

Αρείου Πάγου: 1132/1997, Τμήμα Β΄ Πολιτικό
Πηγή: Ε.Ε.Δ 57/1998, σελ. 946

Εργατικό ατύχημα - Ναυτικοί - Τήρηση όρων ασφαλείας -. Διατάξεις περί των όρων ασφαλείας, η μη τήρηση των οποίων παρέχει στους παθόντες εξ εργατικού ατυχήματος το εκλεκτικό δικαίωμα να ασκήσουν είτε την αξίωση αποζημίωσης του κοινού δικαίου είτε την αξίωση του ν. 551/1915, είναι εκείνες οι οποίες ειδικώς προβλέπουν τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων, δηλαδή προσδιορίζουν τους όρους που πρέπει να τηρηθούν, μνημονεύοντας συγκεκριμένα μέτρα, μέσα και τρόπους προς επίτευξη της ασφάλειας των εργαζομένων. - Δεν αρκεί ότι το ατύχημα επήλθε από τη μη τήρηση των όρων, οι οποίοι επιβάλλονται μόνο από την κοινή αντίληψη, την υποχρέωση πρόνοιας και την απαιτούμενη στις συναλλαγές επιμέλεια, χωρίς αυτοί να προβλέπονται από ειδική διάταξη νόμου.

Πρόεδρος: ο αρεοπαγίτης, κ. Ευάγγ. Κρουσταλάκης
Εισηγητής: ο αρεοπαγίτης, κ. Ευάγγ. Κρουσταλάκης
Δικηγόροι: οι κ.κ. Βας. Σπηλιόπουλος, Ναούμ Τζίφρας

Διατάξεις περί των όρων ασφαλείας, η μη τήρηση των οποίων παρέχει στους παθόντες από εργατικό ατύχημα το εκλεκτικό δικαίωμα να ασκήσουν είτε την αξίωση αποζημίωσης του κοινού δικαίου είτε την αξίωση του ν. 551/1915 (άρθρο 16), είναι εκείνες οι οποίες ειδικώς προβλέπουν τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων, ήτοι προσδιορίζουν τους όρους που πρέπει να τηρηθούν, μνημονεύοντας συγκεκριμένα μέτρα, μέσα και τρόπους προς επίτευξη της ασφάλειας των εργαζομένων. Δεν αρκεί δηλαδή το ατύχημα να επήλθε από τη μη τήρηση όρων, οι οποίοι επιβάλλονται μόνο από την κοινή αντίληψη, την υποχρέωση πρόνοιας και την απαιτούμενη στις συναλλαγές επιμέλεια, χωρίς αυτοί να προβλέπονται από ειδική διάταξη νόμου (Ολ. ΑΠ 26/1995). Το Εφετείο δέχτηκε τα ακόλουθα: Στις 19.5.1987 και ώρα 11.45 π.μ. ο αναιρεσίβλητος (ναύτης) από κοινού με το ναύκληρο και τον ξυλουργό του πλοίου («Κ.Ι» κοχ 12000), που ήταν ελλειμνισμένο στο λιμάνι Balbao του Παναμά (χωρίς να ενεργεί φορτοεκφόρτωση), εκτελούσαν στο πρυμναίο τμήμα του «κουραδόρου» του Νο 2 κύτους αυτού την εργασία έχμασης (μποτσάρισμα - δέσιμο) του φορτίου των containers τα οποία μετέφερε το πλοίο, με τη βοήθεια δύο μόνο κινητών φωτιστικών σωμάτων. Επειδή η εργασία αυτή (της έχμασης) θα γινόταν και στο πρωταίο τμήμα του κύτους (όπου επίσης δεν υπήρχε φωτισμός), ο ναύκληρος έδωσε εντολή στον αναιρεσίβλητο να φέρει από την αποθήκη του πλοίου ένα ακόμη φωτιστικό. Υπακούοντας στην εντολή ο αναιρεσίβλητος μετέβη στην αποθήκη, τη βρήκε κλειστή και υποχρεώθηκε να επιστρέψει άπρακτος. Κατά την επιστροφή του, λόγω της κακής καταστάσεως του χειραγωγού προς τον κουραδόρο, του ανεπαρκούς φωτισμού του κύτους (στα σημεία διαδρομής του αναιρεσίβλητου ήταν ανύπαρκτος) και της υπέρξεως ανοιγμάτων στο κύτος (που λόγω ελλείψεως φωτισμού δεν ήταν ορατά), ο αναιρεσίβλητος βρέθηκε ξαφνικά από το πρωταίο τμήμα του κουραδόρου του Νο 2 κύτους του πλοίου (το οποίο ήταν ακάλυπτο και χωρίς φωτισμό ή άλλα προληπτικά μέτρα) στο κενό και στη συνέχεια στο κατάμπαρα του πλοίου επί φύλλων χαλκού χύμα, με αποτέλεσμα να τραυματισθεί και να καταστεί ανίκανος προς εργασία. Τούτο -είπε το Εφετείο- συνέβη από υπαιτιότητα των αρμόδιων αξιωματικών του πλοίου και κατά παράβαση των ισχυόντων νόμων, διαταγμάτων και κανονισμών περί των όρων ασφαλείας, ένεκα δε της μη τηρήσεως αυτών. Αναφέρθηκε το Εφετείο στα άρθρα 4, 32, 37 στοιχ. στ, 52 παρ.3, 117, 135, 136, 137 β.δ. 806/1970, 104, 235 ν.δ. 187/1973 (ΚΑΝΔ). Όμως το άρθρο 4 του β.δ. 806/1970 (Κανονισμού εργασίας επί των ελληνικών φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω) αναφέρεται στην εν γένει εξουσία και την ευθύνη του πλοιάρχου, το άρθρο 32 παρ. 1 αναφέρει ότι ο υποπλοίαρχος ενεργεί επιθεώρηση του σκάφους και βεβαιούται ότι τηρούνται τα μέτρα προστασίας των εργαζομένων (εξ ολισθήσεων, καταπτώσεων κλπ.), το άρθρο 37 στοιχ. στ ορίζει ότι ο υποπλοίαρχος διαπιστώνει ότι ελήφθησαν τα ενδεικνυόμενα μέτρα φωτισμού κλπ., το άρθρο 52 παρ. 3 εδαφ. α ορίζει ότι ο ναύκληρος κατανέμει το προσωπικό στις εργασίες και το καθοδηγεί να τις εκτελεί κατά τους κανόνες προστασίας της ζωής και της ακεραιότητας των επιβαινόντων του πλοίου, το άρθρο 117 αναφέρεται στις εργασίες που εκτελούνται στο σκάφος, το άρθρο 135 αναφέρεται στα μέτρα τάξεως και ασφαλείας κατά τις επιβιβάσεις, αποβιβάσεις και φορτοεκφορτώσεις, το άρθρο 136 αναφέρεται στα μέτρα ασφαλείας κλιμάκων κατά τις επιβιβάσεις και αποβιβάσεις και το άρθρο 137 παρ. 1 στοιχ. β και γ επιβάλλει την πρόνοια κατά τις φορτοεκφορτώσεις για την ασφάλεια των εργαζομένων και τον επαρκή φωτισμό κατά τη νύκτα. Εξάλλου τα άρθρα 104 και 235 ΚΑΝΔ αναφέρονται στη διοικητική εξουσία του πλοιάρχου και στην παράβαση υπηρεσιακών υποχρεώσεων πλοιάρχου και πληρώματος αντιστοίχως. Οι διατάξεις αυτές δεν προβλέπουν ειδικώς όρους ασφαλείας του προσωπικού του πλοίου κατά την εργασία τους επ αυτού,

