

23 Μαρτίου, 1995

[ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ, Πρόεδρος]

SEARAY LTD.,

Ενάγοντες,

v.

M/V "ANGOSTINO NETO",

Εναγομένων.

(Αγωγή Ναυτοδικείου Αρ. 155/90).

---

*Προκαταρκτικές Πράξεις — Καταχώρηση σε διαδικασία Ναυτοδικείου — Δεσμευτικότητα τους ως προς παραδοχές.*

5 *Μαρτυρία περιστατική — Έλλειψη άμεσης μαρτυρίας — Ενέργεια του Δικαστηρίου με βάση την περιστατική — Δικαστικά συμπεράσματα.*

10 *Πραγματογνωμοσύνη — Παράλειψη κατάθεσής της σαν μαρτυρίας — Σημασία παράλειψης στη δικαστική κρίση — Συμπεράσματα Δικαστηρίου χωρίς μαρτυρία σε θέματα πραγματογνωμοσύνης.*

15 Οι ενάγοντες αξιώνουν γενικές και ειδικές αποζημιώσεις για ζημιές που έπαθαν όταν κατά τους ισχυρισμούς τους το πλοίο M/V "BRATSLAV", αδελφό του εναγομένου πλοίου, συγκρούστηκε με το πλοίο τους F/T "ZOE" ενώ αυτό ήταν αγκυροβολημένο περίπου 60 μίλια βορειοδυτικά του Port Said, λόγω αμέλειας των εναγομένων των αντιπροσώπων ή υπηρετών τους. Το σύνολο των ζημιών συμφωνήθηκε κατά τη διαδικασία σε £88.000,00.

20 Οι εναγόμενοι αρνήθηκαν ότι το πλοίο που συγκρούστηκε με εκείνο των εναγόντων ήταν το δικό τους M/V "BRATSLAV" και ισχυρίστηκαν ότι το "ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ" που σταμάτησε για να βοηθήσει το πλήρωμα και ρυμουλκήσει το F/T "ZOE" τους είχε προσπεράσει από προηγουμένως και συνεπώς η σύγκρουση έγινε με πλοίο που προηγείτο του "ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ".

25 Το πλοίο που κτύπησε το "ZOE" δεν αναγνωρίστηκε. Οι ενάγοντες, που έφεραν και το βάρος της απόδειξης με βάση το ισοζύγιο

των πιθανοτήτων ότι το "ZOE" κτι πήθηκε από το "BRATSLAV" δεν παρουσίασαν άμεση μαρτυρία. Σε διάφορα στάδια της διαδικασίας, παρουσιάστηκαν 49 τεκμήρια και :πραγματογνωμοσύνη που δεν κατατέθηκε ως μαρτυρία.

Από τα τεκμήρια και τις μαρτυρίες που δόθηκαν, πέρασαν από τον τόπο της σύγκρουσης έξι πλοία. Ο πλοίαρχος του "ZOE", που τραυματίστηκε σοβαρά στο κεφάλι, κατάθεσε ότι το πλοίο που τους κτύπησε ήταν εμπορικό, μήκους όπως το υπολόγισε 150 μέτρα, χρώματος γκριζου σκούρου και είχε το κομοδέσιο πίσω. Στηρίχθηκε στη θέση του κομοδεσίου για να κάμει την αναγνώριση του "BRATSLAV" μέχρι μετά τη σύγκρουση στο γραφείο του: Ρώσου Ναυτικού Ακόλουθου στη Λεμεσό, όπου του επιδείχθηκαν σχε:διαγράμματα των Ρωσικών πλοίων που πέρασαν από την περιοχή της σύγκρουσης.

Μαρτυρία αναφορικά με τη θέση των κομοδεσίων στα πλοία που προηγούνταν του "KAPTAIN TEMKIN", δεν τέθηκε ενώπιον του Δικαστηρίου.

Ο δικηγόρος των εναγόντων εισηγήθηκε ότι κατασκευάστηκαν γεγονότα ως προς την σειρά με την οποία κινούνταν τα πλοία και τα περιστατικά που διαδραματίστηκαν πριν κατά και μετά τη σύγκρουση, με ψεύτικες καταχωρήσεις στο ημερολόγιο του πλοίου "KAPTAIN TEMKIN" για να συγκαλυφθεί το "BRATSLAV" και παραπλανηθεί η δικαιοσύνη.

*Αποφασίστηκε, ότι:*

(1) Οι Προκαταρκτικές Πράξεις καταχωρούνται δυνάμει του Κανονισμού 48 των περί Ανωτάτου Δικαστηρίου (Δικαιοδοσία Ναυτοδικείου) Διαδικαστικών Κανονισμών και είναι δεσμευτική παραδοχή για το διάδικο που τις καταθέτει. Δεν είναι επιτρεπτό στο διάδικο να αποστεί από αυτές. Μαρτυρία αντίθετη με τις λεπτομέρειες που περιέχονται στις Προκαταρκτικές Πράξεις, δεν είναι αποδεκτή.

2) Όταν δεν υπάρχει άμεση μαρτυρία, το Δικαστήριο μπορεί να ενεργήσει με βάση την περιστατική μαρτυρία. Μπορεί να καταλήξει σε εύλογα συμπεράσματα αλλά όχι σε εικασίες. Η εικασία δεν έχει καμιά νομική αξία. Τα συμπεράσματα πρέπει να βασίζονται σε πρωτογενή γεγονότα.

3) Το Δικαστήριο περιορίζεται στη μαρτυρία που προσκομίστηκε. Πραγματογνωμοσύνη που δεν κατατίθεται ως μαρτυρία, δεν είναι στοιχείο κρίσεως για το Δικαστήριο.

4) Το Δικαστήριο εξετάζει την πραγματική και την άλλη σχετική μαρτυρία αναφορικά με τις περιστάσεις του ατυχήματος. Οι Δικαστές δεν ενεργούν ως εμπειρογνώμονες και δεν καταλήγουν σε συμπεράσματα χωρίς μαρτυρία σε θέματα πραγματογνωμοσύνης.

5

5) Το Δικαστήριο δεν μπορεί να παραβλέπει ότι η σύγκρουση, καταστροφή και σοβαρός τραυματισμός του πλοίαρχου του "ZOE" κατά τη σύγκρουση, δημιουργούν στην ανθρώπινη φύση, μειωμένη παρατηρητικότητα και συνεισώς δεν μπορεί να δεχθεί τη μαρτυρία του που αφορούσε την περιγραφή του πλοίου που κτύπησε το "ZOE" σαν ορθή σε αντιπαράθεση με τα ημερολόγια των πλοίων στην περιοχή και τη θετική μαρτυρία της υπεράσπισης που έδειχναν ότι δεν μπορούσε το ενεχόμενο πλοίο να ήταν το "BRATSLAV".

