεν είχε διενεργήσει "TRIMMING" στα αμπάρια (2+3). Έτσι λοιπόν παρουσίασαν στα Ελληνικά δικαστήρια το σχέδιο φόρτωσης "CERES TERMINAL" με έκδοση 30-11-2001, το οποίο είναι φωτοτυπημένο αντίγραφο του αυθεντικού "CERES TERMINAL" αν ποτέ φυσικά υπήρχε αυθεντικό! Έτσι παρουσίασαν το πλασματικό φωτοτυπημένο "CERES TERMINAL" με τα αμπάρια (2+3) γεμάτα (FULL) και ως εκ τούτου ισχυρίστηκαν ότι είχε διενεργηθεί και το απαιτούμενο εκ των Διεθνών κανονισμών "TRIMMING" των αμπαριών (2+3) και αυτό βέβαια ισχύει μέχρι αποδείξεως του εναντίου ότι, δεν διενήργησαν την διεργασία του "TRIMMING" και δεν γέμισαν (FULL) τα αμπάρια (2+3) λόγω του ότι ουδέποτε υπήρξε στην πραγματικότητα "CERES TERMINAL" και ότι στην πραγματικότητα ήταν κατασκευασμένο πιστοποιητικό. Επειδή όμως το "CERES TERMINAL" είναι συναφές και εξαρτώμενο έγγραφο του αναθεωρημένου υπολογισμού ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001, θα διερευνήσουμε αρχικά τον αναθεωρημένο υπολ. ευστάθειας και στην συνέχεια το σχέδιο "CERES TERMINAL"

**A** **‘ΑΝΑΘ. ΥΠΟΛ. ΕΥΣΤΑΘ. 23-11-01: 7958 M<sup>3</sup> : 1,23 = 6470 MT ΚΑΙ 6437: 1,23= 5233 MT**

Αμ. (2) Max. M<sup>3</sup> = 7971 M<sup>3</sup>, Φορτώθ. M<sup>3</sup> = 7958 M<sup>3</sup> : (S.F)=1,230 M<sup>3</sup>/MT βάρος= 6470 MT

Αμ. (3) Max. M<sup>3</sup> = 6447 M<sup>3</sup>, Φορτωθ. M<sup>3</sup> = 6437 M<sup>3</sup> : (S.F) =1,230 M<sup>3</sup>/MT βάρος= 5233 MT

**Μέγιστα(Max) M<sup>3</sup> 14418 M<sup>3</sup> : 1,23 14395 M<sup>3</sup> → : 1,230 M<sup>3</sup>/MT = 11703 MT**

**‘CERES TERMINALη’ εκδόθηκε 30-11-2001, αμέσως μετά το πέρας της φόρτωσης.**

**B** Αμ. (2) Max. M<sup>3</sup> = 7971 M<sup>3</sup>, Φορτωθ M<sup>3</sup> = 7971 M<sup>3</sup> : (S.F)=1,236 M<sup>3</sup>/MT βάρος= 6449 MT

Αμ. (3) Μέγ. M<sup>3</sup> = 6447 M<sup>3</sup>, Φορτωθ. M<sup>3</sup> = 6447 M<sup>3</sup> : (S.F) =1,236 M<sup>3</sup>/MT βάρος= 5216 MT

**Μέγιστα 14418 M<sup>3</sup>, Φορτ/ντα 14418 M<sup>3</sup> : (S.F) 1,236 M<sup>3</sup>/MT Βάρος =11665 MT**

**Η απάτη: Εδώ βλέπουμε παράξενα πράγματα ως εξής:**

1. Στην περίπτωση (A) τα αμπάρια (2+3) ήταν ελλιπή 14395 M<sup>3</sup> με ‘Συντελεστή στοιβασίας’ 1,230 M<sup>3</sup>/MT = **11703 MT**, και δεν ήταν γεμάτα (FULL), διότι έλειπαν 23 M<sup>3</sup> = 18 MT, τους οποίους αν προσθέτουμε (στα 14395 M<sup>3</sup> +23 M<sup>3</sup> = 14418 M<sup>3</sup> : 1,230 M<sup>3</sup>/MT =11722 MT), το οποίο θα όφειλε να ήταν ίδιο με της περίπτωσης (B). αν φυσικά ήταν ο ίδιος συντελεστής στοιβασίας (1,230) και όχι ο δολίως αυξημένος σε (1,236), ήτοι 14395 M<sup>3</sup> +23 M<sup>3</sup> = 14418 :1,23 **M<sup>3</sup>/MT = 11722 MT**

Ενώ στην περίπτωση (B) με τα ίδια 14418 M<sup>3</sup> τα ίδια αμπάρια (2+3) με μεταλλαγμένο δολίως και παρανόμως ‘Συντελεστή στοιβασίας θα έχουμε 14418 M<sup>3</sup> : ’’ 1,236 M<sup>3</sup>/MT = 11665 MT και βλέπουμε ότι με λιγότερους MT ήτοι 11665 MT έναντι 11722 MT με τα ίδια 14418 M<sup>3</sup>, τα ίδια αμπάρια (2+3) τα γέμισαν πλήρως (FULL), με λιγότερο φορτίο! Ήτοι,

στην περίπτωση A = 14395 M<sup>3</sup> : 1,230 M<sup>3</sup>/MT = 11703 MT. Αμπάρια 2+3 = ημιπλήρη.

στην περίπτωση B = 14418 M<sup>3</sup> : 1,236 M<sup>3</sup>/MT = 11665 MT. Αμπάρια 2+3 = Πλήρη

Διαφορά = 38 MT. Δηλαδή στην περίπτωση A τα αμπάρια (2+3) με φορτίο 11703 MT ήταν ημιπλήρη, ενώ στην περίπτωση B τα ίδια αμπάρια (2+3) με λιγότερο φορτίο 11665 MT ήταν πλήρη και (FULL).

Και, φυσικά το τρικ αυτό οφειλόταν στην 2η κατά σειράν μετάλλαξη του ‘συντελεστή στοιβασίας’ του φορτίου από 1,230 M<sup>3</sup>/MT σε δόλιο και μεταλλαγμένο ‘συντελεστή στοιβασίας’ 1,236 M<sup>3</sup>/MT.

Ενώ το φορτίο ήταν το ίδιο πάντα εξ αρχής, αυτό του αρχικού υπολογισμού ευστάθειας με έγκριση 21-11-2001 και φορτίο 17877 MT και αντίστοιχο ‘συντελεστή στοιβασίας’ του φορτίου από 1,246 M<sup>3</sup>/MT. από την σχέση : αμπάρι (2) 6397 MT + αμπάρι (3) 5174 MT = 11571 M<sup>3</sup> X 1,246 M<sup>3</sup>/MT = 14418 M<sup>3</sup> : 1,236 M<sup>3</sup>/MT = 11665 MT + ‘CERES TERMINAL’ Αμπάρι (1) 1456 MT + αμπάρι (5) 4609 = 17730 MT φορτίου, όπως ακριβώς αναφέρεται στο κατασκευασμένο σχέδιο φόρτωσης ‘CERES TERMINAL’.

Βάσει όλων των ανωτέρω εις περίπτωση που ο εφοπλιστής Σταυρινίδης και οι συνεργάτες του ήταν έντιμοι, τότε θα όφειλαν να παρουσιάσουν το ‘CERES TERMINAL’ και να

υποστηρίζουν τους 17730 MT φορτίου όπως βεβαιώνουν στο Δήθεν “Πιστοποιητικό φορτίου” με “συντελεστή στοιβασίας” 1,246, ο οποίος ήταν ο πραγματικός και αληθής “συντελεστής στοιβασίας” και όχι με μεταλλαγμένο “συντελεστή στοιβασίας” 1,246 M<sup>3</sup>/MT και αυτό θα αποδεικνυόταν αν το κάθε γεμάτο (FULL) αμπάρι όπως είναι τα αμπάρια (2+3) διαιρούμενα τα μέγιστα κυβικά μέτρα του αμπαριού :/ του βάρους του φορτίου του αμπαριού (2) να μας δίνουν πηλίκο = 1,246 M<sup>3</sup>/MT ως ακολούθως:

“CERES TERMINAL” 30-11-2001 Αμπάρι (2) 7971 M<sup>3</sup>: 6449 MT = 1,236 M<sup>3</sup>/MT και όχι 1,246 M<sup>3</sup>/MT όπως θα έπρεπε αν πραγματικά το φορτίο του αμπαριού (2) ήταν 6449 MT. Διότι οι 6449 MT X 1,246 M<sup>3</sup>/MT = 8035 M<sup>3</sup> τα οποία αν διαιρέσουμε διά του “συντελεστή στοιβασίας” του δολίως μεταλλαγμένου 1,236 M<sup>3</sup>/MT τότε θα έχουμε 8035 :/ 1,236 M<sup>3</sup>/MT = 6500 MT και όχι 6449 MT, οι οποίοι δεν θα χωρούσαν μέσα στο αμπάρι (2) και αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι ο μέγιστος φυσικός χώρος του αμπαριού (2) ήταν 7971 M<sup>3</sup> τα οποία είναι σαφώς μικρότερα από τα 8035 M<sup>3</sup> και ως εκ τούτου δεν θα χωρούσαν μέσα στο αμπάρι (2). Αυτός είναι ο λόγος που επέλεξαν τον “συντελεστή στοιβασίας” 1,236 M<sup>3</sup>/MT, οποίος ήταν ο ιδανικός για να είναι τα αμπάρια (2+3) (FULL) και ως εκ τούτου αποδεικνύεται ότι ο εφοπλιστής και οι συνεργάτες του δεν είναι μόνο εγκληματίες είναι και Ηλίθιοι!

Μπορείτε να αποταθείτε σε οποιονδήποτε νηογνώμονα για επιβεβαίωση των ανωτέρω, αν και δεν χρειάζεται να είσαι πλοίαρχος για να καταλάβεις ότι τα αμπάρια του πλοίου είναι κουτιά ορθογώνια και γεμίζεις δύο ίδια κουτιά εκ των οποίων το ένα εξ αυτών είναι γεμάτο με σίδηρο και το άλλο είναι γεμάτο με βαμβάκι και ως εκ τούτου το κάθε ένα από αυτά διαιρούμενο, ο όγκος του (δια) :/ του βάρους του = μας δίνει τον “συντελεστή στοιβασίας” του κάθε ενός από αυτά και δεδομένου ότι ο “Συντελεστής στοιβασίας” = 1:/ ειδικό βάρος και αντιστρόφως.

Έτσι λοιπόν και στο σιτάρι ως φορτίο, η κάθε παρτίδα διαφέρει η μία από την άλλη ως προς το ειδικό βάρος και ως εκ τούτου το κάθε φορτίο συνοδεύεται από “ειδικό του βάρους” μετατρεπόμενο σε “συντελεστή στοιβασίας” ο οποίος χρησιμοποιείται προκειμένου να κλείσουν τα ναυλοσύμφωνα, διότι μέσω του “συντελεστή στοιβασίας” κλείνεται το ναύλο ως εξής: Οι ναυλωτές αποστέλλουν την ποσότητα του φορτίου και τον “συντελεστή στοιβασίας” και ο εφοπλιστής διαιρεί τα συνολικά ωφέλιμα κυβικά μέτρα των αμπαριών του πλοίου με τον συγκεκριμένο “συντελεστή στοιβασίας” και βεβαιώνει μέσα στο ναυλοσύμφωνο ότι μπορεί να μεταφέρει το συγκεκριμένο φορτίο με τον συγκεκριμένο “συντελεστή στοιβασίας”.

Εις περίπτωση που αποδειχθεί ότι ο (S.F)=“συντελεστή στοιβασίας” είναι διαφορετικός από αυτόν που συμφωνήθηκε στο ναυλοσύμφωνο, τότε ο “Ναυλωτής” έχει το δικαίωμα της υπ’ αναχώρησης και σπάει το συμβόλαιο, ή, άλλως, εκβιάζει τον μεταφορέα σε δυσμενέστερους όρους, όπερ σημαίνει μειωμένη τιμή μεταφοράς ανά/MT. Αντιλαμβάνεστε λοιπόν ότι το κάθε συγκεκριμένο φορτίο είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με τον δικό του (S.F) “συντελεστή στοιβασίας” ο οποίος είναι συγκεκριμένος από πριν ακόμη φορτωθεί το πλοίο και δεν αλλάζει με τίποτα. Έχει εξαιρετική σημασία η κατάθεση του μάρτυρα υπεράσπισης του εφοπλιστή Στραυρινίδη Ahmed EZZAT ο οποίος στην ένορκη κατάθεσή του περιγράφει τις διεργασίες οι οποίες ακολουθούνται κατά σειράν προκειμένου κάποιο πλοίο να φορτώσει σιτηρά από τους λιμένες των μεγάλων λιμνών των ΗΠΑ και αναφέρει τα εξής:

Πίνακας 62, Σελ. 77, Σχ. 31

**TO WHOM IT MAY CONCERN**

This is to certify that I Capt. Ahmed Ezzat residing at 420 El Horya Road, Rëshdy, Alexandria, Egypt have served as Chief Officer on the M/V TAXIDEFTIS from October 16<sup>th</sup>, 2002 to July 25<sup>th</sup>, 2003. I have also served as a Master on the M/V TAXIDEFTIS from February 24, 2004 to February 13, 2005; June 13, 2005 to December 4, 2005 and from June 12, 2006 to August 8, 2006

During my service onboard, the m/v Taxideftis was trading worldwide including the Great Lakes and the ports of the St. Lawrence where she loaded various cargoes including grain. The procedure that was followed to achieve and obtain the approval to load grain by the National Cargo Bureau (in USA ports) and the Port Warden, department of transport (in Canada) was as follows:

The Agent or **the Operations Manager** of the ship Managers would provide the Master with the indicated **stowage factor for the intended cargo.**

**Μετάφραση #2** : Κατά την διάρκεια της υπηρεσίας μου στο πλοίο “Ταξιδευτής” πραγματοποίησα ταξίδια ανά τον κόσμο, συμπεριλαμβανομένων των μεγάλων λιμνών και των λιμένων του Αγίου Λαυρεντίου όπου το πλοίο φόρτωνε διάφορα φορτία συμπεριλαμβανομένου σιταριού. Οι ακολουθούμενες διεργασίες για την επιτυχία και την έγκριση για την φόρτωση σιτηρών από το (NCB) (για λιμένες της Αμερικής) και την λιμενική αρχή ήταν οι ακόλουθες :

**#3** : Ο ναυτικός πράκτορας, ή, ο διαχειριστής του πλοίου, θα εφοδιάσει τον πλοίαρχο με τον καθορισμένο “Συντελεστή στοιβασίας” για το συγκεκριμένο φορτίο. Δηλαδή ο “Συντελεστής στοιβασίας” ήταν ένας και μοναδικός για το συγκεκριμένο φορτίο και δεν ήταν τρεις (3).

Αυτά τα αναφέρει ο μάρτυρας υπεράσπισης του εφοπλιστή! Δηλαδή το φορτίο ήταν πάντα το ίδιο το αρχικό ήτοι 17877 MT με “Συντελεστή στοιβασίας” **1,246 M<sup>3</sup>/MT** . Όλα αυτά και το φωτοτυπημένο “CERES TERMINAL” και η μετάλλαξη του “Συντελεστή στοιβασίας” από **1,230 M<sup>3</sup>/MT** σε **1,236 M<sup>3</sup>/MT**, έγιναν προκειμένου να δείξουν πως τα αμπάρια (2+3) του αναθεωρημένου υπολογισμού ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001 ήταν γεμάτα (FULL) και με “TRIMMING”, τα οποία όμως όπως αποδείχτηκε δεν ήταν στον αναθεωρημένο υπολογισμό ευστάθειας, αλλά στο φωτοτυπημένο “CERES TERMINAL” το οποίο αποτελεί συναφές έγγραφο του αναθεωρημένου υπολογισμού ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001 και εκδόθηκε στις 30-11-2001 ως τελευταίο έγγραφο μαζί με το ημερολόγιο λιμένος, τα οποία ως τελευταία και επίσημα έγγραφα βεβαιώνουν ότι το πλοίο φορτώθηκε σύμφωνα με τον αρχικό υπολογισμό ευστάθειας με ημερομηνία 21-11-2001, ο οποίος δεν ήταν υπόχρεος σε “TRIMMING” και όχι με τον αναθεωρημένο υπολογισμό ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001.

Και, επειδή τα δύο αυτά πιστοποιητικά “CERES TERMINAL” και “Ημερολόγιο λιμένος” εκδόθηκαν και τα δύο με ημερομηνία έκδοσης 30-11-2001 και βεβαιώνουν ότι το πλοίο φορτώθηκε σύμφωνα με τον αρχικό υπολογισμό ευστάθειας 21-11-2001 που συμφωνεί και με το “πιστοποιητικό ετοιμότητας” του πλοίου, συμφωνεί και με την επιστολή του πλοίαρχου Πετρολέκα, οποίος φόρτωσε το πλοίο στο λιμάνι φόρτωσης Ντουλούθ. Αυτό σημαίνει ότι αν το πλοίο είχε φορτωθεί σύμφωνα με τον αναθεωρημένο υπολογισμό ευστάθειας, τότε θα βεβαιωνόταν ο αναθεωρημένος υπολογισμός ευστάθειας 23-11-2001 και όχι ο αρχικός υπολογισμός ευστάθειας με ημερομηνία έγκρισης 21-11-2001 όπως βεβαιώνεται και στα δύο αυτά επίσημα έγγραφα “CERES TERMINAL” και “Ημερολόγιο λιμένος” ως μεταγενέστερα όλων. Παραθέτω αποσπάσματα των δύο αυτών πιστοποιητικών τα οποία βεβαιώνουν ότι το πλοίο φόρτωσε με τον αρχικό υπολογισμό ευστάθειας 21-11-2001 ο οποίος δεν υποχρεούταν σε διενέργεια “TRIMMING”. Όπως βεβαιώνει στην 1<sup>η</sup> σελίδα ο επιθεωρητής Sencer Under!

**Ο Κατωτέρω Πίνακας είναι απόσπασμα του σχεδίου φόρτωσης “CERES TERMINAL”. Στο αριστερό μέρος αναγράφει την λέξη “PORT LOG” = “Ημερολόγιο Λιμένος”. Στην δεύτερη σειρά βεβαιώνει ότι το πλοίο Ταξιδευτής φορτώθηκε σύμφωνα με τον από 11/21/01 = 21-11-2001 υπολογισμό ευστάθειας.**

Στο κέντρο βεβαιώνει ότι τα αμπάρια (2+3) είναι “ENDS TRIMMED”, κι όπως εξήγησα κατάφεραν να το πετύχουν αυξάνοντας τον “συντελεστή στοιβασίας” του αναθεωρημένου

υπολογισμού ευστάθειας 23-11-2001 από 1,230 M<sup>3</sup>/MT σε δολίως μεταλλαγμένο “συντελεστή στοιβασίας” 1,236 M<sup>3</sup>/MT προκειμένου να ελαφρύνει το φορτίο τόσο, όσο χρειαζόταν να διογκωθεί και να ανέλθει το φορτίο με αποτέλεσμα να γεμίσουν τα αμπάρια (2+3) (FULL), έτσι ώστε να δικαιολογείται ότι πραγματοποιήθηκε δήθεν η διεργασία του “TRIMMING”, η οποία φυσικά ουδέποτε πραγματοποιήθηκε, αφού ουδέποτε υπήρξε και το συγκεκριμένο σχέδιο “CERES TERMINAL”. Ένας ακόμη σπουδαίος λόγος ότι δεν πραγματοποιήθηκε η διεργασία του “TRIMMING”, διότι αν είχε πραγματοποιηθεί, τότε θα βεβαιωνόταν στο “STATEMENT OF FACT” ή, αλλιώς “Ημερολόγιο λιμένος”.

Πίνακας 63, Σελ. 78, Σχ.9

**CERES TERMINALS INC.**  
COAST GUARDIAN - TERMINAL OPERATORS  
1000 BAYVIEW BLVD. # 200 BAYVIEW BLVD.  
PO BOX 1212 722 1000 PO BOX 1212 722 1000  
FREDERICKSBURG, VA 22405-1212

COMMODITY	PLANTER	DATE RECEIVED	TW	MT	POUNDS	BURLS	LONG TONS	METRIC TONS
#2 HAD	H SIG	11-29-2001	060	45	39,070,160	651,502	17,450.964	17,730.180
CARGO TOTALS					39,070,160	651,502	17,450.964	17,730.180

PORT LOG

11/21/01 0130 11/21/01  
 11/21/01 1545 11/21/01  
 11/21/01 1710 11-28-01  
 11/21/01 1845 11-30-01  
 11/21/01 1900 11-30-01  
 11/21/01 1945 11-30-01

ENDS TRIMMED # 2 & 3 HULLS

PIKERS 394  
 BURLS 32  
 LUR ON 30  
 TONS 360  
 HULLS 40  
 TOTAL TON 17,450.964

Ο ανωτέρω (Πίνακας 51, Σελ. 75, Σχ.9) είναι απόσπασμα του σχεδίου φόρτωσης “CERES TERMINAL”. Στο αριστερό μέρος αναγράφει την λέξη “PORT LOG” = “Ημερολόγιο Λιμένος”. Στην δεύτερη σειρά βεβαιώνει ότι το πλοίο Ταξιδευτής φορτώθηκε σύμφωνα με τον από 11/21/01 = 21-11-2001 υπολογισμό ευστάθειας.

Στο κέντρο βεβαιώνει ότι τα αμπάρια (2+3) είναι “ENDS TRIMMED”, κι όπως εξήγησα κατάφεραν να το πετύχουν αυξάνοντας τον “συντελεστή στοιβασίας” του αναθεωρημένου υπολογισμού ευστάθειας 23-11-2001 από 1,230 M<sup>3</sup>/MT σε δολίως μεταλλαγμένο “συντελεστή στοιβασίας” 1,236 M<sup>3</sup>/MT προκειμένου να ελαφρύνει το φορτίο τόσο, όσο χρειαζόταν να διογκωθεί και να ανέλθει το φορτίο με αποτέλεσμα να γεμίσουν τα αμπάρια (2+3) (FULL), έτσι ώστε να δικαιολογείται ότι πραγματοποιήθηκε δήθεν η διεργασία του “TRIMMING”, η οποία φυσικά ουδέποτε πραγματοποιήθηκε, αφού ουδέποτε υπήρξε και το συγκεκριμένο σχέδιο “CERES TERMINAL”. Ένας ακόμη σπουδαίος λόγος ότι δεν πραγματοποιήθηκε η διεργασία του “TRIMMING”, διότι αν είχε πραγματοποιηθεί, τότε θα βεβαιωνόταν στο “STATEMENT OF FACT” ή, αλλιώς “Ημερολόγιο λιμένος”.

Αμέσως πιο κάτω θα παραθέσω το πιστοποιητικό του “STATEMENT OF FACT” ή, αλλιώς “Ημερολόγιο λιμένος” όπου βεβαιώνονται δύο πράγματα, το πρώτο εξ αυτών είναι ότι το πλοίο φορτώθηκε σύμφωνα με τον αρχικό υπολογισμό ευστάθειας 21-11-2001 και το δεύτερο είναι ότι δεν διενεργήθηκε η διεργασία του “TRIMMING”.

2

STATEMENT OF FACTS AND PORT LOG  
M/V TAGIDEFTIS

OWNERS: MSSRS SCANDIA SHIPPING, GREECE  
V.O.Y. CHARTERER: MSSRS C.A.M. CEREALS, PARIS  
SUPPLIERS: MSSRS CENEX HARVEST STATES, MPLS  
STEVEDORE: MSSRS CERES TERMINALS INC., DULUTH

THIS IS TO CERTIFY THAT THE FOLLOWING IS A TRUE AND CORRECT STATEMENT OF FACTS AND PORT LOG COVERING THE LOADING OF 177 500 MT OF TONS OF CARGO AT THE PORT OF DULUTH/SUPERIOR IN ACCORDANCE WITH ALL TERMS AND CONDITIONS OF THE GOVERNING CHARTERPARTY.

TUE, 13 NOV 2001 1555HRS VESSEL COMPLETED ALL DISCHARGE OF INBOUND STEEL COIL AND AWAITING ADVICE AT LAYBY OF NEXT EMPLOYMENT  
(THRU)  
WED, 21 NOV 2001 1515HRS VESSEL ADVISED NEXT EMPLOYMENT AND HOLDS 1 THRU 5 WERE PASSED FOR GRAIN LOADING BY USDA/NCB SURVEY IS VESSEL TO LOAD ACCT CAM AT HS 1 ELEVATOR WITH LAYDAY COMMENCING 26 NOV 2001  
2150HRS VESSEL UNDOCKED PORT TERMINAL  
2255HRS VESSEL DOCKED HS 1 LAYBY AWAITING COMMENCEMENT OF LAYDAYS

THU, 22 NOV 2001 0800HRS VESSEL LAYING BY HS 1 LAYBY AWAITING COMM. LAYDAYS  
(THRU)  
MON, 26 NOV 2001 0800HRS NOTICE OF READINESS TENDERED BY MASTER WAS RECEIVED BEHALF OF CHARTERERS. LOAD BERTH HS 1 ELEV PRESENTLY OCCUPIED BY M/V PEONIA

TUE, 27 NOV 2001 0001HRS LIGHT SNOW  
0800HRS LIGHT SNOW/HIGH WINDS CONTINUES, LOAD BERTH OCCUPIED BY M/V PEONIA AND NO LDO SCHEDULED TDY ACCT WEATHER  
2400HRS LIGHT SNOW CONTINUES  
WED, 28 NOV 2001 0001HRS LIGHT SNOW CONTINUES  
0455HRS LIGHT SNOW ENDED  
0800HRS VESSEL AWAITING LOADBERTH HS 1 ELEV PRESENTLY OCCUPIED BY M/V PEONIA

THU, 29 NOV 2001 0800HRS SHORELABOR O/B  
0820HRS VESSEL RESUMED LOADING HS 1 ELEVATOR  
1200HRS LOADING STOPPED FOR MEAL PERIOD  
1230HRS RESUMED LOADING HS 1 ELEVATOR  
1630HRS LOADING CONTINUES ON O/T ACCT HARVEST STATES ELEV  
2000HRS LOADING STOPPED FOR THE DAY. CARGO O/B: 11450 MT D W HT  
FRI, 30 NOV 2001 0345HRS LIGHT SNOW COMMENCE  
0800HRS SHORELABOR O/B  
0805HRS LIGHT SNOW ENDED  
0815HRS VESSEL RESUMED LOADING HS 1 ELEVATOR  
1200HRS LOADING CONTINUES THRU MEAL PERIOD, O/T ACCT HS ELEV CARGO O/B: 16057 MT DURUM WHEAT  
1345HRS MASTER STOPPED THE LOADING. ALL LOADING COMPLETED  
1350HRS COMMENCED FUMIGATION OF CARGO  
1515 HRS COMPLETED FUMIGATION OF CARGO  
1535 HRS VESSEL UNDOCKED HS 1 ELEV. 2120 HRS ASSIST  
1620 HRS VESSEL SAILED FROM THE DULUTH/SUPERIOR HARBOR

FOR 344.0 MT DOW 32.4 MT TW 16.6 MT  
FWDV 7.99 M ADD 2.98 M ATV 2.65 M

CARGO LOADED: HS 1 ELEV. LBS DURUM WHEAT OR

LAKESHED FWDG CORP. FOR MSSRS CAM CEREALS AND CENEX HARVEST STATES  
GUTHRIE HUBNER INC AS AGENTS  
P. PETROLEKAS, M/T M/V TAGIDEFTIS

301

Πίνακας 64, Σελ. 79, Σχ. 25

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Σ'

Το “Statement of Fact” ή “Ημερολόγιο Λιμένος” αποδεικνύει ότι τα αμπάρια 2&3 δεν ήταν Trimmed.

