

31 Ιανουαρίου, 1994

(ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, Δ/στής)

ΠΛΟΙΟ NAWAL ΚΑΙ ΑΛΛΟΙ,

Ενάγοντες,

v.

ΠΛΟΙΟΥ BAYONNE,

Εναγόμενου.

(Συνενωμένες Αγωγές Ναυτοδικείου Αρ. 24/91, 25/91, 32/91)

Σύγκρουση πλοίων στην ανοικτή θάλασσα — Επιμερισμός ευθύνης — Περίπτωση διασταυρώσεως σύμφωνα με τους Κανονισμούς 15, 16 και 17 των Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγή Σύγκρουσης στην Θάλασσα του 1972 (Νόμος 18/80) — Παράλειψη του φυλάσσοντος πλοίου να δώσει προτεραιότητα στο φυλασσόμενο πλοίο και να έχει σωστή παρατηρητικότητα — Παράλειψη του φυλασσόμενου πλοίου να λάβει έγκαιρα μέτρα για αποφυγή της σύγκρουσης είτε με μεγαλύτερη στροφή προς τα δεξιά είτε με ελάττωση ταχύτητας — Η ευθύνη καταμερίστηκε σε 70% για το φυλάσσον πλοίο και 30% για το φυλασσόμενο πλοίο.

Στις 11:15 περίπου το βράδυ της 14.3.91 τα πλοία NAWAL και BAYONNE συγκρούστηκαν σε απόσταση 40 περίπου ναυτικών μιλίων νότια της Λεμεσού, με αποτέλεσμα να βυθισθεί το NAWAL και να πνιγούν τρία μέλη του πληρώματός του. Το NAWAL είχε αποπλεύσει από την Λεμεσό με προορισμό την Βηρυτό, ενώ το BAYONNE είχε αποπλεύσει από την Χάιφα με προορισμό την Λάρνακα. Το θέμα της ευθύνης για τη σύγκρουση εκδικάστηκε σαν προκαταρκτικό θέμα.

Το Ναυτοδικείο, αφού αξιολόγησε την ενόπιον του μαρτυρία, προέβη στα εξής ευρήματα αναφορικά με τις συνθήκες υπό τις οποίες συνέβη η σύγκρουση: (i) εφόσον κατά το χρονικό διάστημα πριν από την σύγκρουση το NAWAL εκινείτο σε πορεία 110 μοιρών και το BAYONNE σε πορεία 352 μοιρών εδημοουργείτο κατάσταση διασταύρωσης· (ii) ο ανθυποπλοίαρχος του BAYONNE μισή ώρα περίπου πριν από την σύγκρουση αντιλήφθηκε την παρουσία του NAWAL στα αριστερά του μέσου του ραντάρ. Προσπάθησε αλλά χωρίς αποτέλεσμα να επικοινωνήσει με αυτό μέσω του ασυρμάτου και μέσω φωτεινών σημάτων· (iii) όταν τα

πλοία βρισκόνταν σε απόσταση περίπου 2 μιλίων μεταξύ τους ο ανθυπο-
 πλοίαρχος του BAYONNE αντιλήφθηκε ότι το NAWAL δεν επρόκειτο να
 αλλάξει πορεία ως είχε υποχρέωση να κάνει δυνάμει των σχετικών Κανονισμών, και γι' αυτό άρχισε μια σειρά από μικρές στροφές προς τα δεξιά
 5 αλλά στο τέλος η σύγκρουση συνέβηκε σε γωνία 30 μοιρών μεταξύ των δύο πλοίων (iv) ο πλοίαρχος και ο πηδάλιούχος του NAWAL δεν είχαν αντιληφθεί την παρουσία του BAYONNE, διότι κατά το διάστημα πριν από την σύγκρουση δεν είχαν αναμμένο το ραντάρ τους και επίσης δεν ήταν παρόντες στη γέφυρα: (v) το BAYONNE δεν ελάττωσε καθόλου ταχύτητα
 10 από την στιγμή που αντιλήφθηκε το NAWAL μέχρι την σύγκρουση (vi) κρινοντας από την γωνία σύγκρουσης το BAYONNE, από την στιγμή που είχε αρχίσει τις διαδοχικές στροφές προς τα δεξιά, είχε μεταβάλει πορεία προς τα δεξιά κατά 90 μοίρες περίπου (vii) δεν υπήρχε οποιοσδήποτε κίνδυνος για τις μηχανές του BAYONNE εάν επιχειρείτο μεγαλύτερη και πιο
 15 απότομη στροφή προς τα δεξιά. Με βάση τα ευρήματα αυτά,

Αποφασίστηκε ότι:

- (α) Από τις πορείες των δύο πλοίων ήτο φανερό ότι υπήρχε περίπτωση διασταύρωσης (crossing situation) και κατά συνέπεια είχαν εφαρμογή οι Κανόνες 15, 16 και 17 των Διεθνών Κανονισμών
 20 προς Αποφυγή Σύγκρουσης στη Θάλασσα του 1972 που επικυρώθηκαν με τον Νόμο 18/80. Εφόσον το BAYONNE ερχόταν από τα δεξιά του NAWAL, το NAWAL ήταν το "φυλάσσον" πλοίο, και το BAYONNE το "φυλασσόμενο" πλοίο, στην έννοια των Κανονισμών.
- (β) Την κύρια ευθύνη για την σύγκρουση είχε το NAWAL το οποίο σαν φυλάσσον πλοίο δεν είχε αλλάξει την πορεία του ώστε να δώσει προτεραιότητα στο BAYONNE, κατά παράβαση του Κανόνα 15 των Κανονισμών. Επίσης, δεν είχε καθόλου παρατηρητικότητα ούτε είχε καν αντιληφθεί την παρουσία και πορεία του
 30 BAYONNE παρά μόνο λίγα λεπτά πριν από την σύγκρουση.
- (γ) Ευθύνη όμως για την σύγκρουση είχε και το BAYONNE το οποίο κατά παράβαση των Κανονισμών 17 και 8 δεν είχε αντιληφθεί πιο έγκαιρα, ότι το NAWAL δεν επρόκειτο να αλλάξει πορεία, και δεν είχε ελαττώσει ταχύτητα ούτε είχε κάνει μεγαλύτερη στροφή προς τα δεξιά.
 35
- (δ) Η ευθύνη έπρεπε να καταμερισθεί σε 70% για το NAWAL και 30% για το BAYONNE.