10

15

*Η αγωγή απορρίφθηκε χωρίς διαταγή για έξοδα.*

*Αναφερόμενες υποθέσεις :*

20

*Heracleous v. Speed - boat "Niki" (1984) 1 C.L.R. 504,*

*Jones v. Great Western Railway v. Co. [1930 - 1931] 47 T.L.R. 39,*

*Michael v. Kyriakou and Others (1969) 1 C.L.R. 463,*

25

*Salih and Another v. Sofocleous and Others (1979) 1 C.L.R. 248,*

*Siakos v. A. Nicolaou (1980) 1 C.L.R. 333,*

30

*Shakolas and Agathangelou and Another (1983) 1 C.L.R. 1007,*

*Ioakim v. Soteriades (1984) 1 C.L.R. 175,*

*Philippou v. Odysseos (1989) 1 C.L.R. 1.*

35

**Αγωγή Ναυτοδικείου.**

40

Αγωγή Ναυτοδικείου με την οποία οι ενάγοντες αξιώνουν από τους εναγόμενους γενικές και ειδικές αποζημιώσεις για τις ζημιές και απώλειες που υπέστησαν συνεπεία σύγκρουσης μεταξύ του πλοίου M/V "BRATSLAV" και του πλοίου τους F/T "ZOE", στις 5 Μαΐου, 1990.

*Σ. Πίττας με Ιφ. Αγιομαμίτου (κα), για τους ενάγοντες.*

*St. McBride με Ν. Ιωάννου (κκ.) και Γ. Χριστοδούλου, για το εναγόμενο πλοίο.*

ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ, Π.: Ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Με την αγωγή αυτή οι ενάγοντες αξιώνουν από τους εναγόμενους γενικές και ειδικές αποζημιώσεις για τις ζημιές και απώλειες που υπέστησαν συνεπεία σύγκρουσης μεταξύ του πλοίου Μ/Ν "BRATSLAV" και του πλοίου τς υς F/T "ZOE", περίπου 60 μίλια βορειοδυτικά του Port Said, περί την 00.10 τοπική ώρα, στις 5 Μαΐου, 1990, λόγω αμέλειας των εναγομένων, και/ή των αντιπροσώπων, και/ή υπηρετών τους.

Οι ενάγοντες είναι εγγεγραμμένη εταιρεία με έδρα τη Λεμεσό και κατά τον ουσιώδη χρόνο ήταν οι ιδιοκτήτες του αλιευτικού πλοίου F/T "ZOE".

Η σοβιετική εταιρεία Black Sea Shipping Co. ήταν ιδιοκτήτρια και είχε την ωφέλιμη κυριότητα, μεταξύ άλλων, των πλοίων Μ/Ν "BRATSLAV", "KAPITAN TEMKIN", Μ/Ν "HO CHI MINH", και "KAPITAN DZHURASHEVICH".

Η αγωγή ηγέρθη εναντίον του Μ/Ν "ANGOSTINO NETO", που ανήκει στην ίδια σοβιετική εταιρεία και είναι αδελφό πλοίο του Μ/Ν "BRATSLAV".

Στις 4 Μαΐου, 1990, τα κυπριακά αλιευτικά πλοία: F/T "ZOE", F/T "ΤΟΛΜΗΡΟΣ", F/T "ΖΗΝΑ" και F/T "ΚΑΤΕΡΙΝΑ" ψάρευαν στη θαλάσσια περιοχή, ανοικτά του Port Said.

Στις 5 Μαΐου, 00.10 τοπική ώρα, ενώ το πλοίο "ZOE" ήταν αγκυροβολημένο στην ανοικτή θάλασσα, βορειοδυτικά του Σουέζ, με δύο κόκκινα και ένα άσπρο επίστια φώτα, ένα φορηγό πλοίο του κτύπησε στην αριστερή πλευρά πίσω προς την πρόμνη. Τρίφτηκε με τη δεξιά του πλευρά πάνω στο "ZOE", το οποίο παρέσυρε σε κάποια απόσταση. Το φορηγό συνέχισε την πορεία του. Ο καπετάνιος του "ZOE" - Κώστας Παπαδούρης - τραυματίστηκε.

Το πλοίο "KAPITAN TEMKIN", που έπλεε από Port Said προς την κατεύθυνση της Κωνσταντινούπολης, επιχειρήσε τη διάσωση του "ZOE".

Ο καπετάνιος και τα μέλη του πληρώματος του "ZOE" μεταφέρθηκαν στο "KAPITAN TEMKIN", όπου δόθηκε ιατρική περί-

θαλψη, κυρίως στον καπετάνιο, ο οποίος ήταν ο σοβαρά τραυματι-  
 σμένος. Ρυμουλκήθηκε το "ZOE". Το "KAPITAN TEMKIN" επέ-  
 στρεψε στο Port Said για να δοθεί περαιτέρω ιατρική περίθαλψη  
 5 στον καπετάνιο, αλλά, λόγω των όρων που ζήτησαν να επιβάλουν  
 οι Αρχές, έπλευσε προς Λεμεσό. Στον πλουν προς Λεμεσό το  
 "ZOE" βυθίστηκε.

10 Το σύνολο των ζημιών που υπέστη η ενάγουσα από τη σύγκρου-  
 ση έχει συμφωνηθεί κατά τη διάρκεια της διαδικασίας σε £88.000,00.

Το πλοίο που κτύπησε το "ZOE" δεν αναγνωρίστηκε κατά το  
 χρόνο της σύγκρουσης.

15 Οι ενάγοντες στην Αναφορά ισχυρίζονται ότι το πλοίο που  
 συγκρούστηκε με το "ZOE" είναι το M/V "BRATSLAV".

20 Οι εναγόμενοι στην Έκθεση Υπεράσπισης τους αρνούνται τον  
 ισχυρισμό αυτό και προβάλλουν ότι τη νύκτα της 4ης-5ης Μαΐου,  
 1990, το "KAPITAN TEMKIN" προσπέρασε το "BRATSLAV", που  
 είχε φύγει από το κανάλι του Σουέζ ενωρίτερα. Όταν το "KAPITAN  
 TEMKIN" ήταν περίπου δύο μίλια μπροστά από το "BRATSLAV",  
 αριθμός άλλων πλοίων ήταν τρία με έξι μίλια μπροστά από το  
 "KAPITAN TEMKIN". Όλα αυτά τα πλοία είχαν βορειοδυτική κα-  
 25 τεύθυνση. Κάποια ώρα μετά τα μεσάνυχτα της 4ης-5ης Μαΐου, και  
 ενώ το "BRATSLAV" ήταν περίπου 20 λεπτά πλοήγησης πίσω από  
 το "KAPITAN TEMKIN", φωτοβολίδες κινδύνου εκτοξεύθηκαν  
 μπροστά από το "KAPITAN TEMKIN", οπότε αυτό έκανε στροφή  
 και πήγε προς διάσωση πλοίου. Το "BRATSLAV" πέρασε αργότε-  
 30 ρα από το χώρο της επιχείρησης διάσωσης που διενεργούσε το  
 "KAPITAN TEMKIN" και έμαθε ότι το πλοίο που βρισκόταν σε  
 κίνδυνο ήταν το "ZOE".