1) Το σχέδιο φόρτωσης “Ceres Cargo Plan” ή “CERES TERMINAL” αναφέρει τα εξής : “Ends Trimmed #2 and #3 holds.” = Ότι στα αμπάρια #2 και #3 έγινε η διεργασία του “Trimming”. Πριν αρχίσουμε την αντίκρουση, θεωρούμε αναγκαίο το δικαστήριό σας να

κατανοήσει πλήρως την σημασία και την σπουδαιότητα του “Statement of Fact” ή “Ημερολόγιο Λιμένος” ως πιστοποιητικού και αποδεικτικού στοιχείου στις ένδικες διαφορές των αντικρουόμενων συμφερόντων μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών. **(Σχ.25).**

2. Σύμφωνα με τον Per Zerman, ναυτικό δικηγόρο της Κοπενχάγης σε άρθρο του που δημοσίευσε σχετικά με το Statement of Fact ή “Ημερολόγιο Λιμένος” αναφέρει: **(Σχ. 43).**

2. « Επομένως είναι σημαντικό .... Ο τρόπος που τα δικαστήρια και οι ειδικές διαιτησίες βλέπουν ένα Statement of Fact ή “Ημερολόγιο Λιμένος”. Σίγουρα δεν είναι η περίπτωση κατά την οποία το Statement of Fact ή “Ημερολόγιο Λιμένος” είναι ένα τετελεσμένο γεγονός, αλλά οι υποθέσεις ενώπιον των τακτικών δικαστηρίων και των συμβουλίων διαιτησίας, έχουν δείξει ότι η έκθεση των πραγματικών περιστατικών είναι ένα πολύ σημαντικό κομμάτι των αποδεικτικών στοιχείων.»

Και;

3. Η σημαντική πτυχή του σχολίου.... Ότι το δικαστήριο είπε ότι η αποδεικτική αξία του (SoF) “Statement of Fact ή “Ημερολόγιο Λιμένος” είναι αναμφισβήτητα ισχυρή .... Θεωρήθηκε σημαντικό το γεγονός ότι μια δήλωση των γεγονότων που λαμβάνουν χώρα επί τόπου από τον πράκτορα και ταυτόχρονα επιβεβαιώνονται από τον πλοίαρχο, (αν και πολύ αργότερα) και από την Λιμενική αρχή. Ως εκ τούτου η έκθεση των πραγματικών περιστατικών ειπώθηκε και γράφτηκε για να είναι ισχυρή απόδειξη εναντίων ιδιοτελών κατασκευασμένων αναμνήσεων περί των πραγματικών περιστατικών.

Και,

4. Αυτή η θέση του “Statement of Fact” ή “Ημερολόγιο Λιμένος” πρέπει να μένει στην ιστορία ως γεγονότα που έλαβαν χώρα, αν ένα ή περισσότερα μέρη αρνούνται να υπογράψουν το “Statement of Fact ή “Ημερολόγιο Λιμένος” μπορεί κάλλιστα να θεωρηθεί ισχυρό στοιχείο και αυτό μπορεί να αποτελέσει ένα βαρύ φορτίο για εύρεση λύσης στις μεταξύ τους διαφορές.

**5. Σημείωση:** Οι κατηγορούμενοι δεν έχουν δηλώσει οποιαδήποτε ένσταση για το “Statement of Fact ή “Ημερολόγιο Λιμένος” του πλοίου “Ταξιδευτής” για την συγκεκριμένη φόρτωση 30-11-2001 που σημαίνει ότι το αποδέχονται ανεπιφύλακτα, άλλωστε οι ίδιοι επικαλέστηκαν και το παρουσίασαν στο δικαστήριό σας για την υπεράσπισή τους, όπως και όλα τα υπόλοιπα “χύμα έγγραφα” που υπήρχαν μέσα στην από 24-10-2008 επιστολή του επιθεωρητή Anderson /Sencer προς τον εφοπλιστή Σταυρινίδα **(Σχ. 29).**

#### **Ναυλοσύμφωνα GENCON – ρήτρα 6 (Σχ.44).**

6. Στο τέλος της παραμονής του πλοίου στο λιμάνι, ο πράκτορας θα καταγράψει το ιστορικό της φόρτωσης του πλοίου με όλα τα στοιχεία που είναι σημαντικά για τον πλοιοκτήτη και τον ναυλωτή τα οποία σχετίζονται με την φόρτωση και την εκφόρτωση του πλοίου, αυτή η ιστορική βεβαίωση ονομάζεται “Statement of Fact ή “Ημερολόγιο Λιμένος”. Και χρησιμεύει



ως βάση για την σύνταξη του χρόνου καθυστερήσεων αλλά και των επισταλιών και ενδεχομένως την αποστολή χρημάτων.

### Κεφάλαιο Τ'

1) Επιπρόσθετα από την κατανόηση για το "Statement of Fact ή "Ημερολόγιο Λιμένος" στο δικαστήριο σας πρέπει να εξηγήσουμε και την έννοια που συνεπάγεται η λέξη "Trimming" και την σχέση της με το "Statement of Fact ή "Ημερολόγιο Λιμένος". Θα εστιάσω την προσοχή σας στα συγκεκριμένα αμπάρια (2&3) τα οποία επελέγησαν από τον επιθεωρητή Sencer Under για να διενεργηθεί "Trimming". Η εντολή για διενέργεια "Trimming" αναφέρεται στην πρώτη σελίδα του αναθεωρημένου υπολογισμού ευστάθειας 23-11-2001 (Revised) με ένδειξη (MUST TRIM) = Να γίνει "Trim". (Σχ. 23<sup>A</sup> .Σελ 1). Ενώ αντίθετα στην πρώτη σελίδα του αρχικού έντυπο υπολογισμού ευστάθειας 21-11-2001 αναφέρεται η ένδειξη "No Trim" = Δεν υποχρεούται σε "Trimming". (Σχ.23).

2. Ο (IMO) Διεθνής Ναυτικός Οργανισμός 20<sup>η</sup> σύνοδος υιοθέτησε έναν κώδικα ασφαλών πρακτικών για την φόρτωση και εκφόρτωση σιτηρών, και αναφέρει τα εξής (Σχ. 44):

#### Σελίδα 2 IRD

3. «Εάν η διενέργεια του (Trimming) απαιτηθεί από το (NCB) "Εθνικό Γραφείο Μεταφορών", οποιαδήποτε και όλα τα έξοδα του (Trimming), συμπεριλαμβανομένων, ενοικίαση ειδικών μηχανημάτων για (Trimming), και υπερωρίες του σωλήνα φόρτωσης του πλοίου, είναι χρεωστικά για τον πλοιοκτήτη. Οποιαδήποτε εξασφάλιση Σάκιασμα του φορτίου (μέσα σε τσουβάλια ή δέσιμο του φορτίου κ.λ.π), απαιτηθεί για το ασφαλές "Trim"/ διευθέτηση του φορτίου, να παρέχονται και να πληρώνονται από τους πλοιοκτήτες καθώς και ο χρόνος καθυστερήσεων. Όλες οι απαραίτητες συρμάτινες προστατευτικές σήτες των αεραγωγών και η ξυλεία να πληρώνονται από τους πλοιοκτήτες.»

4) Επιστρέφουμε στο email που απεστάλη από τον κ. Wayne Miller με ημερομηνία 5-10-11, με απάντηση του κ. Chuck Ilanda, αντιπροέδρου της "Ceres Terminal Inc" σελίδα 2 σχετικά με το "Trimming": (Σχ. 38).

«Ερώτηση "Θα συμφωνούσατε ότι το Trimming είναι μια δαπανηρή διαδικασία;"

Απάντηση: Εάν απαιτείται "trimming" προκειμένου το πλοίο να είναι σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των κανονισμών του (IMO) "Διεθνής Ναυτικός Οργανισμός" και του NCB έτσι ώστε να είναι εντός των επιτρεπομένων ανατρεπτικών ροπών κατά την διάρκεια του ταξιδιού και να κρατήσει το πλοίο ασφαλές, όχι, δεν είναι μια δαπανηρή διαδικασία.»

5. Ερώτηση: Υπάρχει ουσιαστική διαφορά μεταξύ του "Ceres Terminal Cargo Plan" το οποίο δείχνει "Ends Trimmed #2 & 3 Holds" = Διενεργήθηκε "Trim" στα αμπάρια (2&3) και

του “Ημερολογίου λιμένος” το οποίο βεβαιώνει ότι δεν έγινε η διεργασία του “trimming” στα αμπάρια (2&3). Έγινε πραγματικά η διεργασία του Trimming στα αμπάρια (2&3) ; **(Σχ.38).**

**Απάντηση :** Ναι! Και, αν ελέγξετε τα στοιχεία στο φάκελο του πλοίου, θα βρείτε ότι είναι χωριστά οι αποδείξεις τις οποίες παρουσίασαν οι εργάτες, τον χρόνο που χρησιμοποιήθηκε και σε ποιον χρεώθηκε, τα οποία υπογράφηκαν από τον πλοίαρχο. Αυτή είναι μια σταθερή διεργασία όταν η φόρτωση και το trimming γίνονται από διαφορετικά ενδιαφερόμενα μέρη (πλοιοκτήτες- Ναυλωτές).

**6. Σημείωση:** Αυτό που έχει εξαιρετική σημασία στην ανωτέρω απάντηση είναι ότι ο αντιπρόεδρος της εταιρείας “Ceres Terminal” Chuck Plenda επιβεβαιώνει ότι στο φάκελο του πλοίου υπάρχουν όλα εκείνα τα στοιχεία τα οποία αποδεικνύουν πως ακριβώς ήταν φορτωμένο το πλοίο, τα οποία όμως οι κατηγορούμενοι αποφεύγουν να παρουσιάσουν. Τα υπόλοιπα είναι μία πρόχειρη δικαιολογία “προφάσεις εν αμαρτίες” εκ μέρους του. Ο αντιπρόεδρος της εταιρείας “Ceres Terminal” Chuck Plenda προσπάθησε να πείσει, ότι η σπουδαία αυτή διεργασία του ‘Trimming’ δεν αναφερόταν μέσα στο “ημερολόγιο λιμένος” διότι αντικαταστάθηκε δήθεν από αποδείξεις εργατών! Αλίμονο αν παρουσιάζονταν στο δικαστήριο διάφορες αποδείξεις εργατών, ως ισοδύναμες του “**ημερολογίου λιμένος**” το οποίο υπογράφεται και επιβεβαιώνεται και από τα δύο αντικρουόμενα συμφέροντα, ήτοι, πλοίαρχο και πράκτορα, ως εκπρόσωποι των πλοιοκτητών και των ναυλωτών αντίστοιχα.

**7. Ερώτηση:** «‘Αν είναι έτσι, έχετε προς επιβεβαίωση αυτές τις αποδείξεις χρέωσης του trimming; Συμπεριλαμβανομένων κατάλογο διάρκειας χρόνου των εργασιών, τιμολόγια που δόθηκαν προς τον πλοίαρχο, ή στοιχεία πληρωμών ;».

**Απάντηση :** «Στοιχεία όπως τιμολόγια και άλλα δικαιολογητικά δεν διατηρούνται για τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα. Τα μόνα στοιχεία που φυλάγονται για μεγαλύτερες χρονικές περιόδους, είναι οι φάκελοι των πλοίων, (οι οποίοι περιέχουν των πλοίων τα στοιχεία) και προηγούμενες φορτώσεις για το συγκεκριμένο αυτό πλοίο (συμπεριλαμβανομένων προηγούμενων ονομάτων, αν είναι γνωστά). Εκτός από πλοία τα οποία είναι νεόκτιστα, πλοία μεγαλύτερα της 25ετίας κανονικά δεν διαφυλάττονται (εδώ αναφέρονται στα στοιχεία του πλοίου και προηγούμενες φορτώσεις). Αφής στιγμής αυτό το πλοίο χτίστηκε το 1984, αυτά τα στοιχεία κανονικά θα έπρεπε να έχουν εξαλειφθεί το 2010, εντούτοις διατηρώ μερικά περισσότερο από το συνηθισμένο χρονικό όριο διατήρησής τους για αναφορά και καθοδήγηση». **(Σχ.38).**

**8)** Αν επανεξετάσουμε το *’’Statement of Fact ή ‘‘Ημερολόγιο Λιμένος’’*. Θα δείτε ότι ο πράκτορας Hillaren της Guthrie Humbner έχει δακτυλογραφήσει το μεγαλύτερο μέρος του *’’Statement of Fact ή ‘‘Ημερολόγιο Λιμένος’’*. Στις τελευταίες (5) διεργασίες, έχει δακτυλογραφήσει μόνον τις διεργασίες, χωρίς να έχει δακτυλογραφήσει τους αντίστοιχους χρόνους που έλαβαν χώρα κάθε μία από αυτές. Αυτό έγινε προφανώς κατά την στιγμή της δακτυλογράφησης στο γραφείο του! Γνώριζε την σειρά της ακολουθίας των μελλοντικών

διεργασιών οι οποίες ήταν γνωστές και συμφωνημένες από όλους τους παράγοντες της φόρτωσης εκ των προτέρων, αλλά δεν γνώριζε τους ακριβείς χρόνους της κάθε μιας διεργασίας από αυτές τις οποίες θα συμπλήρωνε την τελευταία στιγμή επί του πλοίου, αφού όπως βλέπεται ήταν και οι τελευταίες χρονικά διεργασίες πριν την αναχώρηση του πλοίου. Αμέσως πιο κάτω παραθέτω φωτογραφικό απόσπασμα του (SOF) “Ημερολογίου λιμένος” (Σχ.25). Αν ανατρέξετε τώρα στις πρώτες (3) διεργασίες της φόρτωσης στο φωτογραφικό απόσπασμα στον “Πίνακα 53”, όπου θα δείτε ότι ο πράκτορας στο “Ημερολόγιο λιμένος” στην αρχή των διεργασιών έχει προσθέσει ιδιοχείρως τους χρόνους που τελέστηκαν οι διεργασίες αυτές κάθε μία χωριστά, όπως :

Πίνακας 65, Σελ. 83, Σχ. 25

1345 HRS MASTER STOPPED THE LOADING, ALL LOADING COMPLETED  
 1350 HRS COMMENCED FUMIGATION OF CARGO  
 1515 HRS COMPLETED FUMIGATION OF CARGO  
 1535 HRS VESSEL UNDOCKED HIS TUGS ASSIST  
 1620 HRS VESSEL SAILED FROM THE DULUTH SUPERIOR HARBOR

### Μετάφραση:

**13:45 “Ο πλοίαρχος σταμάτησε την φόρτωση, η φόρτωση περατώθηκε.”**

**13:5 Άρχισε η διενέργεια του υποκαπνισμού (Fumigation) του φορτίου.” (“Ισχυρά Δηλητηριώδη αέρια προς εξόντωση των μικροοργανισμών του φορτίου).**

**15:15 “Περατώθηκε ο υποκαπνισμός (Fumigation) του φορτίου.”**

**15:35 “Το πλοίο απομακρύνεται από τον σταθμό φόρτωσης.**

**16:20 “Το πλοίο απέπλευσε από το Duluth Superior harbor./ (Σχ.25).**

9. Για λόγους ασφαλείας, καμία εργασία δεν εκτελείται κατά την διάρκεια ή μετά το πέρας του υποκαπνισμού του φορτίου, (fumigation). Για να ολοκληρωθεί η διεργασία του υποκαπνισμού (fumigation) του φορτίου προς εξόντωση των μικροοργανισμών που υπάρχουν εντός του φορτίου, πρέπει να διαρκέσει μερικά λεπτά, έτσι σύμφωνα με την ασφαλή πρακτική τα πέντε λεπτά μεταξύ 13:45 “ο πλοίαρχος σταμάτησε την φόρτωση, η φόρτωση περατώθηκε” και “13:50 άρχισε η διεργασία του υποκαπνισμού (fumigation) του φορτίου” ήταν ο αναγκαίος χρόνος για να απομακρυνθούν οι εργάτες μέσα από τα αμπάρια και από το κατάστρωμα, ώστε να αρχίσει ο υποκαπνισμός (fumigation) του φορτίου. Μετά το πέρας του υποκαπνισμού τα αμπάρια αμέσως σφραγίζονται.

### 10. Τα προφανή συμπεράσματα είναι τα εξής :

α) Ο πράκτορας γνώριζε τις κατά σειράν προσεχείς δραστηριότητες της φόρτωσης κατά την προετοιμασία της δακτυλογράφησης του ”Statement of Fact ή “Ημερολόγιο Λιμένος” στο

γραφείο του, αλλά δεν γνώριζε τους ακριβείς χρόνους τέλεσης των διεργασιών αυτών, τους οποίους συμπλήρωσε ιδιοχείρως την δεδομένη στιγμή επί του πλοίου.

β) Ο πράκτορας γνώριζε ότι σε κάποιο άγνωστο χρόνο οι διεργασίες φόρτωσης θα ήταν “Ο πλοίαρχος σταμάτησε την φόρτωση, η φόρτωση περατώθηκε.” Και; γνώριζε ότι η επόμενη διεργασία θα ήταν “**αρχή διενέργειας υποκαπνισμού**”= (fumigation φορτίου) και όχι “Trimming” των αμπαριών.

γ) Ο πράκτορας γνώριζε ότι αν επρόκειτο να γίνει “Trimming” των αμπαριών, αυτό θα γινόταν πριν από τον υποκαπνισμό (fumigation) του φορτίου, αφού εκ των υστέρων θα ήταν επικίνδυνο για τους εργάτες και επιπρόσθετα σφραγίζονταν τα αμπάρια για να μην διαρρεύσουν τα επικίνδυνα αέρια. Ενώ η διεργασία του “Trimming” απαιτεί ώρες!

δ) Ο πράκτορας είχε γνώση εκ των προτέρων ότι δεν υπήρχε απαίτηση (εντολή) να γίνει “Trimming” των αμπαριών”. Και;

Η μοναδική λογική εξήγηση για τον πράκτορα ήταν ότι γνώριζε ότι δεν απαιτείτο να γίνει “Trimming” των αμπαριών” διότι ο μοναδικός υπολογισμός ευστάθειας που είδε ήταν ο υπολογισμός ευστάθειας ο οποίος δεν απαιτούσε να γίνει διενέργεια “Trimming” των αμπαριών” όπως αναγράφεται στην πρώτη σελίδα του (HAS GEAR LIGHT NO TRIMMING) και αυτός ήταν ο “Void” 21/11/2001 = ο δήθεν ακυρωμένος υπολογισμός ευστάθειας της 21-11-2001 σύμφωνα με τον οποίο πράγματι φορτώθηκε το πλοίο. Αυτό επιβεβαιώνεται και από την ημερομηνία έγκρισης του υπολογισμού που χρησιμοποιήθηκε στην συγκεκριμένη φόρτωση ή οποία αναγράφεται στο “Statement of Fact ή “Ημερολόγιο Λιμένος” στην δεύτερη κατά σειρά αναφορά, όπου αναφέρει τα εξής: WED, 21 NOV 2001 15:15 HRS = TETARTH 21 NOEMBPIOY 2001 και ώρα 15:15.

ζ) Το “Statement of Fact ή “Ημερολόγιο Λιμένος” αφού εκδόθηκε 30-11-2001 ως μεταγενέστερο πιστοποιητικό και από τους δύο αυτούς υπολογισμούς ευστάθειας, του αρχικού “Void” με έγκριση 21/11/2001 και του αναθεωρημένου “Revised” με έγκριση 23-11-2001, θα έπρεπε να αναφέρει ως ημερομηνία έγκρισης την 23-11-2001 βάσει της οποίας όπως ισχυρίζονται δήθεν οι κατηγορούμενοι φορτώθηκε το πλοίο, όμως αποδεικνύεται και πάλι, ότι ο πράκτορας γνώριζε ως μοναδικό υπολογισμό ευστάθειας τον αρχικό έντυπο υπολογισμό ευστάθειας με ημερομηνία εκτύπωσης 16-11-2001 και έγκρισης 21-11-2001 σύμφωνα με τον οποίο πράγματι φορτώθηκε το πλοίο και αυτόν αναφέρει στο “Statement of Fact ή “Ημερολόγιο Λιμένος”.

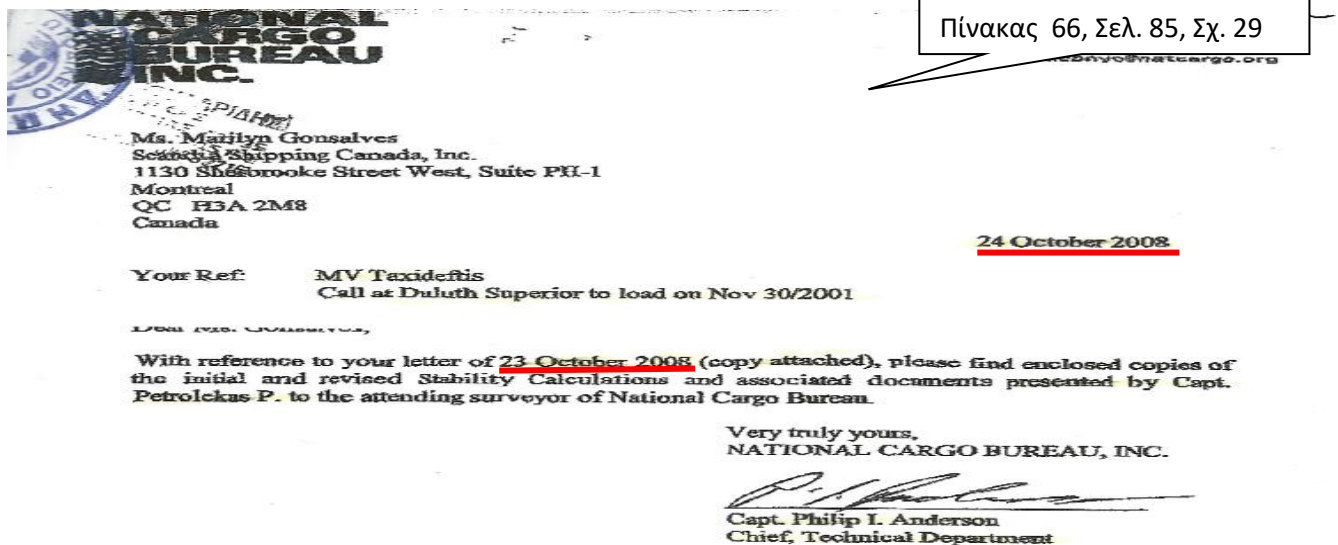
η) Η τελική απόδειξη είναι ότι, ο πλοίαρχος Πετρολέκας και ο πράκτορας υπογράφηκε το “Statement of Fact ή “Ημερολόγιο Λιμένος” το οποίο πιστοποιεί τα στοιχεία και την εξέλιξη των διεργασιών φόρτωσης του πλοίου οι οποίες δεν περιλαμβάνουν την διεργασία του “Trimming” των αμπαριών. Τα δικαστήρια έχουν αποφανθεί ότι το “Statement of Fact ή “Ημερολόγιο Λιμένος” είναι αναμφισβήτητα ισχυρό και καμία ένσταση (αντίρρηση) δεν έχει καταγραφεί εκ μέρους των κατηγορουμένων εναντίον του “Statement of Fact ή “Ημερολόγιο

Λιμένος”. Επιπρόσθετα και το “Ceres Cargo Plan” στην αριστερή πλευρά του αναφέρει κι’ αυτό ως ημερομηνία έγκρισης του υπολογισμού φόρτωσης του πλοίου αυτήν που έφερε ο μοναδικός υπολογισμός ευστάθειας “Void” 21/11/2001, έτσι διαψεύδεται ο αντιπρόεδρος του σταθμού “CERES TERMILAL INC” Chuck Ilenda ο οποίος ισχυρίζεται ότι φόρτωσε το πλοίο σύμφωνα με τον υπολογισμό ευστάθειας με ημερομηνία 23-11-2001 (Σχ. 47).

θ) Έχουμε αποδείξει σε πρώτη φάση, ότι δεν εκτελέστηκε η διεργασία του “Trimming” και οι παρατηρήσεις στο “Ceres Cargo Plan” “Ends Trimmed #2 & 3 Hold” έχουν καταρριφθεί, αυτό επιβεβαιώνεται και από το E-mail του κ. Ilenda ο οποίος αναφέρει ότι θα έπρεπε να υπάρχει και ένα σχέδιο φόρτωσης υπογεγραμμένο από τον πλοίαρχο του πλοίου, το οποίο όμως δεν προσκομίζει ούτε ο ίδιος, ούτε το NCB στην από 24-10-2008 επιστολή προς τον εφοπλιστή Σταυρινίδη. Η απάντηση είναι απλή, ΔΙΟΤΙ δεν υπήρξε ποτέ ένα τέτοιο σχέδιο φόρτωσης. Έτσι έχουμε αποδείξει ότι το “Ceres Cargo Plan” δεν έχει καμία αξιοπιστία και ότι ο αντιπρόεδρος Chuck Ilenda είναι εμπλεκόμενος στην επικίνδυνη φόρτωση του πλοίου.

**Η από 24-10-2008 επιστολή του επιθεωρητή Philip Anderson προς τον εφοπλιστή Σταυρινίδη έχει εξαιρετικό ενδιαφέρον για την μεταξύ τους σχέση.**

Η κ.Γκονζάλες γραμματέας του εφοπλιστή Σταυρινίδη στο Μόντρεαλ απέστειλε δια αλληλογραφίας το αίτημά της προς το (NCB) “NATIONAL CARGO BUREAU” να της δοθούν δήθεν τα πιστοποιητικά της φόρτωσης του πλοίου “Ταξιδευτής”. Είναι προφανές ότι το αίτημα εκ μέρους της κ. Γκονζάλες δόθηκε με αλληλογραφία από το Μόντρεαλ **στις 23 - Οκτωβρίου 2008** και απαντήθηκε από το “NATIONAL CARGO BUREAU” και έφτασε στα χέρια της αυθημερόν με αλληλογραφία στις **24 Οκτωβρίου 2008!** Παραδειγματική σβελλοσύνη, στην αποστολή και στην παραλαβή των πιστοποιητικών και μάλιστα τα περισσότερα εξ αυτών είναι πλαστά και κατασκευασμένα πιστοποιητικά, όπως θα αποδείξω με σαφήνεια στην συνέχεια! Τα πιστοποιητικά αυτά ήλθαν στα χέρια μου από την Εισαγγελία Πειραιά τα οποία είχαν κατατεθεί από τους πληρεξούσιους δικηγόρους του Σταυρινίδη Αβραάμ Πασιπουλαρίδη και Δοροβίτσα Π.



**Μετάφραση.**



### Μετάφραση:

24 Οκτωβρίου 2008

Θέμα σας: Πλοίο Ταξιδευτής

Αφιξη στο Duluth Superior για φόρτωση την 30 Νοεμβρίου 2001

Αγαπητή κυρία Gonsalves,

Αναφορικά με την επιστολή σας της 23 Οκτωβρίου 2008 (επισυνάπτεται αντίγραφο) παρακαλούμε βρείτε συνημμένα στην παρούσα αντίγραφα αρχικών και αναθεωρημένων Υπολογισμών Σταθερότητας και σχετικά έγγραφα που υποβλήθηκαν από Πλοίαρχο Πετρολέκα Π. στον επιβλέποντα επιθεωρητή του Εθνικού Γραφείου Φορτίου.

Ευπειθέστατος  
ΕΘΝΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΦΟΡΤΙΟΥ  
(Υπογραφή)

ΠΙΣΤΗ ΚΑΙ ΑΚΡΙΒΗΣ ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ  
Του εγγράφου στην Αγγλική  
γλώσσα που επισυνάπτεται.  
Πειραιάς ..... 24/10/2008 .....  
ο μεταφράσας δικηγόρος

~~ΑΒΡΑΑΜ ΠΑΣΙΡΟΥΛΑΡΙΔΗΣ~~  
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ  
ΝΟΤΑΡΑ 117 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 35  
ΤΗΛ. 4285151 - ΦΑΧ. 4285152  
ΔΣΑ Α.Μ. 7759 Α.Φ.Μ. 08832216

Πλοίαρχος Philip I. Anderson  
Υπεύθυνος Τεχνικού Τμήματος

### 1. Η αλληλογραφία μου με τον επιθεωρητή Sencer Under.

Επισυνάπτω απόσπασμα του από 26-03-2007 φαξ μου (Σχ. 27) το οποίο σε άυποπτο χρόνο απέστειλα ταυτόχρονα προς το NCB στην Νέα Υόρκη και στο NCB στο Duluth τον Μάρτιο του 2007. Το συγκεκριμένο Φαξ το απέστειλα ως δήθεν ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης χωρίς να

αναφέρω στοιχεία του πλοίου ώστε να μην καταλάβουν ότι πρόκειται για το πλοίο “Ταξιδευτής” και ζητούσα να μάθω αν επιτρέπεται να φορτώσω το πλοίο μου σύμφωνα με τον επικίνδυνο έντυπο υπολογισμό ευστάθειας 16-11-2001 τον οποίο είχε ήδη εγκρίνει ο επιθεωρητής Sencer Under στις 21-11-2001 και είχε εκδώσει και το “πιστοποιητικό ετοιμότητας”, το οποίο συμφωνούσε απόλυτα τόσο με τον από 16-11-2001 υπολογισμό ευστάθειας όσο και το αντίγραφο του 21-11-2001 αμάρια 2,3,4 και μερικώς το αμάρια(5).