Απόφαση ως ανωτέρω.

Υποθέσεις που αναφέρθηκαν:

Boy Andrew v. St. Roguvald [1948] A.C. 140,

Danish Kingdom v. Mystic Isle Navigation Company Ltd (1990) 1 A.A.D. 850,

The Savina [1975] 2 Lloyd's Rep. 141, 5

The Andulo v. The Statue of Liberty [1971] 2 Lloyd's Rep. 277,

The "Estrella" [1977] 1 Lloyd's Rep. 525,

The Debalzero [1966] 1 Lloyd's Rep. 440,

The Fulham v. The "Ready" [1951] 1 Lloyd's Rep. 196,

The Toni [1974] 1 Lloyd's Rep. 489, 10

The Martin Fiero [1975] 2 Lloyd's Rep. 130.

Αγωγές Ναυτοδικείου.

Αγωγές για ζημιές που υπέστησαν τα πλοία Nawal και Bayonne και για αποζημιώσεις στους ναυτικούς που έχασαν τη ζωή τους ή που τραυματίστηκαν σαν αποτέλεσμα της σύγκρουσης. 15

Στ. Μακμπράϊντ, για τους Ενάγοντες.

Γ. Μιχαηλίδης, για τους Εναγόμενους.

ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, Δ.: Ανάγνωσε την ακόλουθη ενδιάμεση απόφαση. Η υπόθεση αυτή αφορά απαιτήσεις για ζημιές που υπέστησαν δύο πλοία και ορισμένοι ναυτικοί, εκ των οποίων μερικοί έχασαν τη ζωή τους, σαν αποτέλεσμα σύγκρουσης μεταξύ του εναγόμενου πλοίου και του ενάγοντος πλοίου, που έγινε στις 11.15 περίπου το βράδυ, στις 14/3/1991. Η σύγκρουση έγινε σε απόσταση 40 περίπου ναυτικών μιλίων νότια της Λεμεσού, με αποτέλεσμα να βυθιστεί το πλοίο NAWAL και να πνιγούν τρία μέλη του πληρώματός του. 25

Οι δικηγόροι και από τις δύο πλευρές με αίτηση τους στο Δικαστήριο παρακάλεσαν όπως αποφασιστεί σε πρώτο στάδιο το θέμα της ευθύνης, γιατί με βάση την απόφαση και τα ευρήματα του Δικασ-

στηρίου στο θέμα της ευθύνης υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να συμβιβάσουν την υπόθεση. Έτσι ακούστηκε προκαταρκτικά το θέμα της ευθύνης και η απόφαση αυτή είναι μία ενδιάμεση απόφαση ως προς την ευθύνη μόνο.

- 5 Τα δύο πλοία ταξίδευαν σε αντίθετες κατευθύνσεις. Το NAWAL απέπλευσε από τη Λεμεσό με προορισμό τη Βηρυτό, ενώ το BAYONNE απέπλευσε από την Χάϊφα με προορισμό τη Λάρνακα.

- 10 Οι γενικές αρχές της αμέλειας έχουν εφαρμογή στις περιπτώσεις συγκρούσεων πλοίων στη θάλασσα, εφόσον το ίδιο το αγωγίμο δικαίωμα εδράζεται σ' αυτήν. Οι αρχές του κοινοδικαίου σε σχέση με τη συντρέχουσα αμέλεια και πάλι δεν διαφέρουν στην περίπτωση ναυτικών υποθέσεων. (Βλέπε *Boy Andrew v. St. Roguvald* [1948] A.C. 140, 155 και άρθρο 4 της Περί Συγκρούσεων Συνθήκης των Βρυξελλών 1910.) Όμως η κρινόμενη υπαιτιότητα και ο βαθμός της σε περιπτώσεις σύγκρουσης πλοίων στη θάλασσα, θα πρέπει να κρίνεται υπό το φως των ιδιαίτερων Κανονισμών που διέπουν τη διεθνή ναυσιπλοΐα και έχουν εφαρμογή στο Κυπριακό Δίκαιο. Η Περί Συγκρούσεων Συνθήκη των Βρυξελλών του 1910 και ο Περί Συνθηκών Ναυτικού Δικαίου Νόμος της Αγγλίας του 1911, ο οποίος την επικύρωσε, εφαρμόζεται στην Κύπρο με βάση το άρθρο 188 του Συντάγματος. [Βλέπε επίσης *Danish Kingdom v. Mystic Isle Navigation Company Ltd* (1990) 1 Α.Α.Δ. 850].
- 15
20

- 25 Περαιτέρω, οι Διεθνείς Κανονισμοί προς Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα του 1972, οι οποίοι έχουν κυρωθεί με το Νόμο 18 του 1980 και 66/82, έχουν εφαρμογή και θα πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη για τον καθορισμό της ευθύνης σε περιπτώσεις συγκρούσεων πλοίων.

- 30 Για τα γεγονότα της υπόθεσης αυτής έχει προσαχθεί ενώπιόν μου εκτενής μαρτυρία τόσο από τους ενάγοντες, όσο και από τους εναγόμενους. Σε πολλά σημεία η μαρτυρία των δύο πλευρών διαφέρει και η κάθε πλευρά έδωσε τη δική της εκδοχή για τις συνθήκες της σύγκρουσης.

