

Ναυτεργατικό ατύχημα αλλοδαπού σε ελληνικό πλοίο. Εφαρμοστέο δίκαιο. αποζημίωση Ν. 551/1915. Πεδίο εφαρμογής επί αλλοδαπών ναυτικών. Ανάκληση και παθητική νομιμοποίηση εταιρείας Ν.89/67. Ευθύνη εφοπλιστού. Υπολογισμός αποζημίωσης.

Ναυτεργατικό ατύχημα. Αποτελεί ο θάνατος Ινδού ναυτικού ναυτολογημένου σε ελληνικό πλοίο από περionoφόρο ανυψωτήρα (FORK LIFT) στο λιμάνι πηγαίνοντας στην πόλη για ψυχαγωγία. Η ευθύνη του εργοδότη εντάσσεται στο πλαίσιο των εργασιακών συμβατικών ενοχών κατ' άρθρ. 25 ΑΚ. Το εργατικό ατύχημα προϋποθέτει ύπαρξη σύμβασης εργασίας ή έστω απλή εργασιακή σχέση λόγω της οποίας επιβάλλονται στον εργοδότη ιδιαίτερες υποχρεώσεις για τα ατυχήματα των εργαζομένων. Εφαρμόζεται το ελληνικό δίκαιο λόγω της ελληνικής σημαίας του πλοίου.

Οι αλλοδαποί δικαιούνται της αποζημίωσης του άρθρ. 3 παρ. 5 του Ν. 515/1915 εφόσον η νομοθεσία της Πολιτείας του αλλοδαπού προνοεί για τους εκεί αλλοδαπούς με το πνεύμα της διατάξεως αυτής. Η Ινδία (Δήλωση 30.9.27) και η Ελλάδα (ΝΔ 30/31/10.35) έχουν επικυρώσει τη Διεθνή Σύμβαση της Γενεύης 19/1925 περί «εξομοίωσης των αλλοδαπών και ιθαγενών εργατών εν τη αποζημίώσει των ατυχημάτων της εργασίας». Το δίκαιο της Ινδίας προνοεί για τους εκεί αλλοδαπούς με το ίδιο πνεύμα του άρθρ. 3 παρ. 5 εδ. γ' Ν. 551/1915.

Ανάκληση αλλοδαπής εταιρείας εγκατεστημένης με τις διατάξεις του Ν. 89/67. Μεταγενέστερη άσκηση αγωγής κατ' αυτής δεν επηρεάζει την παθητική της νομιμοποίηση, αφού η ικανότητα της εταιρείας διέπεται μετά την εγκατάστασή της από το δίκαιο της καταστατικής της έδρας.

Ευθύνη εφοπλιστού ως εργοδότη. Εφοπλιστής θεωρείται ο Πρόεδρος Δ.Σ., εκπρόσωπος, διευθυντής και διαχειρίστριας που ασκεί ουσιαστικά τη ναυτική διεύθυνση και διαχείριση του πλοίου, αποφασίζει για τη ναυτολόγηση των μελών του πληρώματος, διορίζει τον εαυτό του ως αντίκλητο στα νηολόγια, υποθηκεύει το πλοίο και τα «αδελφά» πλοία, εγγυάται ο ίδιος προσωπικά και δηλώνει στα σχετικά συστατικά έγγραφα ότι είναι «εφοπλιστής»

Αποζημίωση Ν. 551/1915. Υπολογίζεται με βάση το σύνολο της αντιμισθίας που έπαιρνε ή θα μπορούσε να πάρει ο θανών ναυτικός κατά τους δώδεκα μήνες πριν το ατύχημα. Περιλαμβάνει μισθό, επίδομα Κυριακών, τροφοδοσία, υπερωρίες και αποδοχές αδειάς.

