

Ηθική δικαίωση για τα 24 θύματα

Δυόμισι χρόνια φυλακή στον άνθρωπο που υπέγραψε το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας για το «Αϊρον Αντώνης»

ΤΙΣ ποινικές ευθύνες του Ελληνικού Νηογνώμονα έρχεται να αναγνωρίσει ο Αρειος Πάγος με μια βαρυσήμαντη απόφαση, που αποτελεί το καλύτερο μνημόσυνο για τα 24 θύματα μιας μεγάλης ναυτικής τραγωδίας, αυτής του «Iron Antonis».

Η μεγαλύτερη δίκη στα ελληνικά ναυτιλιακά δικαστικά χρονικά έκλεισε με την καταδίκη σε φυλάκιση δυόμισι ετών του εκπροσώπου του Ελληνικού Νηογνώμονα Διον. Μελισσηνού, που πέρασε τους κατώτερους του για να εκδώσουν για ένα «σαπιοκάραβο» προσωρινά πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, τα οποία αποτέλεσαν διαβατήριο για τον άλλο κόσμο για το 24μελές πλήρωμα...

Λίγους μήνες νωρίτερα, οι βασικοί υπεύθυνοι πλοιοκτίτες είχαν καταφέρει να γλιτώσουν με το μανδύα της παραγραφής, ύστερα από μια αμφιλεγόμενη διαδικασία επίδοσης δικαστικών κλήσεων, στη διάρκεια της οποίας ο βασικός κατηγορούμενος δήλωσε αλλαγή διεύθυνσης, τέχνασμα το οποίο κατήγγειλε ανοικτά ο αρμόδιος αντιεπιθεωρητής ΑΠ.

Οπότε, το ποινικό τμήμα

Του ΑΛ. ΑΥΛΩΝΙΤΗ

ΑΠ υπό τον πρόεδρό του Ευ. Κρουσταλάκη απέδωσε δικαιοσύνη προλαβαίνοντας την οριστική παραγραφή των αδικημάτων, που επιδιώχθηκε έντεχνα.

Ο συνήγορος πολιτικής αγωγής Γ. Τρανταλίδης δήλωσε στο «Έθνος της Κυριακής» ότι 3 μήνες πριν από την παραγραφή ο ΑΠ επικύρωσε την καταδίκη του Δ. Μελισσηνού για έκδοση πιστοποιητικών αξιοπλοΐας, που αποδείχθηκαν πιστοποιητικά θανάτου, αφού λόγω της κακής συντήρησης του πλοίου επήλθε η βύθισή του, με αποτέλεσμα να βρεθούν στον υγρό τάφο όλοι οι ναυτικοί.

Το «Iron Antonis» με κυπριακή σημαία ανήκε στο Γαλλικό Νηογνώμονα, που το διατηρούσε με προσωρινά πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, γιατί οι πλοιοκτίτες και η διαχειρίστρια εταιρεία είχαν αρνηθεί να κάνουν τις επισκευές που θεωρούσαν αναγκαίες οι Γάλλοι επιθεωρητές. Μάλιστα σε επιθεώρηση που έγινε το Μάιο του 1994 στο λιμάνι του Μπλιμπάο διαπιστώθηκαν σημαντικές φθορές, έντονα δια-

βρωμένες περιοχές στις δεξαμενές, στα ενισχυτικά ελάσματα και στα διαμήκη διαφράγματα του κύτους, μερικές περιοχές των οποίων εμφάνιζαν μείωση του αρχικού πάχους κατά 55%. Το πλοίο εξασφάλισε πιστοποιητικό για ταξίδι μόνο στο Λας Πάλμας, όπου μπορούσε να επισκευαστεί.

Γαλλική όρνηση

Εκεί αφαιρέθηκαν όλα τα πιστοποιητικά και δεν εκδόθηκαν νέα, ενώ ο Γαλλικός Νηογνώμονας, λόγω της σοβαρότητας των φθορών, αρνήθηκε να ικανοποιήσει το αίτημα των πλοιοκτητών να αποπλεύσει το πλοίο με νέα προσωρινά πιστοποιητικά και χωρίς επισκευές... Χωρίς πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, το πλοίο μετακινήθηκε στο λιμάνι Αρούμπα κάνοντας διαπραγματεύσεις για έγγραφο στον Ελληνικό Νηογνώμονα, αφού ο Γαλλικός τηρούσε αδιάλλακτη στάση.

Αν και δεν επιτράπηκε από τον εκπρόσωπο της εταιρείας στον επιθεωρητή του Ελληνικού Νηογνώμονα Ν. Παχή να κάνει ουσιαστική, παρά μόνο επιφανειακή επιθεώρηση, εκείνος πείσθηκε για τη σοβαρότητα των φθο-

Στην ιστορική απόφαση του Αρείου Πάγου περιγράφονται οι εγκληματικές ενέργειες που οδήγησαν τον Σεπτέμβριο του 1994 στη βύθιση του σαπιοκάραβου, που κόπηκε στα δύο ανοικτά του Κέιπ Τάουν.

ρών και αρνήθηκε την κατάταξη του πλοίου.

Οπότε, ο Δ. Μελισσηνός έδωσε από την Ελλάδα εντολή στους κατώτερους του «να καταταγεί το βαπόρι» και χωρίς να συνδεθεί με την αρμόδια τεχνική επιτροπή βεβαιώθηκε ότι το πλοίο ήταν προσωρινά αξιόπλοο και μπορούσε να καταταγεί στον Ελληνικό Νηογνώμονα, παρά την εκ διαμέτρου αντίθετη άποψη του Γαλλικού Ξητούσε την πλήρη ακινητοποίηση του, απόλυτα δικαιολογημένα, όπως διαπιστώθηκε με τον τραγικότερο τρόπο.

Το «Iron Antonis» απέπλευσε στις 28.8.94 χωρίς επισκευές εξασφαλίζοντας προσωρινά πιστοποιητικό για να μεταφέρει 92.439 μετρικούς τόνους σιδηρομεταλλεύμα στην Κίνα. Ενας εκκωφαντικός ήχος στη δεξιά πλευρική δεξαμενή, έδωσε λίγες μέρες αργότερα το πρώτο σήμα κινδύνου και η εισροή του νερού γίνονταν αρχικά με ρυθμό 600 τόνων ανά ώρα από ρήγμα, που οφειλό-

ταν στη βαριά διάβρωση. Τα εναγώνια τηλεφωνήματα μιλούσαν για κλίση 10 μοιρών που συνεχώς αυξανόταν και το μαλτέζικο πλοίο που έσπευσε δεν πρόλαβε το μοιραίο. Οι κλήσεις σταμάτησαν, καθώς το «I. Antonis» κόπηκε στα δύο και βυθίστηκε παρασύροντας στη δίνη το 24μελές πλήρωμα.

Οι προσπάθειες να μετατο-

πισθούν οι ευθύνες στον πλοίαρχο και σε κακούς χειρισμούς του, δεν ξεγέλασαν τον ΑΠ, που απέδωσε δικαιοσύνη, αναδεικνύοντας τις ευθύνες των αρμοδίων αρχών, που κάνουν «τα στραβά μάτια» και εκθέτουν σε κίνδυνο ζωές, αλλά δίνοντας παράλληλα το στίγμα που θα ακολουθήσουν τα δικαστήρια για τις υπόλοιπες δίκες ναυαγίων.