- 35 Ο Μ.Ε.1 Walid Halabi, Πλοίαρχος του NAWAL, ανέφερε ότι το NAWAL ανεχώρησε από τη Λεμεσό και ταξίδευε με πορεία 110 μοιρών και ταχύτητα 6,5 κόμβων, με προορισμό το Λίβανο, έχοντας όλα τα φώτα ναυσιπλοΐας του αναμμένα. Ο καιρός όπως ανέφερε ήταν καλός και η ορατότητα ήταν μέχρι 15 μίλια μακριά εφόσον, όπως ισχυρίστηκε, τα εμπορευματοκιβώτια τα οποία ευρίσκοντο στο πλοίο δεν εμπόδιζαν την ορατότητα. Όπως ανέφερε στο Δικα-

στήριο, σε καμιά περίπτωση δεν είδε οποιοδήποτε πλοίο στη δεξιά πλευρά του NAWAL, παραδέχθηκε όμως ότι είδε για πρώτη φορά το BAYONNE όταν αυτό ήταν μόλις 50 μέτρα μακριά από το NAWAL, οπότε, όπως ανέφερε, πήρε το πηδάλιο και έστριψε στα αριστερά. Επίσης ανέφερε ότι το NAWAL χρησιμοποίησε σε κάποιο στάδιο το ραντάρ του, το οποίο όμως σταμάτησαν μεταγενέστερα να το χρησιμοποιούν. Ο ίδιος μάρτυρας ανέφερε ότι είδε και κάποιο άγνωστο πλοίο ερχόμενο από τα δεξιά του, το οποίο προσπέρασε το NAWAL και άφησε να νοηθεί ότι επρόκειτο για το BAYONNE, που μεταγενέστερα προφανώς να άλλαξε πορεία, ισχυρισμός όμως που αργότερα είχε εγκαταλειφθεί από τους ενάγοντες και το δικηγόρο τους, εφόσον θα ήταν αδύνατον μαθηματικά να επρόκειτο για το πλοίο BAYONNE. Παρόλο που το λάθος του μάρτυρα στο σημείο αυτό είναι παραδεχτό από τους ενάγοντες, δε μπορεί όμως να αφήσει ανεπηρέαστη την αξιοπιστία του.

Αντεξεταζόμενος ο Πλοίαρχος του NAWAL παραδέχθηκε ότι λίγο χρόνο πριν γίνει η σύγκρουση το ραντάρ του NAWAL ήταν κλειστό. Επίσης ανέφερε ότι δε μπορούσε να πει με ακρίβεια την πορεία του BAYONNE πριν τη σύγκρουση, εφόσον το πρόσεξε μόλις 50 μέτρα μακριά από το NAWAL. Παραδέχθηκε επίσης ότι το BAYONNE κτύπησε το NAWAL στη δεξιά του πλευρά, όπου ευρίσκονται οι πρύσσινοι πλευρικοί φανοί του NAWAL.

Για τους ενάγοντες επίσης έδωσε μαρτυρία ο πηδαλιούχος του NAWAL Basha Hussein (M.E.2), ο οποίος παραδέχθηκε ότι δεν είδε καθόλου το BAYONNE πριν από τη σύγκρουση. Είπε ότι σε κάποιο στάδιο παρέδωσε το πηδάλιο στον Καπετάνιο. Η μαρτυρία του ήταν πολύ σύντομη και καθόλου διαφωτιστική, χωρίς να προσθέσει οποιοδήποτε νέο στοιχείο στη μαρτυρία του Walid Halabi. Ο μάρτυρας αυτός δεν αντεξετάστηκε από το συνήγορο των εναγομένων.

Ο εμπειρογνώμονας (M.E.3) Wolfgang Hanche, Διπλωματούχος Πλοίαρχος, έδωσε επίσης μαρτυρία εκ μέρους των εναγόντων. Ισχυρίστηκε ότι με τα ενάπια του στοιχεία και με δεδομένο τις πορείες των δύο πλοίων, ήταν φανερό ότι εάν τα δύο πλοία διατηρούσαν την αρχική τους πορεία και ταχύτητα, δεν θα υπήρχε σύγκρουση. Επέριψε ευθύνη στο BAYONNE το οποίο, όπως ισχυρίστηκε, θα έπρεπε να αντιληφθεί πιο έγκαιρα ότι τα δύο πλοία ευρίσκοντο σε πορεία σύγκρουσης και να προβεί σε ελιγμούς προς τα δεξιά και να μειώσει την ταχύτητά του. Περαιτέρω ανέφερε ότι το BAYONNE θα έπρεπε να κάμει μεγάλες μεταβολές στην πορεία του προς τα δεξιά και όχι διαδοχικές μικρές μεταβολές, όπως έπραξε.

Αντεξεταζόμενος παραδέχθηκε ότι με δεδομένο ότι η πορεία του NAWAL ήταν 110 μοίρες και του BAYONNE 352 μοίρες, εδημουργείτο κατάσταση διασταύρωσης, ιδιαίτερα εάν το πράσινο φως του NAWAL ήταν ορατό. Επίσης συμφώνησε ότι με δεδομένο ότι η

5 γωνία σύγκρουσης ήταν 30 μοίρες, τότε το BAYONNE θα έπρεπε να είχε αλλάξει από την αρχική του πορεία προς τα δεξιά τουλάχιστον 80 μοίρες.

Η μαρτυρία η οποία έχει προσαχθεί από μέρους των εναγομένων ήταν πολύ πιο διαφωτιστική ως προς τις συνθήκες της σύγκρουσης.