ΠΡΟΣ :

ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΦΟΡΤΙΩΝ

Αθήνα 25-03-2007

17 Battery Place – Suit 1232

New York, N. Y. N.Y. 10014

Πίνακας 68, Σελ. 87, Σχ.27

Αγαπητοί κύριοι

Ευχαριστώ σας ζητώ να μας ενημερώσετε για τα κάτωθι :

Τα πλοία που φερτίνονται στα Ντουλουθ με κατεύθυνση την Ευρώπη μέσω Μόντρεαλ, γνωρίζουμε ότι κατά την διάρκεια της φόρτωσης του πλοίου εντός του λιμένας σε ήρεμη θάλασσα, υπολογίζονται ως “μεγίστη επιτρεπόμενη ροπή κάμψης”, με ελαστικότερα κριτήρια, (από ότι στην ανοικτή θάλασσα που βιάλλεται από την κακοκαιρία.)

Παρακαλώ πληροφωρήσατε με εάν το πλοίο κατά την διάρκεια της πλεύσης του από το Ντουλουθ στα Μόντρεαλ, θα μπορούσε να συνεχίσει να πλέει με ελαστικότερα κριτήρια “μεγίστη” ροπής κάμψης” σε ήρεμη θάλασσα, λόγω του ότι πλέει στις ακτές των ΗΠΑ, ή ήταν υποχρεωμένο να πλέει με “μεγίστη επιτρεπόμενη ροπή κάμψης” με αυστηρότερα κριτήρια της ανοικτής θάλασσας που επηρεάζεται από την κακοκαιρία.

Για παράδειγμα το πλοίο μας είναι πλοίο (μικροφορικό σιτηρών του 1983), το μήκος του είναι 180 μ μεταξύ των καθέτων, 5 κυτάν (αμπαρών), ικανότητα 35948 Μ.Τ και βύθισμα 10,851 Μ. Σχέδια φόρτωσης : Νο 1 άξια & Νο 2 = 63817 ΜΤ & Νο 3 = 5174 ΜΤ & Νο 4 = 6205 Μ.Τ. & Νο 5 = 100 Μ.Τ. Συνολικά = 17877 Μ.Τ. Το βύθισμα και η ευστάθεια είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς του 48 CFR 172.030.

Παρουσιάζεται μεγάλη διαφορά μεταξύ των μεγίστων ροπών κάμψης του πλοίου όταν αυτό κυρίσκεται “εντός λιμένας” από αυτές, όταν το πλοίο ευρίσκεται “εκτός λιμένας” στην ανοικτή θάλασσα.

“Εντός λιμένας” ροπή κάμψης 56% στον νορμα 114

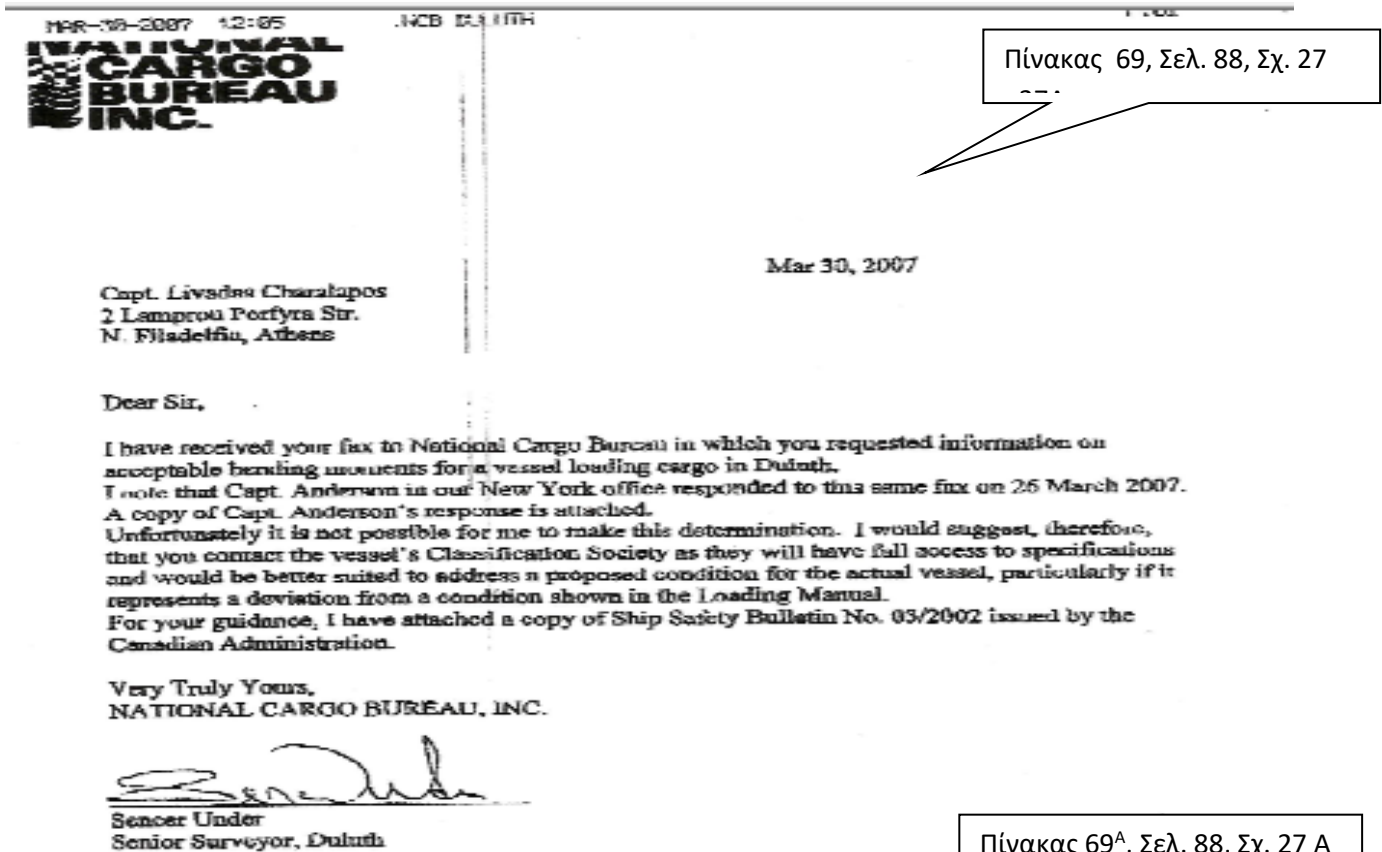
“Εκτός λιμένας” ροπή κάμψης 120% στον νορμα 114.

Παρακαλώ πληροφωρήσατε μας τον κανονισμό που αφορά την μεγίστη επιτρεπόμενη ροπή κάμψης που πρέπει να λάβουμε υπόψη μας, κατά την διάρκεια του ταξιδιού από το Ντουλουθ στα Μόντρεαλ, τις ροπές “Εντός λιμένας” ή τις ροπές “Εκτός λιμένας”.

Πολλοίς χαιρετισμούς

Πλοίαρχος Λιβαδός Χαράλαμπος

Η απάντηση του επιθεωρητή Spencer Under Φωτογραφικά.

**Μετάφραση:**

MAR - 30 - 2007 12:05 NCB DULUTH P. 01

**NATIONAL  
CARGO  
BUREAU INC.**

Dear sir,

Έλαβα το φαξ σας προς το Εθνικό Γραφείο Φορτίων, με το οποίο ζητάτε πληροφορίες σχετικά με τις αποδεκτές ροπές κάμψης για ένα πλοίο που θα φορτώσει στο Ντουλούθ. Σημειώνω ότι ο πλοίαρχος Anderson στο γραφείο μας στην Νέα Υόρκη απάντησε στο ίδιο αυτό φαξ στις 26 Μαρτίου 2007. Επισυνάπτω ένα αντίγραφο της απάντησης του πλοίαρχου Anderson. Δυστυχώς δεν είναι δυνατόν για μένα να κάνω αυτόν τον προσδιορισμό. Θα πρότεινα λοιπόν να αποτανθείτε στον οικείο νηογνώμονα του πλοίου, καθώς αυτοί έχουν όλες τις αναγκαίες πληροφορίες και θα ήταν καλύτερα να αποστείλετε μια προτεινόμενη κατάσταση φόρτωσης για το συγκεκριμένο πλοίο, ειδικότερα αν αυτή παρουσιάζει απόκλιση από τις καταστάσεις φόρτωσης που εμπεριέχονται στο εγχειρίδιο φόρτωσης του πλοίου.

Very Truly Yours,

NATIONAL CARGO BUREAU, INC

Υπογραφή

Sencer Under

Senior Surveyor, Duluth



Η ανωτέρω απάντηση του επιθεωρητή Sencer Under, έχει εξαιρετική σημασία διότι επιβεβαιώνει την λήψη του από 26-3-2007 φαξ μου και επιπρόσθετα βεβαιώνει ότι γνώριζε ότι το ίδιο ακριβώς φαξ έλαβε και μου απάντησε και ο προϊστάμενος του στα γραφεία της Νέας Υόρκης Philip Anderson.

2. Η απάντηση του πλοίαρχου Anderson του NCB της Νέας Υόρκης αναφέρει τα εξής:

*«If the master has concern with respect to longitudinal strength, our local Surveyor in Duluth would be happy to discuss these, when the vessel is presented for inspection. If you have any other questions, please feel free to contact me directly.»*

*Μετάφραση:*

*«Αν ο πλοίαρχος προβληματίζεται όσον αφορά την διαμήκη αντοχή του πλοίου, ο επιθεωρητής μας στο Duluth θα είναι ευτυχής να συζητήσει το θέμα αυτό μαζί του, όταν το πλοίο θα παρουσιαστεί για επιθεώρηση. Εάν έχεις οποιοδήποτε άλλο ερωτηματικό, σε παρακαλώ να αισθάνεσαι ελεύθερα να επικοινωνήσεις μαζί μου απ' ευθείας».*

**Σχόλιο:** Η 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών έδωσε έμφαση στον βαρύγδουπο τίτλο “ΕΘΝΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΦΟΡΤΙΟΥ” υπό την έννοια της αυξημένης αξιοπιστίας ότι, πρόκειται για το υπουργείο των ΗΠΑ κ.λ.π. Πιστεύετε κ. Βιοπούλου ότι υπάρχουν κρατικοί υπάλληλοι οι οποίοι να συνδιαλέγονται τόσο ευγενικά, εάν δεν πρόκειται για διαπλοκή με εφοπλιστή; Δεν είναι προφανές ότι απευθυνόμενος σ’ εμένα πιστεύοντας ότι είμαι εφοπλιστής ότι, τρέχουνε τα σάλια του!

3. Η ανωτέρω απάντηση έχει εξαιρετική σημασία, διότι για το ίδιο φαξ που απέστειλα και στους δύο, με ίδιο ακριβώς κείμενο, ο μεν επιθεωρητής Sencer Under κρατώντας το “μαστίγιο” μου απαντάει ότι δήθεν δεν μπορεί να προσδιορίσει την φόρτωση αυτήν αναφερόμενος στο ότι έχει αποκλίσεις από τις φορτώσεις οι οποίες εμπεριέχονται στο εγχειρίδιο φορτώσεως σιτηρών του πλοίου, αναδεικνύοντας έτσι τα προβλήματα της συγκεκριμένης φόρτωσης αυτής, με σκοπό να ανεβάσει την τιμή της εκδούλευσης και αρνείται να πάρει σαφή θέση συνιστώντας μου να απευθυνθώ στον νηογνώμονα, ενώ την ίδια ακριβώς φόρτωση είχε ήδη εγκρίνει ο ίδιος διά της υπογραφής του στις 21-11-2001.

**4. Αποδεικνύεται ότι,** ενώ ο ένας ήταν στην Νέα Υόρκη και ο άλλος στο Duluth, εν τούτοις ύστερα από 10 χρόνια ήταν σε άμεση επαφή μεταξύ τους για το ίδιο θέμα. Από την ανωτέρω αντίφαση των ενεργειών του Sencer Under δημιουργούνται απορίες για την ορθότητα των ενεργειών του στα πλαίσια των επαγγελματικών ευθυνών και αρμοδιοτήτων του και ως εκ τούτου θα ήταν σκόπιμο να κληθεί και να παράσχει εξηγήσεις, ποιος είναι ο λόγος για τον οποίο τον ίδιο ακριβώς επικίνδυνο υπολογισμό ευστάθειας τον οποίο αναφέρω αμέσως πιο πάνω στο από 26-3-2007 φαξ μου τον είχε εγκρίνει ο ίδιος στις 21-11-2001 χωρίς να λάβει υπόψη του τους Διεθνείς κανονισμούς, ούτε και τον νηογνώμονα, όπως ισχυρίζεται στο από 30-3-2007 φαξ του; Και επιπρόσθετα έχει εκδώσει και τα σχετικά πιστοποιητικά με την υπογραφή του, καθώς ένα από αυτά ήταν και το “πιστοποιητικό ετοιμότητας” του πλοίου “Πίνακας 87, Σελ. 127, Σχ.87”, ο οποίος συμφωνεί απόλυτα με τον επικίνδυνο υπολογισμό ευστάθειας 21-11-2001. Επιπρόσθετα προξενεί εύλογες απορίες ότι απήντησαν στο από 26-3-2007 φαξ μου από κοινού οι δύο αυτοί αξιωματούχοι για μια υπόθεση η οποία έλαβε χώρα το 2001. Είναι οι ίδιοι οι οποίοι με την από 24-10-2008 επιστολή τους (Σχ.29) απέστειλαν τα πλαστά πιστοποιητικά ενώ εξακολουθούν να ευρίσκονται στην ίδια θέση έως και σήμερα και να ασχολούνται με την ίδια

αυτή υπόθεση λες και δεν υπάρχει άλλος υπάλληλος να ασχοληθεί σε μια τόσο μεγάλη ανώνυμη εταιρεία όπως είναι το NCB.

Έτσι το πρώτο “πιστοποιητικό ετοιμότητας” του πλοίου “Ταξιδευτής” το οποίο εκδόθηκε από τον επιθεωρητή Sencer Under το οποίο είναι αυθεντικό, αυτοδύναμο και σε πλήρη αρμονία με τα υπόλοιπα της ίδιας ημερομηνίας πιστοποιητικά και σχετικά έγγραφα και γράφτηκε και υπογράφηκε από τον ίδιο τον συνένοχο του εφοπλιστή Σταυρίδη επιθεωρητή Sencer Under, ως η πλέον ισχυρή απόδειξη εναντίον ιδιοτελών αναμνήσεων του συγκεκριμένου επίορκου επιθεωρητή. Το συγκεκριμένο “Πιστοποιητικό ετοιμότητας” του πλοίου προς φόρτωση στα αμπάρια (2,3,4) πλήρη και μερικώς το αμπάρι (5) αποδεικνύει πέραν πάσης λογικής αμφιβολίας ότι το πλοίο ήταν επικίνδυνα φορτωμένο όπως ισχυρίζομαι σύμφωνα με το “πιστοποιητικό ετοιμότητας” αλλά και τον αρχικό υπολογισμό ευστάθειας 21-11-2001 οποίος είναι αντίγραφο του από 16-11-2001 και δεδομένου ότι και οι δύο αυτοί υπολογισμοί ευστάθειας συμφωνούν απόλυτα με το “πιστοποιητικό ετοιμότητας” του πλοίου προς φόρτωση!

### **ΤΟ 2<sup>ο</sup> ΕΓΓΡΑΦΟ “ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟΥ” 154AC10119/30-1-2001 ΩΣ ΑΝΤΙΚΡΟΥΟΜΕΝΟ ΕΓΓΡΑΦΟ ΜΕ ΤΟ ΣΩΣΤΟ 1<sup>ο</sup> ΕΓΓΡΑΦΟ “ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ” ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΑ ΕΙΝΑΙ ΠΛΑΣΤΟ.**

Αν υποθετικά παρομοιάσουμε την συγκεκριμένη περίπτωση των δύο αντικρουομένων πιστοποιητικών του πλοίου με διπλά λογιστικά βιβλία, τα οποία συνήθως κρατούν μεγαλοεπιχειρηματίες φοροφυγάδες εκ των οποίων, το 1<sup>ο</sup> εκ των δύο εμπεριέχει πραγματικά έσοδα/έξοδα και αληθή ποσά, τα οποία ο επιχειρηματίας δεν θέλει να εμφανίσει και έχει δώσει εντολή στον έμπιστο λογιστή του να αποκρύψει! Εν προκειμένω το 1<sup>ο</sup> από αυτά, ήτοι το πραγματικό και αληθές είναι το “πιστοποιητικό ετοιμότητας” του πλοίου το οποίο επιβεβαιώνει ότι το πλοίο φόρτωσε τα (3) μεσαία αμπάρια (2,3,4) και μερικώς το αμπάρι (5), το οποίο σαφώς ενοχοποιεί τον εφοπλιστή και παράλληλα παρουσιάζει ένα πλασματικό και εκ του προχείρου κατασκευασμένο “πιστοποιητικό φορτίου” πλαστογραφημένο με σαφή και παιδαριώδη τρόπο, εις τρόπον ώστε να εξ’ υπηρετεί με παράνομο τρόπο τα συμφέροντα του επιχειρηματία το οποίο όμως δεν αντέχει και στον πλέον καλόπιστο έλεγχο και υπογεγραμμένα και τα δύο αυτά αντιφατικά (λογιστικά βιβλία) πιστοποιητικά μεταξύ τους από τον ίδιο λογιστή. Αν ο λογιστής συλληφθεί επ’ αυτοφώρω με τα δύο αυτά αντικρουόμενα λογιστικά βιβλία σε ταυτόχρονη ισχύ, τότε η κατηγορία στηρίζεται στο λογιστικό βιβλίο το οποίο ενοχοποιεί τον εφοπλιστή και στον αντίποδα αποτελεί αξίωμα πλέον ότι, το δεύτερο από αυτά, το οποίο διευκολύνει τον επιχειρηματία είναι ψευδές και κατασκευασμένο και δεν υπόκειται σε κανέναν περεταίρω έλεγχο για διερεύνηση της αξιοπιστίας του..

Εν προκειμένω στην υπόθεσή μας το 1<sup>ο</sup> “πιστοποιητικό ετοιμότητας” είναι αληθές αυτοδύναμο και πραγματικό πιστοποιητικό με την υπογραφή του επιθεωρητή του (NCB) Sencer Under και την επιβεβαίωση του Δικηγόρου Αβραάμ Πασιπουλαρίδη, ο οποίος το κατέθεσε εκ μέρους του εφοπλιστή Σταυρινίδη και είναι άκρως ενοχοποιητικό γι’ αυτόν και τους συνεργάτες του, αφού επιβεβαιώνει κατ’ απόλυτο τρόπο τις δικές μου θέσεις, το οποίο εκτός από απόλυτο ενοχοποιητικό στοιχείο γι’ αυτούς, κατατέθηκε και χρησιμοποιήθηκε προς τις δικαστικές αρχές, όπου εν προκειμένω οι δύο δικαστικοί λειτουργοί η 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών κ. Βιοπούλου Ιωσηφίνα και η Εισαγγελέας Αθηνών κ. Κοντοπούλου, οι οποίες με ελαφρά συνείδηση για ένα κατ’ εξοχήν δύσκολο ναυτικό θέμα όπως είναι η διαμήκης αντοχή του πλοίου, ότι, οι εφοπλιστής Σταυρινίδης και οι συνεργάτες τους πλοίαρχοι Τζαμαρίας Νικόλαος, Γρίβας Παναγιώτης και ο εξ’ απορρήτων του Ελληνοαιγύπτιου εφοπλιστή Σταυρινίδη Μπούλου Ελμιράχεμ, αποφάνθηκαν ότι δεν υπήρχαν επαρκή στοιχεία για την αντικειμενική υπόσταση του εγκλήματος, ότι


διετέλεσαν τα αδικήματα αυτά για τα οποία κατηγορούνται και βασίστηκε η άποψη της για την απαλλαγή του Εγκληματία Σταυρινίδη και των συνεργατών του, πάνω στο συγκεκριμένο έγγραφο το οποίο κατ' απόλυτο τρόπο ενοχοποιεί τον εφοπλιστή και τους συνεργάτες του. Αντιλαμβάνεστε λοιπόν το επίπεδο «κρίσης» της συγκεκριμένης ανακρίτριας και Εισαγγελέως αντίστοιχα οι οποίες απάλλαζαν εγκληματίες και στοχοποίησαν αθώους πολίτες όπως εν προκειμένω εμένα η οποία αναφέρει τα εξής: Αφού πρώτα «έκρινε» ότι δεν διετέλεσαν τα αδικήματα για τα οποία κατηγορούνται, στην συνέχεια αναφέρει ότι, «αν αποδεικνυόταν η αντικειμενική υπόσταση των σοβαρών αυτών αδικημάτων, τότε κατηγορούμενος θα ήμουνα εγώ, ο οποίος ως πλοίαρχος φόρτωσα το πλοίο επικίνδυνα και συνετέλεσα στο να πάρω παρανόμως απόπλου του πλοίου, ενώ το πλοίο δεν είχε τα απαραίτητα πιστοποιητικά! Ενώ γνώριζαν πολύ καλά ότι τα όσα αναφέρουν ήταν εκτός τόπου και χρόνου, δεδομένου ότι τα περιστατικά αυτά συνέβησαν στις 30-11-2001 και εγώ ναυτολογήθηκα στις 5-12-2001, τουτέστιν αναφέρονταν σε άλλο πλοίαρχο, αλλά τα φόρτωσαν σε μένα!

Ενώ λίγο πιο πάνω αναφέρει ότι, (εγώ) ο πλοίαρχος Λιβαδάς Χαράλαμπος υπέγραψε σύμβαση ναυτικής εργασίας στην Βούλα Αττικής στις 3-12-2001 και παρουσιάστηκε στο γραφείο της διαχειρίστριας "Scandia shipping Hellas" στις 4-12-2001 και ναυτολογήθηκε και επέβη του πλοίου στο Μόντρεαλ στις 5-12-2001 και στην συνέχεια αναφέρει ότι το πλοίο φόρτωσε στις 30-11-2001 και απέπλευσε αυθημερόν για Μόντρεαλ. Δηλαδή τα γεγονότα για τα οποία με κατηγορεί και με στοχοποιεί και ως εκ τούτου εκκρεμεί εναντίον μου κατηγορία και περιμένω να δικαστώ και πάλι, ενώ όλα τα περιστατικά για τα οποία με κατηγορεί αναφέρονται σε προγενέστερο χρόνο που εγώ ήμουν στην Ελλάδα! Το καταλαβαίνετε! Δεδομένου δε ότι, με το υπόμνημά μου της είχα εφιστήσει την προσοχή για την πλαστότητα και άλλων πιστοποιητικών στο υπόμνημα μου προς την 2<sup>Α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών, χωρίς βέβαια αποτέλεσμα.

Το δεύτερο πιστοποιητικό **154AC10119/30-1-2001** το οποίο αντικρούει το πρώτο πιστοποιητικό, υπογεγραμμένο κι αυτό από τον ίδιο επιθεωρητή Sencer Under, ως εκ της αντίθεσής του και μόνον προς το αληθές και πραγματικό "πιστοποιητικό ετοιμότητας" τεκμαίρεται ως κατασκευασμένο και πλασματικό πιστοποιητικό. Έτσι κατ' αρχήν αποδεικνύεται ότι ο επιθεωρητής Sencer Under, είχε δεχτεί κι αυτός πρόταση του εφοπλιστή Σταυρινίδη που δύσκολα θα μπορούσε να περάσει απαρατήρητη, έτσι προσχώρησε στον εφοπλιστή τον οποίον από κοινού με τον προϊστάμενό του στην νέα Υόρκη Philip Anderson με την από 24-10-2008 (Σχ.29) επιστολής τους προς την κ. Gonzales γραμματέα του εφοπλιστή Σταυρινίδη στο Μόντρεαλ τον εφοδίασαν με πλαστά πιστοποιητικά για να αντιμετωπίσει τις κατηγορίες οι οποίες του είχαν ασκηθεί σε βαθμό κακουργήματος! Η φόρτωση ενός πλοίου και η υδροστατική συμπεριφορά του στην θάλασσα εμπεριέχει σύνθετους υπολογισμούς μαθηματικών και ναυπηγικών κανόνων, οι οποίοι διασταυρώνονται μεταξύ τους και υπακούοντας στους ανωτέρω κανόνες, δίνουν αποτελέσματα της φόρτωσης, αρνητικά ή θετικά, εξαρτώμενα από τα στοιχεία με τα οποία τροφοδοτείται ο Η/Υ από τον χειριστή του.

Δεν είναι εύκολο να πλαστογραφήσεις τον υπολογισμό ευστάθειας και διαμήκους αντοχής του πλοίου χωρίς να γίνεις αντιληπτός, διότι όλες αυτές οι μεταξύ τους διασταυρώσεις αριθμών συντελεστών και κανόνων, αν δεν εναρμονίζονται απορρίπτουν τον υπολογισμό ευστάθειας. Έτσι αν θέλεις να παραχαράξεις μια φόρτωση πλοίου δεν μπορείς να την πραγματοποιήσεις από τον Η/Υ, διότι ο Η/Υ είναι φτιαγμένος να δίνει σωστά και μόνον σωστά αποτελέσματα, είτε το θέλεις είτε, όχι! Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο όλοι οι υπολογισμοί τους οποίους έχουν παρουσιάσει στις Ελληνικές αρχές είναι χειρόγραφοι, γεμάτοι λάθη και διορθώσεις και δεν έγιναν στον Η/Υ όπως όφειλαν σύμφωνα με τους Διεθνείς κανονισμούς, διότι ο Η/Υ θα τους απέρριπτε και δεν θα τους έκανε αποδεκτούς εξ' αρχής.