35 Δε σταμάτησε στη σκηνή, αφού είδε το "KAPITAN TEMKIN"  
 που βοηθούσε. Το "BRATSLAV" δεν είχε οποιαδήποτε σχέση με τη  
 σύγκρουση.

Δεν εγείρεται ζήτημα συντρέχουσας αμέλειας του "ZOE".

40 Το μόνο επίδικο θέμα είναι αν το πλοίο που συγκρούστηκε με  
 το αλιευτικό F/T "ZOE" είναι το "BRATSLAV".

Οι διάδικοι καταχώρισαν Προκαταρκτικές Πράξεις.

Οι Προκαταρκτικές Πράξεις καταχωρούνται δυνάμει του Κα-

νονισμού 48 των περί Ανωτάτου Δικαστηρίου (Δικαιοδοσία Ναυτοδικείου) Διαδικαστικών Κανονισμών και είναι δεσμευτική παραδοχή για το διάδικο που τις καταθέτει. Δεν είναι επιτρεπτό σε διάδικο να αποστεί από αυτές. Μαρτυρία αντίθετη με τις λεπτομέρειες που περιέχονται στις Προκαταρκτικές Πράξεις δεν είναι αποδεκτή. (Βλ. *Heracleous v. Speed-boat "Niki"* (1984) 1 C.L.R. 504.)

5

Ο Κώστας Παπαδούρης, Καπετάνιος του "ΖΟΕ" και Διευθύνων Σύμβουλος της ενάγουσας εταιρείας, ο Γιάννης Καριτζής, Επιθεωρητής Πλοίων στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, ο Χρυσόστομος Ευαγγέλου, ψαράς, Καπετάνιος του αλιευτικού "ΤΟΛΜΗΡΟΣ" και ο Νίκος Δημητρίου Σιαμαρικού κατέθεσαν για τους ενάγοντες.

10

Για τους εναγόμενους μαρτύρησαν ο Sultanov Timour Ahmedovich, Καπετάνιος του "ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ", και ο Κατατέθηκαν σε διάφορα στάδια της διαδικασίας 49 τεκμήρια.

15

Το βάρος της απόδειξης είναι αποκλειστικά στους ώμους των εναγόντων, οι οποίοι πρέπει να αποδείξουν, με βάση το ισοζύγιο των πιθανοτήτων, ότι το "ΖΟΕ" κτυπήθηκε από το "ΒΡΑΤΣΛΑΒ".

20

Δεν παρουσιάστηκε άμεση μαρτυρία.

Όταν δεν υπάρχει άμεση μαρτυρία, το Δικαστήριο μπορεί να ενεργήσει με βάση την περιστατική μαρτυρία. Μπορεί να καταλήξει σε εύλογα συμπεράσματα και όχι σε εικασίες. Η εικασία δεν έχει καμιά νομική αξία. Τα συμπεράσματα πρέπει να βασίζονται σε πρωτογενή γεγονότα. (Βλ., μεταξύ άλλων, Charlesworth on Negligence, πέμπτη έκδοση, σελ. 580· *Jones v. Great Western Railway Co.* [1930-1931] 47 T.L.R. 39· *Charalambos Michael v. Prezou Kyriakou and Others* (1969) 1 C.L.R. 463.)

25

30

Ο δικηγόρος των εναγόντων στη γραπτή αγόρευσή του, με βάση τις ταχύτητες, την πορεία και πλοήγηση των πλοίων, το χρόνο εξόδου τους από το κανάλι του Σουέζ και άλλα επικουρικά, όπως χάρτη που ετοιμάστηκε πρόδηλα από εμπειρογνώμονα, αποσπάσματα από βιβλίο για το ραντάρ, προβαίνει σε εισήγηση ότι το "ΒΡΑΤΣΛΑΒ" βρισκόταν στο σημείο σύγκρουσης την ώρα του ατυχήματος και ότι αυτό είναι το πλοίο που συγκρούστηκε με το "ΖΟΕ".

35

40

Το Δικαστήριο περιορίζεται στη μαρτυρία που προσκομίστηκε. Πραγματογνωμοσύνη που δεν κατατίθεται ως μαρτυρία δεν είναι στοιχείο κρίσεως για το Δικαστήριο.

Το Δικαστήριο εξετάζει την πραγματική και την άλλη σχετική μαρτυρία αναφορικά με τις περιστάσεις του ατυχήματος. Είναι, όμως, πάγια νομολογημένο ότι οι Δικαστές δεν ενεργούν ως εμπειρογνώμονες και δεν καταλήγουν σε συμπεράσματα χωρίς την ύπαρξη μαρτυρίας σε θέματα πραγματογνωμοσύνης - (βλ., μεταξύ άλλων, *Salih and Another v. Sofocleous and Others* (1979) 1 C.L.R. 248, στη σελ. 253· *Siakos v. A. Nicolaou* (1980) 1 C.L.R. 333· *Shakolas v. Agathangelou and Another* (1983) 1 C.L.R. 1007· *Ioakim v. Soteriades* (1984) 1 C.L.R. 175· *Philippou v. Odysseos* (1989) 1 C.L.R. 1).

Ο Παπαδούρης κατέθεσε ότι το πλήρωμα του "ΖΟΕ" αποτελείτο από τον ίδιο και τέσσερις Αιγύπτιους. Τα κυπριακά αλιευτικά ψάρευαν στις 4 Μαΐου, 1990. Περί τις 20.00 ώρα αγκυροβόλησαν με επιπλέονσα την άγκυρα στο σημείο 32.6B - 31.47A. Άναψαν τα φώτα αγκυροβολίας - ακυβερνησίας. Έγινε διευθέτηση ώστε ο καπετάνιος ενός από τα αλιευτικά, με τη σειρά, να κάμνει βάρδια επιφυλακής. Μέχρι την ώρα 23.00 ήταν επιφυλακή ο ίδιος. Από την ώρα 23.00 μέχρι την ώρα 00.30 επιφυλακή ήταν ο Χρυσόστομος Ευαγγέλου, καπετάνιος του "ΤΟΛΜΗΡΟΣ". Στις 23.00 ώρα ο Παπαδούρης κατεκλίθη και κοιμήθηκε. Μόνο ένας από τους Αιγύπτιους ναύτες παρέμεινε ξύπνιος σε επιφυλακή.