10 Ο Ανθυποπλοίαρχος του BAYONNE Furqan Ahmed Faruqi (M.Y.1), ανέφερε ότι το BAYONNE ήταν σε πορεία 352 μοιρών και με ταχύτητα 11.5 κόμβων. Περίπου μισή ώρα πριν τη σύγκρουση παρατήρησε την ηχώ κάποιου πλοίου σε απόσταση 8 μιλίων στην αριστερή πλευρά του BAYONNE από ραντάρ, το οποίο ήταν όπως ανέφερε

15 συνεχώς σε λειτουργία. Είδε με το τηλεσκόπιο ένα πράσινο φως χωρίς οποιουδήποτε εφίσθιους φανούς. Όταν πλησίασε το BAYONNE σε απόσταση 5 μιλίων από το NAWAL, εξέπεμψε μια σειρά από βραχείες λάμπεις προς την κατεύθυνση του NAWAL. Διατήρησε την πορεία του το BAYONNE και χρησιμοποίησε τη λυχνεία ALDIS, αλλά δεν υπήρξε ανταπόκριση από το NAWAL. Επίσης το κάλεσε στον ασύρματο αλλά και πάλι δεν υπήρξε ανταπόκριση. Όταν πλέον, όπως ανέφερε, αντελήφθηκε ότι το NAWAL δεν

20 επρόκειτο να παραμερίσει, διέταξε τον πηδαλιούχο να αλλάξει πορεία προς τα δεξιά πρώτα σε 000°, μετά σε 020°, 030°, 040° μέχρι 060°. Η διαταγή για αλλαγή πορείας προς τα δεξιά δόθηκε όταν η απόσταση μεταξύ των δύο πλοίων ήταν μικρότερη από 2 μίλια και όταν ο ίδιος αντελήφθηκε ότι το NAWAL δεν επρόκειτο να δώσει προτεραιότητα στο BAYONNE.

Γύρω στις 23.15 και ενώ το NAWAL συνέχιζε να πλησιάζει, η δεξιά παρειά του NAWAL συγκρούστηκε με την αριστερή μάσκα του BAYONNE με γωνία 30° με 40° μεταξύ των δύο πλοίων. Μετά από τη σύγκρουση είδε το NAWAL να αναποδογυρίζεται και στη συνέχεια να βυθίζεται.

Αντεξεταζόμενος παραδέχθηκε ότι δεν χρησιμοποίησε το ραντάρ τύπου ARPA, ισχυριζόμενος ότι δεν ήταν απαραίτητο εφόσον ελάμβανε όλες τις πληροφορίες που χρειαζόταν από το άλλο ραντάρ. Περαιτέρω παραδέχθηκε ότι δεν υπολόγισε την ταχύτητα του NAWAL και ούτε έκαμε σχεδιασμό (plotting) γιατί, όπως ανέφερε, δεν ήταν αναγκαίο. Επίσης ανέφερε ότι παρόλο που παρατηρούσε

40 για περίπου έξι μίλια ότι η πορεία του NAWAL ήταν σταθερή, εντούτοις κατέληξε τελειωτικά στο συμπέρασμα ότι δεν θα έδινε

προτεραιότητα στο BAYONNE παρά μόνο μόλις αυτό θα ευρισκόταν σε απόσταση περίπου 2 μιλίων. Ανέφερε επίσης ότι το BAYONNE δεν ελάττωσε ταχύτητα και ο λόγος που έδωσε διαταγή για σταδιακή στροφή προς τα δεξιά και όχι άμεση, ήταν διότι φοβόταν ότι θα προκαλείτο ζημιά στις μηχανές ενόψει της ταχύτητάς του.

5

Ο Πλοίαρχος του BAYONNE Vinko Nad (M.Y.3), ανέφερε ότι ήλθε στη γέφυρα του BAYONNE μετά τη σύγκρουση, εφόσον ο ίδιος δεν ήταν καθήκον. Κατά τον ουσιαστικό χρόνο αναγνώρισε την πορεία που ακολουθούσε το BAYONNE και περιέγραψε τη ζημιά που προκλήθηκε στο πλοίο. Ανέφερε ότι υπήρχε ζημιά στην αριστερή πλευρά του πλοίου στον "ώμο" (shoulder), ξεκινώντας από τη μάσκα και αρνήθηκε ότι υπήρξε οποιαδήποτε ζημιά στην πλώρη. Είπε επίσης ότι το σύστημα ραντάρ ARPA χρησιμοποιείται συνήθως όταν υπάρχουν πολλά πλοία στην περιοχή, παραδέχθηκε όμως τη χρησιμότητα του στο σχεδιασμό (plotting) και τη διακρίβωση της ακριβούς πορείας. Όταν έφθασε στη γέφυρα η πορεία του BAYONNE ήταν γύρω στις 80-90 μοίρες. Αναφέρθηκε επίσης στις προσπάθειες τις οποίες έκαμε για να διασώσει τους ναυαγούς μετά τη βύθιση του NAWAL.

10

15

20

Αντεξεταζόμενος διαφώνησε με τον Ανθυποπλοίαρχο Furqan Faruqi (M.Y.1) ότι μια διαταγή για αλλαγή πορείας του BAYONNE όλο δεξιά, με δεδομένη την ταχύτητα των 11.5 κόμβων, θα έκανε οιαδήποτε ζημιά στις μηχανές. Επίσης ανέφερε ότι εάν γίνετο τέτοια αλλαγή πορείας προς τα δεξιά, τότε το BAYONNE θα έκανε κύκλο με διάμετρο μικρότερη από ένα μίλι.

25

Τέλος για τους εναγόμενους κατέθεσε σαν εμπειρογνώμονας ο κ. Θεόδωρος Φατσής, Διπλωματούχος Πλοίαρχος από την Ελλάδα, με χρόνια πείρα σαν Πλοίαρχος. Ο κ. Φατσής ανέφερε ότι οι δύο πορείες των πλοίων διασταυρώνονταν. Το NAWAL θα έπρεπε να βλέπει το κόκκινο πλευρικό φανάρι του BAYONNE καθώς και τους δύο επίσθιους φανούς. Σύμφωνα με τους Κανονισμούς για Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα, το NAWAL θα έπρεπε, εφόσον είχε το BAYONNE στη δεξιά του πλευρά, να του δώσει προτεραιότητα. Όπως ανέφερε είναι στην κρίση του υπεύθυνου αξιωματικού στη γέφυρα για να αποφασίσει πότε να λάβει μέτρα για αποφυγή της σύγκρουσης, εφόσον δεν του δινόταν η προτεραιότητα που edικαιούτο. Θεώρησε ότι δεν είχε γίνει αργά η ενέργεια που έγινε από το BAYONNE με στροφή προς τα δεξιά, μόλις αυτό βρισκόταν σε απόσταση 2 μιλίων μόνο από το NAWAL. Είπε επίσης ότι η στροφή προς τα δεξιά ήταν η ενδεδειγμένη εφόσον ο ίδιος ο Κανονισμός

30

35

40

(Κανονισμός 17(γ) των Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγή Σύγκρουσης στη Θάλασσα του 1972 - Νόμος 18/80) απαγορεύει τη στρόφη προς τα αριστερά.