σύμφωνα με την έννοια του άρθρου 16 παρ. 1 ν. 551/1915, ήτοι δεν προσδιορίζουν συγκεκριμένα μέτρα, μέσα και τρόπους προς επίτευξη της ασφαλείας του προσωπικού του πλοίου κατά το χρόνο εργασίας τους, και δη την ημέρα, ώστε η μη τήρησή τους να μπορεί να συνδεθεί αιτιωδώς με το κατά τις ανωτέρω παραδοχές της προσβαλλόμενης αποφάσεως επισυμβάν ατύχημα. Πέραν τούτου, οι αιτιολογίες της προσβαλλομένης αποφάσεως είναι ασαφείς καθ' όσον αφορούν την «κακή κατάσταση» του χειραγωγού προς τον κουραδόρο, που δεν προσδιορίζεται, τον «ανεπαρκή» και «ανύπαρκτο» φωτισμό του κύτους, που δεν εντοπίζεται σε συγκεκριμένα σημεία, την «ύπαρξη ανοιγμάτων στο κύτος» τα οποία «δεν ήσαν ορατά», που δεν καθορίζονται ειδικότερα, αλλά κυρίως διότι δεν καθορίζεται ποιά ή ποιές ήσαν ακριβώς οι αιτίες της πτώσεως του αναιρεσιβλήτου στο κενό και στο κατάμπαρο του πλοίου. Το Εφετείο που στηρίχτηκε σ' αυτές τις διατάξεις και μόνο και, βάσει των ως άνω ασαφών παραδοχών του, δέχτηκε την αγωγή κατά την κύρια βάση της και το αντίστοιχο αίτημα αποζημιώσεως, διέλαβε στην απόφασή του ανεπαρκείς αιτιολογίες παραβιάζοντας εκ πλαγίου τις διατάξεις αυτές και το άρθρο 16 ν. 551/1915. Είναι συνεπώς βάσιμοι οι τέταρτος και πέμπτος λόγοι αναιρέσεως (κατά τις αιτιάσεις από το άρθρο 559 αριθ. 19 ΚΠολΔ). Εξάλλου με βάση τις ως άνω ασαφείς παραδοχές, δεν τίθεται θέμα εφαρμογής των άρθρων 4, 6 και 11 π.δ. 1349/1981 (Κανονισμού προλήψεως εργατικών ατυχημάτων εις τα πλοία), που επικαλείται ο αναιρεσιβλήτος. Τέλος ο έκτος λόγος (από το άρθρο 559 αριθ. 14 ΚΠολΔ) είναι αβάσιμος, διότι το δικόγραφο της αγωγής δεν είναι αόριστο ως προς την ανωτέρω βάση και το αντίστοιχο αίτημα. Μετά ταύτα, παρέλκει η έρευνα των λοιπών λόγων και πρέπει να αναιρεθεί η προσβαλλομένη απόφαση και να παραπεμφθεί η υπόθεση, για περαιτέρω εκδίκαση, στο ίδιο Εφετείο συντιθέμενο από άλλους δικαστές (άρθρο 580 παρ. 3 ΚΠολΔ όπως αντικατ. με το άρθρο 31 παρ. 1 ν. 2172/1993). Η δικαστική δαπάνη πρέπει να συμψηφισθεί εν μέρει, σύμφωνα με τα άρθρα 178 παρ. 1 και 183 ΚΠολΔ. (Αναιρεί την 204/1996 απόφαση του Εφετείου Πειραιώς και παραπέμπει την υπόθεση για περαιτέρω εκδίκαση στο ίδιο Εφετείο, συντιθέμενο από άλλους δικαστές.)