**Ενδεδεγής και σαφής ανάλυση της πλαστογραφίας του 2<sup>ου</sup> “πιστοποιητικού φορτίου”.**

<b>NATIONAL CARGO BUREAU, INC.</b>		Πίνακας 70, Σελ.92, Σχ. 40
<b>CERTIFICATE OF LOADING</b>		
<small>Issued, as to dangerous cargo or grain in bulk, under authority of the United States of America, United States Coast Guard, pursuant to the applicable provisions of the U.S. Code, as amended, and the Code of Federal Regulations.</small>		
No. <u>154AC10119</u>	Port <u>DULUTH, MN</u>	
	Date <u>30 November 2001</u>	
This is to Certify, that in connection with the loading of the specific cargo hereinafter mentioned, the		
<u>M.V. "Taxideftis"</u>	registered in <u>MLT</u>	of <u>11356</u> Net Tons,
built at <u>Kobe, Japan</u>	in <u>1984</u> , of which	<u>Capt. P. Petrolckas</u> is Master
said to be bound for <u>Algeria</u>	via <u>Montreal (Bunker) and St. Lawrence River (Ballast)</u>	
<small>has been under the inspection of a surveyor or surveyors of NATIONAL CARGO BUREAU, INC. at this port from time to time during the course of the loading, stowage, or securing of the cargo below specified; that so far as said cargo came under the observation of such surveyor or surveyors, the stowage of the specified cargo was in accordance with the recommendations of NATIONAL CARGO BUREAU, Inc.; and the stowage of the specified dangerous cargo and/or of grain in bulk was in accordance with the regulations of the United States Coast Guard.</small>		
<b>THIS CERTIFICATE IS NOT A CERTIFICATE OF SEAWORTHINESS AND RELATES ONLY TO THE FOLLOWING CARGO.</b>		
<b>UNDER DECK:</b>		
Said to be:	Ex. Cenex Harvest States #1 Elevator:	
	<u>17,730.180</u> MT of Bulk #2 Hard Amber Durum Wheat	
	(Master to fill DB's #2, #4 (p+s), #3C and #5C with approximately	
	<u>2278.0</u> MT of Ballast Water at St. Lawrence River to meet stability requirements)	
AGENT <u>GUTHRIE-HUBNER INC.</u>	 Surveyor S. Under	
OPERATOR <u>SCANDIA SHIPPING AGENCIES</u>		
<small>Rev. 9/97</small>		

**Σημείωση:** Και το ανωτέρω πιστοποιητικό φορτίου, αναφέρει ως πλοίαρχο της από 30-11-2001 φόρτωσης του πλοίου “Ταξιδευτής” τον πλοίαρχο Πετρολέκα Παναγιώτη και ως ετούτου για άλλη μια φορά η 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών κ. Βιοπούλου και η εισαγγελέας κ. Κωνσταντίνα Κοντοπούλου ενώ είχαν μπροστά τους το πιστοποιητικό με συκοφάντησαν αδίκως και μου στήριξαν κατηγορίες για τις οποίες δεν ευθύνομαι εγώ και επιπρόσθετα με απείλησαν και με στοχοποίησαν και ως εκ τούτου εκκρεμεί μήνυση στην Εισαγγελία Πειραιά εναντίον μου για να με δικάσουν όχι μόνο για τα αδικήματα που αφορούν τον εφοπλιστή και τους πλοίαρχους του αλλά και τις νέες κατηγορίες που κατασκεύασαν η 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών κ. Βιοπούλου και η Εισαγγελέας κ. Κοντοπούλου, ότι «αν διαπιστωνόταν η αντικειμενική υπόσταση του αδικήματος κατηγορούμενος θα ήμουνα εγώ!!! Για αδικήματα τα οποία δεν με αφορούν! Το αστείο είναι ότι οι συμπεριφορές τους αυτές δεν είναι επί προσωπικού, αφού δεν γνωρίζομαστε από το παρελθόν και στηρίζονται μόνον στην κατασπίλωση της προσωπικότητάς μου προκειμένου να με καταστήσουν αναξιόπιστο μάρτυρα, ώστε να χρησιμοποιηθεί για την άνευ όρων απαλλαγή του εφοπλιστή Σταυρινίδη και των συνεργατών του πάση θυσία, παρουσιάζοντας εμένα ως αναξιόπιστο άτομο. Άλλωστε αυτό προκύπτει τόσο από τα αναφερόμενα στο πόρισμα της 2ας ανακρίτριας Αθηνών κ. Βιοπούλου όσο και από την εισήγηση της Εισαγγελέας κ. Κοντοπούλου και στην συνέχεια του βουλεύματος 4743/16 Αθηνών.

Έτσι παρόλο που το “πιστοποιητικό φορτίου” **154AC10119/30-1-2001** ως αντίθετο του πραγματικού και αληθούς “πιστοποιητικού ετοιμότητας” τεκμαίρεται ως πλαστό και κατασκευασμένο, εντούτοις απομένει να εξετάσουμε σε βάθος την προέλευση των πληροφοριών που εμπεριέχει το συγκεκριμένο αυτό 2<sup>ο</sup> αντικρουόμενο έγγραφο “πιστοποιητικό φορτίου”, το οποίο κατασκευάστηκε και υπογράφηκε από τον επιθεωρητή Sencer Under προς εξαπάτηση της



(2+3+4) με φορτίο 17777 MT, στις αντίστοιχες δεξαμενές έρματος (2+3+4) τότε θα επιβαρύνουμε ακόμη περισσότερο την κοίλη κάμψη στο μέσον του πλοίου η οποία θα αυξηθεί και θα γίνει πιο επικίνδυνη, οπότε αυτή δεν είναι η σωστή επιλογή, γι αυτό στο ανωτέρω σχεδιάγραμμα του πλοίου έχουν μηδενικό έρμα MT στις δεξαμενές έρματος (2,3,4) οι οποίες βρίσκονται κάτω από τα αντίστοιχα αμπάρια φορτίου (2+3+4) και ως εκ τούτου η σωστή πλέον επιλογή ήταν οι εναπομείνουσες ακραίες δεξαμενές έρματος οι οποίες είναι οι εξής : ήτοι, (No 1 = 706 MT), (No 5 = 450 MT), (A.P.T = 208 MT) = 1364 MT Έρμα ‘Πίνακας 58, Σελ.90’.

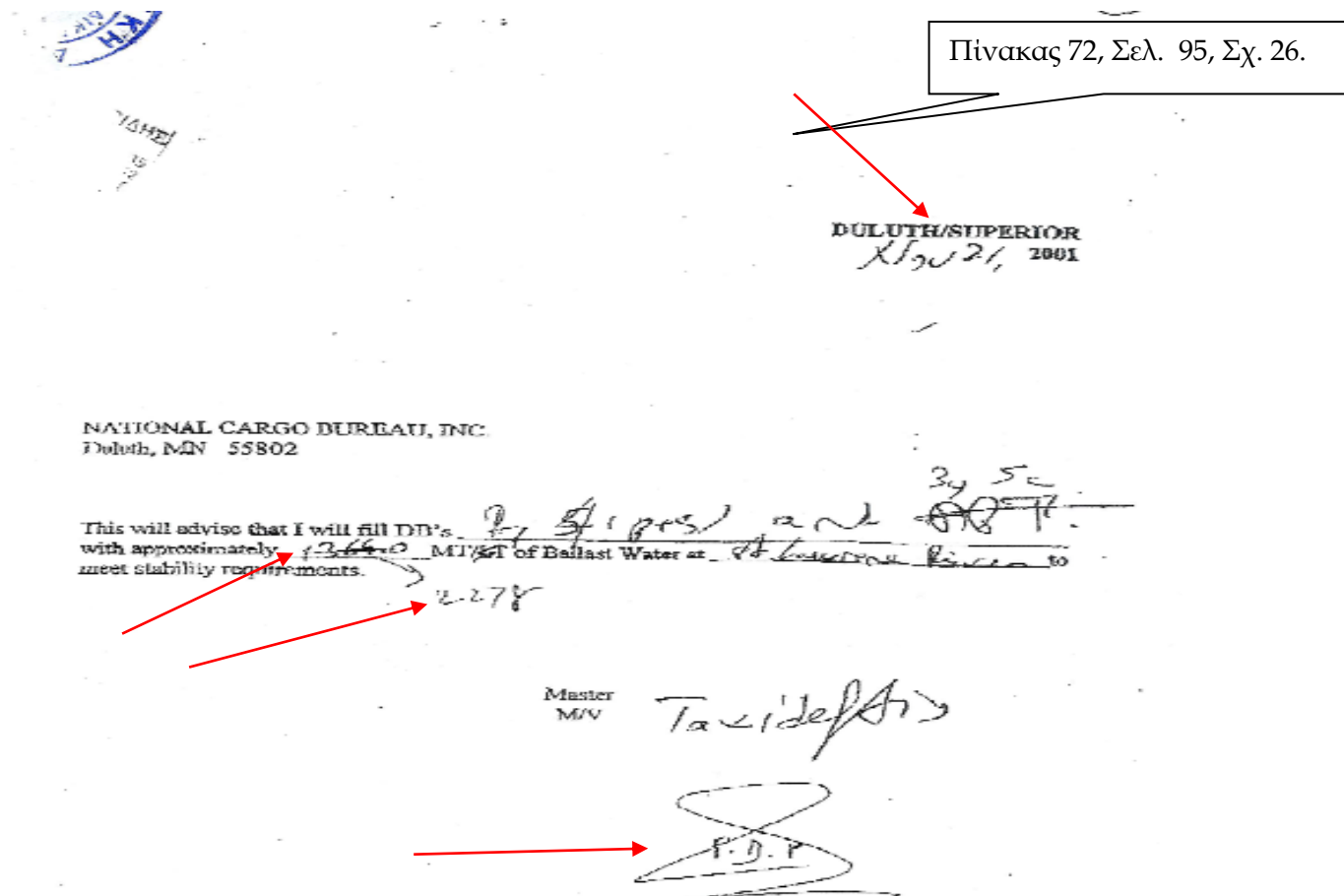
Αυτό όμως, ήταν γνωστό από πριν το πλοίο φορτώσει και δεν είναι ανάγκη να είναι κάποιος πλοίαρχος ή ναυπηγός για να καταλάβει ότι το πλοίο φορτωμένο στα (3) μεσαία αμπάρια και δεδομένου ότι δεν θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει το έρμα των 1364 MT κατά το ταξίδι από Ντουλούθ έως Μόντρεαλ λόγω του περιορισμού βυθίσματος από την ακτοφυλακή, προς ελαχιστοποίηση της λίαν επικίνδυνης κοίλης κάμψης του πλοίου 120% και ως εκ τούτου το πλοίο θα μπορούσε εύκολα να κοπεί σε δυο κομμάτια αμέσως μετά την αναχώρηση του πλοίου από το Ντουλούθ και κατά την διάρκεια του πλου στην μεγάλη λίμνη Superior όπου έχουν πνιγεί τουλάχιστον 3000 ναυτικοί με το πλέον γνωστό ναυάγιο του πλοίου ‘Edmond Fitzgerald’ το οποίο βυθίστηκε άτανδρο στην περιοχή αυτή. (Σχ. 10 και 11 της μήνυσής μου Π 2010 19536).

Έτσι το πλοίο απέπλευσε από το Ντουλούθ με λίαν επικίνδυνη κοίλη κάμψη στο Μέσον του, ήτοι, 120% για το ταξίδι του από Ντουλούθ έως Μόντρεαλ. Προκειμένου όμως ο επιθεωρητής να διασφαλιστεί ότι, ο πλοίαρχος Πετρολέκας πράγματι θα τοποθετήσει τους 1364 MT έρμα στις συγκεκριμένες δεξαμενές του πλοίου στο Μόντρεαλ πριν βγει το πλοίο στον Βόρειο Ατλαντικό Ωκεανό και συγκεκριμένα στον ποταμό ‘St Lawrence’ υπεγράφη **‘πρωτόκολλο έρματος’** μεταξύ του επιθεωρητή Sencer Under και του πλοίαρχου του πλοίου Πετρολέκα Παναγιώτη, ως απόδειξη παραλαβής της εντολής, έτσι ώστε να διασφαλιστούν οι ευθύνες και να μεταφερθούν από τον επιθεωρητή Sencer Under προς τον πλοίαρχο Πετρολέκα, ο οποίος πλέον θα έφερε την ευθύνη για την τοποθέτηση του έρματος των 1364 MT έρματος, την οποία μετέφερε σ’ εμένα με την παράδοση της πλοιαρχίας στο Μόντρεαλ στις 5-12-2001. Αμέσως πιο κάτω παραθέτω φωτογραφικά το υπογραφέν από τον πλοίαρχο Πετρολέκα ‘Πρωτόκολλο έρματος’.

### **Παρατηρήσεις όσον αφορά την γνησιότητα του κατωτέρω πρωτοκόλλου έρματος.**

1. Φέρει την ίδια ημερομηνία με το ‘πιστοποιητικό ετοιμότητας’ Νον 21-2001 και όχι την ημερομηνία 23-11-2001 του αναθεωρημένου υπολογισμού ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001. Επιπρόσθετα η ποσότητα έρματος πριν πλαστογραφηθεί ήταν 1364 MT η οποία είναι αναπόσπαστο κομμάτι της φόρτωσης με πλήρη τα μεσαία αμπάρια (2,3,4) και μερικώς το αμπάρι (5) όπως επιβεβαιώνονται και από το ‘Πιστοποιητικό ετοιμότητας’ και έχει πλαστογραφηθεί σε 2278 MT έρμα οι οποίοι είναι αναπόσπαστο μέρος του δήθεν αναθεωρημένου υπολογισμού ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001 ο οποίος κατασκευάστηκε δολίως, εις τρόπον ώστε να μην έχει πρόβλημα κάμψης, αλλά στην προσπάθειά τους αυτή και προκειμένου από υπερβολή τους να αποδείξουν ότι το πλοίο όχι μόνο δεν είχε κοίλη κάμψη, αλλά αντίθετα είχε κυρτή κάμψη, προκειμένου να διαψεύσουν εμένα και τον πλοίαρχο Πετρολέκα ο οποίος είχε φορτώσει ο ίδιος το πλοίο ως πλοίαρχος ο οποίος δια της από 26-03-2008 βεβαιώνει ότι το πλοίο ήταν φορτωμένο στα αμπάρια (2,3,4) και επιπρόσθετα ότι το έρμα θα ήταν σύμφωνα με τον από 16-11-2001 υπολογισμό ευστάθειας του οποίου είναι αντίγραφο ο αρχικός υπολογισμός ευστάθειας με έγκριση 21-11-2001 τον οποίον δήθεν ακύρωσαν με την ένδειξη ‘VOID’ = Άκυρος και τον αντικατέστησαν με τον δήθεν αναθεωρημένο υπολογισμό ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001, τον οποίον αντικατέστησαν με το σχέδιο φόρτωσης ‘CERES TERMINAL’ το οποίο εκπροσωπεί μια πλαστογραφημένη φωτοτυπία. Το συγκεκριμένο πιστοποιητικό είναι κατασκευασμένο από άτομο το οποίο δεν είχε ούτε

στοιχειώδεις γνώσεις της ευστάθειας του πλοίου, αλλά και της διαμήκουσ αντοχής του και ως εκ τούτου προέβη σε ενέργειες οι οποίες τον εκθέτουν ως επιθεωρητή ή πλοίαρχο, δεδομένου ότι, οι 40 MT έρματος διεσπαρμένοι στις διπύθμενες δεξαμενές έρματος του πλοίου, ως υπολείμματα έρματος εντός των δεξαμενών θα μετακινούνται κατά το εγκάρσιο και ως εκ τούτου θα επενεργούν αρνητικά στην ευστάθεια του πλοίου, με αποτέλεσμα να μειωθεί σε (GM) κατά 0,90 M, με αποτέλεσμα στην τελική του μορφή να μειωθεί σε τελικό GM = 0,51 M, και επειδή το GM = 1,08 M του κανονισμού "PART IV" της ακτοφυλακής των ΗΠΑ είναι μεγαλύτερο ως εκ τούτου το πλοίο για δεύτερη φορά κρίνεται αναξιόλοπο!



2. Είναι εμφανής η πλαστογραφία, στην πρώτη παρέμβαση διόρθωσης αναφέρεται η σωστή δεξαμενή No (1), η οποία έχει πλαστογραφηθεί σε No (2). Στην συνέχεια η αρχική σωστή δεξαμενή (5) έχει πλαστογραφηθεί σε (4) και τέλος στην δεξαμενή με ένδειξη A.P.T έχει πλαστογραφηθεί σε No (3) και (5).

3. Προκαλεί εντύπωση πως ένα πιστοποιητικό εξαιρετικής σημασίας όπως το "Πρωτόκολλο έρματος" το οποίο θα παρουσιάζόταν στο λιμεναρχείο του Μόντρεαλ προκειμένου το πλοίο να πάρει απόπλου, αντί να συμπληρώσουν ένα άλλο καθαρό έντυπο "πρωτοκόλλου έρματος" χωρίς διορθώσεις το οποίο δεν χρειάζόταν περισσότερο από 5' λεπτά της ώρας, δεν αλλάχτηκε και παρέμεινε το ίδιο και χωρίς την μονογραφή του πλοίαρχου Πετρολέκα στις διορθώσεις ως όφειλε να είναι. Απλά διότι το "Πρωτόκολλο έρματος" πλαστογραφήθηκε πολύ αργότερα από το 2001 και πιθανότατα το 2010 και ως εκ τούτου δεν είχαν στην διάθεσή τους την υπογραφή του πλοίαρχου Πετρολέκα ο οποίος υπογράφει το πρωτόκολλο έρματος, ο οποίος με την από 26-03-2008 επιστολή του βεβαιώνει ότι φόρτωσε το πλοίο στα (3) μεσαία αμπάρια (2,3,4) και όπως απέδειξα πιο πάνω η φόρτωση αυτή είχε ως αναπόσπαστο κομμάτι την τοποθέτηση έρματος των

1364 MT στις δεξαμενές (No 1= 450 MT), (No 5=706 MT), (APT 208 MT) = 1364 MT έρματος, οι οποίοι προκύπτουν από την αρχική εντολή την οποία είχε δώσει ο αρχιπλοίαρχος Γρίβας Παναγιώτης στον πλοίαρχο Πετρέλαια με εντολή να φορτώσει το πλοίο σύμφωνα με τον επικίνδυνο αυτόν υπολογισμό και αργότερα στις 4-12-2001 πριν αναχωρήσω τον έδωσε και σ' εμένα τον έντυπο υπολογισμό ευστάθειας βάσει του οποίου θα φόρτωνα στο πλοίο 1364 MT έρμα όπως και έπραξα αφού επιβεβαιώθηκα πρώτα από τον πλοίαρχο Πετρολέκα. Αμέσως πιο κάτω παραθέτω φωτογραφικά αποσπάσματα των ανωτέρω πιστοποιητικών όπου αποδεικνύεται ότι πράγματι έδωσε την εντολή ο αρχιπλοίαρχος Γρίβας με τον έντυπο υπολογισμό ευστάθειας 16-11-2001 στον πλοίαρχο Πετρολέκα Παναγιώτη και στην συνέχεια στις 4-12-2001 σ' εμένα λίγες ώρες πριν αναχωρήσω από Ελλάδα για Μόντρεαλ. Φωτογραφικά η 1<sup>η</sup> 3<sup>η</sup> και 2<sup>η</sup> σελ. του έντυπου υπολ. Ευστάθ. με ημερομηνία εκτύπωσης 16-11-2001.

η

NATIONAL CARGO BUREAU,

Πίνακας 73, Σελ. 96, Σχ. 17, Σελ. 1

## GRAIN STABILITY CALCULATION

M/V TAXIDÉFTHS		YEAR BUILT AT
COUNTRY OF REGISTRY	NET TONNAGE	OFFICIAL NO.
AGENT		

GRAIN LOADING BOOKLET APPROVED BY \_\_\_\_\_

DRAWING NO. \_\_\_\_\_ DATE OF APPROVAL \_\_\_\_\_

APPLICABLE REGULATIONS \_\_\_\_\_

ADDENDUM FOR UNTRIMMED ENDS APPROVED BY \_\_\_\_\_

DRAWING NO. \_\_\_\_\_ DATE OF APPROVAL \_\_\_\_\_

LOADING PORT THUNDER BAY

BUNKERING PORTS MONTREAL

DISCHARGE PORT ITALY (IF NAPOLI)

STEAMING DISTANCE 4159 MILES PER DAY 14.5 TIME -

DAILY CONSUMPTION: FUEL 21.5 DIESEL 2.5 WATER EVAPORATEJ

Υπολογισμός ευστάθειας του αρχιπλοίαρχου Γρίβα για προορισμό του πλοίου υποθετικά στην Νάπολη της Ιταλίας διότι δεν γνώριζε τον τελικό προορισμό του πλοίου όπως δεν γνώριζαν όλοι!



**M/V TRIDENT MARINER** **11 - 16 - 2001 17:33:01** Page: 1

CONDITION : ARRVL ITALY NAPOLI  
 Seawater Density : 1.025 MT/M<sup>3</sup>      Strength Condition : AT SEA

DISPLACEMENT SUMMARY

ITEM	WEIGHT (T)	L.C.G. (M)	V.C.G. (M)	F.S.MT. (T-M)	GRAIN MT (T-M)
GRAIN BULK CARGO	17877.00	-13.22	8.06	-----	6712
TOTAL C A R G O	17877.00	-13.22	8.06	-----	6712
FUEL OIL	180.00	42.75	3.82	519	-----
DIESEL OIL	38.00	61.52	4.01	97	-----
LUB OIL	30.00	62.39	8.90	19	-----
FRESH WATER	110.00	75.40	12.16	244	-----
<b>WATER BALLAST</b>	<b>1364.00</b>	-6.65	2.51	0	-----
MISC ITEMS	349.00	49.65	10.72	0	-----
DRADWEIGHT	19948.00	-10.42	7.70	878	6712
LIGHTSHIP	6332.00	10.54	10.18	-----	-----
DISPLACEMENT	26280.00	-5.37	8.30	878	6712

TRIM - DRAFTS				STABILITY	
Draft at LCF	=	8.17 M	MCT (tm/cm)	=	388.7
Displacement	=	26280.00 T	TRIM by HEAD	=	-0.09 M
LCB from Amid	=	-5.25 M	LCF from Amid	=	-1.30 M
LCG from Amid	=	-5.37 M	Draft Fwd	=	8.21 M
ATR DRAFT	=	8.25 M	Draft Aft	=	8.13 M
PROPELLER IMM	=	152.4%	Draft Amid	=	8.17 M
KMT	=	9.53 M	KG(solid)	=	8.30 M
F S Cor	=	0.03 M	GM(solid)	=	1.23 M
KG(fluid)	=	8.33 M	GM(fluid)	=	1.20 M

Η 3<sup>η</sup> σελ. του ανωτέρω υπολογισμού ευστάθειας που αναφέρονται οι 1364 MT έρμα. Αμέσως πιο κάτω δεξιά υπάρχει ιδιόχειρη σημείωση του αρχιπλοίαρχου Γρίβα.

FUEL AND WATER CALCULATION

AT II

IN THIS PART YOU CAN EXAMINE DEPARTURE, INTERMEDIATE OR ARRIVAL CONDITION. INTERMEDIATE SECTION IS REQUIRED TO BE COMPLETED IF ARRIVAL SECTION SHOWS IS JUST PRIOR TO BALLASTING WHICH INCLUDES THE EFFECT OF FREE SURFACE BUT NOT EFFECT OF WRIGHT OF THE BALLAST WHICH IS TO BE TAKEN ABOARD.

*DEP ΜΟΝΤΡΑΓΕ  
AFTER ΒΟΥΚΕΣΛΕ*

T A N K	TYPE LIQUID	DEPART. FM MNTL TO ITALY WITH BUNKERS AND BALLAST			
		WEIGHT	V.C.G.	MOMENT	F.S. MOMENT
NO.5 DBFOT PS	F.O.	470	2.04	959	507
HFO SETT.TK S	F.O.	15	12.72	191	6
HFO SERV.TK S	F.O.	15	12.72	191	6
NO.7 DBDO T P	D.O.	40	1.17	47	93
NO.7 DBDO T S	D.O.	30	1.05	31	93
D.O SETT.TK S	D.O.	5	12.24	61	2
D.O SERV.TK S	D.O.	5	12.36	62	2
L.O SUMP TK C	L.O.	10	1.57	16	7
L.O STOR TK S	L.O.	10	12.42	124	4
L.O SETT TK S	L.O.	10	12.72	127	8
NO.8 DR.WT PS	F.W.	40	12.86	514	100
NO.9 FR.WT PS	F.W.	25	11.76	294	144
NO.1 DBWBT PS	B.W.	706	1.4	988	
NO.5 DBWBT C	B.W.	450	.75	338	
AFT PEAK TK	B.W.	208	10.08	2097	

Στην 2<sup>η</sup> σελ. του από 16-11-2001 υπολ. Ευστάθ. το ιδιόχειρο σχέδιο φόρτωσης από τον αρχιπλοίαρχο Γρίβα με 1364 MT έρμα που δεν αφήνει περιθώρια αμφιβολιών για την εντολή εκτέλεσης του υπολογισμού αυτού. Με φορτωμένα αμπάρια (2,3,4) και μερικώς το (5).

SHIP AND CARGO CALCULATION								
ART I								
COMPARTMENT NAME	CARGO TYPE	S.F. (M <sup>3</sup> /MT)	GRAIN CUBICS		WEIGHT	V.C.G.	MOMENT	
			100%	ACTUAL				
NO.1 C.HOLD	GRAIN1	1.246	5657		0	0.00	0	
NO.2 C.HOLD	GRAIN1	1.246	7971		6397	8.25	52775	
NO.3 C.HOLD	GRAIN1	1.246	6447		5174	7.98	41289	
NO.4 C.HOLD	GRAIN1	1.246	7733		6206	8.02	49772	
NO.5 C.HOLD	GRAIN1	1.246	7204	125	100	1.64	164	
NO.1 ON DECK			1424		0	0.00	0	
NO.2 ON DECK			2357		0	0.00	0	
NO.3 ON DECK			1882		0	0.00	0	
NO.4 ON DECK			2455		0	0.00	0	
NO.5 ON DECK			2290		0	0.00	0	

THIS CALCULATION IS PREPARED IN:	<b>CARGO TOTALS</b>	<b>17877</b>	<b>8.06</b>	<b>144000</b>
[ ] ENGLISH UNITS	LIGHT SHIP	6332	10.18	64460
[x] METRIC UNITS	STORES	349	10.72	3742
	<b>SHIP AND CARGO TOTALS</b>	<b>24558</b>		<b>212202</b>

CARGO PLAN: INDICATE HOLDS, TWEEN DECKS, ENGINE SPACES, FITTINGS, STORAGE, TONNAGES, ETC.

WHEAT SF: 44 CF/T

5	4	3	2	1
SLACK 100 MT	FULL 6206 MT	FULL 5174 MT	FULL 6397 MT	CATY

Πίνακας 74, Σελ. 98, Σχ. 22, Σελ. 9

Αμέσως πιο πάνω το σκαρίφημα του πλοίου με ιδιόχειρες εγγραφές των ποσοτήτων και των αντίστοιχων αμπαριών όπως αυτά βεβαιώνονται στο "πιστοποιητικό ετοιμότητας" του πλοίου προς φόρτωση, το οποίο βεβαιώνει ότι το πλοίο φόρτωσε στα αμπάρια (2,3,4) πλήρη και μερικώς στο αμπάρι (5), αλλά και στην μήνυσή τους ABM A09 2668 (Σχ. 22, σελ. 9).

Ουδέποτε το πλοίο φόρτωσε, όπως αναφέρει ο μηνυόμενος, αλλά τα Αμπάρια Νο 2 και 3 φορτίθηκαν Πλήρη, με διαυθέτηση των κορυφών τους, τα Νο 1 και 5 Ημιπλήρη και το Νο 4 έμεινε Άδειο, όπως προκύπτει και από το σχέδιο φόρτωσης των φορτωτών σιτηρών της εταιρείας CERES TERMINALS INC., που προσκομίζω και επικαλούμαι (Σχ. 28) και από το οποίο φαίνεται ότι φορτώθηκαν οι κάτωθι ποσότητες:

Νο 1 Αμπάρι Ημιπλήρες	1456	M/T (Τόνοι)
Νο 2 Αμπάρι Πλήρες	6449	M/T (Τόνοι)
Νο 3 Αμπάρι Πλήρες	5216	M/T (Τόνοι)
Νο 4 Αμπάρι Άδειο		
Νο 5 Αμπάρι Ημιπλήρες	4609,180	M/T (Τόνοι)
Σύνολο	17.730,180	M/T (Τόνοι)

Κατόπιν οι ποσότητες που αναφέρει ο πλοίαρχος Λιβαδάς στην μήνυσή του ήταν:

Νο 1 Αμπάρι	0	M/T (Τόνοι)
Νο 2 Αμπάρι	6397	M/T (Τόνοι)
Νο 3 Αμπάρι	5174	M/T (Τόνοι)
Νο 4 Αμπάρι	6206	M/T (Τόνοι)
Νο 5 Αμπάρι	100	M/T (Τόνοι)
Σύνολο	17.877	M/T (Τόνοι)

Εμπιστοσύνη  
N.C.B.  
Dimitrakis

Αν συγκρίνετε το “Πιστοποιητικό ετοιμότητας” με τις ανωτέρω ποσότητες και τα αντίστοιχα (N0) αμπάρια της μήνυσής τους θα δείτε ότι ψεύδονται και το πλοίο φόρτωσε στα αμπάρια (2,3,4) και μερικώς το αμπάρι (5), ενώ στην κορυφή αναφέρουν ψευδώς ότι «Και όχι οι ποσότητες που αναφέρει ο πλοίαρχος Λιβαδάς», εννοώντας φυσικά τις αμέσως πιο πάνω ποσότητες οι οποίες είναι όμοιες με αυτές του “Πιστοποιητικού ετοιμότητας” και του αρχικού υπολογισμού ευστάθειας 21-11-2001. Πίνακας 62, Σελ. 95, Σχ. 23

Πίνακας 75, Σελ. 99, Σχ. 23

THIS IS TO CERTIFY THAT:

1. THIS CALCULATION IS PREPARED IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENTS OF THE VESSEL'S GRAIN LOADING BOOKLET AND THE APPLICABLE GRAIN REGULATIONS.
2. THE STABILITY OF THE VESSEL WILL BE MAINTAINED THROUGHOUT THE VOYAGE IN ACCORDANCE WITH THIS CALCULATION.

