

ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ V.T.M.I.S. ΚΑΙ ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Μία από τις χρησιμότητες του συστήματος ελέγχου και διαχείρισης της θαλασσίας κυκλοφορίας (V.T.M.I.S.), ίσως η πιο σημαντική και οπωσδήποτε η πιο ανθρωπιστική, είναι η ελαχιστοποίηση των ναυτικών ατυχημάτων και γρήγορη αντιμετώπισή τους, εάν και όταν συμβούν.

Τα ναυτικά ατυχήματα μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως κατωτέρω :

- Σύγκρουση, πλοίο με πλοίο
- Πρόσκρουση, πλοίο με επιπλέον ή υποβρύχιο αντικείμενο, με προβλήματα, κλπ
- Προσάραξη, πλοίο με τον θυθό
- Κατάκλυση ή καταβύθιση
- Μηχανική βλάβη ή ακυβερνησία
- Πυρκαγιά ή έκρηξη
- Μετακίνηση φορτίου, απώλεια ευσταθείας, ανατροπή
- κλπ, κλπ

Εξ άλλου στα ναυτικά ατυχήματα μπορούν να περιληφθούν και

- Το ατύχημα ανθρώπου στην θάλασσα
- Η ρύπανση του περιβάλλοντος, θαλασσίου και μη

Προς διευκόλυνση καταγραφής ενός περιστατικού πρέπει να γίνει ενιαίος χαρακτηρισμός των τύπων των πλοίων, βάσει γενικώς αποδεδειγμένων προτύπων, ήτοι π.χ. :

- Επιβατηγό, κρουζιερόπλοιο διεθνών πλόων, ακτοπλοίας κλπ
- Επιβατηγό-οχηματαγωγό διεθνών πλόων, ακτοπλοίας, προασπισμένων περιοχών κλπ
- Οχηματαγωγό
- Φορτηγόν, γενικού φορτίου
- Φορτηγό, φορτίων χύδην
- Φορτηγό, εμπορευματοκιβωτίων
- Φορτηγό, ψυγείο
- Δεξαμενόπλοιο, ύδατος, μολάσας, οίνου κλπ
- Πετρελαιοφόρο
- Υγραεριοφόρο, LPG, LNG
- Μικτών φορτίων, OBO
- Μεταφοράς χημικών
- Μεταφοράς τσιμέντου χύδην
- Αλιευτικό
- Εργοστάσιο αλιευμάτων
- Ναυαγοσωστικό
- Ρυμουλκικό ανοικτής θαλάσσης ή μη
- Γερανός
- Βαρέων φορτίων
- Ταχύπλοο, Υδροπτερυγο κλπ
- Αναψυχής ανοικτής ή μη θαλάσσης
- κλπ, κλπ

Μία καταλογοποίηση που χρησιμοποιείται από ένα Νηογνώμονα είναι αυτή που εμφανίζεται στο Παράρτημα 1.

Η καταλογοποίηση αυτή μπορεί να θεωρηθεί καλή αλλά πρέπει να εμπλουτισθεί με τύπους πλοίων, που είναι χαρακτηριστικοί των Ελληνικών θαλασσών, π.χ. ακτοπλοικά διαφόρων κατηγοριών, ταχύπλοα, τουριστικά επιβατηγά, οχηματαγωγά προασπισμένων περιοχών (ανοικτού ή κλειστού τύπου) κλπ.

Ένα ναυτικό ατύχημα μπορεί να οφείλεται σε ένα ή περισσότερους λόγους, π.χ. κακοκαιρία, αμέλεια πληρώματος, ελαττωματική κατασκευή σκάφους, μηχανήματος ή εξοπλισμού, ελαττωματική ένδειξη βοηθήματος ναυσιπλοίας Ξηράς κλπ. Εκείνο όμως που κυρίως το χαρακτηρίζει είναι ο πρώτος λόγος, ενώ οι άλλοι μπορεί να είναι συνέπεια του πρώτου. Για αυτό μεγάλη σημασία έχει η σωστή και ει δυνατόν κωδικοποιημένη περιγραφή του χαρακτηρισμού και του λόγου ενός ναυτικού ατυχήματος (π.χ. ανθρώπινο λάθος που οδήγησε σε προσάραξη ή μηχανική βλάβη που οδήγησε σε έκρηξη κλπ). Ένας τύπος τέτοιας περιγραφής παρουσιάζεται στο Παράρτημα 2.