Συνέχισε ότι την 00.05 ώρα της 5ης Μαΐου, 1990, ο ναύτης αυτός τον ξύπνησε και του ανέφερε ότι ένα πλοίο τους πλησίαζε επικίνδυνα. Ο ίδιος τότε είδε ότι πλοίο, με βορειοδυτική κατεύθυνση, με φώτα που έδειχναν πράσινο, κόκκινο και άσπρο, που ήταν σε απόσταση ένα - ενάμισυ μίλι μακριά τους, ερχόταν κατά πάνω τους. Έδωσε οδηγίες να ξυπνήσει το πλήρωμα. Έγινε ανεπιτυχής προσπάθεια να ξεκινήσει το "ΖΟΕ". Φρόντισε να επικοινωνήσει με αυτό το πλοίο, χωρίς επιτυχία. Στις 00.10 ώρα έγινε η σύγκρουση, δηλαδή το φορτηγό κτύπησε στην αριστερή πρυμιά πίσω, τρίφτηκε πάνω τους, παρέσυρε το "ΖΟΕ" σε κάποια απόσταση και έφυγε. Λόγω της σύγκρουσης, το παραπέτο της αριστερής πλευράς έσπασε. Τα δύο ιστία, τα άλμπουρα, οι αντένες των τηλεφώνων και των ραντάρ καταστράφησαν και μέρος της καμπίνας έπεσε. Ο ίδιος τραυματίστηκε στο κεφάλι και είχε πολλή αιμορραγία. Πρόσεξε ότι το πλοίο που τους κτύπησε ήταν εμπορικό, μήκους, όπως το υπολόγισε, περίπου 150 μέτρα, χρώματος γκριζου σκούρου και είχε το κομοδέσιο πίσω. Είδε σε κάποια απόσταση άλλο σκάφος να τους πλησιάζει. Την 00.20 ώρα, όταν το πλοίο που ακολουθούσε εκείνο που τους κτύπησε βρισκόταν σε απόσταση δύο περίπου μιλία από το "ΖΟΕ", ο Παπαδούρης έριξε δύο φωτοβολίδες κινδύνου.

Σε 15 περίπου λεπτά μετά τις φωτοβολίδες, περίπου 00.35 ώρα, το πλοίο "ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ" έκαμε στροφή προς διάσωσή τους. Ακολούθησε η μεταφορά του ιδίου και του πληρώματος στο "ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ" και η παροχή ιατρικής περίθαλψης σ' αυτό. Ζήτησε από τον καπετάνιο του "ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ" να προσπαθήσει να αναγνωρίσει το πλοίο που τους κτύπησε, αυτός, όμως, απάντησε ότι ήταν δύσκολο να αναγνωρίσει το άλλο πλοίο, παρόλο που θα προσπαθούσε.

Κατά τη διάρκεια της διάσωσης πέρασε από κοντά τους άλλο πλοίο, το οποίο ο καπετάνιος του "ΤΕΜΚΙΝ" είπε στον Παπαδούρη ότι ήταν το "DZHURASHEVICH". Ο Παπαδούρης μίλησε με τον Ευαγγέλου, καπετάνιο του "ΤΟΛΜΗΡΟΣ", του είπε ότι το βαπόρι που περνούσε εκείνη τη στιγμή, όπως του ανέφερε ο Αξιωματικός του "ΤΕΜΚΙΝ", είναι το "DZHURASHEVICH" και του ζήτησε να επικοινωνήσει, αν μπορεί, με αυτό, για να διακρίβώσει την ταυτότητα του πλοίου που προηγείτο, το οποίο ήταν εκείνο που του κτύπησε. Ζήτησε από τον καπετάνιο του "ΤΕΜΚΙΝ" να ενημερώσει τις Κυπριακές Αρχές ή να τον αφήσει να επικοινωνήσει ο ίδιος με την Κύπρο. Ο τελευταίος τον διαβεβαίωσε ότι θα κάμει το κάθε τι για να πληροφορήσει τις Κυπριακές Αρχές.

Το F/T "ZOE" ρυμουλκήθηκε στο Port Said. Επειδή, όπως τον πληροφόρησε ο καπετάνιος του "ΤΕΜΚΙΝ", οι Αρχές του Port Said ζήτησαν από το "ΤΕΜΚΙΝ" να παραμείνει μερικές μέρες στο λιμάνι για να ερευνήσουν το περιστατικό, το "ΤΕΜΚΙΝ", με ρυμουλκούμενο το "ZOE", στράφηκε προς Λεμεσό. Καθ' οδόν προς Λεμεσό το "ZOE" βυθίστηκε.

Έφτασαν στη Λεμεσό στις 12.00 το μεσημέρι της 6ης Μαΐου, 1990. Εκεί διαπιστώθηκε ότι οι Κυπριακές Αρχές δεν ενημερώθηκαν για το ατύχημα, παρόλες τις διαβεβαιώσεις του καπετάνιου του "ΤΕΜΚΙΝ".

Ο ίδιος και ο δικηγόρος του άρχισαν έρευνες για την ανακάλυψη της ταυτότητας του υπαίτιου πλοίου της σύγκρουσης.

Αποτάθηκε στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, στον αντιπρόσωπο των Lloyd's, στην Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ και εφοδιάστηκε, μεταξύ άλλων, με τα Τεκμήρια 30 και 39. Στις 8 Μαΐου, 1990, ο Παπαδούρης και ο μάρτυς Ευαγγέλου υπέβαλαν ξεχωριστά γραπτά υπομνήματα στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, αναφορικά με τα περιστατικά της υπόθεσης - Τεκμήρια 17 και 18, αντίστοιχα.



Το Τεκμήριο 30 παραθέτει αναλυτικά τα ονόματα, τις σημαίες και τους προορισμούς όλων των πλοίων που πέρασαν στις 4 Μαΐου, 1990, από το κανάλι του Σουέζ με βόρεια κατεύθυνση.

5 Το Τεκμήριο 39 προέρχεται από την Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ και περιέχει αναλυτική κατάσταση των πλοίων που πέρασαν στις 4 Μαΐου, 1990, με βόρεια κατεύθυνση. Αναφέρει τον ακριβή χρόνο αναχώρησης κάθε πλοίου, τον τύπο του και την ακάθαρτη και καθαρή χωρητικότητά του.

10 Στις 11 Μαΐου, 1990, στάληκε από το δικηγόρο των εναγόντων σχετική επιστολή στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας - Τεκμήριο 19.

15 Με τα στοιχεία που είχε συλλέξει μέχρι τότε, υπολόγισε ότι το υπαίτιο πλοίο ήταν το "HO CHI MINH" ή το "BRATSLAV".