CALCULATION PREPARED BY:  
(TO BE COMPLETED IF FORM PREPARED BY OTHER THAN SHIP'S PERSONNEL)

NAME (PRINT) \_\_\_\_\_  
COMPANY \_\_\_\_\_  
SIGNATURE \_\_\_\_\_ DATE \_\_\_\_\_

EXAMINED BY: [Signature]  
N.C.S. SURVEYOR

DATE: Nov 21, 2001

NOTE: ORIGINAL STABILITY CALCULATION AND GRAIN ARRANGEMENT PLAN TO BE SUBMITTED TO THE N.C.S. SURVEYOR. ALL TONNAGES USED IN THESE CALCULATIONS SHALL BE SHOWN IN THE SAME UNITS AS USED IN THE GRAIN LOADING BOOKLET.

HAS GEAR LIGHT NO TRIMMING

REV. 1/1/99

Μετάφραση : Δεν είναι υπόχρεο σε διενέροεια “TRIMMING”

**2<sup>η</sup> σελίδα του ανωτέρω αρχικού υπολογισμού ευστάθειας με έγκριση 21-11-2001** όπου βεβαιώνονται οι 1364 MT έρματος (706+460+208 = 1364 MT Έρμα). Και στο επάνω άκρο δεξιά αναφέρεται ως λιμένας προορισμού του πλοίου προς εκφόρτωση το λιμάνι ALGIERS το οποίο έγινε γνωστό μεταγενέστερα στις 14-11-2001.

**2<sup>η</sup> σελ. του αρχικού 21-11-2001 δεξιά ως λιμένας άφιξης αναφέρεται το λιμάνι ALGIERS**

TANK	TYPE-LOAD	DEPARTURE: DULUTH				INTERMEDIATE: MONTREAL				ARRIVAL: ALGIERS			
		WEIGHT	V.C.G.	MOMENT	P.S. MOM.	WEIGHT	V.C.G.	MOMENT	P.S. MOM.	WEIGHT	V.C.G.	MOMENT	P.S. MOM.
HEAD (P)	F.O	223	2.04	454.92	267	235	2.04	479.4	267	100	2.04	204	267
HEAD (S)	F.O	105	2.04	216.24	267	235	2.04	479.4	267	100	2.04	204	267
SEW-SEP	F.O	28	12.72	356.16	12	30	12.72	381.6	12	28	12.72	356	12
HEAD (D)	D.D	29	5.67	164.73	19	11	5.67	62	19	10	5.67	58	32
HEAD (S)	D.D	15	1.17	18.72	107	40	1.17	46.8	107	30	1.17	35	107
HEAD (S)	D.D	07	1.05	7.35	107	30	1.05	31.5	107	30	1.05	32	107
SEW-SEP	D.D	14	12.72	178.08	4	10	12.72	127.2	4	15	12.72	190.8	4
L.O	L.O	10	1.57	15.7	8	10	1.57	15.7	8	21	1.71	36	21
L.O	L.O	10	12.72	127.2	4	10	12.72	127.2	4				
L.O	L.O	10	12.72	127.2	9	10	12.72	127.2	9				
8	E.W	3	12.86	38.58	50	40	12.86	514.4	100	35	12.86	450	50
9	E.W	40	11.86	474.4	72	25	11.86	294	114	25	11.86	294	72
4	S.W					706	11.40	803.4	223	706	11.40	804	
5	S.W					460	2.75	1274.5	208	460	2.75	1274	
17	S.W					208	10.08	2096.64	0	208	10.08	2077	

Οι ανωτέρω ποσότητες των συγκεκριμένων αμπαριών (2,3,4) και μερικώς το (5), είναι όμοιες όπως με αυτές οι οποίες αναφέρονται στον “έντυπο υπολογισμό ευστάθειας”, 16-11-2001 ο οποίος απεστάλη από τον Γρίβα στον πλοίαρχο Πετρολέκα σε συνεννόηση με τον επιθεωρητή Sencer Under. Ο ανωτέρω αρχικός υπολογισμός ευστάθειας με ημερομηνία έγκρισης 21-11-2001 έχει υπογραφεί και εγκριθεί από τον επιθεωρητή Sencer Under και από τον υπό πίεση πλοίαρχο Πετρολέκα, όπως ο ίδιος βεβαιώνει στην από 26-3-2008 επιστολή του με αντίστοιχο έρμα 1364 MT, από την σχέση  $706 + 450 + 208 = 1364$  MT έρματος.

Ο επίορκος επιθεωρητής Sencer Under έχει υπογράψει ο ίδιος δύο αντικρουόμενα πιστοποιητικά, εκ των οποίων το ένα εξ αυτών βεβαιώνει ότι το πλοίο φόρτωσε τα αμπάρια (2,3,4) πλήρη και μερικώς το αμπάρι (5) με φορτίο 17877 MT σιτάρι με έρμα 1364 MT και στον αντίποδα το 2<sup>ο</sup> “πιστοποιητικό φορτίου” με στοιχεία **154AC10119/30-1-2001** ότι το πλοίο φόρτωσε 17730 MT φορτίο και έρμα 2278 MT, τα οποία ο εφοπλιστής Σταυρινίδης αν και ήταν δύο αντικρουόμενα μεταξύ τους πιστοποιητικά τα χρησιμοποίησε στην Ελληνική δικαιοσύνη και απαλλάχτηκε με συνοπτικές διαδικασίες όλων των κατηγοριών υποβοηθούμενος από τις συγκεκριμένες δικαστικούς λειτουργούς την Εισαγγελέα Κοντογιάννη και την 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών κ. Βιοπούλου Ιωσηφίνα. Οι ανωτέρω δικαστικοί λειτουργοί έχουν εκτεθεί ανεπανόρθωτα διότι απάλλαξαν έναν εγκληματία εφοπλιστή ο οποίος αποδεδειγμένα πλέον προετοίμασε και εκτέλεσε την δολιοφθορά στο πλοίο “Ταξιδευτής δικής του πλοιοκτησίας. Όλα τα ανωτέρω ήταν αναγκαία για να καταλάβετε το σενάριο της απάτης μετά πλαστογραφίας στο “πιστοποιητικό φορτίου” με στοιχεία **154AC10119/30-1-2001**

Η πλαστότητα του ανωτέρω “πιστοποιητικού φορτίου” με στοιχεία **154AC10119/30-1-2001** αποδεικνύεται και από άλλες διασταυρώσεις, όπως ότι, το λιμάνι ALGIERS ήταν ο προορισμός εκφόρτωσης του φορτίου όπως αυτό αναγράφεται στο ανωτέρω πιστοποιητικό και όχι μόνον αλλά και άλλα πιστοποιητικά όπως είναι τα πιστοποιητικά “απόπλου από Μόντρεαλ” το οποίο υπεγράφη στις 5-12-2001 και αναφέρει επίσης ως τελικό προορισμό του πλοίου τον λιμένα ALGIERS. Ο “Αναθεωρημένος υπολογισμός ευστάθειας” υπεγράφη στις 23-11-2001 και αναφέρει στην σελίδα(4) το λιμάνι ALGIERS, Όλες οι ανωτέρω ημερομηνίες είναι προγενέστερες της πραγματικής ημερομηνίας 14-12-2001 βάσει της οποίας έγινε γνωστό από τους ναυλωτές ότι το πλοίο τελικά θα κατευθυνόταν προς το λιμάνι ALGIERS αφού εκεί είχε πουληθεί τελικά το φορτίο σε Αλγερινό πολίτη.

### **Επεξήγηση:**

Η φορτωτική του φορτίου υπογεγραμμένη από τον Πλοίαρχο Πετρολέκα ήταν “OPEN BILL OF LADING” = ΑΝΟΙΧΤΗ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ = ΕΜΠΟΡΕΥΣΙΜΗ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ = Ο ιδιοκτήτης του φορτίου κρατούσε στα χέρια του μια ανοιχτή εμπορεύσιμη φορτωτική υπό την έννοια ότι, όσο και ενώ το πλοίο θα έπλεε από το Ντουλούθ προς την μεσόγειο θάλασσα, αυτός θα είχε το δικαίωμα να διαπραγματεύεται και να εμπορεύεται το φορτίο έως (3) ημέρες πριν την άφιξη του πλοίου στο Γιβραλτάρ όπου ήταν η 14-12-2001 όπου όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη του φορτίου έμαθαν ταυτόχρονα την ημερομηνία αυτήν 14-12-2001 για τον τελικό προορισμό του πλοίου στο λιμάνι ALGIERS αφού το φορτίο πουλήθηκε στις 14-12-2001, η οποία ήταν μεταγενέστερη ημερομηνία από τις ημερομηνίες υπογραφής των ανωτέρω πιστοποιητικών.

Όπερ μόνον ο Harry Potter θα μπορούσε να γνωρίζει εκ των προτέρων που θα κατευθυνόταν το πλοίο! Πιάστηκαν στην φάκα διότι η λεπτομέρεια αυτή ήταν εμπορικής φύσεως και επειδή όλα αυτά τα πλαστά πιστοποιητικά είναι μεταχρονολογημένα δεν θα μπορούσε να θυμηθεί κανένας λεπτομέρειες όπως αυτήν, πάραυτα υπάρχουν υπογεγραμμένα σχετικά έγγραφα τα οποία αποτελούν ισχυρές αποδείξεις και αποδεικνύουν απόλυτα και με σαφήνεια τα πραγματικά περιστατικά και ως εκ τούτου αποτελούν ισχυρές αποδείξεις εναντίον ιδιοτελών αναμνήσεων

του εφοπλιστή Σταυρινίδη και των συνεργατών του μη εξαιρουμένων των επίορκων επιθεωρητών Sencer Under και του προϊσταμένου του Philip Anderson στην Νέα Υόρκη. Αναλυτική επεξήγηση των ανωτέρω στο υπόμνημά μου προς την 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών κ. Βιοπούλου Ιωσηφίνα. Από την σελίδα 25 έως 29.

**” Το σχέδιο φόρτωσης “Ceres Cargo Plan” είναι κατασκευασμένη φωτοτυπία.**

1. Για να ενισχύσω ακόμη περισσότερο τους ισχυρισμούς μου θα επικαλεστώ το σχέδιο φόρτωσης “Ceres Cargo Plan”(Σχ. 9), αλλά πρώτα πρέπει να ενημερώσω τις δικαστικές αρχές ότι το σχέδιο φόρτωσης “Ceres Cargo Plan” το οποίο παρουσίασαν οι κατηγορούμενοι στο δικαστήριό σας είναι “φωτοτυπία” και ως εκ τούτου μπορεί να μην είναι ακριβώς το ίδιο όπως ήταν το αυθεντικό. Παραθέτω απόσπασμα από το υπόμνημά μου προς την 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών κ. Βιοπούλου Ιωσηφίνα. Σελ. 32.

2) Το e-mail που απεστάλη από τον κ. Wayne Miller με ημερομηνία 5-10-11, (Σχ.38), με απάντηση από τον κ. Chuck Plenda αντιπρόεδρο του τερματικού σταθμού φόρτωσης του πλοίου “CERES TERMINAL” ο οποίος παρέχει σαφείς δηλώσεις ως προς το ποιος έγραψε το ημερολόγιο του τερματικού σταθμού “Ceres Port Log” το οποίο ευρίσκεται στο αριστερό μέρος του “Ceres cargo Plan” (Σχ. 9) με την ένδειξη (PORT LOG), τον βαθμό του στις “Ceres” κάτω από την υπογραφή του, και βεβαιώνει ότι το πιστοποιητικό αυτό δεν είναι το αυθεντικό, αλλά είναι φωτοτυπία. (Σχ.38).

**3. Ερώτηση:** “Ποιος παρασκεύασε και έγραψε τις πληροφορίες στο σχέδιο φόρτωσης “Ceres Cargo Plan?”

**Απάντηση :** “Το σχέδιο φόρτωσης παρασκευάστηκε και γράφτηκε από τον υπογράφοντα, Charles Plenda”.

**4. Ερώτηση:** Ποιος υπέγραψε σ’ αυτό το email κάτω από τον τίτλο “Αντιπρόεδρος Ceres Terminals.”

Και; Είναι το επισυναπτόμενο από εμάς “Ceres Cargo Plan” το ίδιο όπως το αυθεντικό που εσείς φυλάτε στον Φάκελο;”

**Όπου ο κ. Plenda απάντησε:** «Δεν υπάρχει πλέον αυθεντικό στον φάκελο, μόνον φωτοτυπία, η οποία φαίνεται να είναι ίδια με την συνημμένη που αποστέλλετε».

**Η φωτοτυπία όμως που εμείς του αποστείλαμε έφτασε στα χέρια μας μέσω της από 24-10-2008 επιστολής του πλοιάρχου Philip Anderson! (Σχ.29).**

Πως είναι δυνατόν αφού ο Chuck Plenda δηλώνει αντιπρόεδρος και εκδότης του ανωτέρω πιστοποιητικού σχεδίου φόρτωσης του πλοίου “CERS TERMINAL”, να μην έχει το αυθεντικό στο αρχείο του και ισχυρίζεται ότι είναι φωτοτυπία όπως η δική μου, την οποία όμως εγώ έλαβα μέσω των δικηγόρων του εφοπλιστή Σταυρινίδη, ο οποίος έλαβε το πιστοποιητικό αυτό μέσω της από 24-10-2008 επιστολής του πλοιάρχου του (NCB) στην Νέα Υόρκη Philip Anderson προς την γραμματέα του εφοπλιστή Σταυρινίδη κ. Γκονζάλες, στο ιδιόκτητο “ναυτικό πρακτορείο” του κ. Σταυρινίδη με την επωνυμία “Scandia shipping Agencies”!

Το σχέδιο φόρτωσης “Ceres cargo plan” είναι μεταγενέστερο όλων των πιστοποιητικών φόρτωσης εκτός από το “Ημερολόγιο λιμένος” στο οποίο αναγράφεται και η ακριβής ώρα αναχώρησης του πλοίου “Ταξιδευτής”. Έτσι ο “ναυτικός πράκτορας” του πλοίου και ο

πλοίαρχος Πετρολέκας υπέγραψαν το “ημερολόγιο λιμένος” του οποίου απόσπασμα αναφέρεται και στο σχέδιο φόρτωσης “Ceres cargo plan” και δεν αναφέρουν την αναθεωρημένη φόρτωση με έγκριση 23-11-2001 αλλά την αρχική φόρτωση με έγκριση 21-11-2001. Αυτό έγινε διότι δεν γνώριζαν ότι υπάρχει άλλη φόρτωση εκτός από την αρχική φόρτωση με ημερομηνία έγκρισης 21-11-2001.

Πίνακας 76, Σελ. 102, Σχ. 9

COMPONENT	PLANT/UNIT	DAYS WORKED	TW	MT	POUNDS	BUFFALS	LONG TONS	METRIC TONS	
H2 HAD	H.S.I.G.	11-28, 29, 30	0.60	43	39,020,160	651,502 <sup>40</sup>	17,450.964	17,730.180	
					<b>CARGO TOTALS</b>	<b>39,020,160<sup>#</sup></b>	<b>651,502<sup>40</sup></b>	<b>17,450.964<sup>40</sup></b>	<b>17,730.180<sup>40</sup></b>

POINT LOG  
 H2 HAD 0230... 11/21/01  
 H2 HAD 1518... 11/21/01  
 COAST LOG 1710... 11-28-01  
 COAST LOG 1345... 11-30-01  
 H2 HAD 1500... 11-30-01  
 H2 HAD OFFER 462,065...

NET CARGO TOTAL 12 x 1,016  
 ENDS TRIMMED # 2 + 3 HOLE

BUFFALS	344
BUCKS	32
LIN CH	32
TRIMMING	
COMPACT	344
BALLAST	40
<b>TOTALS TOTAL</b>	<b>17,450.180<sup>40</sup></b>

CERES TERMINALS INC.  
 CLAIM SERVICES - TERMINAL OPERATIONS  
 900 MARSH AVE, 9th FLOOR, NEW YORK, NY 10001  
 PHONE (212) 721-7000 FAX (212) 722-2776  
 Telex 231113 CERESEX NY, Telex 231114 NY CERE




MASTER'S RECEIPT QUANTITY AND QUALITY  
 C.W.B.L.P.V. 11/21/01/01

Ο αντιπρόεδρος Chuck Penda ισχυρίζεται ότι φόρτωσε το πλοίο σύμφωνα με τον από 23-11-2001 αναθεωρημένο υπολογισμό ευστάθειας. Αυτό όμως είναι ψευδές και ο λόγος είναι ότι το “Ceres cargo plan” το οποίο δήθεν παρουσίασαν στο λιμεναρχείο του Μόντρεαλ προκειμένου να πάρουν απόπλου, το φορτίο του ήταν 17727 MT, ούτε καν 17730 MT που αναφέρει το ψευδές πιστοποιητικό τους, ενώ το φορτίο του αναθεωρημένου υπολογισμού ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001 ήταν 17863 MT, η οποία είναι μια μεγάλη διαφορά 133 MT φορτίου, όπου είναι πρόβλημα τόσο για την εγκυρότητα του δήθεν αναθεωρημένου υπολογισμού ευστάθειας 23-11-2001 ο οποίος εγγυάται την ευστάθεια και αξιοπλοΐα του πλοίου, όσο και από τελωνιακής πλευράς, τι απέγινε το φορτίο των 133 MT που υπολείπεται;

Το σχέδιο φόρτωσης “Ceres cargo plan” θα έπρεπε να είναι σύμφωνο με τον δήθεν αυθεντικό όπως ισχυρίζονται αναθεωρημένο υπολογισμό ευστάθειας με ημερομηνία έγκρισης 23-11-2001 και επιπρόσθετα έχουν αλλάξει σκοπίμως ουσιώδη χαρακτηριστικά στο σχέδιο φόρτωσης όπως η ποσότητα του φορτίου, η οποία είχε δόλιο σκοπό όπως ήδη έχω εξηγήσει μέσω αυθαίρετης αύξησης του συντελεστή στοιβασίας του φορτίου από 1,23 M<sup>3</sup>/MT σε 1,236 M<sup>3</sup>/MT, προκειμένου να διορθώσουν τον λανθασμένο υπολογισμό ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001, λόγω του ότι τα **αμπάρια (2+3) δεν ήταν (FULL ENDS TRIMMED)** κόκκινο βέλος, όπως απαιτείται από την “SOLAS 74” και αναφέρεται τόσο στο ανωτέρω πιστοποιητικό “Ceres cargo Plan” όσο και στο πιστοποιητικό απόπλου στο επάνω αριστερό μέρος του πιστοποιητικού.

Παραθέτω φωτογραφικό απόσπασμα του δολιώς κατασκευασμένου πιστοποιητικού απόπλου του πλοίου από το Μόντρεαλ.

Πίνακας 77, Σελ. 103, Σχ. 46

		<b>CERTIFICATE OF FITNESS TO PROCEED TO SEA</b> <b>CERTIFICAT D'APTITUDE À PRENDRE LA MER</b>	<b>GRAIN CONCENTRATES FOR A DECK CARGO OF TIMBER</b> <b>GRAINS CONCENTRÉS POUR D'UNE POMME DE TERRE</b>
M.V. - N.M. <b>TAXI DE FTIS</b>		P.R. - P.I. <b>MALTA</b>	
PORT OF ISSUE - PORT DE DELIVRANCE <b>MONTRÉAL</b>		DATE <b>December 05 2001</b>	TIME - HEURE <b>17:00</b>
ISSUED PURSUANT TO THE CANADIAN SHIPPING ACT FOR A SHIPWHICH IS WHOLLY OR PARTIALLY LOADED WITH GRAIN, CONCENTRATES OR A DECK CARGO OF TIMBER. <small>(DELETE AS APPROPRIATE)</small>		DÉLIVRÉ EN VERTU DE LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA À UN NAVIRE TOTALEMENT OU PARTIELLEMENT CHARGÉ DE GRAINS, DE CONCENTRÉS OU D'UNE POMME DE TERRE. <small>(SUPPRIMER SELON LE CAS)</small>	
<b>CARGO SPACE</b> <b>ESPACE À CARGAISON</b>		<b>PARTICULARS OF CARGO, MANNER OF STORAGE AND SECURING</b> <b>DÉTAILS RELATIFS À LA CARGAISON, MÉTHODE D'ARRIMAGE ET D'ASSURÉTISSÉMENT</b>	
<b>CARGO HOLDS</b> <b>NOS: 2 &amp; 3</b> <b>FULL ENDS TRIMMED</b>		<b>VESSEL IN TRANSIT ENRUTA AT MONTRÉAL FOR BUNKERS &amp; BALLAST ONLY.</b>	
I HEREBY CERTIFY THAT INsofar AS THE STOWAGE OF THE CARGO IN THE ABOVE VESSEL CONFORMS WITH THE APPROPRIATE REGULATIONS OR APPROVED PRACTICE, THE VESSEL IS FIT TO PROCEED TO SEA. <small>THIS IS NOT A CERTIFICATE OF SEAWORTHINESS</small>		LE SOUSSIGNÉ ATTESTE PAR LES PRÉSENTES QUE LE NAVIRE EST APTE À PRENDRE LA MER AU POINT DE VUE DE LA CONFORMITÉ DE L'ARRIMAGE DE LA CARGAISON AUX PRÉVUS DU RÈGLEMENT PERTINENT OU À LA PRATIQUE APPROUVÉE. <small>LES PRÉSENTES NE CONSTITUENT PAS UN CERTIFICAT DE SEAWORTHINESS</small>	
BUT MAY BE USED TO OBTAIN A CLEARANCE TO: <small>MAIS PEUT ÊTRE UTILISÉ POUR OBTENIR UN CÔNÔGE À:</small>		<b>ALGIERS</b>	
			
TRANSPORT CANADA Sécurité et sûreté Marine Safety		TRANSPORTS CANADIENS Sécurité et sûreté Sécurité maritime	
DISTRIBUTION		1. SHIP'S COPY - COPIE DU NAVIRE 2. CUSTOM COPY - COPIE DE LA DOUANE 3. DOCK COPY - COPIE DU PORT 4. FILE COPY - COPIE POUR LE DOSSIER	

Στο υπόμνημά μου προς την 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών επεξηγώ με σαφήνεια τους λόγους για τους οποίους το συγκεκριμένο "πιστοποιητικό απόπλου" του πλοίου από Μόντρεαλ είναι πλαστό. Το συγκεκριμένο πιστοποιητικό δόθηκε εκδόθηκε στις 5-12-2001 στο Μόντρεαλ και αναφέρει ως λιμάνι προορισμού το λιμάνι ALGIERS όπως δείχνει το βέλος. Σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο κανένας δεν γνώριζε τον τελικό προορισμό του πλοίου, αφού βάσει των φορτωτικών "OPEN BILLS OF LADINGS" = ΑΝΟΙΧΤΕΣ ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ ο ιδιοκτήτης του φορτίου αμέσως μετά την αναχώρηση του πλοίου από το λιμάνι φόρτωσης Ντουλούθ στις 30-11-2001 είχε το δικαίωμα κατά την διάρκεια του πλου να εμπορεύεται το φορτίο στους γύρω λιμένες της μεσογείου θαλάσσης μέχρι την ημερομηνία που το πλοίο θα ήταν σε απόσταση (3) ημερών από το Γιβραλτάρ, η οποία ήταν 14-12-2001. Έτσι όλα τα πιστοποιητικά τα οποία υπογράφηκαν στο λιμάνι φόρτωσης Ντουλούθ στις 30-11-2001 δηλαδή προγενέστερα και αναφέρουν ως λιμάνι προορισμού του πλοίου το λιμάνι "ALGIERS" είναι πλαστά και μεταχρονολογημένα πιστοποιητικά, διότι δεν θα μπορούσαν στις 30-11-01 να γνωρίζουν ότι το λιμάνι προορισμού του φορτίου ήταν το λιμάνι ALGIES, όπως και πραγματικά ήταν!

Το πιστοποιητικό απόπλου από Μόντρεαλ κατασκευάστηκε και πλαστογραφήθηκε κατά πάσα πιθανότητα το 2008 μαζί με όλα τα κατασκευασμένα πιστοποιητικά όπως το "Πρωτόκολλο έρματος", το "πιστοποιητικό φορτίου" και όλοι οι υπολογισμοί ευστάθειας που παρουσίασαν οι οποίοι αναφέρονται στο λιμάνι εκφόρτωσης ALGIERS. Είναι μια λεπτομέρεια η οποία δεν είχε

σχέση με τα κυρίως θέματα της δίκης, Λόγω του ότι τα αδικήματα για τα οποία κατηγορούνταν ήταν η δολιοφθορά κατά της ασφάλειας του πλοίου και των επιβαινόντων ναυτικών η προσοχή τους ήταν στραμμένη προς αυτήν την κατεύθυνση και δεν αφορούσε την πλευρά των ναυλοσυμφώνων και δεδομένου ότι είχαν παρέλθει 10 χρόνια δεν θα μπορούσε κανείς να θυμάται λεπτομέρειες όπως αυτήν, εκτός από εμένα ο οποίος ως πλοίαρχος ήμουν αυτός ο οποίος εκτέλεσε την εντολή αυτή και την μετέδωσε σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη με τέλος. Αμέσως πιο κάτω παραθέτω αναγκαία αποσπάσματα της εκτύπωσης 16-11-01 υπολογισμού ευστάθειας

Πίνακα 78, Σελ. 104. Σχ. 17, Σελ. 1

M/V TAXIDERTYS		YEAR
COUNTRY OF REGISTRY	NET TONNAGE	OFFICIAL NO.
AGENT		
GRAIN LOADING BOOKLET APPROVED BY _____		
DRAWING NO. _____	DATE OF APPROVAL _____	
APPLICABLE REGULATIONS _____		
ADDENDUM FOR UNTRIMMED ENDS APPROVED BY _____		
DRAWING NO. _____	DATE OF APPROVAL _____	
LOADING PORT	THUNDER BAY	
BUNKERING PORTS	MONTREAL	
DISCHARGE PORT	ITALY (IF NAPOLI)	
STEAMING DISTANCE	MILES PER DAY	TIME
415.9	14.5	-
DAILY CONSUMPTION: FUEL	DIESEL	WATER
21.8	2.5	EXHAUSTED

Υπολογισμός ευστάθειας του αρχιπλοίαρχου Γρίβα για προορισμό του πλοίου υποθετικά στην Νάπολη της Ιταλίας διότι δεν γνώριζε τον τελικό προορισμό του πλοίου όπως δεν γνώριζαν όλοι!