Η ορθή καταγραφή και ανάλυση των ναυτικών ατυχημάτων μπορεί να οδηγεί σε συμπεράσματα που να είναι χρήσιμα για :

(α) τον καθορισμό του επιπέδου αποδόσεως του πληρώματος και εξ αυτού των πιθανών βελτιώσεων που χρειάζονται στην μόρφωσή του ή σε άλλους παράγοντες που επηρεάζουν την απόδοσή του.

(β) την βελτίωση των ναυπηγικών και μηχανικών συστημάτων και του εξοπλισμού.

(γ) την βελτίωση των λειτουργικών διαδικασιών του πλοίου.

(δ) την βελτίωση των ναυτιλιακών βοηθημάτων, συστημάτων και διαδικασιών, που παρέχονται από υπηρεσίες, που έχουν ορισθεί για την εποπτία της ναυτιλιακής κινήσεως, παροχής πληροφοριών και βοήθειας κλπ.

Η παρούσα μελέτη εστιάζεται στα θέματα που αφορούν την ανωτέρω παράγραφο (δ) και όσον αφορά τον χώρο Ελληνικής δικαιοδοσίας, όπως ορίζεται κατωτέρω.

Στο σημείο αυτό γίνεται και πάλι επισήμανση στο γεγονός της ανάγκης της ορθής καταγραφής και περιγραφής ενός ναυτικού ατυχήματος.

Αυτό απαιτεί καλή γνώση, από τον καταγράφωντα και περιγράφοντα το ναυτικό ατύχημα, στα ναυτιλιακά και τεχνικά θέματα και την ύπαρξη τυποποιημένων ερωτηματολογίων, απογραφικών δελτίων ή/και την ανάπτυξη λογισμικών προγραμμάτων με χρήση Η/Υ.

Δείγματα απογραφικών δελτίων, που χρησιμοποιούνται από Ελληνικές Κρατικές Υπηρεσίες, για διάφορους σκοπούς, επισυνάπτονται στο Παράρτημα 3, στο δε Παράρτημα 4 παρουσιάζεται δείγμα σελίδων του Στατιστικού Δελτίου του Υ.Ε.Ν., περί Ναυτικών Ατυχημάτων.

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ

Από την ανωτέρω περιγραφή και τα δείγματα των Παραρτημάτων 3 & 4 γίνεται εμφανές ότι η απογραφή και αποτύπωση των ναυτικών ατυχημάτων, που αφορούν τον θαλάσσιο χώρο Ελληνικής διακιοδοσίας, δεν υπάρχει σε επίσημες κρατικές πηγές.

Η μόνη υπάρχουσα σχετική μελέτη είναι εκείνη που έγινε, για την περίοδο 1978 - 82, από τον συντάκτη της παρούσης έρευνας, Κωνστ. Φιλίππου και Συνεργάτες του, για λογαριασμό του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας, κατόπιν στηρίξεως του Υ.Ε.Ν. και της Γ.Γ.Ε. & Τ., μέσα στα πλαίσια του Κοινοτικού Προγράμματος COST 301.

Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι θαλάσσιος χώρος Ελληνικής δικαιοδοσίας (ή Ελληνικές θάλασσες) ονομάζεται, στην παρούσα μελέτη, εκείνος ο χώρος που καλύπτει η δικαιοδοσία του Κέντρου Ερεύνης και Διασώσεως του Υ.Ε.Ν., του λεγομένου Θαλάμου Επιχειρήσεων, και που αντιστοιχεί με τον θαλάσσιο χώρο σε αντιστοιχεία του F.I.R. Αθηνών.

Για τις ανάγκες της παρούσης μελέτης επανελήφθη η απογραφική εργασία, της περιόδου 1978 - 82, για την περίοδο Ιουλίου 1990 - Ιουνίου 1995 (β/1990 - α/1995).