20 Στις 12 Μαΐου, 1990, η ενάγουσα εταιρεία υπέβαλε μνημόνιο στον Πρόσβη της Σοβιετικής Ένωσης στην Κύπρο και στον Υπουργό Εξωτερικών της Κύπρου - Τεκμήριο 10.

Στο Τεκμήριο 10 αναφέρονται τα γεγονότα, οι έρευνες που έγιναν και, με βάση αυτά, υποβλήθηκε ότι το πλοίο που κτύπησε το "ZOE" ήταν το "BRATSLAV" ή το "HO CHI MINH".

25 Στις 14 Μαΐου, 1990, ο Παπαδούρης, συνοδευόμενος από το μάρτυρα Νίκο Σιαμαρκού, επισκέφθηκαν το Ρώσο Ναυτικό Ακόλουθο στη Λεμεσό, στον οποίο επιδόθηκε αντίγραφο του υπομνήματος - Τεκμήριο 10. Εκεί υπεδείχθησαν στον Παπαδούρη σχεδιαγράμματα των Ρωσικών πλοίων, μεταξύ των οποίων του "BRATSLAV" και του "HO CHI MINH". Ο Παπαδούρης αμέσως, λαμβάνοντας υπόψη κυρίως τη θέση του κομοδεσίου του πλοίου, αναγνώρισε το "BRATSLAV" ως το πλοίο που του κτύπησε. Το μήκος του πλοίου "BRATSLAV" είναι 150 μέτρα.

30 Στις 15 Μαΐου, 1990, έστειλε επιστολή στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας - Τεκμήριο 25 - στην οποία αναφέρει, μεταξύ άλλων, και την αναγνώριση του "BRATSLAV" ως του υπαίτιου πλοίου.

40 Ο Γιάννης Καριτζής, Επιθεωρητής Πλοίων στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, κατέθεσε ως εμπειρογνώμονας με βάση τα Τεκμήρια 17, 18, 19, 25, 28, 29, 30, 32, 34, 35 και 39.

Το Τεκμήριο 28 είναι βεβαίωση του αντιπροσώπου των Lloyd's ότι το πλοίο "BRATSLAV" πέρασε από το Canakkale στα Στενά

των Δαρδανελίων την 6η Μαΐου, 1990, τοπική ώρα 19.20.

Το Τεκμήριο 29 είναι κατάλογος από τους αντιπροσώπους των Lloyd's, στον οποίο αναφέρονται:-

(α) Τα ονόματα των πλοίων που πέρασαν από το Port Said προς βορρά την 4η Μαΐου, 1990, με την αντίστοιχη τοπική ώρα και

5

(β) Τα ονόματα των πλοίων, η εθνικότητά τους και το όνομα και η διεύθυνση των ιδιοκτητών τους.

10

Το Τεκμήριο 32 είναι φωτοτυπία αποσπασμάτων από τα ημερολόγια των πλοίων "BRATSLAV" και "KAPITAN TEMKIN", ημερομηνίας 4 Μαΐου, 1990 - 6 Μαΐου, 1990.

15

Το Τεκμήριο 34 είναι έκθεση, ημερομηνίας 12 Σεπτεμβρίου, 1990, του καπετάνιου του πλοίου "KAPITAN TEMKIN" προς τον υπεύθυνο του Τμήματος Νομικών Υποθέσεων της πλοιοκτιήτριας εταιρείας.

20

Το Τεκμήριο 35 είναι έκθεση του Δεύτερου Βοηθού Καπετάνιου του πλοίου "BRATSLAV" - O. Safyan - προς τον καπετάνιο του πλοίου του.

Ο Καριτζής, με βάση τα πιο πάνω Τεκμήρια και, λαμβάνοντας υπόψη, την απόσταση μεταξύ Port Said και Canakkale Τουρκίας, προσδιόρισε ως μέση ταχύτητα του "BRATSLAV" 14.2 κόμβους. Με βάση τα στίγματα που δίδονται από τα Τεκμήρια που προέρχονται από τους εναγόμενους και με μέση ταχύτητα "BRATSLAV" 14.2 κόμβους, κατέθεσε ότι το "BRATSLAV", κατά τον ουσιώδη χρόνο, ήταν στον τόπο της σύγκρουσης. Ο χώρος του ατυχήματος είναι πάνω στη συνηθισμένη γραμμή πλεύσης των πλοίων που πλέουν από τη Διώρυγα του Σουέζ με κατεύθυνση την Κωνσταντινούπολη και τη Μαύρη Θάλασσα. Στο χάρτη - Τεκμήριο 40 - κατέγραψε την πορεία των σχετικών πλοίων κατά τον ουσιώδη χρόνο. Με βάση τα Τεκμήρια 29, 30 και 39, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα πλοία που πέρασαν από τον τόπο της σύγκρουσης ήταν το "DACIA", το "HO CHI MINH", το "BRATSLAV", το "KAPITAN TEMKIN", το "TEVFIK KAPITAN I" και το "KAPITAN DZHURASHEVICH".

25

30

35

40

Ο Καριτζής δήλωσε ότι το στίγμα που έδωσε ο Παπαδούρης για το πλοίο του δεν μπορεί να είναι το ορθό, λόγω των μέσων που είχε στη διάθεσή του το αλιευτικό "ZOE". Παρόλο ότι το

5 "BRATSLAV" έφυγε από το Port Said δέκα λεπτά πριν από το "ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ", δεν μπορούσε ο μάρτυρας να διαψεύσει ότι το "ΤΕΜΚΙΝ" προσπέρασε το "BRATSLAV" και ότι το τελευταίο μπορούσε, κατά τον ουσιώδη χρόνο, να ήταν πέντε με  
5 εξήμισυ μίλια πριν το σημείο σύγκρουσης. Δέχτηκε ότι το ημερολόγιο του πλοίου είναι 100% απόδειξη και δεν αμφισβητείται.

10 Οι σελ. 34-39 του ημερολογίου του πλοίου "ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ" για τις 4, 5 και 6 Μαΐου, 1990, κατατέθηκαν στο Δικαστήριο από το μάρτυρα Sultanon ως Τεκμήριο 46.

15 Οι σελίδες του ημερολογίου του πλοίου "BRATSLAV" για τις 4, 5 και 6 Μαΐου, 1990, κατατέθηκαν στο Δικαστήριο από το μάρτυρα Safyan ως Τεκμήριο 49.