Πρόεδρος: Σ. ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ
Εισηγητής: Θ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
Δικηγόροι: Κ. Μίγγος, Κ. Καταβάτης

Η ενάγουσα και ήδη εκκαλούσα, Ινδή υπήκοος, με αγωγή κατά των εφεσιβλήτων, απευθυνόμενη στο Μον. Πρωτ. Πειραιώς, ζήτησε να υποχρεωθούν οι εναγόμενοι, σε ολόκληρο ο καθένας, να πληρώσουν στην ίδια ατομικά και στα εκπροσωπούμενα από αυτή ανήλικα παιδιά της, την αποζημίωση του Ν. 551/1915, για τον οφειλόμενο σε εργατικό ατύχημα θάνατο του συζύγου αυτής και πατέρα των ανηλίκων J.K., που ήταν ναυτολογημένος, ως βοηθός θαλαμηπόλου, στο με ελληνική σημαία πλοίο "N" του οποίου η πρώτη εναγομένη ήταν κυρία και οι υπόλοιποι εφοπλιστές. Από το περιεχόμενο της αγωγής προκύπτει ότι ασκούνται με αυτή αξιώσεις αποζημίωσης για το θάνατο αλλοδαπού ναυτικού, που προκλήθηκε από βίαιο συμβάν στην αλλοδαπή, ενώ ήταν ναυτολογημένος σε πλοίο με ελληνική σημαία, κατόπιν συμβάσεως ναυτικής εργασίας, που καταρτίστηκε στην Ελλάδα. Η ένδικη διαφορά, λοιπόν συνδέεται με περισσότερες πολιτείες και ανακύπτει γι' αυτό ζήτημα καθορισμού του δικαίου, που πρέπει να εφαρμοσθεί, σύμφωνα με τους κανόνες του ελληνικού ιδιωτικού διεθνούς δικαίου. Η επίλυση τους ζητήματος αυτού που εντοπίζεται πράγματι στην ανεύρεση του κανόνος ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, που καθορίζει το εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο εξαρτάται από το νομικό χαρακτηρισμό της υποχρεώσεως του εργοδότη από το ατύχημα ως ενοχής από σύμβαση ή ενοχής από αδίκημα, ο οποίος (χαρακτηρισμός), όμως θα πρέπει να γίνει μόνο με την ερμηνεία των σχετικών κανόνων του ελληνικού ιδιωτικού διεθνούς δικαίου (άρθρ. 25 και 26 ΑΚ) και όχι σύμφωνα με το ελληνικό ουσιαστικό δίκαιο (βλ. σχετ. Γ. Μαριδάκη, Ι.Δ.Δ. Τομ. Α, έκδ. 1950, παρ. 17 σελ. 163 επ. Και 195 ΗΛ. Κρίστη Ι.Δ.Δ. Γεν. Μέρος παρ. 29, σελ. 217 επ. Και 228 επ.). Ενόψει αυτών υποστηρίζεται ότι η ύπαρξη και η έκταση του δικαιώματος αποζημίωσης από εργατικό ατύχημα θα κριθεί από το δίκαιο που ορίζει το άρθρο 26 ΑΚ, δηλαδή το δίκαιο του τόπου του ατυχήματος, διότι το βίαιο συμβάν, κατά την εκτέλεση ή εξ αφορμής της εργασίας, που προξενεί ζημιά, αποτελεί καθαυτό άδικη πράξη, με μόνη τη διαφορά ότι δεν απαιτείται για την ευθύνη υπαιτιότητα (Γ. Μαριδάκης, ο.π., παρ. 31, σελ. 420, Α.Π 998/1982 ΝοΒ 31, 1003, Ε.Πειρ.

203/1984, πλειοψη. ΕΝΔ 13, 123). Κατά τη γνώμη όμως, που θεωρεί ορθότερη το Δικαστήριο αυτό, η ειδική ευθύνη του εργοδότη για τα εργατικά ατυχήματα, πρέπει να εντάσσεται στο πλαίσιο των εργασιακών συμβατικών ενοχών που υπάγονται στη ρύθμιση του άρθρου 25 ΑΚ και να μη χαρακτηρίζεται ως αδικοπρακτική ενοχή. Και τούτο, διότι το εργατικό ατύχημα, ως ζημιογόνο περιστατικό, που εκδηλώνεται κατά την εκτέλεση ή εξ αφορμής της εργασίας, προϋποθέτει ότι υπάρχει σύμβαση εργασίας ή έστω απλή εργασιακή σχέση, εξαιτίας της οποίας επιβάλλονται στον εργοδότη ιδιαίτερες υποχρεώσεις για τα ατυχήματα των εργαζόμενων, για μόνο το λόγο ότι εκμεταλλεύεται την εργασία αυτών και ανεξάρτητα από την ύπαρξη υπαιτιότητας. Η ευθύνη, δηλαδή, του εργοδότη για τα εργατικά ατυχήματα στηρίζεται στην ανάληψη από αυτόν των συνεπειών του επαγγελματικού κινδύνου από την εκμετάλλευση της εργασίας άλλων (Καποδίστριας, στην Ερμ. Α.Κ., άρθρ 662, αρ. 57) και γι' αυτό ακριβώς η ευθύνη αυτή είναι συνέπεια της συμβάσεως εργασίας, χωρίς την οποία δεν μπορεί να γίνει λόγος για εργατικό ατύχημα ή για υποχρεώσεις του εργοδότη από αυτό.