M/V TRIDENT MARINER	11 - 16 - 2001 17:33:01	Page: 1
CONDITION : ARRVL ITALY NAPOLI		
Seawater Density : 1.025 MT/M <sup>3</sup>	Strength Condition : AT SEA	
DISPLACEMENT SUMMARY		

Αμέσως πιο πάνω φωτογραφικά ο από 16-11-2001 έντυπος υπολογισμός ευστάθειας του Γρίβα τον οποίο μου επέδωσε ο αρχιπλοίαρχος Γρίβας στις 5-12-2001 λίγες ώρες πριν αναχωρήσω για Μόντρεαλ όπου στην 1<sup>η</sup> σελίδα αναφέρει ως λιμάνι εκφόρτωσης την Νάπολη της Ιταλίας υποθετικά αναμένοντας κι αυτός την 14 Δεκεμβρίου 2001 όπου θα μάθαινε κι αυτός από μένα το λιμάνι προορισμού που ήταν το ALGIERS. Στην σελίδα 9 του ίδιου υπολογισμού αναφέρεται ολόκληρος ο υπολογισμός άφιξης του πλοίου στην Νάπολη της Ιταλίας, διότι αυτό το λιμάνι είχε επιλεγεί υποθετικά στο ναυλοσύμφωνο ως μέγιστη απόσταση του ταξιδιού και ως εκ τούτου και τα λιμάνια επιλογής των αγοραστών του φορτίου αυτού θα ευρίσκονταν στην ίδια περίπου ακτίνα , ή και πλησιέστερα της Νάπολι! (Σχ. 17, σελ. 1,2,9).

Η κεντρική σελίδα του προγράμματός μου η οποία εμπεριέχει το σχέδιο φόρτωσης "CERES TERMINAL" και όλες τις αναγκαίες πληροφορίες, τόσο για την ευστάθεια όσο και για την διαμήκη ατοχή του πλοίου.



M.V " TAXIDEFTIS " MALTA TRIM & STABILITY CALCULATIONS		"CERES CARGO PLAN" 30-11-2001		DEPART.CONDITION		ARRIVAL CONDITION		"CERES"		SEA DENSITY							
		To "Ceres Cargo Plan" είναι μια απλή φωτοτυπία		AL. HEEL. MOM		AL.H.MOM		30/11/2001		DEPART.							
		δολλως κατασκευασμένη, με διαφορετικές ποσότητες		10775		10775		30/11/2001		ARRIVAL							
		φορτίου στα αμπάρια από αυτές που αναφέρονται		GRAIN CARGO		WRITE		GRAIN		←CARGO NAME							
στον αναθεωρημένο, υπολ. ευστάθειας 23-11-2001.		FOR GRAIN CARGO WRITE (2) FOR BALE CARGO		DATE OF LOAD		30-11-2001		GRAIN									
TO "CERES CARGO PLAN" ΕΙΝΑΙ ΜΙΑ ΜΕΤΑΧΡΟΝΟΛΟΓΗΜΕΝΗ ΚΑΙ ΔΟΛΩΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΕΝΗ ΦΩΤΟΤΥΠΙΑ ΤΟ "ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ" ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΔΕΝ ΣΥΜΦΩΝΕΙ ΜΕ ΤΑ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ ΒΥΘΙΣΜΑΤΑ ΤΟΥ.																	
PERFORMED BY: CAPT. LIVADA & MFAMPI			DEPARTURE PORT OF LOAD : DULUTH (USA) 30-11-2001							→		ARR/INTERM. MONTREAL BEFORE BUNKER+BALLAST 5-12-2001					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
HATCH	MAX V. M <sup>3</sup>	LOADED M <sup>3</sup>	MAX VOL M <sup>3</sup>	LOADED M <sup>3</sup>	LOADING	HOLDS	DEPTH	UNTRIM=1	ACT.KG	S.F	MAX	LOADED	LCG	VERTICAL	LONG/NL	M <sup>3</sup>	
No	BALE M <sup>3</sup>	BALE M <sup>3</sup>	GRAIN M <sup>3</sup>	GRAIN M <sup>3</sup>	CONDITION	%	H/C	TRIMMED=2	VOL.KG	TON / M <sup>3</sup>	CARGO MT	CARGO MT	MTRS	MOM T.M	MOM T.M	ACT.H.MOM	
HOLD 1	5257	0	5657	1800	" PF "	32	5,09	3	4,22	1,236	4577	1456	-64,35	6140	-93694	4397	
HOLD 2	7535	0	7971	7971	" F "	100	15,06	2	8,25	1,236	6449	6449	-39,87	53204	-257122	410	
HOLD 3	6011	0	6447	6447	" F "	100	14,46	2	7,98	1,236	5216	5216	-13,20	41624	-68851	288	
HOLD 4	7307	0	7733	0	0,0	0	0,00	0	0,00	0,000	0	0	0,00	0	0	0	
HOLD 5	6829	0	7204	5697	" PF "	79	10,17	3	6,80	1,236	5828	4609	41,24	31363	190075	5680	
TOTAL	32939	0	35011	21914			0,0	P/FILLED			22070	17730		132331	-229591	10775	
DEPARTURE CONDITION		ARRIVAL CONDITION		DEPART.DRAFT 1.025		7,75		ARR.DRAFT 1.02		7,71		STRESS		1		DEPARTURE	
DISPL.1,02 24812		DISP.1,025 24686		DISPLASMENT 1,0		24812		ISPL/MENT 1,02		24686		FRAME		35		66 98	
DRAFT 1,0: 7,75		DRAFT 1,02: 7,71		TRIM AND STABILITY CALCULATION								BEND.MOM.		43%		65% 37%	
L. SHIP 6332		L. SHIP 6332		DEP. DENSITY		1,0000		ARR. DENSITY		1,0000		S. FORCE S		76%		44% -58%	
CONST. 304		CONST. 304		TRIM		0,07		TRIM		-0,09		FOR DEPARTURE WRITE (1) FOR ARRIVAL (2)					
FUEL OIL 344		FUEL OIL 240		DRAFT FRD		7,89		DRAFT FOR.		7,93		FRAME		124		156 181	
DIESEL 32		DIESEL 10		DRAFT AFT		7,96		DRAFT AFT.		7,84		BEND.MOM.		-23%		-40% -10%	
LUB OIL 30		LUB OIL 30		DRAFT AMID		7,926		DRAFT AMID		7,887		S. FORCE S		-30%		39% 7%	
F. WATER 0		F. WATER 0		KM		9,54		KM		9,54		DEPART.		304		Constant Dwt Mrg	
BALLAST 40		BALLAST 40		KG		8,12		KG		8,15		ARRIVAL		304		Constant 11137	
DK.CARGO 0		DK.CARGO 0		FSC		0,90		FSC		0,91		WRITE BELOW (DT OR ID) OR (IA OR A)					
TOT.CARG 17730		TOT.CARG 17730		KGf		9,03		KGf		9,06		DEPART=DT / INTERM. DEP=I		DT			
TOTAL 24812		TOTAL 24686		GfM		0,51		GfM		0,48		INTERM. ARRIV=IA /ARRIV=A		IA			

Η ανωτέρω σελίδα με ένδειξη "CONTROL" είναι η κεντρική σελίδα του προγράμματος μου στην οποία εμπεριέχονται όλες οι ανωτέρω αποσπασματικές πληροφορίες και όλες οι άλλες αναγκαίες πληροφορίες οι οποίες αφορούν την ευστάθεια και την διαμήκη αντοχή του πλοίου σχεδίου φόρτωσης "CERES TERMINAL" σύμφωνα με τα στοιχεία όπως ακριβώς τα βεβαιώνουν ίδιοι στο σχέδιο φόρτωσης "CERES TERMINAL", τόσο για τον απόπλου από Ντουλούθ έως και την άφιξη στο Μόντρεαλ. Βάσει των ανωτέρω αποδεικνύεται ότι το σχέδιο φόρτωσης "Ceres Terminal cargo plan" το οποίο έχει αποσταλεί από τον Πλοίαρχο του (NCB) Philip Anderson προς τον εφοπλιστή Σταυρίδη και αυτός μέσω των δικηγόρων του Αβραάμ Πασιπουλαρίδη είναι μια απλή φωτοτυπία η οποία εμπεριέχει ανυπόστατους υπολογισμούς, είναι εκτός ορίων των Διεθνών κανονισμών και εμπεριέχει και απάτες. Γενικότερα τα όσα αναφέρονται μέσα στο σχέδιο φόρτωσης "CERES TERMINAL" λίαν επιεικώς δεν αντέχουν σε κανέναν έλεγχο από κάποιον που γνωρίζει σχετικά με τα πλοία όπως κάποιος πλοίαρχος, ναυπηγός, επιθεωρητές των νηογνώμωνων ή και δικαστικοί εμπειρογνώμονες.

**ΟΙ ΑΝΑΤΡΕΠΤΙΚΕΣ ΡΟΠΕΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ 10775 T-M > 3837 T-M ΕΙΝΑΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΓΙΣΤΟ ΟΡΙΟ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΜΟΥ "PART IV" 3837 T-M ΚΑΙ ΩΣ ΕΚ ΤΟΥΤΟΥ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΚΡΙΝΕΤΑΙ ΑΝΑΞΙΟΠΛΟΟ.**

Στην κάτω δεξιά γωνία του πίνακα αυτού στην τελευταία γραμμή με κόκκινη επισήμανση αναφέρεται: Ballast un-rumped 40 MT . Αυτή η συγκεκριμένη ενέργεια καθιστά το πλοίο αναξιοπλοο ως εκ του γεγονότος ότι το πλοίο λόγω των μεγάλων ανατρεπτικών ροπών. Φωτογρ. απόσπασμα. του προγράμματος που έχω εκπονήσει και δέχομαι οποιαδήποτε γνωμάτευση από επιθεωρητή του νηογνώμονα, η αντίστοιχου δικαστικού εμπειρογνώμονα. "Πίνακας 104 Α, Σελ, 158" της κεντρικής σελίδας του προγράμματος με ένδειξη "CONTROL".

Πίνακας 79 Α, Σελ. 106. Σχ. Πρόγραμμά μου

"CERES TERMINAL cargo plan"

**ΡΟΠΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ 10775 > 3837 ΚΑΙ 3686 ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ (SOLAS 74) ΩΣ ΕΚ ΤΟΥΤΟΥ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΘΙΣΤΑΤΑΙ ΑΝΑΞΙΟΠΛΟΟ ΚΑΙ ΕΜΠΙΠΤΕΙ ΣΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΤΩΝ ΗΠΑ "PART IV".**

M <sup>+</sup>
ACT.H.MOM
4397
410
288
0
5680
10775

<b>DEPART. CONDITION</b>		<b>ARRIVAL CONDITION</b>	
<b>AL. HEEL. MOM</b>	<b>3837</b>	<b>AL.H.MOM</b>	<b>3686</b>
<b>ACTUAL H. MOM</b>	<b>10775</b>	<b>ACT.H.MOM</b>	<b>10775</b>

ΡΟΠΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ

HYDROSTATIC FIGURES INTERPOLATION								
DRAFT D.C.	D#1,000	D#1,025	T/CM	LCB	LCF	KML	KMT	MT/CM
7,920	24793,000	25413,000	34,800	-5,370	-1,730	261,500	9,540	382,700
7,9255	24811,7486	25432,3000	34,8000	-5,3700	-1,7300	261,5000	9,5400	382,7000
7,940	24861,000	25483,000	34,800	-5,370	-1,730	261,500	9,540	382,700
ONLY FOR GRAIN CALCULATION			MAX ALLOWABLE HEELING MOMENTS INTERPOLATION			ONLY FOR GRAIN CALCULATION		
		9,00	9,10	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΝΤΟΥΛΟΥΘ 30-11-2001				
		KG1	KG2			KG	ALLOW.	
DISPL 1=	24000	4064	3534			9,00	3977,12	
DISPL =	24812	3977,116	3428,440			9,026	3837,140	MAX AL.H.MOM.
DISPL 2=	25000	3957	3404			9,10	3428,44	

ΡΟΠΕΣ SOLAS

CAP. LIVADAS MPAMPIS HYDROSTATIC FIGURES INTERPOLATION								
DRAFT D.C.	D#1,000	D#1,025	T/CM	LCB	LCF	KML	KMT	MT/CM
7,880	24657,000	25274,000	34,800	-5,390	-1,800	262,200	9,540	381,800
7,8883	24685,3171	25303,1500	34,8000	-5,3900	-1,8000	262,2000	9,5400	381,8000
7,900	24725,000	25344,000	34,800	-5,390	-1,800	262,200	9,540	381,800
ONLY FOR GRAIN CALCULATION			MAX ALLOWABLE HEELING MOMENTS INTERPOLATION			ONLY FOR GRAIN CALC.		
		9,00	9,10	ΑΦΙΞΗ ΜΟΝΤΡΕΑΛ 5-12-2001				
		KG1	KG2			KG	ALLOW.	
DISPL 1=	24000	4064	3534			9,00	3990,60	
DISPL =	24686,000	3990,598	3444,820			9,056	3685,803	MAX AL.H.MOM.
DISPL 2=	25000	3957	3404			9,10	3444,82	

Ως εκ τούτου σύμφωνα με τους Διεθνείς κανονισμούς της (SOLAS 74) το πλοίο κρίνεται αναξιόπλοο, διότι οι συνολικές ανατρεπτικές ροπές του φορτίου **10775** είναι μεγαλύτερες από τις μέγιστες επιτρεπόμενες ροπές των κανονισμών της (SOLAS 74) **3837 και 3686** αντίστοιχα, όπως αποτυπώνεται αμέσως πιο πάνω στα τρία αυτά αποσπάσματα του προγράμματος μου που εκπόνησα για το συγκεκριμένο πλοίο. (Πίνακας 106, Σελ. 159). Η Αμερικανική ακτοφυλακή προκειμένου να βοηθήσει την εξαγωγή του σιταριού στην Ευρώπη όταν το πλοίο απορρίπτεται λόγω ανατρεπτικών ροπών όπως εν προκειμένω, θέσπισε τον εσωτερικό κανονισμό των ΗΠΑ βάσει του οποίου απαιτεί το GM του πλοίου να είναι ανώτερο από το ελάχιστο όριο GM του κανονισμού των ΗΠΑ "PART IV", ο οποίος μεταξύ άλλων απαιτήσεων εμπεριέχει και τις αμέσως πιο κάτω απαιτήσεις. Οι αμέσως πιο κάτω (Πίνακες 67+67<sup>A</sup> Σελ. 104) αποτελούν κανονισμούς της ακτοφυλακής οι οποίοι είναι άκρως απαραίτητοι για την ευστάθεια του πλοίου.

Πίνακες 80+80<sup>A</sup> Σελ. 107

//(5) The transverse metacentric height (GM), in meters, of the vessel throughout the voyage, after correction for liquid free surface, has been shown by stability calculations to be in excess of the required GM (GMR), in meters. / (i) The GMR is the sum of the incre-

... a Cargo Regulated Under Subchapter D of This Chapter

§ 172.047 Specific applicability. This section applies to each tank

**ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ :** Το μετακεντρικό ύψος (GM) σε μέτρα του πλοίου καθ όλη την διάρκεια του ταξιδιού, μετά την διόρθωσή του για τις ελεύθερες επιφάνειες των υγρών, το οποίο να αποδεικνύεται με υπολογισμό ευστάθειας να είναι μεγαλύτερο από το (GM) του κανονισμού "PART IV" σε μέτρα.

Πίνακας 81 +81<sup>A</sup>, Σελ. 107

// **FREE SURFACE OF LIQUIDS.** The stability calculation shall comply with the requirements set forth in U.S.C.G. Regulation 93.20-05(c). (See Page 7). The free surface of liquids should be kept to a minimum by maintaining all tanks either full or empty with the exception of those in actual use. The intermediate condition(s) shall include the free surface correction for the largest pair of ballast tanks. //

**ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ:** ότι γεμάτες δεξαμενές έρματος θα πρέπει να είναι ασφικτικά γεμάτες για να μην μετακινούνται τα υγρά κατά την διάρκεια του ταξιδιού και οι άδειες θα πρέπει να είναι στο ελάχιστο έως τελείως άδειες για να μην μετακινούνται οι εναπομείνουσες ποσότητες εντός των δεξαμενών και μειώσουν υπερβολικά την ευστάθεια του πλοίου έως και την ανατροπή του.

Πίνακες 82 , Σελ. 107

Πίνακας 83, Σελ. 107, Σχ. πρόγραμμά μου

**‘CERES TERMINAL’ 40 MT ΕΡΜΑ UN PUMP**

17.450.964%	17.730.122%
FRINKERS	344
DISC.	32
LUB OIL	30
FRINKERS	
CONSTANT	344
BALLAST	40
VEHICLE TOT WT	18.480.180

**ΑΠΟΣΠ. ΔΕΞ/ΝΩΝ ΕΡΜΑΤΟΣ ΔΕΙΚΝΟΥΝ ΤΗΝ (F.S.C) ΤΩΝ 40 ΜΤ ΕΡΜΑΤΟΣ**

BALLAST	MAX M	M <sup>3</sup>	DENSITY	%	MAX	WEIGHT	KG	V.M.	LCG	L.MOM	F.S.C.
FORE PEAK TANK A	1171	0	1,0250	0%	1200		0,00	0	0,00	0	0
NO.1 DB WB TK P	344	5	1,0250	1%	353	5	1,40	7	-63,29	-316	1364
NO.1 DB WB TK S	344	5	1,0250	1%	353	5	1,40	7	-63,29	-316	1365
NO.2 DB WB TK P	381	5	1,0250	1%	390	5	1,53	8	-39,06	-195	498
NO.2 DB WB TK S	381	5	1,0250	1%	390	5	1,53	8	-39,06	-195	498
NO.2 DB WB TK C	457	5	1,0250	1%	468	5	0,74	4	-39,30	-197	3100
NO.3 DB WB TK C	554	5	1,0250	1%	568	5	0,74	4	-13,26	-66	8498
NO.4 DB WB TK C	462	5	1,0250	1%	473	5	0,74	4	13,04	65	3232
NO.5 DB WB TK C	439	5	1,0250	1%	450	5	0,75	4	41,48	207	3140

**Παραθέτω απόσπ. του προγράμματός μου του υπολογισμού του κανονισμού των ΗΠΑ ‘PART IV’ με πλοίου (GM) = 0,51 M < (GM) = 1,08 M κανονισμού των ΗΠΑ PART IV**

PART I V											
INSERT TO NATIONAL CARGO BUREAU GRAIN STABILITY CALCULATION FORM											
To be completed when a vessel carrying grain in bulk and engaged on a voyage on the inland or coastal waters of the United States, Puerto Rico and is entitled to utilize the provisions of 46 CFR 172.030											
M.V. TAXIDEFTIS										<b>"CERES"</b> 30/11/2001	
Col.No.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Slack		L	L	Col. 3	Col. 2	ENTER		Col. 5	S.F	Col. 8	
Hold	L	w/o	w/	div'd	plus	MANUAL	B <sup>3</sup>	x Col. 7	STOWAGE	div'd	
No		C.L	C.L	by 4	Col. 4	B		x 0.0661	Factor	by Col. 9	
1	21,90	21,90			21,90	19,50	7415	10734	1,2360	8684	
0	0,00	0,00			0,00		0	0	0,0000	0	
0	0,00	0,00			0,00		0	0	0,0000	0	
0	0,00	0,00			0,00		0	0	0,0000	0	
5	27,00	27,00			27,90	22,95	12088	22292	1,2360	18036	
									Sum Col. 10	26720	

DEPARTURE PORT OF LOAD DULUTH (HPA)		30/12/2001		DEPARTURE PORT OF LOAD DULUTH (HPA)		
Displ.	=	24812	$r = \frac{\text{Freeboard}}{\text{Beam}}$	Req'd	GM =	SumXF
GM (Corr)	=	0,51				Displ.
Mean Drf	=	7,92	$r = \frac{6,626}{22,95} = 0,2887$			
Fboard	=	6,63				
Beam	=	22,95	If $r < 0.268$ then			
			$F = 0.268 / r$	Req'd	GM =	1,08
			Otherwise $F = 1$	Avail.	GM =	0,51
			$F = 1,00$			
ARRIVAL AT MONTREAL 5-12-2001		5/12/2001		INTERM. PORT MONTREAL BEFORE BUNKER+BALLAST		
Displ.	=	24686	$r = \frac{\text{Freeboard}}{\text{Beam}}$	Req'd	GM =	SumXF
GM (Corr)	=	0,48				Displ.
Mean Drf	=	7,88	$r = \frac{6,666}{22,95} = 0,290$			
Fboard	=	6,67				
Beam	=	22,95	If $r < 0.268$ then			
			$F = 0.268 / r$	Req'd	GM =	1,08
			Otherwise $F = 1$	Avail.	GM =	0,48
			$F = 1,00$			
PERFORMED BY CAPT. LIVADAAS M.				Req'd	GM 1,08	> Avail. GM 0,48

**Βάσει των ανωτέρω το πλοίο κρίνεται αναξιώπλοο λόγω του ότι το GM=0,48 M του πλοίου είναι μικρότερο από το GM= 1,08 M του κανονισμού "PART IV" των ΗΠΑ.**

Οι δεξαμενές έρματος στις οποίες έχουν διανεμηθεί οι 40 MT διεσπαρμένων καταλοίπων έρματος είναι όλες οι διπύθμενες εξαμενές, διότι λόγω της χαμηλής τους στάθμης δεν κατέστη δυνατή ή άντλησή τους, όπως βεβαιώνουν με την ένδειξη "ballast un pump" = 40 MT έρμα μη

αντλήσιμο. Οι συνολικές ανατρεπτικές ροπές οι οποίες προήλθαν από αυτούς τους 40 MT έρματος και κατέστησαν το πλοίο αναξιόπλοο είναι συνολικά 21695 ανατρεπτικές ροπές λόγω των ελευθέρων επιφανειών των υγρών, οι οποίες διαιρούμενες δια του εκτοπίσματος του πλοίου  $24812$  μας δίνουν την πάντα αφαιρετική διόρθωση της ευστάθειας  $FSC = 21695 : / 24812 = 0,87$  M και  $FSC 0,03$  M από τις υπόλοιπες δεξαμενές καυσίμων, = 0,90M.

**Η απόλυτη απόδειξη της απάτης του σχεδίου φόρτωσης ‘‘Ceres cargo plan’’.** Το επίδικο σημείο στην υπόθεση αυτή είναι ότι εγώ, ισχυρίζομαι ότι το πλοίο ‘‘Ταξιδευτής’’ φόρτωσε σύμφωνα με τον αρχικό υπολογισμό ευστάθειας 21-11-2001 (Σχ. 17, Σελ. 2) τα (3) μεσαία αμπάρια του (2,3,4) πλήρη με 17777 MT και μερικώς το αμπάρι (5) με 100 MT και συνολικό φορτίο 17877 MT με συντελεστή στοιβασίας  $1,246 \text{ M}^3/\text{MT}$ . Με τα ανωτέρω συμφωνεί και το εκδοθέν από τον συνένοχό τους επιθεωρητή Sencer Under ‘‘πιστοποιητικό ετοιμότητας’’ των συγκεκριμένων επιλεγμένων αμπαριών (2,3,4) πλήρη με 17777 MT και μερικώς το αμπάρι (5) με 100 MT συνολικό φορτίο 17877 MT με συντελεστή στοιβασίας  $1,246 \text{ M}^3/\text{MT}$ . που προσήλθε το πλοίο ‘‘Ταξιδευτής’’ και φορτώθηκε στο λιμάνι φόρτωσης Ντουλούθ των ΗΠΑ.

Έτσι σύμφωνα με τους νόμους της φυσικής η δοκός φορτωμένη με 17777 MT στο μέσον της και 100 MT συνολικά στα άκρα της, παρουσίασε λίαν επικίνδυνη **κοίλη κάμψη στο μέσον 120%** αν θεωρήσουμε το πλοίο ως μια απλή δοκό. Δεδομένου δε ότι, οι ίδιοι κατέθεσαν το συγκεκριμένο ‘‘πιστοποιητικό ετοιμότητας’’ το οποίο πιστοποιεί ότι το πλοίο φόρτωσε στα αμπάρια (2,3,4) πλήρη φορτίου και μερικώς το αμπάρι (5) και δεν χωράει πλέον καμία αμφιβολία ότι αυτή είναι η πραγματικότητα και δεδομένου ότι το συγκεκριμένο πιστοποιητικό εκδόθηκε και υπογράφηκε από τον καθ’ ύλη επιθεωρητή του (NCB) Sencer Under αποτελεί ισχυρή απόδειξη εναντίον ιδιοτελών αναμνήσεων περί των πραγματικών περιστατικών του παρελθόντος από οποιονδήποτε κι αν προέρχεται, ακόμη κι αν προέρχεται από τον ίδιο τον επιθεωρητή, αφού την ίδια στιγμή παρουσιάζονται δύο αντικρουόμενα πιστοποιητικά υπογεγραμμένα από τον ίδιο επιθεωρητή Sencer Under και ως εκ τούτου και ο ίδιος είναι υπό ερωτηματικό για την αξιοπιστία του!

Όπως αναφέρω και στην αρχή της καταγγελίας μου η φόρτωση ενός πλοίου έχει την βάση της στα μαθηματικά και στην ναυπηγική και το αποτέλεσμα μιας φόρτωσης όσον αφορά την αξιοπλοΐα του πλοίου απορρέει από την αρμονική διασταύρωση μαθηματικών τύπων και ναυπηγικών και κάθε προσπάθεια δόλιας παρέμβασης διατάραξης της αρμονίας των ανωτέρω, είναι καταδικασμένη εκ των προτέρων . Έτσι θα αποδείξω με απόλυτο και σαφή τρόπο ότι το πιστοποιητικό ‘‘Ceres cargo plan’’ όχι μόνον ότι είναι πλαστή φωτοτυπία, αλλά αναδεικνύεται και η προχειρότητα των ενεργειών του εφοπλιστή Σταυρινίδη και των συνεργατών του, υπό την αμέριστη κατανόηση για τις πράξεις τους αυτές εκ μέρους των συγκεκριμένων δικαστικών λειτουργών υπό την συμπαράσταση του Εισαγγελέα Εφετών Πειραιά Μπρακουμάτσου Παναγιώτη. Θα εστιάσω την προσοχή σας στο συγκεκριμένο σχέδιο φόρτωσης ‘‘Ceres cargo plan’’ και θα αναλύσω με σαφήνεια και απλό τρόπο την πλαστογραφία που δεν θα είναι ανάγκη να είναι κανείς πλοίαρχος ή ναυπηγός για να καταλάβει το μέγεθος της θρασυτητας του εφοπλιστή Σταυρινίδη. ΟΙ μαθηματικές πράξεις που θα χρησιμοποιήσω θα είναι απλές, ήτοι (πρόσθεση, πολλαπλασιασμό και διαίρεση), παρακολουθήστε την ανάλυση αυτήν.

### **Ανάλυση της αντιφατικότητας του ‘‘CERES TERMINAL cargo plan’’**

1. Το βύθισμα μέσης του πλοίου **B=7,98 M** είναι κοινό και για τις δύο φορτώσεις, τόσον για τον αρχικό υπολογισμό ευστάθειας με έγκριση από τον επιθεωρητή Sencer Under 21-11-2001 βάσει

του οποίου κατά τους ισχυρισμούς μου φορτώθηκε το πλοίο επικίνδυνα (Σχ. 23), όσον και για το σχέδιο φόρτωσης "Ceres cargo plan"  $B=7,98$  M, βάσει του οποίου ΔΗΘΕΝ φορτώθηκε το πλοίο κατά τους ισχυρισμούς του εφοπλιστή Σταυρινίδη και των συνεργατών του. Το βύθισμα μέσης του πλοίου  **$B=7,98$  M** είναι προκαθορισμένο και σταθερό από την αμερικανική ακτοφυλακή και βεβαιωμένο από όλα τα ενδιαφερόμενα μέση της φόρτωσης αυτής, τα οποία ήταν αυτόπτες μάρτυρες και συνυπέγραψαν το σχέδιο φόρτωσης "Ceres Terminal cargo plan". Έτσι λοιπόν και για τις δύο αυτές φορτώσεις έχουμε ένα κοινό σημείο, το βύθισμα μέσης του πλοίου  **$B = 7,98$  M** και υπολείπονται προς εύρεση, τα πραγματικά δύο ακραία βυθίσματα πλώρης και πρύμνης πράγμα που καθίσταται εύκολο λόγω του κοινού βυθίσματος μέσης του πλοίου  **$B = 7,98$  M**, και της συγκεκριμένης ποσότητας φορτίου με 17730 MT σε συνδυασμό και με τα αντίστοιχα βεβαιωμένα βυθίσματα του "Ceres Terminal cargo plan". Το βασικό και απόλυτο ερώτημα είναι ένα! Τα ακραία βυθίσματα «πλώρης ; » και «πρύμνης »; Προς ποια κατεύθυνση θα έπρεπε να στραφούν από την ίσαλο γραμμή των  $B=7,98$  της μέσης του πλοίου για να εναρμονισθούν με τα πραγματικά περιστατικά της φόρτωσης και να δίνουν αποτέλεσμα με βύθισμα  $DM = 7,926$  M εκτόπισμα 24812 νεκρό βάρος 18480 MT και φορτίο 17730 MT.