Οι πηγές και η μέθοδος καταγραφής υπήρξαν οι ίδιες, όπως στην πρώτη μελέτη, με σχετικό εμπλουτισμό από στοιχεία, που προέκυψαν από Ναυτασφαλιστικές πηγές και από το Κοινοτικό Πρόγραμμα R.T.I.S., που ετελείωσε προσφάτως.

Για ενημέρωση του αναγνώστη περιγράφεται κατωτέρω η διαδικασία που ηκολουθήθη.

Σύμφωνα με ενημέρωση που έγινε από τις Υπηρεσίες του Υ.Ε.Ν., όλα τα ναυτικά ατυχήματα, που αφορούν τον θαλάσσιο χώρο τον αντιστοιχούντα στο F.I.R. Αθηνών, καταγράφονται από τον Θάλαμο Επιχειρήσεων του Υ.Ε.Ν..

Από τον Θάλαμο επίσης καταγράφονται τα ατυχήματα εκείνα που συνέβησαν σε πλοία υπό Ελληνική σημαία ή Ελληνικών συμφερόντων, οπουδήποτε στην υφήλιο, εφ'όσον επικοινωνήσουν μαζί του.

Κυρία πηγή για καταγραφή των στοιχείων αυτών εχρησιμοποιήθη το σχετικό βιβλίο συμβάντων του Θαλάμου.

Επίσης εχρησιμοποιήθη το ευρετήριο δικογραφειών του γραφείου Ναυτικών Ατυχημάτων, που διεκπεραιώνει τις υποθέσεις του Α.Σ.Ν.Α..

Άλλη επικουρική πηγή θα μπορούσε να είναι η Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας, η οποία όμως τελικώς δεν εχρησιμοποιήθη, γιατί οι φάκελοι που διατηρεί ήσαν διαρκείας μόνον 1 1/2 έτους περίπου, των προηγούμενων ευρισκομένων πλέον στα υπόγεια αρχεία του Υ.Ε.Ν..

Εξ άλλου εδόθη η διαβεβαίωση ότι άλλες εγγραφές ναυτικών ατυχημάτων, εκτός από εκείνες που καταγράφονται από τον Θάλαμο Επιχειρήσεων, δεν υπάρχουν.

Πάντως έρευνα στοιχείων, που έγινε από ναυτασφαλιστικές πηγές, απεκάλυψε ότι στις Ελληνικές θάλασσες, κατά το υπό έρευνα διάστημα, κατεγράφοντο επί πλέον 5 σοβαρά ναυτικά ατυχήματα, τα οποία δεν ευρέθησαν καταγεγραμμένα στις Ελληνικές κρατικές πηγές.

Προφανώς ο Θάλαμος προσδοκάται να ενεργεί ως το μοναδικόν κέντρον καταγραφής των ναυτικών ατυχημάτων, που εμπíπτουν στη δικαιοδοσία των Ελληνικών Αρχών. Εν τούτοις αρκετά πλοία (Ελληνικά), εγγεγραμμένα στο ευρετήριο του θαλάμου, δεν ευρέθησαν καταγεγραμμένα στα ευρετήρια του Α.Σ.Ν.Α. και αντιστρόφως.

Έτσι ενώ το σύνολον των καταγραφέντων ναυτικών ατυχημάτων, από όλες τις αναφερόμενες ανωτέρω πηγές, σε σκάφη άνω των 100 Κ.Ο.Χ., για την περίοδο της παρούσης έρευνας 8/1990 - α/1995, στην θαλάσσιο περιοχή του F.I.R. Αθηνών, ανέρχεται σε 369, ο Θάλαμος Επιχειρήσεων κατέγραψε 210 μόνον επί 1465 περίπου ατυχημάτων πάσης φύσεως, από κάθε κατηγορία πλοίων και σκαφών και από όλα τα μέρη της υψηλίου, που είχε εγγεγραμμένα.

Τα αποτελέσματα της έρευνας παρουσιάζονται στον συνημμένο Πίνακα 1. Αναφέρονται ο αριθμός των ατυχημάτων, κατά είδος, και οι Κ.Ο.Χ. των πλοίων που ενεπλάκησαν στο ατύχημα.