Επομένως, αν ληφθεί υπόψη ότι, κατά την έννοια του άρθρου 25 Α.Κ., οι "ενοχές από σύμβαση" περιλαμβάνουν όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών, που πηγάζουν από τη μεταξύ τους σύμβαση ή προϋποθέτουν την ύπαρξη της συμβάσεως αυτής, θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις από εργατικά ατυχήματα εμπίπτουν στη ρύθμιση του παραπάνω άρθρου και διέπονται από το δίκαιο που ρυθμίζει τη σχετική σύμβαση εργασίας Σπ. Βρέλλη, Προβλήματα ιδ. διεθν. δικ. στη συμβ. εργασίας (διάλεξη) - Α.Π 102/1961 ΝοΒ 9.825 - Ε.Πειρ. 203/1984, μειοψη., ο.π. βλ. και έμμεση αλλά σαφή εφαρμογή του άρθρου 25 ΑΚ, στις πιο κάτω αποφάσεις, που εφαρμόζουν, χωρίς ειδική αιτιολογία, το ελληνικό δίκαιο σε διαφορές από ναυτεργατικά ατυχήματα που έγιναν στην αλλοδαπή, Α.Π. 1078/985 ΕΝΔ 15, 308-Α.Π 1234/1985 ΕΝΔ 15,311-Α.Π. 1286/1984 ΝοΒ 33,811-Α.Π 669/1984 ΝοΒ 33, 452-Α.Π. 272/1979 ΝοΒ 27, 1283 - Ε.Πειρ. 910/1982 ΝοΒ 32,96. Στην προκείμενη περίπτωση, η ενάγουσα ισχυρίζεται ότι με την από 15-11-1979 ατομική σύμβαση του συζύγου της - που δεν προσκομίζεται, παρόλο ότι αναφέρεται το αντίθετο στις προτάσεις της συμφωνήθηκε η εφαρμογή των ελληνικών Σ.Σ.Ν.Ε. και του καθόλου ελληνικού δικαίου, ο ισχυρισμός αυτός δε επιβεβαιώνεται και από τους προσκομιζόμενους λογαριασμούς μισθοδοσίας του συζύγου της, από τους οποίους προκύπτει ότι ο μισθός αυτού ανέρχεται ακριβώς στο ποσό του μισθού και του επιδόματος Κυριακών που καθόριζε η ισχύουσα τότε ελληνική Σ.Σ.Ν.Ε (Υ.Α 70114/1980) για τον βοηθό θαλαμηπόλου (χωρίς άδεια). Και οι εναγόμενοι, όμως, που υποστηρίζουν ήδη ότι πρέπει να εφαρμοσθεί το δίκαιο του τόπου του ατυχήματος, δεν αμφισβήτησαν ποτέ τον παραπάνω ισχυρισμό της ενάγουσας και επικαλέστηκαν μάλιστα διατάξεις του ελληνικού ουσιαστικού δικαίου, για την απόκρουση της αγωγής, κατόπιν αυτών η σύμβαση ναυτικής εργασίας του συζύγου ης ενάγουσας διέπεται από το ελληνικό δίκαιο, στο οποίο αποδείχθηκε ότι υποβλήθηκαν τα μέρη (άρθρ. 25 εδ. α ΣΚ) και συνεπώς η ύπαρξη και η έκταση των αγωγίμων αξιώσεων της ενάγουσας θα κριθεί, σύμφωνα με όσα εκτέθηκαν παραπάνω κατά τις διατάξεις του ελληνικού δικαίου.