Σύμφωνα με το "Ceres Terminal cargo plan" μετά το πέρας της φόρτωσης όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη έλεγξαν τα βυθίσματα αριστερά και δεξιά του πλοίου και βεβαίωσαν τους μέσους όρους των βυθισμάτων αριστερά και δεξιά του πλοίου ως εξής: Πλώρη = 7,99 M, βύθισμα μέσης  $B=7,98$  M, βύθισμα πρύμνης 8,05. Επειδή τα βυθίσματα είναι (3) πλώρης 7,99 M, Μέσης 7,98 M πρύμνης 8,05 M και ως εκ τούτου προκειμένου να εισέλθουμε στους υδροστατικούς πίνακες για συλλογή πληροφοριών σχετικά με την φόρτωση του πλοίου, χρειαζόμαστε μόνον έναν αριθμό βυθίσματος, ο οποίος θα είναι ο μέσος όρος και των τριών βυθισμάτων που θα ονομάζεται βύθισμα (DM). Οι νηογνώμονες ύστερα από μελέτες αλλά και επειδή το μέσον του πλοίου είναι φαρδύτερο από τις άκρες του πλοίου πλώρης και πρύμνης τα οποία συγκλίνουν μειούμενα. Ως εκ τούτου για τον προσδιορισμό του βυθίσματος (DM) υπολογίζουν το βύθισμα μέσης του πλοίου (6) φορές πιο ισχυρό, συγκριτικά με τα ακραία βυθίσματα πλώρης και πρύμνης. Έτσι κατέληξαν στην ναυπηγική φόρμουλα ότι το βύθισμα **(DM) = 'Mean of means' 'ο μέσος όρος των μέσων όρων'** με το οποίο εισερχόμαστε στους υδροστατικούς πίνακες είναι ως εξής : (Βύθισμα πλώρης + (βύθισμα μέσης X 6) + βύθισμα πρύμνης)/8 =DM. Εφαρμόζοντας τον τύπο αυτόν στα βεβαιωμένα βυθίσματα του "CERES TERMINAL" θα έχουμε τα εξής : Πλώρη 7,99 M + (μέση 7,98 M X 6) + πρύμνη 8,05 M :/ 8 = 7,99 M. Εισερχόμαστε στους υδροστατικούς πίνακες του πλοίου με στοιχείο το βύθισμα  $DM = 7,99$  M κάθετα και παίρνουμε οριζόντια την διασταυρούμενη 2<sup>η</sup> στήλη των εκτοπισμάτων και παίρνουμε το αντίστοιχο εκτόπισμα του βυθίσματος  $DM = 7,99$  M, το οποίο είναι 25031 MT = Συνολικό βάρος πλοίου. Από το συνολικό βάρος πλοίου = Εκτόπισμα πλοίου = 25031 MT αφαιρούμε όλα τα βεβαιωμένα βάρη όπως αυτά βεβαιώνονται στο "CERES TERMINAL cargo plan" αμέσως πιο κάτω αριστερά, ήτοι : 344+32+30+304+40= 750 MT και επιπρόσθετα αφαιρούμε και το βάρος του πλοίου κενού φορτίου και άλλων βαρών το οποίο είναι βεβαιωμένο από τον νηογνώμονα (ABS) ως 6332 MT έτσι, ανακεφαλαιώνοντας έχουμε την σχέση 25031-750-6332 = 17949 MT φορτίο

Στον ανωτέρω υπολογισμό φορτίου του "CERES TERMINAL cargo plan" μέσω των βεβαιωμένων βυθισμάτων βρήκαμε ότι το συνολικό βάρος του πλοίου ήταν 25031 και αφαιρώντας τα βεβαιωμένα βάρη του "CERES TERMINAL cargo plan" ήτοι 750 MI και το βάρος του πλοίου κενού φορτίου και άλλων βαρών 6332 MT μας δίνουν φορτίο 17949 MT από την σχέση: 25031 – 750 – 6332 = 17949 MT φορτίο και όχι φορτίο 17730 MT που βεβαιώνει το "CERES TERMINAL cargo plan" και το πιστοποιητικό φορτίου.

Στον αντίποδα θα διερευνήσουμε την ποσότητα του φορτίου μέσω και πάλι του "CERES TERMINAL cargo plan" αλλά αυτή τη φορά ο υπολογισμός θα γίνει από τα βεβαιωμένα βάρη

και όχι από τα βεβαιωμένα αντίστοιχα βυθίσματα του "CERES TERMINAL cargo plan" όπως έγινε στην αρχή και βεβαιώθηκε φορτίο 17949 Μ.

**CERES TERMINAL ΝΕΚΡΟ ΒΑΡΟΣ 18480 MT**

17.450.964 1/2	17.730.112 1/2
FEINSTEIN	344
DIESEL	32
LUB OIL	30
FEINSTEIN	
FEINSTEIN	
CONTACT	344
DALLAS	40
<hr/>	
VERBS TOT EWT	18 480.180 1/2

Φορτίο =	17730 MT
Καύσιμα =	344 MT
Ντίζελ =	32 MT
Λιπαντικά =	30 MT
Γνωστά περιττά βάρη	304 MT
<u>Διεσπαρμένο Έρμα</u>	<u>40 MT</u>
<b>Νεκρό βάρος πλοίου</b>	<b>18480 MT</b>

Στο νεκρό βάρος του πλοίου 18480 MT προσθέτουμε το σταθερό βάρος του ίδιου του πλοίου κενού φορτίου **6332 MT** και τότε έχουμε το εκτόπισμα του πλοίου 24812 MT το οποίο ισούται με το συνολικό βάρος του πλοίου, από την σχέση  $18480 + 6332 = 24812$  MT. Με το εκτόπισμα  $\Delta = 24812$  MT εισερχόμαστε στους υδροστατικούς πίνακες του πλοίου (στήλη 2) οι οποίοι διασταυρούμενοι οριζοντίως με την 1<sup>η</sup> στήλη μας δίνουν βύθισμα **DM = 7,926 M**. Φωτογρ. απόσπασμα των υδροστατικών πινάκων του πλοίου "Ταξιδευτής". Διασταυρώνοντας το εκτόπισμα του πλοίου σύμφωνα με το σχέδιο φόρτωσης "Ceres cargo plan" **24812 MT** στην 2<sup>η</sup>

στήλη έχει αντίστοιχο βύθισμα = **7,926 M**, από την σχέση:

$$\text{Σε βύθισμα } 7,92 \text{ M } \quad 24793 \text{ MT} \quad \underline{24812 - 24793 = 19 \text{ MT}}$$

$$\underline{\text{Σε βύθισμα } 7,93 \text{ M } \quad 24827 \text{ MT}}$$

$$\text{Διαφορά} \quad 0,01 \text{ εκ.} \quad 34 \text{ MT}$$

Οι 34 MT αντιστοιχούν σε 0,01 εκατ.

$$\text{Οι } 19 \text{ MT} \quad \quad \quad \underline{X =}$$

$$= 0,01 \times 19 : / 34 \text{ MT} = 0,006 \text{ M.}$$

$$\underline{7,92 \text{ M} + 0,006 = 7,926 \text{ Εκτόπ. } 24812 \text{ MT}}$$

Τα βεβαιωμένα συνολικά βάρη του πλοίου (εκτόπισμα) είναι **24812 MT** με αντίστοιχο βύθισμα υδροστατικών πινάκων του πλοίου **7,926 M** και με αντίστοιχο φορτίο **17730 MT**.

Αποδεικνύεται λοιπόν ότι το "CERES TERMINAL cargo plan" είναι ένα πιστοποιητικό με αντικρουόμενα στοιχεία, ήτοι : Μέσω των βεβαιωμένων βυθισμάτων του αποδεικνύεται ότι έχει φορτίο 17949 MT και στον αντίποδα μέσω των βεβαιωμένων βαρών αποδεικνύεται ότι έχει φορτίο 17949 MT, ήτοι διαφορά 219 MT φορτίο από την σχέση  $17949 - 17730 = 219$  MT φορτίο.

Γνωρίζουμε μέχρι τώρα το βύθισμα μέσης **B = 7,98 M**, αλλά δεν γνωρίζουμε ποια είναι τα ακραία βυθίσματα που πλαισιώνουν το συγκεκριμένο βύθισμα μέσης **B = 7,98 M**, ώστε από κοινού εναρμονισμένα με τον ναυπηγικό τύπο να μας δίνει επακριβώς τα ανωτέρω αποτελέσματα: **Βύθισμα DM = 7,926 Εκτόπ. 24812 φορτίο 17730 MT. Φωτ. απόσπ. του προγ. MULTILOD MALIAROYDAKI.**

Βυθίσματα DM Draft (m)	Συνολικό Βάρος Displ. (MT)	Νεκρό Βάρος DWT (MT)	Φορτίο Cargo (MT)	Ναυπ. Συντ./σπής MCT (t*m)	ΜΤ/Εκατοστό. TPC (MT)
7.800	24386	18054	17304	370.63	33.85
7.850	24556	18224	17474	371.81	33.91
7.900	24725	18393	17643	372.99	33.96
7.925	24812	18480	17730	373.58	33.99
7.950	24895	18563	17813	374.16	34.01
8.000	25065	18733	17983	375.32	34.05
8.050	25236	18904	18154	376.47	34.08

At Seawater Density 1.000 MT/m<sup>3</sup>

Μέσο βύθισμα =  $(8,05+7,99)/2 = 8,02$  M

### Φωτογραφικά. Τα δήθεν βυθίσματα του Σχεδίου φόρτωσης "Ceres cargo plan"

1345 HRS MASTER STOPPED THE LOADING. ALL LOADING COMPLETED  
1350 HRS COMMENCED FUMIGATION OF CARGO  
1515 HRS COMPLETED FUMIGATION OF CARGO  
1535 HRS VESSEL UNDOCKED HIS 1 ELEV. 2 TUGS ASSIST  
1620 HRS VESSEL SAILED FROM THE DULUTH SUPERIOR HARBOR

FOV 794.0 MT DOW 32.0 MT DW 10.0 MT  
FWD 7.99 M MID 7.98 M AFT 8.05 M

CARGO LOADED HIS 1 ELEV. LBS DURUM WHEAT OR

LAKESHED FWDG CORP. FOR MSSRS CAM CEREALS AND GENEV HARVEST STATES  
GUTHRIE HUBNER INC AS AGENTS  
P. PETROLEKAS, M.P. ΜΟΥ ΤΑΧΙΔΕΡΗΣ  
MIL TAXI DEPT  
KALITTA

30/9/10

Κυρτή κάμψη 4  
 $8,02 - 7,98 = 0,04$  M

Πλώρης = 7,99 M βύθισμα Μέσης = 7,98 M Πρύμης = 8,05 M

(1 X 7,99 M) (7,98 M X 6) (1 X 8,05 M)

Πίνακας 87, Σελ. 112, Σχ. 25.

**Ceres cargo plan = DM =  $8,05 + (6 \times 7,98) + 7,99 : 8 = 7,99$  M = φορτίο 17949 MT.**

Εκ των ανωτέρω αποδεικνύεται ότι το Μέσο βύθισμα είναι =  $\text{Πλώρης } 7,99 \text{ M} + \text{Πρύμης } 8,05 \text{ M} : 2 = \text{μέσο βύθισμα } 8,02 \text{ M}$  το οποίο είναι μεγαλύτερο από το βύθισμα μέσης  $7,98 \text{ M}$  κατά (4 εκ.) από την σχέση  $8,02 - 7,98 = 0,04 \text{ M} = 4 \text{ εκ.}$  Βάσει των ανωτέρω αποδεικνύεται ότι το πλοίο ΔΗΘΕΝ είχε κάμψη (Hogging) = κυρτή κάμψη στο μέσον =  $0,04 = 4 \text{ εκ.}$  και όχι επικίνδυνη κοίλη κάμψη στο μέσον του πλοίου 120% όπως εγώ ισχυρίζομαι. Αυτό ήθελαν να αποδείξουν! Ότι δηλαδή το πλοίο δεν είχε επικίνδυνη κοίλη κάμψη 120%, όπως ψευδώς ισχυρίζεται ο πλοίαρχος Λιβαδάς, αλλά αντίθετα είχε ΔΗΘΕΝ κυρτή κάμψη και μάλιστα ικανοποιητική 56%.

(Πρύμνη = 7,99 M), (Βύθισμα Μέση = 7,98 M), (Πλώρη = 8,05 M) όπως αυτά βεβαιώνονται στο κάτω μέρος της σελίδας του "Ceres cargo plan". Και Ημερολογίου λιμένος'.

Βύθισμα DM =  $(\text{Πλώρη} = 7,99 \text{ M}) + (\text{Μέση} = 6 \times 7,98) + (\text{Πρύμνη} = 8,05 \text{ M}) : 8 = 7,99 \text{ M.}$

### ΥΔΡΟΣΤΑΤΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ ΠΛΟΙΟΥ



	7,74	24183	24788	34,70	-5,46	-2,03	265,0	9,56	378,5	7,74	24183	
	7,75	24217	24822	34,70	-5,46	-2,01	264,8	9,56	378,7	7,75	24217	
ΠΛΩΡ Η = 7,764 Μ	7,76	24251	24857	34,70	-5,45	-2,00	264,6	9,55	379,0	7,76	24251	ΠΡΥΜΗ = 7,764 Μ
	7,77	24285	24892	34,70	-5,45	-1,98	264,4	9,55	379,2	7,77	24285	
	7,78	24318	24926	34,70	-5,44	-1,97	264,2	9,55	379,4	7,78	24318	
	7,79	24352	24961	34,70	-5,44	-1,95	264,0	9,55	379,6	7,79	24352	
	7,80	24386	24996	34,70	-5,43	-1,93	263,8	9,55	379,9	7,80	24386	
	7,81	24420	25031	34,70	-5,43	-1,92	263,6	9,55	380,1	7,81	24420	
	7,82	24454	25065	34,70	-5,42	-1,90	263,4	9,55	380,3	7,82	24454	
	7,83	24488	25100	34,70	-5,42	-1,88	263,2	9,55	380,6	7,83	24488	
	7,84	24552	25135	34,70	-5,41	-1,87	263,0	9,55	380,8	7,84	24552	
	7,85	24556	25170	34,70	-5,41	-1,85	262,8	9,55	381,0	7,85	24556	
	7,86	24590	25204	34,70	-5,40	-1,83	262,6	9,55	381,3	7,86	24590	
	7,87	24624	25239	34,80	-5,40	-1,82	262,4	9,55	381,5	7,87	24624	
	7,88	24657	25274	34,80	-5,39	-1,80	262,2	9,54	381,8	7,88	24657	
	7,89	24691	25309	34,80	-5,39	-1,78	262,0	9,54	382,0	7,89	24691	
ΕΚΤΟΠ. = 24812 – 750 – 6332 = 17730 ΜΤ Φορτίο. DM = 7,926 Μ	7,90	24725	25344	34,80	-5,38	-1,77	261,8	9,54	382,2	7,90	24725	ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ= 24812 ΜΤ – 750 ΜΤ ΒΑΡΗ – 6332 ΜΤ ΒΑΡΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΕΝΟΥ = = 17730 ΜΤ ΦΟΡΤΙΟ ΒΥΘΙΣΜΑ DM =7,926 Μ
	7,91	24759	25378	34,80	-5,38	-1,75	261,7	9,54	382,5	7,91	24759	
	7,92	24793	25413	34,80	-5,37	-1,73	261,5	9,54	382,7	7,92	24793	
	7,93	24827	25448	34,80	-5,37	-1,71	261,3	9,54	383,0	7,93	24827	
	7,94	24861	25483	34,80	-5,36	-1,70	261,1	9,54	383,2	7,94	24861	
	7,95	24895	25518	34,80	-5,36	-1,68	260,9	9,54	383,5	7,95	24895	
	7,96	24929	25552	34,80	-5,35	-1,66	260,8	9,54	383,7	7,96	24929	
	7,97	24963	25587	34,80	-5,35	-1,65	260,6	9,54	384,0	7,97	24963	
	7,98	24997	25622	34,80	-5,34	-1,63	260,4	9,54	384,2	7,98	24997	
	7,99	25031	25657	34,90	-5,34	-1,61	260,2	9,54	384,5	7,99	25031	
	8,00	25065	25692	34,90	-5,33	-1,59	260,1	9,54	384,7	8,00	25065	
	8,01	25099	25727	34,90	-5,33	-1,57	259,9	9,54	385,0	8,01	25099	
	8,02	25133	25762	34,90	-5,32	-1,56	259,7	9,54	385,2	8,02	25133	

Με το εκτόπισμα του DM = 7,99 Μ εισερχόμαστε στους “υδροστατικούς πίνακες” του πλοίου “Σχ.24, Σελ. 17” και παίρνουμε από την 2<sup>η</sup> στήλη των εκτοπισμάτων το αντίστοιχο εκτόπισμα = 25031 ΜΤ το οποίο αντιστοιχεί σε φορτίο 17949 ΜΤ από την σχέση:  $25031 - 6332 - 750 = 17949$  ΜΤ φορτίο, όπου, 6332 ΜΤ = σταθερό βάρος πλοίου κενού φορτίου και καυσίμων. Και όπου, 750 ΜΤ = Το άθροισμα όλων των βαρών όπως αυτά βεβαιώνονται στο σχέδιο φόρτωσης “Ceres cargo plan” (καύσιμα 344 + 32 Ντίζελ + Λιπαντικά 30 + 304 σταθερά γνωστά βάρη + 40 ΜΤ έρμα) = 750 ΜΤ + 6332 + 17949 = 25031 ΜΤ εκτόπισμα.

Τα Βυθίσματα του πιστοποιητικού “CERES TERMINAL” είναι : Πλώρη 7,99 Μ + (Μέση 7,98 Μ X 6) + Πρύμη 8,05 Μ :/ 8 = 7,99 Μ. Εισερχόμαστε στους υδροστατικούς πίνακες με DM = 7,99 Μ και παίρνουμε το εκτόπισμα = 25031 ΜΤ – (Καύσιμα 344 ΜΤ + 32 ΜΤ Ντίζελ + 30 ΜΤ Λιπαντικά + 304 ΜΤ άγνωστα βεβαιωμένα βάρη + 40 ΜΤ εναπομείναν έρμα) = 750 ΜΤ. - 6332 ΜΤ το βάρος πλοίου κενού φορτίου = 17949 ΜΤ φορτίου. Δηλαδή διαφέρει από το φορτίο των 17730 ΜΤ το οποίο βεβαιώνεται στο πιστοποιητικό “CERES TERMINAL” και το “πιστοποιητικό φορτίου” κατά 219 ΜΤ από την σχέση  $17949 - 17730 = 219$  ΜΤ. Επιπρόσθετα το αντίστοιχο βύθισμα DM του συνολικού βάρους του πλοίου 25031 ΜΤ διασταυρούμενο με την κλίμακα των βυθισμάτων μας δίνει βύθισμα 7,99 Μ και όχι DM = 7,926 Μ όπως στα αντίστοιχα βεβαιωμένα βάρη και φορτίο του “CERES TERMINAL”

Εκ των ανωτέρω διαπιστώνεται ότι στο σχέδιο φόρτωσης “Ceres terminal cargo plan” το βύθισμα DM = 7,99 M αντιστοιχεί σε φορτίο 17949 MT και όχι 17730 MT όπως ψευδώς αναφέρουν τόσο στο “Ceres Terminal cargo plan” όσο και στο πιστοποιητικό φορτίου! Η διαφορά μεταξύ των δύο φορτίων είναι 219 MT από την σχέση  $17949 - 17730 = 219$  MT φορτίου. Εδώ λοιπόν επικαλούμαι την προσωπική σας άποψη με γνώμονα την απλή λογική και σας καλώ εκ πρώτης όψεως, πριν τεκμηριώσω απόλυτα την άποψη μου με αριθμούς απόλυτους, να διαπιστώσετε οι ίδιοι τα εξής :

Παραθέτω τον Πίνακα (A) του προγράμματος “MULTILOAD” (Δικό τους πρόγραμμα) το οποίος βεβαιώνει τα εξής: Στην 1<sup>η</sup> στήλη αναγράφεται το Βύθισμα DM = 7,926 M, στην 2<sup>η</sup> στήλη αναγράφεται το εκτόπισμα του πλοίου (Συνολικό βάρος πλοίου) = 24812 MT στην 3<sup>η</sup> στήλη το νεκρό βάρος 18480 MT και στην 4<sup>η</sup> στήλη το φορτίο 17730 MT. και επιβεβαιώνεται ότι το φορτίο των 17730 MT αντιστοιχεί σε βύθισμα DM = 7,295 M.

Πίνακας 89, Σελ. 114, Σχ. “MULTILOAD”

**Πίνακας A**

Βυθίσματα DM	Συνολικό Βάρος	Νεκρό Βάρος	Φορτίο	Ναυπ. Συντ/σπίς	MT/Εκατοστό.
Draft (m)	Displ. (MT)	DWT (MT)	Cargo (MT)	MCT (t*m)	TPC (MT)
7.800	24386	18054	17304	370.63	33.85
7.850	24556	18224	17474	371.81	33.91
7.900	24725	18393	17643	372.99	33.96
7.925	24812	18480	17730	373.50	33.99
7.950	24895	18563	17813	374.16	34.01
8.000	25065	18733	17983	375.32	34.05
8.050	25236	18904	18154	376.47	34.08

At Seawater Density 1.000 MT/m<sup>3</sup>

Βάλτε μπροστά σας το σχέδιο φόρτωσης “CERES TERMINAL” στην δεξιά πλευρά του κέντρου της σελίδας αναφέρεται ο “Πίνακας των βαρών” που βεβαιώθηκαν από όλα τα αντικρουόμενα συμφέροντα της φόρτωσης αυτής. Παραθέτω τον “Πίνακα των βαρών”.

17.450.964% 17.730.100%	Φορτίο =	17730 MT
ΕΛΑΙΟΛΕΙΟ 344	Ντίζελ =	32 MT
ΔΙΕΣΛ 32	Λιπαντικά =	30 MT
LUB OIL 30	Γνωστά περιττά βάρη	304 MT
FRIDGE 304	Διεσπαρμένο Έρμα	40 MT
PERIODIC		
CONSTANT 40		
ΔΙΑΣΠΑΡΜΕΝΟ ΕΡΜΑ 40		
VEHICLE TGT WT 18.480.100%	<b>Νεκρό βάρος πλοίου</b>	<b>18480 MT</b>

Πίνακας 90, Σελ. 114, Σχ. 9

Στο νεκρό βάρος του πλοίου 18480 MT προσθέτουμε το σταθερό βάρος του ίδιου του πλοίου κενού φορτίου **6332 MT** και τότε έχουμε το εκτόπισμα του πλοίου 24812 MT το οποίο ισούται με το συνολικό βάρος του πλοίου, από την σχέση  $18480 + 6332 = 24812$  MT. Με το εκτόπισμα  $\Delta = 24812$  MT εισερχόμαστε στους υδροστατικούς πίνακες του πλοίου (στήλη 2) ο οποίοι διασταυρούμενοι οριζοντίως με την 1<sup>η</sup> στήλη μας δίνουν βύθισμα **DM = 7,926 M**. Φωτογρ.

Όλα τα ανωτέρω συμφωνούν απόλυτα με τον “Πίνακα A” και με τον ανωτέρω πίνακα ότι με βύθισμα DM = 7,926 M αντιστοιχεί φορτίο 17730 MT. Εδώ λοιπόν υπάρχει το εξής ερώτημα :

Όταν το πλοίο φορτώνεται με βάρος τότε αρχίζει να βυθίζεται στην θάλασσα και η ίσαλος γραμμή της θάλασσας τέμνει οριζοντίως τους ανάγλυφους μεταλλικούς αριθμούς των βυθισμάτων στις πλευρές του πλοίου αριστερά και δεξιά, στην πλώρη, στην μέση και στην πρύμνη. Καθώς το πλοίο συνέχιζε την φόρτωση βυθιζόταν πιο πολύ, κάποια στιγμή η ίσαλος γραμμή της θάλασσας έτμησε την κάθετο κλίμακα των βυθισμάτων του πλοίου στον αριθμό 7,920 M και όλοι γνώριζαν ότι, όταν η ίσαλος γραμμή θα διασταυρωνόταν με τον αριθμό 7,926 M, που σημαίνει ότι η ίσαλος γραμμή θα είχε τμήσει τον αριθμό 7,920 M και θα είχε υπερβεί την βάση του καθ ευρισκόταν στο ανώτατο σημείο του αριθμού 7,920, τότε την στιγμή εκείνη το βύθισμα θα ήταν 7,926 M με αντίστοιχο εκτόπισμα 24812 MT και αντίστοιχο φορτίο 17730 MT ακριβώς και ήταν αυτό το οποίο επεδίωκαν σύμφωνα με το σχέδιο φόρτωσης “CERES TERMINAL”! Κανένας όμως δεν έδωσε εντολή να σταματήσει η φόρτωση του πλοίου! Ούτε ακόμη και οι υπεύθυνοι από τον τερματικό σταθμό οι οποίοι γνώριζαν επακριβώς την ποσότητα που διήλθε μέσα από τις ηλεκτρονικές ζυγαριές του σταθμού! Και η φόρτωση συνέχιζε!

Αμέσως πιο κάτω παραθέτω τον πίνακα Β' με το μέγιστο επιτρεπτό βύθισμα DM = 7,98 M και αντίστοιχο φορτίο 4<sup>η</sup> γραμμή του Πίνακα 17915 MT > 17730 MT 184 MT διαφορά! Κι' όμως συνέχιζαν την φόρτωση τόσο από μεριά πλοίου όσο και από τον τερματικό σταθμό “CERES TERMINAL”.

Πίνακας 91, Σελ. 115

Πίνακας Β. Αυξήθηκε το βύθισμα DM= 7,980 M και αυξήθηκαν αναλογικά ακόμη πιο πολύ όλοι οι παράμε

Βυθίσματα DM	Συνολικό Βάρος	Νεκρό Βάρος	Φορτίο	Ναυπ. Συντ/σής	MT/Εκατοστό.
Draft (m)	Displ. (MT)	DWT (MT)	Cargo (MT)	MCT (t*m)	TPC (MT)
7.850	24556	18224	17474	371.81	33.91
7.900	24725	18393	17643	372.99	33.96
7.950	24895	18563	17813	374.16	34.01
7.980	24997	18665	17915	374.85	34.03
8.000	25065	18733	17983	375.32	34.05
8.050	25236	18904	18154	376.47	34.08
8.100	25406	19074	18324	377.62	34.11

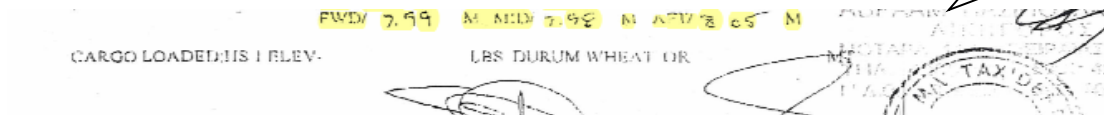
At Seawater Density MT/m<sup>3</sup>

Πίνακας 92, Σελ. 115

Γ

Βυθίσματα DM	Συνολικό Βάρος	Νεκρό Βάρος	Φορτίο	Ναυπ. Συντ/σής	MT/Εκατοστό.
Draft (m)	Displ. (MT)	DWT (MT)	Cargo (MT)	MCT (t*m)	TPC (MT)
7.850	24556	18224	17474	371.81	33.91
7.900	24725	18393	17643	372.99	33.96
7.950	24895	18563	17813	374.16	34.01
7.990	25031	18699	17949	375.08	34.04
8.000	25065	18733	17983	375.32	34.05
8.050	25236	18904	18154	376.47	34.08
8.100	25406	19074	18324	377.62	34.11

Εδώ έχουμε τα ενδιαφέροντα στοιχεία των βεβαιωμένων βυθισμάτων του “CERES TERMINAL” Πλώρη 7,99 M μέση 7,98 M πρύμνη 8,05 M



Κι όμως κανένας δεν έδωσε εντολή να σταματήσει η φόρτωση αφού ήδη το πλοίο είχε φορτώσει πλέον τους 17730 MT και 185 MT περισσότερο. Ούτε και από τον σταθμό σταμάτησαν την φόρτωση ως συνήθως συμβαίνει. Διότι το να φορτώσεις 219 MT φορτίο και να το ξεφορτώσεις χρειάζονται χρόνος καθυστέρηση εργατικό δυναμικό και μηχανήματα και δεκάδες χιλιάδες δολάρια! Έτσι η φόρτωση συνέχιζε και μάλιστα πέρασε το όριο των 7,98 M. Αμέσως πιο κάτω παραθέτω τον τελευταίο “Πίνακα Γ” του προγράμματος “MULTILOAD” όπου τελικά σταμάτησε η φόρτωση του πλοίου “Ταξιδευτής”.