Στον πίνακα αυτό, σελίδα 1, έχουν καταγραφεί οι Συγκρούσεις, Προσαράξεις και Προσκρούσεις, κατά περιοχές και σύνολα. Τα στοιχεία αυτά είναι απαραίτητα για την εκτίμηση επικινδυνότητας μίας θαλασσίας περιοχής.

Στην σελίδα 2 έχουν καταγραφεί οι Ακυβερνησίες, Κατακλύσεις και Πυρκαγιές, πάλι κατά περιοχές και σύνολα, έτσι ώστε να ολοκληρώνεται η εικόνα όλων των ναυτικών ατυχημάτων, που έλαβαν χώρα στον θαλάσσιο χώρο Ελληνικής δικαιοδοσίας.

Στην σελίδα 3 καταγράφονται τα Γενικά Σύνολα των ανωτέρω σελίδων 1 & 2, κατά περιοχές.

Ο πίνακας αυτός για να γίνει νοητός, πρέπει να συνοδεύεται από τον Χάρτη 1.

Όμοιος πίνακας, ο Πίνακας 2, εμφανίζει τα ναυτικά ατυχήματα για την προηγούμενη περίοδο 1978 - 82, που συνοδεύεται επίσης από τον Χάρτη 2.

Σημειούται ότι η καταγραφή αφορά πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., πάσης εθνικότητας. Δεν έχουν καταγραφεί τα αλιευτικά, θαλαμηγά και τοπικά επιβατηγά/τουριστικά σκάφη, εκτός εκείνων μεγάλου μεγέθους.

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα συγκριτικά αποτελέσματα, που παρουσιάζονται ομαδοποιημένα, για τις περιόδους 1978 - 82 και 8/1990 - α/1995.

	1978 - 1982	1990 - 1995
ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ	20 (*)	22 (**)
ΠΡΟΣΑΡΑΞΕΙΣ	212	142
ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΕΙΣ		18
ΑΚΥΒΕΡΝΗΣΙΕΣ	135	100
ΚΑΤΑΚΛΥΣΕΙΣ	56	34
ΠΥΡΚΑΓΙΕΣ	61	53
ΣΥΝΟΛΟΝ	484	369

- Σημείωση : - 1990 αφορά το Β' εξάμηνο και το 1995 αφορά το Α' εξάμηνο.
- (*) αφορούν 42 πλοία
 - (**) αφορούν 44 πλοία
 - Οι Κ.Ο.Χ. εκφράζουν τα εμπλεκόμενα πλοία
 - Στην έρευνα της περιόδου 1978 - 1982 οι Προσαράξεις και οι Προσκρούσεις είχαν συνυπολογισθεί.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΠΕΔΡΑΣΑΝ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Κατά το υπ'όψη διάστημα συνέβησαν τρία σοβαρά περιστατικά, που εμόλυναν το περιβάλλον του Ελληνικού θαλασσίου χώρου :

- α.- Την 4η Μαΐου 1992 στο Κεντρικό Αιγαίο από το πλοίο "CHEROI CHERNOMORVA", με 1700 τόνους πετρέλαιο.
- β.- Την 9η Οκτωβρίου 1993 στην Πύλο, από το "ILIAD", με 287 τόνους.
- γ.- Την 1η Οκτωβρίου 1994, στον Ασπρόπυργο, από το "LA GUARDIA", με 400 τόνους.

Γενικότερα τα περιστατικά ρυπάνσεως του θαλασσίου περιβάλλοντος εμφανίζονται στα συνημμένα Παραρτήματα 5 & 6, που έχουν ως πηγή την Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Υ.Ε.Ν..