20 Το ουσιαστικό μέρος της μαρτυρίας του Χρυσόστομου Ευαγγέλου, καπετάνιου του "ΤΟΛΜΗΡΟΣ", είναι ότι περί τις 0200 ώρα ο Παπαδούρης, που βρισκόταν στο πλοίο "ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ", επικοινωνήσε με αυτό και του ζήτησε να διακριβώσει ποιο ήταν το πρώτο πλοίο, βόρεια, τρία μίλια μακριά από το δικό του, γιατί το δεύτερο πλοίο που ακολουθούσε, όπως πληροφορήσε τον Παπαδούρη ο καπετάνιος του "ΤΕΜΚΙΝ", ήταν το "ΚΑΡΙΤΑΝ DZHURASHEVICH".

25 Αν το πλοίο αυτό, το δεύτερο, ήταν το "ΚΑΡΙΤΑΝ DZHURASHEVICH", τότε οριστικά δεν μπορούσε να ήταν το "BRATSLAV", όπως ισχυρίζονται οι εναγόμενοι.

30 Ο Νίκος Δημητρίου Σιαμαρκού κατέθεσε ότι συνόδευσε τον Παπαδούρη στο γραφείο του Ρώσου Ναυτικού Ακόλουθου. Ο τελευταίος έδειξε ένα βιβλίο στον Παπαδούρη, στο οποίο υπήρχαν φωτοτυπίες πλοίων. Ο Παπαδούρης είπε στο Ρώσο: "Αυτό το βαπόρι εκτύπησέ με" και διάβασε το όνομά του. Ο μάρτυρας δεν ανέφερε όνομα πλοίου. Γνωρίζει μόνο Ελληνικά και, όπως ο ίδιος είπε, ο Παπαδούρης και ο Ρώσος μιλούσαν μόνο Αγγλικά.

40 Ο Sultanon Timour Achmedovich είναι ο καπετάνιος του πλοίου "ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ". Κατέθεσε ότι το "ΤΕΜΚΙΝ" ήταν το ένατο πλοίο σε κορυφή - sagavan, που βγήκε από τη Διώρυγα του Σουέζ με βορειοδυτική κατεύθυνση. Το όγδοο ήταν το "BRATSLAV" και το έβδομο το "ΗΟ CHI MINH". Η κατεύθυνσή του ήταν 317° και κατευθυνόταν προς Κωνσταντινούπολη, της οποίας η συνήθης κατεύθυνση είναι 318° ± 1%. Προσπέρασε το "ΗΟ CHI MINH", το

οποίο είχε ήδη προσπεραστεί και από το "BRATSLAV". Υποστήριξε τη μαρτυρία του αυτή με την καταχώριση στο ημερολόγιο του πλοίου 22.00 ώρα για την κίνηση του πλοίου του. Βεβαίως, στο ημερολόγιο δεν αναφέρεται ότι προσπέρασε οποιοδήποτε πλοίο. Η ώρα 00.07 άκουσε από τα δεξιά τους δυνατούς βόγγους και φωνές. Βγήκαν στο κατάστρωμα και με γυαλιά και χωρίς γυαλιά είδαν δεξιά ένα μικρό αλιευτικό πλοίο, χωρίς φωτισμό, το πλήρωμα του οποίου φώναζε. Προσπέρασε από τη δεξιά, σε απόσταση δύο προς τρία cables. Έκαμε μανούβρα στην αριστερή κατεύθυνση και ενώ έκαμνε τη μανούβρα, περί την 00.20 ώρα, εκοφενδονίστηκε από το "ZOE" κόκκινη ρουκέτα.

Μετέφεραν το πλήρωμα του "ZOE" στο "KAPITAN TEMKIN". Ο Παπαδούρης ήταν πολύ σοβαρά κτυπημένος και δεν ήταν σε κατάσταση να μιλήσει ή να εξηγήσει ο,τιδήποτε. Όταν τον ρώτησε τι έγινε, απάντησε ότι οι φύλακες του αλιευτικού πλοίου αποκοιμήθηκαν όλοι και ξύπνησαν μόνο τότε που ακούστηκε μεγάλος θόρυβος από τη σύγκρουση με κάποιο πολύ μεγάλο πλοίο - "cargo πλοίο" - πολύ ταχύ, το οποίο, όπως είπε, μπορεί να ήταν και 200 μέτρα, με γκριζο σώμα και δεν μπορούσε να εξηγήσει πόσα λεπτά πέρασαν από τη σύγκρουση ως τη διάσωση. Αναφορικά με το προσπέρασμα των πλοίων, είπε ότι έγινε στιχομυθία, όχι με τους καπετάνιους, αλλά με άλλα μέλη του πληρώματος του "BRATSLAV" και του "HO CHI MINH". Το προσπέρασμα καταφαίνεται από τις καταχωρίσεις στο ημερολόγιο του πλοίου.

Εξήγησε ότι οι Αξιωματικοί βάρδιας στο "KAPITAN TEMKIN" ήταν τρεις: Ο Δεύτερος Βοηθός ήταν σε βάρδια από 24.00-04.00 και από 12.00-16.00, ο Chief Officer από 04.00-08.00 και από 16.00-20.00, ο Τρίτος Βοηθός από 08.00-12.00 και από 20.00-24.00. Αυτοί είναι οι υπεύθυνοι τήρησης του ημερολογίου. Το ημερολόγιο του πλοίου δε συμπληρώνεται στην ξηρά από τους υπεύθυνους. Πάντοτε συμπληρώνεται από τον υπεύθυνο Αξιωματικό στην ώρα της βάρδιας του και, εν πάση περιπτώσει, πριν να παραδώσει στον επόμενο. Το υπογράφει και ο επόμενος υπογράφει ότι αναλαμβάνει την βάρδια. Μίλησε με το Safyan, βοηθό του καπετάνιου στο "BRATSLAV" μετά που το πλοίο "BRATSLAV" είδε ότι το "KAPITAN TEMKIN", που προηγείτο, είχε κάμει κάποια μανούβρα κατά τη διάρκεια της επιχειρήσης διάσωσης. Δεν είχε καμιά επικοινωνία με το "DZHURASHEVICH", ούτε έκαμε καμιά συνομιλία με οποιοδήποτε αναφορικά με το "DZHURASHEVICH". Στην ώρα 22.07 έγινε αλλαγή πορείας προς 328° και ύστερα έγινε πάλι αλλαγή στις 317°.

Δεν καταχωρίστηκε ο,τιδήποτε για την πράξη διάσωσης του

5 "ZOE". Υπάρχει, όμως, το μηχάνημα recorder, το οποίο καταγράφει όλες τις κινήσεις και αλλαγές πορείας του πλοίου. Αρνήθηκε ότι οποιεσδήποτε από τις καταχωρίσεις στο ημερολόγιο του πλοίου δεν είναι ορθές ή ότι έγιναν μεταγενέστερα για να συγκαλύψουν το "BRATSLAV".