**Και το DM = Πλώρη 7,99 M + ( Μέση 7,98 M X 6) + πρύμη 8,05 M :/ 8 = 7,99 M.**

Εισερχόμαστε στους υδροστατικούς πίνακες με το βύθισμα DM = 7,990 M και παίρνουμε αντίστοιχο εκτόπισμα 25031 MT και φορτίο 17949 MT όπως ακριβώς επιβεβαιώνονται στον αμέσως πιο πάνω “Πίνακα Γ” του προγράμματος “MULTILOAD”. Αν από το εκτόπισμα του πλοίου 25031 αφαιρέσουμε το βάρος του πλοίου κενού φορτίου 6332 MT τότε θα έχουμε το Νεκρό βάρος του πλοίου που βεβαιώνεται στον αμέσως πιο πάνω “Πίνακα Γ” στην Τρίτη στήλη από την σχέση 25031 MT – 6332 MT = 18699 MT Νεκρό βάρος πλοίου. Εδώ λοιπόν έχουμε στα χέρια μας ένα πιστοποιητικό φωτοτυπία το οποίο εμπεριέχει αντικρουόμενες πληροφορίες! Ήτοι τα βεβαιωμένα βάρη που δείχνουν ότι το φορτίο είναι 17730 MT και στον αντίποδα τα βεβαιωμένα βυθίσματά του δείχνουν ότι το φορτίο είναι 17949 MT διαφορά 219 MT από την σχέση 17949 - 17730 = 219 MT φορτίο, η οποία είναι εξωπραγματική, τόσο από πλευράς ευστάθειας, όσο και από τελωνειακής πλευράς θέμα λαθρεμπορίας σιταριού διότι η ποσότητα των 219 MT είναι εξωπραγματική.

**ΕΥΡΕΣΗ ΤΩΝ ΣΩΣΤΩΝ ΒΥΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΩΡΗΣ ΚΑΙ ΠΡΥΜΝΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΦΟΡΤΩΣΗΣ “CERES TERMINAL” ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΑΡΜΟΝΙΚΑ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΒΥΘΙΣΜΑ ΜΕΣΗΣ B=7,98 M ΔΙΝΟΥΝ ΒΥΘΙΣΜΑ (DM) = 7,926 M ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟ ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ 24812 MT, ΜΕ ΦΟΡΤΙΟ 17730 MT.**

Ως πλοίαρχος του συγκεκριμένου πλοίου “ΤΑΞΙΔΕΥΤΗΣ” και εκπονητής του δικού μου προγράμματος και όχι του Μαλλιάρουδάκη “MULTILOAD” της διαμήκους αντοχής του πλοίου με βάσει τα εγχειρίδια των κατασκευαστών και των εγκεκριμένων πιστοποιητικών των νηογνώμωνων, γνωρίζω ότι ο κατασκευαστής του πλοίου και ο νηογνώμονας έχουν υπολογίσει την διαμήκη αντοχή του πλοίου “Ταξιδευτής” διαιρώντας τα βάρη (:/) 1000, σύμφωνα με την εξής φόρμουλα ότι,

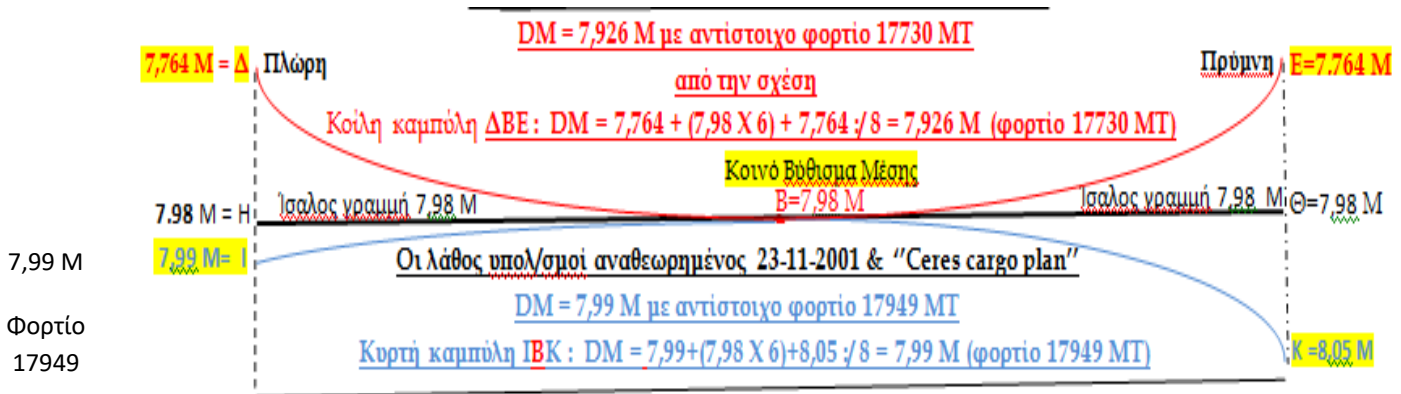
**«Η κάμψη του πλοίου σε εκατοστά του μέτρου, ισούται με 1:/1000 του μήκους του πλοίου, όταν το πλοίο ευρίσκεται στην μεγίστη επιτρεπόμενη ποσοστιαία κάμψης 100%».**

Μετατρέπουμε την ποσοστιαία επικίνδυνη κοίλη κάμψη του πλοίου 120% της αρχικής φόρτωσης με έγκριση 21-11-2001 την οποία δήθεν είχαν ακυρώσει, σε αντίστοιχη κοίλη κάμψη σε μέτρα από την ανωτέρω ναυπηγική σχέση: Ως εκ τούτου η κοίλη ποσοστιαία κάμψη του πλοίου 120% μετατρέπεται σε μέτρα με βάση το μήκος του πλοίου “Ταξιδευτής” το οποίο είναι (180 M) (Σχ.30). Βάσει των ανωτέρω η κοίλη κάμψη του πλοίου 120% μετατρεπομένη σε μέτρα θα είναι η ακόλουθη: **180 :/1000=0,18 M X 120% :/100 = 0,216 M.**

Γνωρίζουμε ότι η κάμψη του πλοίου 0,216 M, είναι ίση με την διαφορά μεταξύ του “μέσου ορου” των ακραίων βυθισμάτων (Πλώρης και Πρύμνης) = “Μέσο βύθισμα” και του

‘‘Βυθίσματος Μέσης’’ του πλοίου. Και επειδή το ‘‘βύθισμα μέσης’’ είναι  $B=7,98 \text{ M}$  και επέκταση ο ‘‘μέσος όρος’’ των ακραίων βυθισμάτων (Πλώρης και Πρύμνης) = ‘‘Μέσο βύθισμα’’ θα ισούται με  $B=7,98 \text{ M} - 0,216 \text{ M} = 7,764 \text{ M}$  κοίλη καμπύλη ( $\Delta BE$ ) του αμέσως πιο κάτω πίνακα (Πίνακας Σελ 115. Σχ.) όπου τα ακραία βυθίσματα είναι: (πλώρης  $\Delta = 7,764 \text{ M}$ , και Πρύμνης  $E = 7,764 \text{ M}$  και Μέσης  $B = 7,98 \text{ M}$ , διότι στον ‘‘Πίνακα 113, Σελ. 115’’ η καμπύλη είναι κοίλη προς τα κάτω και όχι κυρτή προς τα επάνω όπως η καμπύλη ( $IBK$ ). Βάσει των ανωτέρω μπορούμε τώρα να αποδείξουμε πλέον με μαθηματικά και ναυπηγική φόρμουλα το βύθισμα **DM= 7,926 M.**

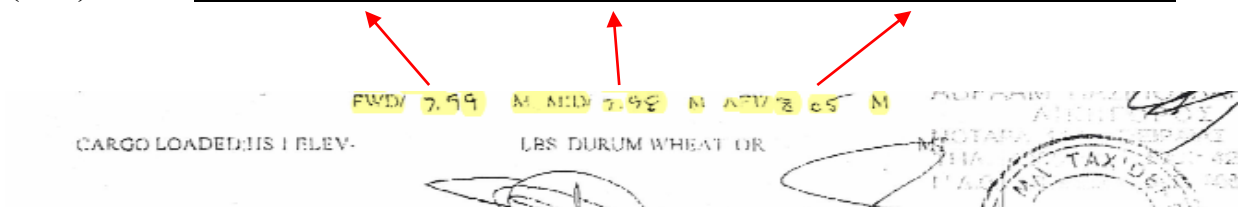
Πίνακας 94, Σελ . 117



### **Βεβαιωμένα βυθίσματα ‘‘Ceres cargo plan’’. Εκτός πραγματικότητας!**

Πίνακας 95, Σελ. 117, Σχ. 25

$$(IBK) = DM = \frac{(\text{Πλώρης } 7,99 \text{ M}) + ((\text{Μέσης } 7,98 \text{ M} \times 6) + (\text{Πρύμνης } 8,05 \text{ M}))}{8} = 7,99 \text{ M}$$



### **Ανάλυση :**

Βάσει της ανωτέρω ανάλυσης αποδεικνύεται ότι τα πραγματικά βυθίσματα βάσει των οποίων φορτώθηκε το πλοίο ήταν τα βυθίσματα της κοίλης καμπύλης ( $\Delta BE$ ) του ανωτέρω ‘‘Πίνακα Σελ. 115’’, ήτοι: (Πλώρης  $\Delta = 7,764 \text{ M}$ ) & (Μέσης  $B = 7,98 \text{ M}$ ) & (Πρύμνης  $E = 7,764 \text{ M}$ ) με βύθισμα  $DM = 7,926 \text{ M}$ , από την ναυπηγική σχέση :  $7,764 \text{ M} + (6 \times 7,98 \text{ M}) + 7,764 \text{ M} : 8 = 7,926 \text{ M}$  και αντίστοιχο συνολικό βάρος πλοίου (εκτόπισμα) 24812 MT (Σχ. 24,σελ.17 και ‘Πίνακας 114 A, Σελ.169.’, όπου μετά την αφαίρεση των βεβαιωμένων βαρών βάσει του σχεδίου φόρτωσης ‘‘Ceres cargo plan’’ απομένει φορτίο 17730 MT από την σχέση  $24812 - 750 - 6332$  (βάρος πλοίου κενού) = 17730 MT φορτίο. Είναι η μοναδική και απόλυτη λύση βάσει της οποίας συμφωνούν τα βεβαιωμένα βυθίσματα όπως αυτά βεβαιώνονται της οποίας τα ακραία βυθίσματα πλώρης 7,764 M και πρύμνης 7,764 M εναρμονισμένα με το βύθισμα μέσης  $\beta = 7,98 \text{ M}$  αποδίδει απόλυτα τα επιθυμητά αποτελέσματα όπως βύθισμα  $DM = 7,926 \text{ M}$ , αντίστοιχο εκτόπισμα 24812 MT και αντίστοιχο φορτίο 17730 MT.

Σημείωση: τα βυθίσματα πλώρης 7,764 M και Πρύμνης 7,764 M δεν είναι υποχρεωτικό να είναι όμοια φτάνει να είναι ίδιος ο μέσος όρος τους π.χ. πλώρης 7,754 M και Πρύμνης 7,774 M τα

οποία προστιθέμενα και διαιρούμενα δια (2) δίνουν και πάλι μέσο όρο βυθίσματος πλήρης και πρύμνης = 7,764 M από την σχέση: Πλήρης 7,754 M + 7,774 M πρύμνης = 15,528 :/ 2 = 7,764 M.

Απεδείχθη ότι μόνον χρησιμοποιώντας την επικίνδυνη κοίλη κάμψη 120% του αρχικού υπολογισμού ευστάθειας και διαμήκους αντοχής του πλοίου με έγκριση 21-11-2001, προσδιοριστήκανε τα πραγματικά βυθίσματα πλήρης 7,764 M και Πρύμνης 7,764 M τα οποία εναρμονίστηκαν αμέσως με το βεβαιωμένο βύθισμα μέσης B=7, 98 M και έδωσαν τα σωστά αποτελέσματα.

**Ερώτηση : Γιατί τα βυθίσματα Πλήρης 7,764 M και Πρύμνης 7,764 M είναι δυσανάλογα του βυθίσματος μέσης 7,98 M;**

**Απάντηση :** Διότι η επικίνδυνη κοίλη κάμψη 120% δεν προήλθε από το φορτίο όπως δολίως το παρουσίασαν στο σχέδιο φόρτωσης "Ceres terminal cargo plan" αλλά επειδή φόρτωσαν το πλοίο ανισομερώς στα (3) μεσαία αμπάρια (2,3,4) και 100 MT που περίσσεψαν τους φόρτωσαν στο αμπάρι (5). Έτσι από την αρχή της φόρτωσης άρχισε σταδιακά να δημιουργείται η επικίνδυνη αυτή κάμψη 120% μέχρι που ολοκληρώθηκε με τα γνωστές πλέον διαφορές μεταξύ των ακραίων βυθισμάτων πλήρης 7,764 M και πρύμνης 7,764 M με το βύθισμα μέσης 7,98 M διαφορά  $7,98 - 7,764 = 0,216$  M η οποία προσδιορίζει και αποδεικνύει την τραγικότητα της επικίνδυνης αυτής φόρτωσης η οποία έσπρωχνε προς τον θάνατο τους 27 ανύποπτους ναυτικούς μέλη του πληρώματος του πλοίου "Ταξιδευτής" στις παγωμένες μεγάλες λίμνες των ΗΠΑ οι οποίοι ταξίδευαν επί 6 ημέρες από τις 30-11-2001 έως τις 5-12-2001 που έφθασαν στο Μόντρεαλ, συμπεριλαμβανομένου και εμένα και του αμερικανού πλοηγού οι οποίοι μπήκαμε στο πλοίο στις 5-12-2001 και ώρα 5:00 νύχτα και μόλις άνοιξε η λεκάνη στις 6:00 και πάλι νύχτα, υποχρεωτικά αφού ακολουθούσαν και άλλα πλοία το κομβόι, έτσι αποπλεύσαμε για το αγκυροβόλιο του Μόντρεαλ το οποίο απείχε 5 ώρες από την λεκάνη. Η επιλογή να γίνει η αλλαγή στην λεκάνη του Μόντρεαλ ήταν του εφοπλιστή Σταυρινίδη ο οποίος συνόδευσε εμένα στο πλοίο και στην συνέχεια συνόδευσε τον πλοίαρχο Πετρολέκα στο Μόντρεαλ πιθανότατα για να αποφύγει συζητήσεις μεταξύ εμένα και του πλοίαρχου Πετρολέκα και γι' αυτό δεν μας άφησε μόνους ούτε ένα λεπτό της ώρας. Θυμάμαι ότι ο πλοίαρχος Πετρολέκας μου παρέδωσε την πλοιαρχία ενώπιον του εφοπλιστή Σταυρινίδη περιοριζόμενος στα τυπικά θέματα σίγουρα όμως παρουσία του Σταυρινίδη δεν με πληροφόρησε για το πώς ήταν φορτωμένο το πλοίο!

**Απόδειξη ότι το φορτίο ήταν 17877 MT και όχι 17730 MT.**

Οι 17730 MT φορτίου υπολογίστηκαν με συντελεστή στοιβασίας  $1,236 \text{ M}^3/\text{MT}$ . Τον προσδιορισμό του φορτίου μπορούμε να τον κάνουμε μόνον σε αμπάρια πλήρη 100% τα οποία έχουν γνωστά μέγιστα βεβαιωμένα  $\text{M}^3$  τα οποία δεν αλλάζουν με τίποτα αφού είναι ο φυσικός μέγιστος χώρος των αμπαριών. Ως εκ τούτου θα επιλέξουμε να συγκρίνουμε τα αμπάρια (2+3) τα οποία είναι γεμάτα 100% και στις δύο περιπτώσεις τόσο για τον αρχικό υπολογισμό ευστάθειας με φορτίο 17877 MT και συντελεστή στοιβασίας  $1,246 \text{ M}^3/\text{MT}$ , όσο και για τον "CERES TERMINAL" σχέδιο φόρτωσης 30-11-2001 με φορτίο 17730 MT και συντελεστή στοιβασίας  $1,236 \text{ M}^3/\text{MT}$  ως εξής:

Στο "CERES TERMINAL cargo plan" τα αμπάρια (2 = 6449 MT) και το αμπάρι (3 = 5216 MT). Τα μετατρέπουμε σε  $\text{M}^3$  πολλαπλασιάζοντάς τα με τον δικό τους "συντελεστή στοιβασίας"  $1,236 \text{ M}^3/\text{MT}$  και έχουμε τα εξής ! (2)  $6449 \text{ MT} + 5216 \text{ MT} = 11665 \text{ MT}$  φορτίο. τους  $11665 \text{ MT} \times 1,236 \text{ M}^3/\text{MT} = 14418 \text{ M}^3$ . Τα  $14418 \text{ M}^3$  τα διαιρούμαι με τον "συντελεστή στοιβασίας"  $1,246 \text{ M}^3/\text{MT}$  του αρχικού υπολογισμού ευστάθειας 21-11-2001 και έχουμε τα εξής:  $14480 \text{ M}^3 :/ 1,246 \text{ M}^3/\text{MT} = 11571 \text{ MT}$  φορτίο οι οποίοι είναι ακριβώς ίδιοι με το φορτίο των αμπαριών (2+3) του αρχικού υπολογισμού ευστάθειας 21-11-2001 ήτοι, αμπάρι (2) 6397 MT και αμπάρι (3) 5174 MT = 11571 MT. Στους 11571 MT των αμπαριών (2+3) του αρχικού

υπολογισμού ευστάθειας 21-11-2001 προσθέτουμε και το φορτίο των ημιπλήρη αμπαριών (1) 6206 και (5) 100. Και έχουμε τα εξής: των αμπαριών (2+3) 11571 + (3) 6206 MT + (5) 100 MT = 17877 MT φορτίο σύμφωνα με τον αρχικό επικίνδυνο υπολογισμό ευστάθειας 21-11-2001.

Τέλος αν θα ήθελαν να αλλάξουν νόμιμα την ποσότητα του φορτίου, τότε θα όφειλαν να χρησιμοποιήσουν τον ίδιο και μοναδικό “συντελεστή στοιβασίας” του συγκεκριμένου φορτίου ο οποίος ήταν 1,246 M<sup>3</sup>/MT. Π.χ. το αμπάρι (2) του σχεδίου φόρτωσης “CERES TERMINAL” με φορτίο 6449 MT, όταν θα διαιρείται με τα μέγιστα βεβαιωμένα από τον νηογνώμονα M<sup>3</sup> του αμπαριού (2) να δίνει “συντελεστή στοιβασίας” 1,246 M<sup>3</sup>/MT και όχι οποιονδήποτε άλλον, αφού κάθε φορτίο έχει το δικό του “ειδικό βάρος” και ο “συντελεστής στοιβασίας” ισούται με : 1:/ ειδικό βάρος = “συντελεστή στοιβασίας” του συγκεκριμένου φορτίου.

### **Το πραγματικό φορτίο που φορτώθηκε στο πλοίο ήταν 17877 MT (S.F) 1,246 M<sup>3</sup>/MT.**

Το πραγματικό φορτίο που φορτώθηκε στο πλοίο “Ταξιδευτής” ήταν το αρχικό φορτίο με ημερομηνία έγκρισης από τον επιθεωρητή Sencer Under **21-11-2001 με φορτίο 17877 MT και “συντελεστή στοιβασίας” (S.F) =1,246 M<sup>3</sup>/MT (Σχ. 23. Σελ. 2).**

### **Ανακεφαλαίωση λόγων αναξιοπιστίας του σχεδίου φόρτωσης “Ceres cargo plan”**

1. Το σχέδιο φόρτωσης “Ceres cargo plan” είναι μια απλή φωτοτυπία όπως βεβαιώνει ο αντιπρόεδρος του τερματικού σταθμού φόρτωσης κ. Chuck Plenda. (Σχ. υπόμνημά μου στην 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών Κεφάλαιο Ν, σελ. 32. Σχ.38).

2. Τα βυθίσματα του σχεδίου φόρτωσης “Ceres cargo plan” δεν ανταποκρίνονται στο φορτίο των 17730 MT σιτάρι, αλλά προκύπτει ότι αντιστοιχούν σε 17949 MT φορτίο σιταριού. (Σχ. υπόμνημά μου στην 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών Κεφάλαιο Ξ, σελ. 32 έως 35, Σχ. 9 +35).

3. Η διαφορά μεταξύ των 17730 MT και των 17949 MT δημιουργήθηκε από την δόλια προσπάθειά τους να δημιουργήσουν κυρτή κάμψη στο πλοίο, ενώ οι 17730 MT προκύπτουν μόνον όταν η κάμψη είναι κοίλη 120%. (Σχ. υπόμνημά μου στην 2<sup>α</sup> Ανακρίτρια Αθηνών Κεφάλαιο Ο’, σελ. 35 έως 39, Σχ. 24, Σελ. 17 +9).

4. Το σχέδιο φόρτωσης “Ceres cargo plan” είναι συναφές και εξαρτώμενο έγγραφο του αυτοδύναμου (Αν και πλαστού) υπολογισμού ευστάθειας με ημερομηνία έγκρισης 23-11-2001. Το σχέδιο φόρτωσης “Ceres cargo plan” θα όφειλε να είναι σε απόλυτη ομοιότητα και συμφωνία με τον αναθεωρημένο υπολογισμό ευστάθειας με έγκριση από τον επιθεωρητή Sencer Under 23-11-2001. Παρατηρείται όμως ότι παρουσιάζουν διαφορές τόσο στην ποσότητα του φορτίου σε κάθε αντίστοιχο αμπάρι, όσο και στον “συντελεστή στοιβασίας” ο οποίος κανονικά θα έπρεπε να είναι μόνον ένας, αφού ένα φορτίο έχει μόνον έναν “συντελεστή στοιβασίας και όχι τρεις (3) που χρησιμοποίησαν προκειμένου να πετύχουν το δοκούν φουσκώνοντας και ξεφουσκώνοντας το φορτίο! Δηλαδή την απάτη σε όλο της το μεγαλείο! (Σχ. 23+23<sup>A</sup>+9).

5. Παρουσίασαν το σχέδιο φόρτωσης ‘‘Ceres cargo plan’’ στο λιμεναρχείο προκειμένου να πάρουν τον απόπλου του πλοίου, όμως αυτό είναι ψευδές διότι ο διευθυντής ασφαλείας της ναυσιπλοΐας διά του E-mail του βεβαιώνει ότι ο απόπλους από Μόντρεαλ βάσει των Καναδικών νόμων εκδίδεται μόνον επί τη εμφανίσει του αυθεντικού υπολογισμού ευστάθειας, ο οποίος κατ’ αυτούς ήταν ο αναθεωρημένος υπολογισμός ευστάθειας με έγκριση 23-11-2001 και όχι η απλή φωτοτυπία η οποία δεν υποστηριζόταν από κανέναν υπολογισμό ευστάθειας. Π.χ. Είναι σαν ο Πολιτικός μηχανικός να έδωσε βάσει του σχεδίου της αντοχής του υλικού σημείου να χρησιμοποιηθούν 100 MT μπετόν και ο εργολάβος να χρησιμοποιήσει 60 MT μπετόν. Επομένως η αυθαιρεσία αυτή του εργολάβου ήταν εγκληματική και ανυπόστατη αφού δεν υποστηριζόταν πλέον από τον υπολογισμό στατικής ευστάθειας του σχεδίου του πολιτικού μηχανικού. Αυτή είναι διαφορά και ακόμη χειρότερη από το παράδειγμα που σας έδωσα.

Άφησα για το τέλος να εξηγήσω ότι το ‘‘ΕΘΝΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΦΟΡΤΙΟΥ’’ δεν έχει καμία σχέση με το υπουργείο μεταφορών των ΗΠΑ, αλλά πρόκειται για Ανώνυμο Εταιρεία με την επωνυμία ‘‘NATIONAL CARGO BUREAU INC’’. Η λέξη INCorporation = ‘‘Ανώνυμος Εταιρεία’’ η οποία έχει υπογράψει σύμβαση με το γραφείο αυτό προκειμένου να φέρει εις πέρας τις φορτώσεις των πλοίων. Η εταιρεία αυτή δραστηριοποιείται σε πολλές άλλες εργασίες. Μέχρι και μάρτυρες πάνε σε δικαστήρια με το αζημίωτο φυσικά εξαρτώμενο πάντα από το αν θα πουν αλήθεια ή ψέματα. Αν ψάξει κανείς το Google (ΑΜΕΡΙΚΗ) με τον λογότυπο ‘‘NATIONAL BUREAU’’ = ‘‘ΕΘΝΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ’’ θα βρει ότι μπορεί κανείς να φανταστεί! Ας ρίξουμε μια ματιά μαζί!

### National Cargo Bureau Inc - Locations, Sale & Lease Transaction ...

[www.loopnet.com/.../national-cargo-bureau-inc/listings/](http://www.loopnet.com/.../national-cargo-bureau-inc/listings/) ▼ Μετάφραση αυτής της σελίδας

National Cargo Bureau Inc locations for sale and lease and other National Cargo Bureau Inc commercial property information. National Cargo Bureau Inc is a current or former tenant or owner of the following properties.

Ελεύθερη μετάφραση:

«Τοποθεσίες περιουσιακών στοιχείων για πώληση και μίσθωση και πληροφορίες εμπορικής ιδιοκτησίας και άλλες εμπορικές περιουσιακές πληροφορίες του ‘‘Εθνικού γραφείου φορτίων’’. Εκ πείρας σας διαβεβαιώνω ότι είναι οι επίσημοι εκβιαστές των Ελληνικών εμπορικών πλοίων τα οποία καταπλέουν σε λιμάνια των ΗΠΑ προκειμένου να φορτώσουν σιτηρά.

Είμαι βέβαιος ότι και ο πλέον κακόπιστος μέσα από αυτές τις σελίδες θα καταλάβει ότι το καράβι που λέγεται Δικαιοσύνη έχει πάρει επικίνδυνη κλίση η οποία δεν πρόκειται να επανέλθει αν δεν υπάρξουν θεσμικά μέτρα εναντίον όλων αυτών οι οποίοι έχουν επιβάλει ‘‘omerta’’ μέσα στους κόλπους της δικαιοσύνης. Από την δική μου πλευρά δεν πρόκειται να σιωπήσω διότι δεν μου το επιτρέπει η συνείδησή μου οποιαδήποτε εξέλιξη κι αν έχει η ανάμειξή μου στην υπόθεση αυτή την οποία ονομάζω ‘‘Μπρακουμάτσος Gate’’.

Μετά τιμής

πλοίαρχος Α τάξεως

Λιβαδάς Χαράλαμπος.