Κατά το άρθρο 5 του Ν. 551/1915, οι αλλοδαποί δικαιούνται της αποζημιώσεως που προβλέπει το άρθρο 3 παρ. 5 αυτού, για την περίπτωση θανάτου από εργατικό ατύχημα, εφόσον α) διέμεναν στην Ελλάδα κατά το χρόνο του δυστυχήματος, β) δια συμβάσεως με την πολιτεία των αλλοδαπών, που συνάπτεται με τον όρο της αμοιβαιότητας, αναγνωρίστηκαν και για αυτούς τα δικαιώματα, που έχουν οι ημεδαποί, και γ) η νομοθεσία της πολιτείας του αλλοδαπού προνοεί για τους εκεί αλλοδαπούς με το πνεύμα της διατάξεως αυτής. Εξάλλου, κατά το άρθρο Ι της Διεθνούς Συμβάσεως της Γενεύης 19/1925 "περί εξομοιώσεως των αλλοδαπών και ιθαγενών εργατών εν τη αποζημιώσει των ατυχημάτων της εργασίας", κάθε μέλος της Διεθνούς Οργανώσεως Εργασία (Δ.Ο.Ε), που επικυρώνει τη σύμβαση αυτή, υποχρεώνεται να παρέχει στους υπηκόους άλλου μέλους, που επικύρωσε τη σύμβαση, τους όρους αποζημιώσεως, που εξασφαλίζει στους δικούς του υπηκόους, για τα εργατικά ατυχήματα, που θα υποστούν στο έδαφός του. Η ισότητα αυτή των όρων αποζημιώσεως θα εξασφαλίζεται στους αλλοδαπούς εργάτες και σε εκείνους που έλκουν δικαιώματα από αυτούς, χωρίς τον όρο διαμονής. Η πιο πάνω σύμβαση επικυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν.Δ. της 30/31-10-1935 και από την Ινδία, με σχετική δήλωση, που έγινε στις 30-9-1927, όταν κατάθεση το όργανο προσχωρήσεως στο Διεθνές Γραφείο Εργασίας (βλ. το από 6-10-1979 έγγραφο της ειδικής νομικής υπηρεσίας του Υπουργείου Εξωτερικών) και συνεπώς για τα ατυχήματα των Ινδών υπηκόων στην Ελλάδα εφαρμόζονται οι διατάξεις του Ν. 551/1915, όπως ακριβώς ισχύουν και για τους ημεδαπούς, δηλαδή χωρίς τους περιορισμούς του άρθρου 5 αυτού. Οι διατάξεις, όμως της παραπάνω διεθνούς συμβάσεως αναφέρονται σε υποχρεώσεις της πολιτείας που την επικύρωσε για εργατικά ατυχήματα, που έλαβαν χώρα στο έδαφός της και παρόλο ότι θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η διατύπωση των διατάξεων αυτών που τονίζει τη συνηθισμένη περίπτωση εφαρμογής της συμβάσεως, δηλαδή την περίπτωση που οι υπήκοοι μιας από τις δεσμευόμενες

Πολιτείες υπέστησαν εργατικό ατύχημα στο έδαφος της άλλη - δεν περιορίζει τη συναγόμενη σαφώς από το όλο περιεχόμενο και το πνεύμα της συμβάσεως υποχρέωση των συμβαλλόμενων πολιτειών να εξασφαλίζουν, χωρίς περιορισμούς, την εφαρμογή των εθνικών τους νόμων για τα εργατικά ατυχήματα των αλλοδαπών, σε κάθε περίπτωση που οι νόμοι αυτοί θα είχαν εφαρμογή στους δικούς τους υπηκόους, γίνεται δεκτό ότι η εξομοίωση των αλλοδαπών με τους ημεδαπούς εργάτες, κατ' εφαρμογή της εν λόγω συμβάσεως, προϋποθέτει ότι το εργατικό ατύχημα συνέβη σε ελληνικό έδαφος και συνεπώς, αν συνέβη έξω από το έδαφος αυτό, δεν εφαρμόζεται η σύμβαση και ισχύουν οι περιοριστικοί όροι του άρθρου 5 του Ν. 551/1915 (Ε.Πειρ. 396/1981 Νοβ 29,911). Και στην τελευταία περίπτωση, όμως η επικύρωση της ανωτέρω συμβάσεως από την πολιτεία του αλλοδαπού δεν είναι χωρίς σημασία, για την άσκηση στην Ελλάδα των αξιώσεων από εργατικό ατύχημα, αφού η επικύρωση αυτή, ανεξάρτητα από τον τρόπο που έγινε με την έκδοση κυρωτικού νόμου ή με μόνη την κατάθεση του οργάνου προσχωρήσεως (βλ.σχετ. Ρούκουνας στο Ξένιον Π. Ζέπου, Τομ. Γ σελ. 297-πρβλ. Χρ. Οικονόμου. Δικ. Εργατ. Ατυχμ., παρ. 712, σελ. 889)-έκανε υποχρεωτική την εφαρμογή της συμβάσεως στην πιο πάνω πολιτεία και εξομοίωσε τις διατάξεις της με το εσωτερικό δίκαιο αυτής.