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΣ ΕΥΑΙΣΘΗΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Οι κάτωθι θαλάσσιες ή παράκτιες περιοχές έχουν χαρακτηριστεί ως προστατευόμενες και χρήζουσες επιτηρήσεως :

Θαλάσσια πάρκα :

- α.- Σποράδες (Γιούρα, Κυρά Παναγιά, Πιπέρι, Σκατζούρα)
- β.- Ζάκυνθος, Κόλπος Λαγανά

Υγρότοποι (Σύμβαση RAMSAR) :

- α. - Δέλτα Εβρου
- β. - Θρακική Λιμνοθάλασσα & Λίμνη Μητρικού
- γ. - Ορμος (και Λίμνη) Βιστωνίδα (Πόρτο Λάγος)
Οι ανωτέρω περιοχές (β) & (γ), ενοποιημένα, εκτείνονται από ανατολικά της Καβάλας, καθ'όλο το μήκος μέχρι και το δέλτα του Νέστου.
- δ. - Δέλτα Λουδία - Αλιάκμονα - Αξιού
- ε. - Λιμνοθάλασσα Κοτύχι, Περιοχή Στροφυλιάς Αχαΐας
- στ.- Αμβρακικός Κόλπος
- ζ. - Λιμνοθάλασσες Μεσολογγίου - Αιτωλικού

Εξ άλλου, από περιβαλλοντικές οργανώσεις, προτείνονται σήμερα οι κάτωθι περιοχές να τύχουν περιβαλλοντικής προστασίας :

- α.- Νήσος Ανδρος
- β.- Νήσος Αντίμηλος
- γ.- Νησίδες Καρδιώτισσα, Καλόγερος και Αδέλφια - ευρίσκονται στη περιοχή Φολεγάνδρου - Σικίνου
- δ.- Νήσος Αγίου Γεωργίου (Σαρωνικός)
- ε.- Νήσοι Μικρή και Μεγάλη Ζαφορά - ευρίσκονται Β.Α. Κρήτης, στην περιοχή Καρπάθου - Αστυπαλαίας
- στ.- Νήσοι Διονυσιάδες (Βρογγονάδα, Γιανισιάδα, Παξιμάδα) - ευρίσκονται βορείως ακρωτηρίου Σίδερος Κρήτης
- ζ. - Νήσος Δία - ευρίσκεται Β. Ηρακλείου Κρήτης
- η. - Νησίδες Γαμβούσα και Αγρια Γαμβούσα - ευρίσκονται πλησίον ακρωτηρίου Σπάθα, δυτικά Κρήτης
- θ. - Νησίδες Στροφάδες, δυτικά της Πελοποννήσου

ΜΕΡΙΚΕΣ ΚΡΙΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

- Τα αποτεύματα της έρευνας της περιόδου 1990 - 95 (περίοδος (Α)) δείχνουν μία σημαντική ελάττωση επί του συνόλου των ναυτικών ατυχημάτων, σε σύγκριση με την περίοδο 1978 - 1982 (περίοδος (Β)).

- Οι παράκτιες περιοχές και λιμένες, που παρουσίαζαν την περίοδο (Β) υψηλό δείκτη ατυχημάτων, εξακολουθούν να καταγράφονται και κατά την περίοδο (Α) ως επιβαρυμένες περιοχές.

- Η περίοδος (Α) παρουσιάζει τα εξής γενικά χαρακτηριστικά :

- α. Στην ευρύτερα περιοχή Πειραιώς τα ναυτικά ατυχήματα εξακολουθούν να είναι πολλά, αν και φαίνεται να υπάρχει βελτίωση ως προς τον αριθμό των πυρκαγιών.
- β. Στην περιοχή Λαυρίου υπάρχει αριθμός προσαράξεων, προφανώς λόγω καιρικών συνθηκών και κακού αγκυροβολίου/λιμένος.
- γ. Στον Αμβρακικό Κόλπο αφθονούν οι προσαράξεις, σκαφών μικρού μεγέθους, λόγω αθαβών.
- δ. Η Λιμνοθάλασσα Μεσολογγίου-Αιτωλικού έχει τα ίδια χαρακτηριστικά όπως η περιοχή (γ).
- ε. Η περιοχή Ελαφονήσου - Νεαπόλεως Βοιών έχει τα ίδια χαρακτηριστικά όπως η περιοχή (γ).
- στ. Η περιοχή Στυλίδος έχει τα ίδια χαρακτηριστικά όπως η περιοχή (γ).
- ζ. Στο Στενό του Ευρίπου και στην περιοχή του εκατέρωθεν υπάρχουν προσαράξεις κυρίως λόγω του ισχυρού ρεύματος αλλά και λόγω της υπάρξεως αθαβών. Αφορούν μικρά σκάφη.
- η. Στον θερμικό Κόλπο, και ιδιαίτερα στην περιοχή Παληομάνας, υπάρχουν πολλές προσαράξεις, και αφορούν και μεγαλύτερου εκτοπίσματος πλοία.
- θ. Στον Πατραϊκό Κόλπο υπάρχουν διάφορα ατυχήματα, ενώ ολίγο ανατολικότερα υπάρχουν, στην περιοχή του Δραπάνου, αρκετές προσαράξεις, λόγω αθαβών.
- ι. Πλησίον και εντός του Λιμένος Ρόδου υπάρχουν αρκετές προσαράξεις, λόγω αθαβών και στενόχωρου λιμένος.