- 5 Αντεξεταζόμενος ανέφερε ότι η χρήση του ραντάρ τύπου a.g.p.a. δεν θα βοηθούσε καθόλου την πληροφόρηση του Ανθυποπλοίαρχου Faugui, καθότι όλες οι πληροφορίες τις οποίες εχρειάζοντο εξασφα-
10 λίζοντο από το κανονικό ραντάρ με την πραγματοποίηση κάποιων υπολογισμών. Το μόνο πράγμα που κάνει το a.g.p.a., όπως ανέφε-
ρε, είναι να κάνει τον υπολογισμό από μόνο του και να δίνει τα
15 στοιχεία που χρειάζονται γρήγορα και χωρίς την ανάγκη μαθηματι-
κών υπολογισμών. Ανέφερε ότι παίρνοντας σαν δεδομένο ότι η γω-
νία προσκρούσεως ήταν 30 μοίρες και η πορεία του BAYONNE αρι-
στικά ήταν 352 μοίρες, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το BAYONNE
είχε προλάβει να στρίψει προς τα δεξιά γύρω στις 90 μοίρες.
- 15 Είχα την ευκαιρία να ακούσω όλους τους μάρτυρες οι οποίοι κα-
τέθεσαν ενώπιόν μου και μελέτησα και το τεκμήριο που έχει κατα-
τεθεί, όπου αναγράφονται οι πορείες των δύο πλοίων.

- 20 Η μαρτυρία η οποία έχει προσαχθεί από μέρους των εναγόντων δεν ήταν καθόλου διαφωτιστική ως προς τις συνθήκες της σύ-
γκρουσης. Για πρώτη φορά είδαν το BAYONNE μόλις αυτό βρι-
σκόταν 50 μετρα από το NAWAL. Ο καιρός ήταν καλός και δέχο-
μαι ότι το BAYONNE είχε αναμμένους τόσο τους εφίσθιους φα-
25 νούς, όσο και τους πλευρικούς φανούς. Απορρίπτω τη μαρτυρία που έδωσε ο μάρτυρας των εναγόντων Basha Hussein (M.E.2) σαν
αναξιόπιστη. Αυτός ο μάρτυρας ανέφερε ότι ευρισκόταν στη γέφυ-
ρα, χωρίς όμως να μπορεί να δώσει οποιαδήποτε λογική εξήγηση
γιατί να μην προσέξει το BAYONNE. Είναι φανερό ότι δεν υπήρχε
30 κανένας στη γεφυρα του NAWAL κατά τον ουσιώδη χρόνο πριν τη
σύγκρουση και γι' αυτό δεν έχει γίνει έγκαιρη παρατήρηση του
BAYONNE. Επιπρόσθετα δέχομαι ότι το ραντάρ του NAWAL
ήταν κατά τον ουσιώδη χρόνο κλειστό. Η μαρτυρία του Πλοίαρχου
του NAWAL κρίνεται και αυτή αναξιόπιστη και απορρίπτεται.
Ενώ παραδέχθηκε ότι είδε για πρώτη φορά το BAYONNE σε από-
σταση μόλις 50 μετρων, δε μπορούσε να μας δώσει οιαδήποτε λογι-
35 κή εξήγηση γιατί δεν είχε παρατηρηθεί ενωρίτερα. Περαιτέρω άφη-
σε να νοηθεί ότι υπήρχε και άλλο πλοίο στην περιοχή 15 λεπτά πριν
τη σύγκρουση, πράγμα το οποίο διέψευσε ο πηδαλιούχος Basha
Hussein. Εν πάση περιπτώσει, επί του σημείου αυτού υπάρχει δη-
40 λωση του δικηγόρου των εναγόντων ότι ο Καπετάνιος Halabi έκαμε
λάθος στη μαρτυρία του.

Έχω καταλήξει στο συμπέρασμα ότι και οι δύο μάρτυρες, Μ.Ε.1 (Halabi) και Μ.Ε.2 (Hussein), δεν ανέφεραν στο Δικαστήριο την αλήθεια γιατί απλούστατα δεν ευρίσκοντο κατά τον ουσιώδη χρόνο στη γέφυρα του NAWAL. Το NAWAL πήγαινε κατά τον ουσιώδη χρόνο με πορεία 110 μοιρών ακυβέρνητο, χωρίς να υπάρχει οιοσδήποτε 5
τε πάνω στη γέφυρα του.

Σε σχέση με τη μαρτυρία των εναγομένων ως προς τα γεγονότα, δέχομαι σαν αληθή τα όσα ανέφερε τόσο ο Πλοίαρχος του BAYONNE Nad Vinko, όσο και ο Ανθυποπλοίαρχος Furqan Faugiqi. Ο πιο διαφωτιστικός ως προς τις συνθήκες της σύγκρουσης ήταν ο Ανθυποπλοίαρχος Faugiqi, ο οποίος σε απόσταση 8 μιλίων εντόπισε το NAWAL και παρακολούθησε και ενεργούσε καθόλη τη διάρκεια της πορείας μέχρι τη σύγκρουση. 10