Επομένως το δίκαιο της πολιτείας, στην οποία ισχύει η παραπάνω σύμβαση, προνοεί για τους εκεί αλλοδαπούς με το ίδιο πνεύμα που προνοεί η διάταξη του άρθρου 5 εδ. τελευταίο του Ν. 551/1915 και συντρέχει έτσι ο προαναφερόμενος όρος γ του άρθρου αυτού (βλ. σημ. Ν. Φραγκάκη, στο ΝοΒ 29, σελ. 912.913). Στη συγκεκριμένη περίπτωση λοιπόν, κατά την οποία ο σύζυγος της ενάγουσα ήταν Ινδός υπήκοος και το επικαλούμενο στην αγωγή θανατηφόρο εργατικό ατύχημα έλαβε χώρα στο λιμάνι MAPUTO Μοζαμβίκης, οι αξιώσεις της ενάγουσας και των ανήλικων παιδιών της για το ένδικο ατύχημα στηρίζονται πράγματι στις διατάξεις των άρθρων 1,2,3 παρ. 5,4 και 6 του Ν. 551/1915 και 53 επ. ΚΙΝΔ, οι οποίες είναι εφαρμοστέες και αν ακόμη γίνει δεκτό ότι δεν εφαρμόζεται η προμνημονεύμενη διεθνής σύμβαση, διότι ενόψει της ισχύος αυτή και στην Ινδία, συντρέχει, όπως εκτέθηκε, η περίπτωση του άρθρου 5 εδ. τελευταίο του Ν. 551/1915. Κατά συνέπεια η εκκαλουμένη απόφαση, που απέρριψε την αγωγή ως μη νόμιμη, γιατί έκρινε ότι δεν είχε εφαρμογή η διεθνής σύμβαση και δεν συνέτρεχαν ή δεν αποδείχθηκε ότι συνέτρεχαν οι όροι του άρθρου 5 του Ν551/1915, έσφαλε και βάσιμα παραπονείται, γι' αυτό η εκκαλούσα με το μοναδικό λόγο της εφέσεώς της. Η έφεση, άρα, πρέπει να γίνει δεκτή, να εξαφανισθεί η εκκαλουμένη απόφαση και αφού κρατηθεί η υπόθεση από το Δικαστήριο αυτό, να ερευνηθεί από την αρχή η αγωγή.

Οι εναγόμενοι ισχυρίσθηκαν στην πρωτοβάθμια δίκη και ισχυρίζονται πάλι στη δίκη αυτή ότι η αγωγή στρέφεται απαράδεκτα κατά της δεύτερης εναγομένης, που ήταν αλλοδαπή εταιρεία, εγκατεστημένη στην Ελλάδα, κατά τις διατάξεις των Α.Ν. 89/1967, 378/1968 και των Ν. 27/1975 και 814/1978, διότι η υπουργική απόφαση, που επέτρεψε την εγκατάστασή της, ανακλήθηκε από 15/6/1984 με νεώτερη υπουργική απόφαση και συνεπώς η εταιρεία αυτή έπαψε να υπάρχει και να έχει νομική προσωπικότητα στην Ελλάδα. Οι ισχυρισμοί αυτοί είναι αβάσιμοι, διότι η ανάκληση της άδειας εγκαταστάσεως της πιο πάνω εταιρείας στην Ελλάδα, η οποία μάλιστα έγινε μετά την άσκηση της αγωγής, δεν επηρεάζει την ικανότητα δικαίου της εταιρείας και συνακόλουθα την παθητική της νομιμοποίηση, αφού η ικανότητα αυτής διέπεται, μετά την παραπάνω εγκατάσταση, από το δίκαιο της καταστατικής της έδρας (άρθρ. Ι του Ν. 791/1978) και γι' αυτό ακριβώς η διάλυση της εταιρείας και η λήξη της νομικής της προσωπικότητας επέρχονται με τον τρόπο που προβλέπει το δίκαιο αυτό και όχι με την επικαλούμενη ανάκληση της άδειας εγκαταστάσεως των γραφείων της στην Ελλάδα.

