

Κεφάλαιο 16ο

Το ναυτικό ατύχημα

16.1, 16.2, σελ. 75-76

Ναυτικό ατύχημα: ορισμός

ΝΔ 712/1970 (Περί διοικητικού ελέγχου του ναυτικού ατυχήματος):

Ναυτικό ατύχημα θεωρείται κάθε συμβάν που επιφέρει κάποια από τις παρακάτω καταστάσεις:

1. Ολική ή τεκμαρτή* απώλεια ελληνικού πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος
2. Εγκατάλειψή του στους ασφαλιστές
3. Οριστική/ προσωρινή εγκατάλειψη του πλοίου από το πλήρωμα
4. Απώλεια ή βλάβη του φορτίου σε ποσοστό άνω του 25%
5. Σοβαρή βλάβη από την οποία επήλθε διαρκής ακυβερνησία
6. Απώλεια ζωής ή σοβαρός τραυματισμός μέλους πληρώματος*/ επιβάτη

Διοικητικός έλεγχος

Για να θεωρηθεί ναυτικό ατύχημα και να υπόκειται σε διοικητικό έλεγχο απαιτείται:

1. Κάποιο περιστατικό (συμβεβηκός) από εκείνα που συμβαίνουν κατά την αντιμετώπιση θαλάσσιων κινδύνων που επέφερε την προσάραξη, ακυβερνησία κλπ. Το συμβάν μπορεί να οφείλεται σε υπαιτιότητα προσώπου, τυχαίο γεγονός ή ανωτέρα βία.
 2. Να αφορά σε ελληνικό πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα (εξαιρούνται πολεμικά/κρατικά/λιμενικά πλοία)
 3. Το περιστατικό να έχει ως συνέπεια ένα ή παραπάνω από τα εξής αποτελέσματα:
- 

1. Ολική πραγματική ή τεκμαρτή απώλεια πλοίου/ πλωτού ναυπηγήματος

Πραγματική απώλεια: όταν το πλοίο χάνεται ολοσχερώς, μετά από προσάραξη σε αβαθή ή στις ακτές, σύγκρουση με άλλο πλοίο, πυρκαγιά, έκρηξη κλπ

Τεκμαρτή απώλεια: όταν το πλοίο δεν έχει εντελώς καταστραφεί, αλλά τα έξοδα ανέλκυσης/ επισκευής/ επαναφοράς του θα ξεπερνούσαν το 75% της ασφαλιστικής του αξίας

Τεκμαρτή ολική απώλεια: όταν η επισκευή δεν είναι δυνατή στον τόπο του ατυχήματος, ούτε μπορεί να γίνει ρυμούλκηση σε επισκευαστική βάση, ούτε να προσκομιστούν σε αυτό τα μέσα για την επισκευή του.



2. Εγκατάλειψη στους ασφαλιστές

Συμβαίνει όταν ο πλοιοκτήτης δηλώσει στους ασφαλιστές ότι τους εγκαταλείπει το πλοίο για κάποιο συγκεκριμένο λόγο, σύμφωνα με την προβλεπόμενη από το νόμο διαδικασία.

[Παλαιότατος και διεθνής θεσμός, κατοχυρώθηκε αρχικά από το βρετανικό εμπορικό/ασφαλιστικό δίκαιο το 1906. Στη χώρα μας προβλέπεται από τον ΚΙΝΔ (1953).]



3. Οριστική/ προσωρινή εγκατάλειψη του πλοίου από το πλήρωμα

Η εγκατάλειψη πρέπει να είναι δικαιολογημένη και να οφείλεται στο ότι εξαιτίας του ατυχήματος επηρεάστηκε σοβαρά η αξιοπλοΐα του πλοίου



4. Απώλεια ή βλάβη του φορτίου >25%

Τα περιστατικά απώλειας ή βλάβης του φορτίου οφείλονται συνήθως σε

- διαβροχή του
- απόρριψη μέρους αυτού στη θάλασσα για την ανακούφιση του πλοίου λόγω κινδύνου από σφοδρή θαλασσοταραχή (αβαρία)
- διαρροή υγρού φορτίου
- καταστροφή από πυρκαγιά κλπ

Σε κάθε περίπτωση, η βλάβη/ απώλεια πρέπει να αφορά σε ποσοστό άνω του ενός τετάρτου του μεταφερόμενου φορτίου



5. Σοβαρή βλάβη από την οποία επήλθε διαρκής ακυβερνησία του πλοίου

Διαρκής ακυβερνησία θεωρείται ότι επέρχεται όταν απαιτείται η χρήση ρυμουλκών ή όταν ζητείται η βοήθεια ρυμουλκών.

Σε περιπτώσεις **προσωρινής ακυβερνησίας** ΔΕΝ θεωρείται ότι υπάρχει ναυτικό ατύχημα (πχ βλάβη που αποκαθίσταται σε σύντομο χρονικό διάστημα, χωρίς να απαιτείται η χρήση ρυμουλκών)

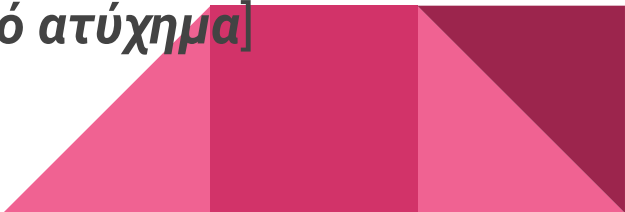


6. Απώλεια ζωής ή σοβαρός τραυματισμός μέλους πληρώματος ή επιβάτη

Θεωρείται ναυτικό ατύχημα όταν ο θάνατος/σοβαρός τραυματισμός προέρχεται από **γεγονός που έχει σχέση με το πλοίο** (σύγκρουση, προσάραξη, πυρκαγιά κλπ)

ΔΕΝ θεωρείται ναυτικό ατύχημα όταν ο θάνατος/ σοβαρός τραυματισμός επέρχεται από εγκληματική ενέργεια ή αμέλεια του παθόντος

[ειδικότερα για τα μέλη πληρώματος: **ναυτεργατικό ατύχημα**]



Διοικητικός έλεγχος ναυτικών ατυχημάτων

- Έρευνα των αρμόδιων κρατικών αρχών προς διαπίστωση των αιτίων και τυχόν υπεύθυνων του ατυχήματος
- Επιβάλλεται να διενεργηθεί όταν συντρέχουν οι λόγοι που αναλύθηκαν προηγουμένως
- Σκοπός της έρευνας είναι η εξακρίβωση των συνθηκών, κάτω από τις οποίες συνέβη το ατύχημα, η αιτία που το προκάλεσε και οι τυχόν συνυπεύθυνοι για αυτό
- Η σημασία του ΔΕ είναι ιδιαίτερα μεγάλη, γιατί από τα πορίσματά του κρίνονται οι οικονομικές συνέπειες και αναζητούνται οι ευθύνες των υπαιτίων.

<https://www.hbmci.gov.gr/index.htm>