Οι εμπειρογνώμονες μάρτυρες, οι οποίοι κατέθεσαν εκ μέρους και των δύο πλευρών, έχουν καταθέσει με σαφήνεια τις εκτιμήσεις τους ως προς το ποίος ευθύνεται για τη σύγκρουση, αναλύοντας τους σχετικούς Κανονισμούς, όμως χωρίς να αποδέχομαι καμιά από τις δύο μαρτυρίες ως απόλυτα ορθές, εντούτοις πιστεύω ότι έχουν βοηθήσει το Δικαστήριο να αντιληφθεί τους παράγοντες οι οποίοι θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στον καταμερισμό της ευθύνης. 15 20

Σύμφωνα με τα ευρήματά μου, τα οποία ουσιαστικά πηγάζουν από τη μαρτυρία τόσο του Πλοίαρχου, όσο και του Ανθυποπλοίαρχου του BAYONNE, με δεδομένη την πορεία των δύο πλοίων, αυτά ευρίσκοντο σε περίπτωση διασταύρωσης "crossing situation" και δεν αποδέχομαι τον ισχυρισμό ότι είχαμε περίπτωση προσπεράσματος, 25
όπως εισηγήθηκε ο συνήγορος των εναγόντων. Μπορεί, εάν τα δύο πλοία δεν άλλαζαν την πορεία τους και διατηρούσαν την ταχύτητα τους, να μην συγκρούονταν, όπως αναφέρθηκε από τον εμπειρογνώμονα κ. Wolfgang Hanche, όμως αυτό δεν αλλάζει το σκηνικό 30
ότι επρόκειτο για περίπτωση διασταύρωσης πορειών. Η ταχύτητα των πλοίων δεν παραμένει πάντα σταθερή και ο κίνδυνος σύγκρουσης ήταν υπαρκτός.

Όπως έχει αναφερθεί στην υπόθεση *The Savina* [1975] 2 Lloyd's Rep. 141 C.A.,

"For the duties under the crossing rules to apply so as to impose on a vessel the duty to give way, both vessels must be keeping a steady course involving risk of collision and the "give-way" vessel should be able to ascertain that the vessel is on such a course. Before that moment each vessel owes the other a general duty of careful 35

navigation with good look-out on a basis of mutuality.”

- 5 Κατά συνέπεια στη συγκεκριμένη περίπτωση είχαν εφαρμογή οι Κανονισμοί 15, 16 και 17 των Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγή Σύγκρουσης στη Θάλασσα του 1972 (Νόμος 18/80), οι οποίοι αναφέρουν τα εξής:

“ΚΑΝΩΝ 15

Περίπτωσης διασταυρώσεως

- 10 Οσάκις δύο μηχανοκίνητα πλοία διασταυρώνουν τας πορείας των, κατά τρόπον ώστε να υφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, το πλοίον, το οποίον βλέπει το έτερον προς την δεξιάν του πλευράν, οφείλει ν’ απομακρύνεται της πορείας του και εφ’ όσον αι συνθήκαι της περιπτώσεως επιτρέπουν, ν’ αποφεύγη να διέρχεται πρόωραθεν του ετέρου πλοίου.

ΚΑΝΩΝ 16

- 15 Χειρισμός εκ μέρους του φυλάσσοντος πλοίου

Παν πλοίον παρά του οποίου απαιτείται όπως απομακρύνεται της πορείας ετέρου τινός πλοίου, δέον όπως ενεργή κατά το δυνατόν εγκαίρως και ουσιαστικώς, ώστε να τηρήται αρκούντως μακράν τούτου.

- 20 ΚΑΝΩΝ 17

Χειρισμός εκ μέρους του φυλασσόμενου πλοίου

- (α) (i) Οσάκις το εν εκ δύο πλοίων οφείλει ν’ απομακρυνθή της πορείας ετέρου, το έτερον τούτο πλοίον δέον να διατηρή την πορείαν και ταχύτητά του.
- 25 (ii) Εν τούτοις, το τελευταίον τούτο πλοίον δύναται να ενεργήση ώστε ν’ αποφευχθή συγκρούσις διά μόνου του ελιγμού του, ευθύς ως καταστή προφανές εις αυτό ότι το υπόχρεον ν’ απομακρυνθή της πορείας του πλοίον δεν ενεργεί καταλλήλως, συμφώνως προς τους παρόντας Κανόνας.
- 30 (β) Όταν, δι’ οιανδήποτε αιτίαν, το υπόχρεον όπως διατηρήση την πορείαν και ταχύτητά του πλοίον ευρεθή τόσον εγ-

γύς του ετέρου, ώστε η σύγκρουσις να μη δύναται να αποφευχθή εκ μόνων των ενεργειών του φυλάσσοντος πλοίου, τότε οφείλει και τούτο να ενεργήση κατά τον καλύτερον δυνατόν τρόπον διά ν' αποφευχθή η σύγκρουσις.

- (γ) Μηχανοκίνητον πλοίον, το οποίον ενεργεί εις τινα περιπτώσιν διασταυρώσεως πορειών συμφώνως τη υποπαράγραφω (α) (ii) του παρόντος Κανόνος προς αποφυγήν συγκρούσεως μεθ' ετέρου μηχανοκινήτου πλοίου, δέον να μη μεταβάλλη, εφ' όσον αι συνθήκαι της περιπτώσεως επιτρέπουν, πορείαν προς τα αριστερά ίνα αποφύγη πλοίον, το οποίον ευρίσκειται εις την αριστεράν του πλευράν. 5 10
- (δ) Ο παρών Κανών δεν απαλλάσει το φυλάσσον πλοίον της υποχρεώσεώς του ν' απομακρυνθή της πορείας ετέρου." (Οι υπογραμμίσεις είναι δικές μου). 15