ια. Στον λιμένα της Χίου υπάρχει αριθμός προσαράξεων και προσκρούσεων.

ιβ. Οι λιμένες Σύρου, Πάρου, Μυκόνου και οι περιοχές των έχουν υψηλό αριθμό, κυρίως προσαράξεων, λόγω καιρικών συνθηκών και κακών λιμένων (κυρίως οι δύο τελευταίοι λιμένες).

Φυσικά, όσον αφορά τους λιμένες με πυκνή καλοκαιρινή κίνηση και ισχυρούς ανέμους, η παρουσία πολλών ατυχημάτων, πρέπει να αποδοθεί και στο μέγεθος και τον τρόπο δρομολογήσεως των ακτοπλοϊκών επιβατηγών/οχηματαγωγών πλοίων.

Επίσης η θαλασσία περιοχή πέριξ της Μήλου παρουσιάζει μία πυκνότητα ατυχημάτων, που δεν ήταν χαρακτηριστική κατά την περίοδο (B).

- Η καταγραφή του μεγέθους των πλοίων, εκφρασμένη σε Κ.Ο.Χ., είναι ενδεικτική.

Σε ορισμένες περιπτώσεις δεν κατορθώθη να εντοπισθεί το αναγραφόμενο στους καταλόγους του θαλάμου Επιχειρήσεων, όνομα πλοίου και ως εκ τούτου η καταγραφή της χωρητικότητας έγινε κατ'εκτίμηση.

Το αυτό είχε συμβεί και στην έρευνα της περιόδου (B).

Πάντως το προκύπτον λάθος δεν πρέπει να αλλοιώνει ιδιαίτερα το συνολικό αποτέλεσμα.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

- Επί διεθνούς θάσεως παρατηρείται τάση μείωσης των ναυτικών ατυχημάτων και απωλειών.

Το Ινστιτούτο των Ναυτασφαλιστών του Λονδίνου αναφέρει ότι το πρώτο εξάμηνο του 1995 κατεγράφησαν 20% λιγότερες πραγματικές ολικές απώλειες από ότι το αντίστοιχο εξάμηνο του 1994.

Πιστεύεται ότι σ' αυτό επέδρασαν οι συντονισμένες προσπάθειες καλύτερου ελέγχου των πλοίων από τις λιμενικές αρχές, τους νηογνώμονες, τους ασφαλιστές και απωσδήποτε από την βελτίωση των στοιχείων εκείνων που χαρακτηρίζουν την καλύτερη λειτουργία των πλοίων και των εφοπλιστικών επιχειρήσεων στα θέματα ασφαλείας.

- Με τον σκοπό της πληρέστερης έρευνας των αιτίων των ναυτικών ατυχημάτων έχει αναπτυχθεί τελευταίως από το Nautical Institute της Αγγλίας, το σύστημα Εθελουσίας Αναφοράς Ναυτικών Ατυχημάτων, Marine Accident Reporting System. Το σύστημα αυτό βασίζεται στην εθελουσία αναφορά των πλοιάρχων των ναυτικών ατυχημάτων, των οποίων έγιναν μάρτυρες ή παρ'ολίγο να γίνουν.

Οι εμπειρίες και τα δειδάγματα, τα οποία που μπορούν να προέλθουν από την μελέτη των περιστατικών αυτών είναι σημαντικότερα.