10 Είναι γεγονός ότι στο ημερολόγιο αναγράφεται: "00.45 We approached the damaged fishing-boat", ενώ στο Τεκμήριο 7, που είναι δήλωση που υπέγραψε στη Λεμεσό στις 6 Μαΐου, 1990, αναφέρει ότι: "AT 00.34 (CYPRUS LOCAL TIME) WE WERE AT THE FISHING BOAT "ZOE"".

15 Ο ίδιος έδωσε στις 23 Μαΐου, 1990, κατάθεση στις Τουρκικές Αστυνομικές Αρχές στην Κωνσταντινούπολη, αναφορικά με τα συμβάντα της νύκτας της 5ης Μαΐου, 1990 - Τεκμήριο 38. Στην Αγγλική μετάφραση της κατάθεσης, σελ. 1, διαβάζουμε:-

20 "The captain of the Soviet flag ship BRASLAV which was 2 miles behind and the captain of the HOCHIMIN which was 4 miles behind my ship asked me and I explained to them the incident. They asked if their assistance was required and I told them that I had saved all the crew and that I did not need their help."

25 Και στη σελ. 2 διαβάζουμε:-

30 "INQUIRED: 'As I have said the captain of the Soviet flag ship The BRASLAV and the captain of the HUCHIMIN did not, during our conversations, say that they had hit the boat. Besides those ships were 2 and 4 miles behind my ship respectively. It was impossible for those ships to have collided with that boat.'"

35 Το σχεδιάγραμμα που είναι επισυνημμένο στην κατάθεσή του το έκαμε ο Ural Kurt Baskomiser της Τουρκικής Αστυνομίας, βασισμένος, βεβαίως, στο περιεχόμενο της κατάθεσής του.

40 Ο Ο. Safyan κατέθεσε ότι η σειρά εξόδου από το Σουέζ ήταν "HO CHI MINH", "BRATSLAV", "KAPITAN TEMKIN". Προορισμός του "BRATSLAV" ήταν το Piyichevsk στην Ουκρανία. Η κατεύθυνση του πλοίου στον πλουν αυτό είναι 318°, 317° ή 319°, ανάλογα με την απόφαση του καπετάνιου. Αυτός ανέλαβε ως Αξιωματικός βάθρα από τα μεσάνυχτα μέχρι τις 04.00 το πρωί της 5ης Μαΐου, 1990. Την ώρα που ανέλαβε καθήκον το "KAPITAN TEMKIN" ήταν ενάμισυ μίλι μπροστά από το "BRATSLAV" και το "HO CHI

MINH" τέσσερα μίλια πίσω από το "BRATSLAV". Στις αρχές της βάρδιας του και μετά την ώρα 01.00, που σημαίνει 12.00 τοπική ώρα, είδε το πλοίο "ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ" να κάμνει απότομη μανούβρα προς τα αριστερά και μετά είδε τη φωτοβολίδα της ρουκέτας, που σημαίνει S.O.S. Η ταχύτητα του πλοίου του ήταν 14.2 κόμβοι και του "ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ" 15 κόμβοι. Έγινε επικοινωνία με το "ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ". Ρώτησε αν χρειαζόταν η βοήθειά του για τη διάσωση και η απάντηση ήταν ότι δε θέλουν βοήθεια - "να πάτε στον προορισμό σας" - και το "BRATSLAV" προχώρησε. Ετοίμασε σχεδιάγραμμα στο οποίο σημείωσε τις θέσεις των πλοίων - (βλ. Τεκμήριο 48). Μπροστά από το "BRATSLAV", σε απόσταση, υπήρχαν πέντε - έξι άλλα πλοία, τα οποία προχωρούσαν προς την ίδια κατεύθυνση. Το "BRATSLAV" δεν πλησίασε καθόλου το "ΖΟΕ".

Ο Medvedev, άλλο μέλος του πληρώματος του "BRATSLAV", ο οποίος ήταν σε υπηρεσία βάρδιας αμέσως πριν από το μάτρουα Safyan, έκαμε γραπτή έκθεση προς τον καπετάνιο του "BRATSLAV" - (Τεκμήριο 36).

Τα πλοία "HO CHI MINH", "BRATSLAV", "ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ" και "ΚΑΡΙΤΑΝ DZHURASHEVICH" αναχώρησαν από το Port Said με βορειοδυτική κατεύθυνση και προορισμό τη Μαύρη Θάλασσα στις ακόλουθες ώρες, στις 4 Μαΐου, 1990:-

"HO CHI MINH"	- 19.45	25
"BRATSLAV"	- 19.50	
"ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ"	- 20.00	
"ΚΑΡΙΤΑΝ DZHURASHEVICH"	- 20.15	

Αυτά, βεβαίως, ήταν τέσσερα από τα πλοία που εξήλθαν από το Σουέζ με την ίδια κατεύθυνση. Όλα ανήκαν στην ίδια εταιρεία.

Η ώρα σύγκρουσης είναι 00.10 της 5ης Μαΐου, 1990.

Σύμφωνα με τη μαρτυρία του Καριτζή, τα πλοία "DACIA", "HO CHI MINH", "BRATSLAV", "ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ", "ΤΕΝΦΙΚ ΚΑΡΙΤΑΝ 1" και το "ΚΑΡΙΤΑΝ DZHURASHEVICH" πέρασαν κατά τη διαδρομή τους από τον τόπο του ατυχήματος.

Τα πλοία αυτά είναι:- 40

"DACIA" - δεξαμενόπλοιο.

"HO CHI MINH" - φορτηγό με το κομοδέσιο σχεδόν στη μέ-

ση - (βλ. Τεκμήριο 45).

"ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ" - το πλοίο που διέσωσε.

5 "ΤΕΥΦΙΚ ΚΑΡΙΤΑΝ 1" - είναι πολύ μικρό πλοίο. Κανένας δεν το εμπλέκει στην υπόθεση.

"ΒΡΑΤΣΛΑΒ" - είναι φορτηγό με το κομοδέσιο πίσω.

10 "ΚΑΡΙΤΑΝ ΔΖΗΡΑΣΗΒΙΧ" - Φαίνεται στις σελ. 175 και 176 του Τεκμηρίου 45.

Είναι γεγονός ότι υπάρχουν μικρές διαφορές μεταξύ της προφορικής μαρτυρίας των μαρτύρων της υπεράσπισης και των γραπτών καταθέσεών τους, στις οποίες έχει γίνει αναφορά.

15

Το Δικαστήριο αποδίδει ιδιαίτερη βαρύτητα στη δήλωση του εμπειρογνώμονα των εναγόντων - Καριτζή - ότι δεν μπορεί να αποκλείσει ή να διαψεύσει ότι το "ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ" προσπέρασε το "ΒΡΑΤΣΛΑΒ" και ότι την ώρα της διάσωσης το "ΒΡΑΤΣΛΑΒ" ακολουθούσε το "ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ". Η δεύτερη σημαντική του δήλωση είναι ότι τα ημερολόγια του πλοίου είναι 100% ορθή, αναντίλεκτη μαρτυρία.