Είναι ξεκάθαρο από τη μαρτυρία ότι ενώ σύμφωνα με τον Κανονισμό 15 το NAWAL θα έπρεπε, εφόσον είχε στα δεξιά του το BAYONNE, να απομακρυνθεί, εντούτοις συνέχισε την πορεία του χωρίς να προβεί σε κανένα ελιγμό. Από μόνο του αυτό το γεγονός δημιούργησε μια "επικίνδυνη κατάσταση" και κίνδυνο σύγκρουσης. Το ερώτημα όμως είναι κατά πόσο το BAYONNE, με δεδομένη τη σταθερή πορεία του NAWAL και τη μη τήρηση εκ μέρους του των Κανόνων προτεραιότητας, ενήργησε σωστά και σύμφωνα με τους Κανονισμούς. Σύμφωνα με τον Κανόνα 17(α)(i) το φυλασσόμενο πλοίο, που στην προκειμένη περίπτωση ήταν το BAYONNE, θα έπρεπε να διατηρήσει σταθερά την πορεία και ταχύτητά του, πράγμα το οποίο σύμφωνα με τη μαρτυρία του Basha Hussein, έκαμε μέχρι που αυτό ευρισκόταν 2 μίλια μακριά από το NAWAL. Μετά το σημείο αυτό ξεκίνησε ελιγμό με στροφή προς τα δεξιά όταν, όπως ανέφερε ο μάρτυρας, κατέστη προφανές ότι το NAWAL δεν τηρούσε τον Κανονισμό για την προτεραιότητα. 20 25 30

Ο Κανονισμός είναι σαφής ότι ο ελιγμός από μέρους του φυλασσόμενου πλοίου τότε μόνο θα πρέπει να γίνει, ευθύς μόλις καταστεί προφανές ότι το φυλάσσον πλοίο δεν ενεργεί κατάλληλα, σύμφωνα με τους Κανόνες. 35

Ο εμπειρογνώμονας μάρτυρας των εναγομένων δε μπορούσε να πει με ακρίβεια πότε αυτό θα έπρεπε υπό τις περιστάσεις να είχε διαπιστωθεί και σε ποιά απόσταση θα έπρεπε να είχαν αρχίσει οι ελιγμοί από το BAYONNE, αλλά έκρινε ότι η ενέργεια του BAYONNE

- στα δύο μίλια ήταν λογική. Είτε ότι παράγοντες όπως το μέγεθος του πλοίου και η ευκολία ελιγμού, θα πρέπει να είναι τα κριτήρια τα οποία θα βαρύνουν στην απόφαση του πηδαλιούχου. Ο ελιγμός προς τα δεξιά κρίνεται ως ο πλέον ορθός, αφού αυτός υπαγορεύεται ρητά από το σχετικό Κανονισμό. (Κανονισμός 17(γ)). Οι χειρισμοί προς αποφυγή σύγκρουσης αναφέρονται στον Κανονισμό 8, ο οποίος λέγει τα εξής:

“ΚΑΝΩΝ 8

Χειρισμοί προς αποφυγήν συγκρούσεως

- 10 (α) Πας χειρισμός εκτελούμενος προς αποφυγήν συγκρούσεως, δέον, εφ’ όσον αι συνθήκαι της περιπτώσεως επιτρέπουν, να είναι σαφής και έκδηλος και να γίνεται εγκαίρως και συμφώνως προς τας υπαγορεύσεις της καλής ναυτικής τέχνης.
- 15 (β) Πάσα μεταβολή πορείας και/ή ταχύτητος προς αποφυγήν συγκρούσεως δέον, εφ’ όσον αι συνθήκαι της περιστάσεως επιτρέπουν, να είναι αρκούντως μεγάλη, ώστε να γίνεται αμέσως αντιληπτή παρά του ετέρου πλοίου παρατηρούντος οπτικώς ή μέσω RADAR. Διαδοχικά μικρά μεταβολάι πορείας ή και ταχύτητος δέον ν’ αποφεύγυνται.
- 20 (γ) Εφ’ όσον υφίσταται επαρκής θαλάσσιος χώρος, η μεταβολή της πορείας απλώς δυνατόν ν’ αποβή η πλέον αποτελεσματική ενέργεια προς αποφυγήν προσεγγίσεως εις επικίνδυνον απόστασιν, νοουμένου ότι εκτελείται εγκαίρως, είναι ουσιαστική και δεν απολήγει εις επικίνδυνον προσέγγισιν μεθ’
- 25 ετέρου πλοίου.
- (δ) Χειρισμός εκτελούμενος προς αποφυγήν συγκρούσεως μεθ’ ετέρου πλοίου δέον όπως είναι τοιούτος, ώστε να απολήγη εις διέλευσιν απ’ αυτού εις ασφαλή απόστασιν. Η αποτελεσματικότης του χειρισμού δέον να ελέγχεται προσεκτικώς μέχρις ότου το έτερον πλοίον αντιπαρέλθη οριστικώς.
- 30 (ε) Εάν είναι απαραίτητον, προς αποφυγήν συγκρούσεως ή προς παροχήν ευχερείας χρόνου προς εκτίμησιν της καταστάσεως, εν πλοίον δέον όπως ελαττώνη την ταχύτητά του ή ακινητή τελείως διά διακοπής της λειτουργίας ή αναποδίσεως των μέσων προώσεώς του.”
- 35 (Οι υπογραμμίσεις είναι δικές μου).

Στην προκείμενη περίπτωση το BAYONNE μετέβαλε την πορεία του κατά 80 μοίρες περίπου, αφού λάβει κανείς υπόψη τη γωνία σύγκρουσης που ήταν περίπου 30 μοίρες. Ο δικηγόρος των εναγόντων εισηγήθηκε ότι η αλλαγή πορείας έγινε σταδιακά, ενώ ο Κανονισμός 8(β) ρητά αναφέρει ότι οι διαδοχικά μικρές μεταβολές θα πρέπει να αποφεύγονται. Ο μάρτυρας Husseini όταν ρωτήθηκε γιατί δεν έστριψε εξ ολοκλήρου, ανέφερε ότι φοβόταν μήπως υπάρξει πρόβλημα στις μηχανές, πράγμα όμως που διέψευσε ο Καπετάνιος του BAYONNE Nad Vinko, ο οποίος είπε ότι το πλοίο θα μπορούσε να έκανε τη στροφή χωρίς κανένα πρόβλημα. Περαιτέρω υπάρχει η παραδοχή εκ μέρους του εμπειρογνώμονα των εναγομένων κ. Φατσή, ο οποίος είπε ότι το BAYONNE θα μπορούσε να κάμει κύκλο με διάμετρο λιγότερη από ένα μίλι, εάν έστριβε όλο δεξιά.