Από όλα τα έγγραφα, που προσκομίζουν και επικαλούνται οι διάδικοι και από τις ομολογίες που περιέχονται στις προτάσεις τους ή συνάγονται από αυτές, αποδείχθηκαν τα ακόλουθα: Στις 15-11-1979, καταρτίσθηκε στον Πειραιά μεταξύ της δεύτερης εναγομένης, που ενεργούσε ως αντιπρόσωπος της πρώτης και του Ινδού υπηκόου J.K. σύμβαση ναυτικής εργασίας, για τη ναυτολόγηση του τελευταίου στο με ελληνική σημαία πλοίο της πρώτης εναγομένης "N", χωρητικότητας 9043 τόννων D.W., με τους περιεχόμενους σ' αυτή όρους και συμφωνίες, μεταξύ των οποίων και ότι οι αποδοχές του θα ήσαν οι οριζόμενες από τις ελληνικές ΣΣΝΕ. Σε εκτέλεση της συμβάσεως αυτής ναυτολογήθηκε πράγματι ο πιο πάνω ναυτικός στο προαναφερόμενο πλοίο και υπηρέτησε σ' αυτό, με την ανωτέρα ειδικότητα μέχρι τις 14-7-1980, που πέθανε κάτω από τις εξής συνθήκες: Την ημερομηνία αυτή το πλοίο βρισκόταν για φόρτωση, στο λιμάνι MAPUTO Μοζαμβίκης και στις 7 η ώρα περίπου το απόγευμα ο εν λόγω ναυτικός πήρε άδεια να βγει από το πλοίο και να πάει στην πόλη για ψυχαγωγία. Ενώ όμως βάδιζε μέσα στο λιμάνι, πηγαίνοντας προς την πύλη αυτού, το παρέσυρε ένας περνοφόρος ανυψωτήρας (FORK-LIFT), που οδηγούσε απρόσεκτα ο χειριστής του, με αποτέλεσμα να τραυματισθεί σοβαρά και να πεθάνει. Με αυτά τα δεδομένα, ο θάνατος του παραπάνω ναυτικού έχει ως αφορμή την εργασία του στο μνημονευόμενο πλοίο και αποτελεί γι' αυτό εργατικό ατύχημα με την έννοια του άρθρου Ι του Ν.

551/1915, αφού είναι φανερό ότι χωρίς την εργασία αυτή, που εδημιούργησε την ανάγκη μεταβάσεώς του στην πόλη για ψυχαγωγία, δεν θα υπήρχαν οι ιδιαίτερες εκείνες πραγματικές συνθήκες. Που ήσαν αναγκαίες για την επέλευση του ατυχήματος (Α.Π. 272/1979, ο.π. -ΑΠ 1078/1985, ο.π. -Ε.Α. 5860/1984 ΕΝΔ 13, 131). Επομένως, η ενάγουσα, που είναι σύζυγος του θανόντος ναυτικού και έχει την επιμέλεια των ανήλικων παιδιών τους (βλ. το από 7-10-1982 πιστοποιητικό του Δημοτικού Συμβουλίου της πόλεως RONALUR Ινδιών, θεωρημένο από το Δήμαρχο και τις δικαστικές αρχές της πόλεως), δικαιούται να ζητήσει για τον εαυτό της και τα ανήλικα παιδιά της την αποζημίωση που προβλέπουν τα άρθρα 3 παρ. 5, 4 και 6 παρ. 1 και 2α του Ν. 551/1915. Η αποζημίωση αυτή θα υπολογισθεί με βάση το σύνολο της αντιμισθίας, που έπαιρνε ή θα μπορούσε να πάρει ο σύζυγος της ενάγουσας κατά τους δώδεκα μήνες πριν από το ατύχημα. Έτσι αν ληφθούν υπόψη οι αποδοχές που εισέπραξε πράγματι μέχρι το ατύχημα και οι καθοριζόμενες από την ισχύουσα ότε Σ.Σ.Ν.Ε (Υ.Α. 70114/231/1980) αποδοχές του βοηθού θαλαμηπόλου το σύνολο των μηνιαίων αποδοχών του αποβιώσαντος ναυτικού, κατά το προαναφερόμενο δωδεκάμηνο, ανερχόταν ή θα ανερχόταν σε 35.559 δραχμές (β. μισθός και επιδ. Κυρ. 15753+τροφ. 5.400 + υπερωρ. 11175+αποδ.άδειας 3.231). Η αποζημίωση, λοιπόν ανέρχεται στο ποσό των 608.385 δραχμών ($35.559 \times 12 \mu. \times 5 = 2.133.540 - 100.000: 4 + 100.000$), από το οποίο δικαιούται η ενάγουσα τα 2/5, δηλ. 243.354 δραχμές, και το υπόλοιπο τα ανήλικα παιδιά της, δηλαδή 182.515 δραχμές το καθένα.