20

25 Λαμβανομένης υπόψη της διαδικασίας των καταχωρίσεων στα ημερολόγια, όπως έχει κατατεθεί, του χρόνου των καταχωρίσεων και της όλης ενώπιόν μου μαρτυρίας, δεν είναι δυνατό να γίνει δεκτή η εισήγηση του δικηγόρου των εναγόντων ότι οι εναγόμενοι προσπάθησαν να κατασκευάσουν γεγονότα, με σκοπό να παραπλανήσουν τη δικαιοσύνη.

30

Στο μέρος της μαρτυρίας που αναφέρεται στο "ΚΑΡΙΤΑΝ ΔΖΗΡΑΣΗΒΙΧ" το Δικαστήριο δέχεται τη μαρτυρία του Sultpanov. Ο Παπαδόυρης βρισκόταν στο πλοίο πληγωμένος. Αφού, όπως ο ίδιος κατέθεσε, δεν του επιτράπη να επικοινωνήσει με την Κύπρο, είναι πιστευτό ότι του επιτράπη να επικοινωνήσει με το "ΤΟΛΜΗΡΟΣ" από το "ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ". Τα όργανα του δικού του πλοίου είχαν καταστραφεί. Ο μάρτυρας Χρυσόστομος Ευαγγέλου δεν είχε καμιά προσωπική γνώση. Η βάρδια του ήταν 11.00-40 00.30. Από 00.30 μέχρι 02.00 βάρδια ήταν ο καπετάνιος του "ΖΗΝΑ".

Ο Χρυσόστομος Ευαγγέλου κατέθεσε ότι δεν αντιλήφθηκε ότι έγινε σύγκρουση ή ότι το πλοίο "ΖΟΕ" υπέστη οποιαδήποτε ζημιά.

Στις παραγράφους 7 και 11 της Προκαταρκτικής Πράξης που καταχωρίστηκε από τους εναγόμενους αναφέρονται:-

“7. Όταν ο Αξιωματικός Υπηρεσίας του BRATSLAV είδε για πρώτη φορά το ZOE, ήταν μόλις το KAPITAN TEMKIN μανούβραρε για να σώσει το ZOE και/ή το πλήρωμά του. Κατά το χρόνο εκείνο η πορεία του BRATSLAV ήταν 318 και η ταχύτητα του ήταν 14.2 κόμβοι.” 5

“11. Εκεί στην περιοχή υπήρχαν πολλά πλοία και το BRATSLAV ποτέ δεν είχε κανένα ιδιαίτερο λόγο κατά οποιοδήποτε χρόνο, να προσέξει τα φώτα του επειδή: 10

(α) Φεύγοντας από το Κανάλι του Σουέζ στις 5/5/90, το BRATSLAV, μαζί με τον Καπετάνιο του V. MALHOZOV επί του πλοίου, είχε προσπερασθεί από το KAPITAN TEMKIN που ήταν τότε περίπου 2 μίλια μπροστά από αυτό. 15

(β) Μπροστά από το KAPITAN TEMKIN σε απόσταση 3 έως 6 μίλια ήταν αρκετά άλλα πλοία όλα πορευόμενα προς βορειοδυτική κατεύθυνση. 20

(γ) Όταν η κατάσταση ήταν όπως περιγράφηκε στις παρ.(α) και (β) πιο πάνω, το BRATSLAV είδε κόκκινες ρουκέτες να εκτοξεύονται στον αέρα και είδε το KAPITAN TEMKIN να αλλάζει πορεία προς το μέρος όπου οι Ρουκέτες είχαν εκτοξευθεί. Αργότερα μαθεύτηκε από το BRATSLAV ότι το πλοίο σε κίνδυνο ήταν το ZOE. 25

Το KAPITAN TEMKIN, εν τω μεταξύ, προσπάθησε να διασώσει το ZOE και το πλήρωμά του.” 30

Το Δικαστήριο δε βλέπει ουσιαστική αντίφαση μεταξύ του πιο πάνω μέρους της Προκαταρκτικής Πράξης και της προφορικής μαρτυρίας που δόθηκε για τους εναγόμενους. 35

Παραμένει η μαρτυρία του Παπαδούρη, αναφορικά με την περιγραφή του πλοίου που συγκρούστηκε με το “ZOE”, όχι τόσο το μήκος του, όσο η θέση του κομοδεσίου. Σ’ αυτό στηρίχτηκε για να κάμει την αναγνώριση του “BRATSLAV” μέρες μετά τη σύγκρουση και σ’ αυτό κτίστηκε και θεμελιώθηκε η όλη υπόθεση των εναγόντων. 40



5 Δεν υπάρχει ενώπιον του Δικαστηρίου μαρτυρία αναφορικά με τη θέση των κομοδεσίων στα πλοία που προηγούνταν του "ΚΑΡΙΤΑΝ ΤΕΜΚΙΝ". Ο χρόνος εξόδου από το κανάλι του Σουέζ στην ανοικτή θάλασσα δεν μπορεί, σύμφωνα με τη μαρτυρία που το Δικαστήριο δέχεται, περιλαμβανομένης και της μαρτυρίας του εμπειρογνώμονα των εναγόντων, να αποτελεί τον αποφασιστικό παράγοντα κρίσεως της θέσης των πλοίων κατά τον ουσιώδη χρόνο της σύγκρουσης.

10 Το Δικαστήριο δεν μπορεί να παραβλέψει τις συνθήκες που επικρατούσαν στο "ΖΟΕ" την ώρα της σύγκρουσης - σύγχυση, καταστροφή, σοβαρός τραυματισμός. Αυτά, στην ανθρώπινη φύση, δημιουργούν μειωμένη παρατηρητικότητα και το Δικαστήριο δεν μπορεί να δεχθεί την περιγραφή Παπαδούρη ως ορθή, σε αντιπαράθεση με τα ημερολόγια των πλοίων και τη θετική μαρτυρία της υπεράσπισης.

20 Με βάση τα πιο πάνω, το Δικαστήριο δέχεται την εκδοχή των εναγομένων ότι το "BRATSLAV" δεν ήταν το πλοίο που συγκρούστηκε με το "ΖΟΕ".

25 Δεν είναι μέρος του καθήκοντος του Δικαστηρίου να ανεύρει ποιο είναι το πλοίο που συγκρούστηκε με το "ΖΟΕ". Περιορίζει την κρίση του στα επίδικα θέματα μόνο.

Η αγωγή απορρίπτεται.

Κάτω από τις περιστάσεις, καμιά διαταγή για έξοδα.

30 *Η αγωγή απορρίπτεται χωρίς έξοδα.*