Στην υπόθεση *The Andulo v. The Statue of Liberty* [1971] 2 Lloyd's Rep. 277, ο Δικαστής Λόρδος Reid είπε:

“One must consider both the “causative potency” and the blameworthiness of the faults. I must confess that I find some difficulty in assessing causative potency in terms of percentages. But it is sufficient here to adopt the view of Mr. Justice Brandon ([1970] 2 Lloyd's Rep. 151, at p. 163) that

... the failure [of Statue of Liberty] to give way early was, to my mind, by far the most causative fault on either side ...”

Επίσης ο Δικαστής Morris είπε:

“On any view of the matter I consider that by far the greater part of the blame for the collision lies in the earlier conduct and the continuing conduct of those in charge of the Statue of Liberty. Subject to a consideration of the question as to look-out I can see no fault on the part of those in charge of the Andulo at any time earlier than a very few minutes before the collision. The main fault of the Statue of Liberty was much earlier and it was continuous. The Statue of Liberty ought never to have got close enough to the Andulo for any serious risk of collision to arise.”
(Οι υπογραμμίσεις είναι δικές μου).

Κρίνοντας τις ενέργειες του BAYONNE θα πρέπει πάντοτε να έχουμε υπόψη μας τον Κανονισμό 17(α)(i), ο οποίος επιβάλλει στο φυλασσόμενο πλοίο να διατηρήσει την πορεία του και την ταχύτητα του, πράγμα το οποίο έκανε μέχρι που έφθασε σε απόσταση 2 μιλίων από το NAWAL. Στην υπόθεση *The “Estrella”* [1977] Lloyd's

Rep., Vol. 1, σ. 525, το Δικαστήριο επέρριψε τη μεγαλύτερη ευθύνη σε φυλασσομένο πλοίο διότι αντί να ακολουθήσει τον Κανονισμό 17(α)(i), άλλαξε την πορεία του διαδοχικά και επήλθε σύγκρουση. Ο Δικαστής Brandon είπε χαρακτηριστικά στην πιο πάνω υπόθεση:

5 “Both ships being to blame in the respects stated, it remains for
me to apportion liability between them. With regard to this, it
seems to me that the primary cause of the collision was that the
Setubal, being the stand-on ship in a crossing situation, failed to
keep her course, and instead made successive alterations to port,
10 first of 10 deg. when the ships were still a substantial distance apart,
and then a further 40 deg. or so as they approached closer to each
other...”

Με γνώμονα τα πιο πάνω γεγονότα και έχοντας υπόψη μου την
εκτενή αγγλική νομολογία (βλέπε επίσης *The Debalzero* [1966] 1
15 Lloyd’s Rep. 440, *The Fulham v. The “Ready”* [1951] 1 Lloyd’s Rep.
196, *The Savina* [1975] 2 Lloyd’s Rep. 141, *The Toni* [1974] 1 Lloyd’s
Rep. 489, *The Martin Fiero* [1975] 2 Lloyd’s Rep. 130), καταλήγω
ότι κύρια υπαιτιότητα για τη σύγκρουση έχει το NAWAL το οποίο
δεν τήρησε τους Κανόνες για αποφυγή σύγκρουσης και δεν έδωσε
20 προτεραιότητα στο BAYONNE. Το NAWAL δεν προέβηκε σε κα-
νένα ελιγμό, δε διατηρούσε κατά τον ουσιώδη χρόνο καμιά παρατή-
ρηση (proper look-out), δεν χρησιμοποίησε τις σειρήνες και τους λα-
μπτήρες του και ούτε χρησιμοποιούσε κατά τον ουσιώδη χρόνο τη
συσκευή ραντάρ του όπως προβλέπεται από τον Κανονισμό 7.

25 Εντούτοις πιστεύω ότι σε κάποιο βαθμό υπέχει ευθύνη και το
BAYONNE, το οποίο, σύμφωνα με τον Κανονισμό 17(α)(ii), θα
έπρεπε πολύ ενωρίτερα από την απόσταση των δύο μιλίων να κα-
ταλήξει στο συμπέρασμα ότι ήταν προφανές ότι το NAWAL δεν θα
ενεργούσε σύμφωνα με τους Κανονισμούς και επιπρόσθετα θα
30 έπρεπε να ελαττώσει ταχύτητα, κάτι το οποίο προβλέπεται στον Κα-
νονισμό 8(ε). Εκτός της αλλαγής πορείας, την οποία εν πάση περι-
πτώσει θα έπρεπε να έκανε πολύ ενωρίτερον, θα έπρεπε επίσης να
μείωνε και την ταχύτητα του. Επίσης η αλλαγή πορείας θα έπρεπε
να ήταν τέτοια ώστε να είναι αποτελεσματική. Όπως υποστηρίζε-
35 ται από τη μαρτυρία, η αλλαγή πορείας ήταν γύρω στις 80 μοίρες,
αλλά μία μεγαλύτερη και πιο άμεση αλλαγή θα ήταν η πιο ενδεδειγ-
μένη κάτω από τις συνθήκες και λαμβάνοντας υπόψη ότι δεν έγινε
ταυτόχρονα καμιά μείωση στην ταχύτητα. Με δεδομένη την ταχύ-
τητα και το μέγεθος του BAYONNE, η στροφή προς τα δεξιά θα
40 έπρεπε να ήταν μεγαλύτερη και πιο έγκαιρη.

Ενόψει των ανωτέρω, ευρίσκω ότι οι ενάγοντες ευθύνονται 70% για τη σύγκρουση και οι εναγόμενοι 30%.

Απόφαση ως ανωτέρω.