- Ο Ι.Μ.Ο., κατανώντας την σπουδαιότητα των δειδαγμάτων που μπορεί να προκύψουν από την μελέτη των ναυτικών ατυχημάτων, εδημιούργησε προσφάτως εντός του Μ.Σ.Σ. μία Ομάδα Εργασίας, η οποία επεξεργάζεται την δημιουργία ενός εργαλείου, βασισμένου στην ανάλυση των κινδύνων, με σκοπό την καλύτερη διαχείριση της ασφαλείας των πλοίων (Formal Safety Assessment "FSA").

Προτείνονται πέντε στοιχεία προς επεξεργασία :

- Καθορισμός του τύπου κινδύνου.
- Εκτίμηση του μεγέθους ατυχήματος, που μπορεί να προκύψει από τον ανωτέρω κίνδυνο.
- Δημιουργία εναλλακτικών αντιμετώπισεων του ανωτέρω κινδύνου.
- Ανάλυση κόστους-κέρδους, που προκύπτουν από την τις ανωτέρω εναλλακτικές αντιμετώπισεις.
- Αποφάσεις που προκύπτουν από τα αποτελέσματα των ανωτέρω.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΟΥ Υ.Ε.Ν. - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Ως ελέχθη ανωτέρω, τρεις υπηρεσίες εμπλέκονται για την καταγραφή των ναυτικών ατυχημάτων :

- (1) Το Κέντρο Έρευνας και Διάσωσης (θάλαμος Επιχειρήσεων Υ.Ε.Ν.).
- (2) Το Γραφείο Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων της Δ.Α.Ν.
- (3) Το Γραφείο 3 της Διευθύνσεως Ναυτικής Εργασίας.

Άλλες εμπλεκόμενες υπηρεσίες είναι τα κατά τόπους Λιμεναρχεία, τα οποία όμως, κατά τα λεχθέντα, μεταβιβάζουν κάθε υπόθεση ναυτικού ατυχήματος, ενδεχομένως, σε μία από τις ανωτέρω Κεντρικές Υπηρεσίες καθώς και η Στατιστική Υπηρεσία, η οποία εφοδιάζεται με στατιστικά στοιχεία από τις ανωτέρω Κεντρικές Υπηρεσίες.

Κάθε Υπηρεσία 1, 2 & 3, καταγράφει τα στοιχεία ενός ναυτικού ατυχήματος κατά τρόπο, που να εξυπηρετεί συγκεκριμένο νομοθετημένο σκοπό.

Ετσι ο κύριος σκοπός καταγραφής των ναυτικών ατυχημάτων είναι για την Υπηρεσία :

(1) Η καταγραφή των ατυχημάτων και, ενδεχομένως, προώθηση του κάθε γεγονότος στην αρμοδία υπηρεσία (2) ή (3).

(2) & (3) Η διερεύνηση και απόδοση τυχόν ευθυνών στα πρόσωπα, που πιθανόν να συνετέλεσαν στην δημιουργία του ατυχήματος.

Εκ των ανωτέρω Υπηρεσιών η Στατιστική Υπηρεσία αρύεται στοιχεία και τα καταγράφει με την μορφή που εμφανίζονται στο Παράρτημα 4. Είναι προφανές ότι τα στοιχεία αυτά εκπροσωπούν τα συμπεράσματα, που προκύπτουν από τις διεργασίες των Υπηρεσιών (1), (2) & (3), ενώ τους διαφεύγουν άλλα τεχνοκρατικά συμπεράσματα, που θα υποβοηθούσαν σε εντοπισμό και άλλων αιτίων ναυτικών ατυχημάτων, καθώς και σε αποτρεπτικά, περιοριστικά ή κατασταλτικά των ατυχημάτων συμπεράσματα.

Πάντως είναι προφανές ότι ολοκληρωμένη και ακριβής εικόνα των ναυτικών ατυχημάτων, παντός είδους, που συμβαίνουν στο θαλάσσιο χώρο Ελληνικής δικαιοδοσίας, δεν διατίθεται από μία και μόνη πηγή.