Σημειώνεται ότι οι ισχυρισμοί των εναγομένων για αμέλεια του θανόντος ναυτικού, κατά την επέλευση του ατυχήματος, εξαιτίας της οποίας θα πρέπει να μειωθεί μέχρι το ήμισυ η αποζημίωση, είναι αβάσιμοι, διότι το άρθρο 16 παρ. 4 του Ν. 551/1915 ορίζει ρητά ότι αμέλεια, που να δικαιολογεί τη μείωση της αποζημιώσεως υπάρχει μόνο όταν παθών παραβιάζει αδικαιολόγητα τις διατάξεις νόμων, διαταγμάτων ή κανονισμών, για τους όρους ασφαλείας στην εργασία ή επιχείρηση, και συνεπώς η επικαλούμενη από αυτούς αμέλεια του συζύγου της ενάγουσας δεν αρκεί για τη ζητούμενη μείωση της αποζημιώσεως.

Από τα μνημονευμένα στην προηγούμενη σκέψη αποδεικτικά στοιχεία αποδείχθηκε περαιτέρω ότι, κατά την πρόσληψη του συζύγου της ενάγουσας, αλλά και καθόλου το διάστημα της υπηρεσίας του στο με ελληνική σημαία πλοίο "Ν", η πρώτη εναγομένη εταιρεία, που έδρευε τυπικά στη Λιβερία, εφέρετο ως πλοιοκτήτρια του πλοίου αυτού, και η δεύτερη εναγομένη - με την οποία καταρτίσθηκε η σύμβαση ναυτικής εργασίας του παραπάνω ναυτικού ως αντιπρόσωπος και διαχειρίστρια στην Ελλάδα της πρώτης. Στην πραγματικότητα, όμως, η πρώτη εναγομένη ήταν μόνο κυρία του πλοίου το οποίο εκμεταλλευόταν, για δικό του λογαριασμό, ο τρίτος εναγόμενος, με τη νομική κάλυψη των ανωτέρω εταιρειών. Πράγματι, ο εναγόμενος αυτός ήταν πρόεδρος του Δ.Σ., εκπρόσωπος και διευθυντής-διαχειριστής των εταιρειών αυτών (βλ. Ναυτικό Οδηγό, έτους 1980) και ασκούσε ουσιαστικά τη ναυτική διεύθυνση και διαχείριση του εν λόγω πλοίου - καθώς και άλλων "αδελφών" πλοίων - αποφασίζοντας για τη ναυτολόγηση των προσώπων, που θα καταλάμβαναν τις βασικές θέσεις του πληρώματος και για κάθε θέμα που αφορούσε τον τρόπο της οικονομικής εκμεταλλεύσεως τούτου, όχι ως εκπρόσωπος ή διευθυντής των εταιρειών, αλλά για δικό του λογαριασμό, όπως συνάγεται και από το γεγονός ότι διόριζε τον εαυτό του αντίκλητο στα νηολόγια (βλ. την από 30-8-1978 υπεύθυνη δήλωση αυτού του Ν.Δ 105/1969 προς τα νηολόγια Πειραιώς), υποθήκευε το πλοίο για ασφάλεια δανείων προς άλλα "αδελφά" πλοία, την πληρωμή των οποίων (δανείων) είχε εγγυηθεί και ο ίδιος προσωπικά (βλ. συμβόλαιο της συμβολαιογράφου Αθηνών Κ.