ΕΞ άλλου τα υπάρχοντα στοιχεία των συνθηκών ενός καταγεγραμμένου ναυτικού ατυχήματος, τα στοιχεία του πλοίου και άλλα, πολλές φορές, είναι πολύ περιορισμένα ή ελλιπή (μέχρι σημείου να μην είναι δυνατός ο ακριβής εντοπισμός, εις τους καταλόγους, του πλοίου, που υπέστη το ατύχημα).

Σχετικά με τα περιστατικά, με τα οποία ασχολείται η Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, φαίνεται να ερευνώνται με προσανατολισμένο σκοπό, κυρίως, τον εντοπισμό και καταγραφή, που να οδηγεί σε λήψη πειθαρχικών/ποινικών μέτρων εναντίον των υπευθύνων.

Άλλες αναλύσεις των περιστατικών δεν φαίνεται να γίνονται π.χ. κόστος πραγματικό και κοινωνικό κάθε περιστατικού.

Εξ άλλου δεν φαίνεται να την απασχολούν τα περιστατικά εκείνα που μολύνουν, από πλοία, την ατμόσφαιρα π.χ. εκπομπές αερίων από πετρελαιοφόρα.

Προτείνεται η δημιουργία στο Υ.Ε.Ν. μίας νέας Υπηρεσίας Ερεύνης Ναυτικών Ατυχημάτων, στελεχομένης με το κατάλληλο προσωπικό, που να έχει ως μοναδικό σκοπό την απογραφή όλων των ναυτικών ατυχημάτων, όπως αυτά καθορίζονται τεχνοκρατικά και όχι βάσει κάποιου νόμου ή διατάξεως, που σκοπό έχει τον επιμερισμό ευθυνών κλπ., και να αναπτύξει την τεχνοκρατική διερεύνησή των.

Τα συμπεράσματα, που θα προκύπτουν από την διερεύνηση αυτή, θα μπορούν να προωθούνται, αναλόγως του περιεχομένου των, στην Δ.Ε.Ε.Π., για τα τεχνικά θέματα, στην Διεύθυνση Εκπαιδεύσεως, για την βελτίωση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων, στην Υπηρεσία Φάρων και Φανών, για την βελτίωση των σημάτων κλπ κλπ, θα βοηθήσει δε ιδιαίτερα στην διαμόρφωση τεκμηριωμένων προτάσεων, για τροποποίηση ή/και βελτίωση των όρων και κανονισμών ασφαλείας των πλοίων.

Επιπροσθέτως η Υπηρεσία θα πρέπει να συνδιάσει και τις κατηγορίες των γεγονότων εκείνων που οδηγούν σε μόλυνση του περιβάλλοντος, είτε ως συνέπεια ατυχήματος είτε όχι.

Οποσδήποτε η Υπηρεσία αυτή θα πρέπει να αναπτυχθεί και μέσα από τις απαιτήσεις του I.M.O..

Ενας χρήσιμος οδηγός ίσως να είναι ο τρόπος λειτουργίας της αντιστοίχου Βρετανικής Υπηρεσίας "Marine Safety Agency".

Διάφορα δείγματα ερωτηματολογίων, που αφορούν την καταγραφή των στοιχείων των ναυτικών ατυχημάτων και που έχουν προταθεί σε μελέτες του παρελθόντος, επισυνάπτονται στα Παραρτήματα 7, 8 & 9. Το Casualty Report, του Παραρτήματος 9, είναι ένα πλήρες ερωτηματολόγιο/έκθεση ναυτικού ατυχήματος, το οποίο κωδικοποιούμενο σε Η/Υ, θα μπορούσε χρησιμοποιηθεί εποικοδομητικά από την Υπηρεσία αυτή.

Η ανάπτυξη του συστήματος V.T.M.I.S, σε συνδιασμό με την προτεινομένη, ανωτέρω, Υπηρεσία, θα βοηθήσει στην άμεσο και σωστή πληροφόρηση όλων των αναγκαίων στοιχείων, που θα συμβάλουν στην ελάττωση ή και αποτροπή, κατά το δυνατόν, των ναυτικών ατυχημάτων και των συνεπειών των και των περιστατικών μολύνσεως ή καταστροφής του περιβάλλοντος.