Σ. για σύσταση πρώτης προτιμώμενης υποθήκης στο πλοίο "Ν" ποσού 2.990.000 δολλ. ΗΠΑ) και edήλωνε στα σχετικά έγγραφα ότι είναι "εφοπλιστής". Για τους λόγους αυτούς, που ενισχύονται και από το γεγονός ότι οι εναγόμενες εταιρείες, μαζί με άλλες τυπικά αλλοδαπές εταιρείες (βλ. το προαναφερόμενο συμβόλαιο συστάσεως υποθήκης), εκάλυπταν τα οικονομικά συμφέροντα του τρίτου εναγομένου, ο οποίος ασκούσε δι' αυτών την επιχειρηματική του δραστηριότητα, το Δικαστήριο κρίνει ότι, ανεξάρτητα από την εμφάνιση και τον τρόπο λειτουργία των εναγομένων εταιρειών, τη ναυτική διεύθυνση και διαχείριση του πλοίου της πρώτης από αυτές είχε πράγματι ο τρίτος εναγόμενος, ο οποίος, επομένως, ήταν εφοπλιστής του εν λόγω πλοίου. Αντίθετα, δεν αποδείχθηκε ότι η δεύτερη εναγομένη ήταν συνεφοπλίστρια του ίδιου πλοίου, αφού εκτέθηκε η εταιρεία αυτή αποτελούσε τη νομική κάλυψη του τρίτου εναγομένου, για την εκμετάλλευση του πλοίου και δεν το εκμεταλλευόταν η ίδια. Ενόψει αυτών και του γεγονότος, που αποδείχθηκε, ότι το πλοίο "Ν" έχε πωληθεί οποίο του έτους 1981 σε αλλοδαπούς και διαγραφεί από τα ελληνικά νηολόγια, παρέπονται τα εξής σχετικά με την ευθύνη των εναγομένων για την πληρωμή των προαναφερόμενων απαιτήσεων της ενάγουσας και των παιδιών της.

Η πρώτη εναγομένη, που ήταν κυρία του πλοίου και θα ευθυνόταν μόνο δι' αυτού για τις παραπάνω απαιτήσεις (άρθρ. 106 παρ. 2 ΚΙΝΔ), δεν υπέχει πλέον καμία ευθύνη, αφού μεταβίβασε την κυριότητα του πλοίου πριν ασκηθεί η αγωγή (Κ. Ρόκας, Ναυτ. Δικ., παρ. 43 σελ. 566 επ. Ε.Πειρ. 516/1986 ΕΝΔ 231). Για την δεύτερη εναγομένη, που δεν αποδείχθηκε ότι ήταν συνεφοπλίστρια του πλοίου, θα μπορούσε να τεθεί θέμα ευθύνης της για τις απαιτήσεις αυτές, κατά τις διατάξεις του Ν. 762/1978. Και αν

όμως γινόταν δεκτό ότι περιέχεται κατά τρόπο ορισμένο, τέτοια βάση στην αγωγή - η επίκληση σ' αυτή των διατάξεων του πιο πάνω νόμου αντιφάσκει ευθέως στον αγωγικό ισχυρισμό για συνεφοπλισμό του πλοίου από τη δεύτερη εναγομένη - οι σχετικές αξιώσεις της ενάγουσας υπέκυψαν στην προβλεπόμενη από το άρθρο Ι παρ. 3 του Ν. 762/1978 παραγραφή, την οποία πρότεινε νόμιμα στην πρωτοβάθμια δίκη η εναγομένη αυτή. Τέλος, ο τρίτος εναγόμενος, ως εφοπλιστής του πλοίου στο οποίο ναυτολογήθηκε ο σύζυγος της ενάγουσας, είναι ουσιαστικά ο εργοδότης του τελευταίου και υποχρεούται γι' αυτό να πληρώσει την αποζημίωση, για το επίδικο εργατικό ατύχημα.