

Θάνατος ναυτικού από πνιγμό κατόπιν βύθισης του πλοίου. ΔΣ Ρώμης 1980. Εφαρμοστέο το ελληνικό δίκαιο. Ευθύνη κοινού δικαίου. Χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης. ΔΣ περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) 1974. Εφοπλισμός και διαχείριση.

Διεθνής Σύμβαση Ρώμης 1980 (κυρ. ν. 1792/88, ισχύς από 1.4.1991) για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές. Προβλέπει ότι η σύμβαση διέπεται από το δίκαιο που επέλεξαν ελεύθερα τα συμβαλλόμενα μέρη έστω και αν είναι δίκαιο μη συμβληθέντος κράτους στη ΔΣΡ χωρίς προϋπόθεση αμοιβαιότητας. Η επιλογή του εφαρμοστέου δικαίου δεν μπορεί να στερήσει το ναυτικό από την προστασία που του εξασφαλίζουν οι αναγκαστικού δικαίου διατάξεις που θα ήταν εφαρμοστέο αν δεν είχε γίνει η επιλογή δηλ. διαζευκτικά του δικαίου της χώρας: (α) όπου ο ναυτικός παρέχει την εργασία του, ήτοι του δικαίου της σημαίας του πλοίου, εκτός αν είναι σημαία ευκαιρίας, (β) με την οποία από το σύνολο των περιστάσεων συνδέεται στενότερα η σύμβαση ναυτολόγησης (γ) όπου βρίσκεται η εγκατάσταση που προσέλαβε το ναυτικό και (δ) του δικάζοντος δικαστή. Πρόκειται για τους «κανόνες άμεσης εφαρμογής» που ρυθμίζουν αναγκαστικά την περίπτωση ανεξάρτητα από το εφαρμοστέο στη σύμβαση δίκαιο και στους οποίους περιλαμβάνεται ο κν 551/1915 και οι ΣΣΝΕ.

Από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 25 και 26 ΑΚ, 1, 2 και 3 επ. ΔΣΡ, 914 ΑΚ, 1 και 16 κν 551/1915 και 66 ΚΙΝΔ συνάγεται ότι η ευθύνη από ναυτεργατικό ατύχημα είναι διάφορη και δεν ταυτίζεται με την ευθύνη από αδικοπραξία. Δε ρυθμίζεται από το άρθρο 26 ΑΚ αλλά από το δίκαιο που κατ' άρθρ. 25 ΑΚ και τις διατάξεις της ΔΣΡ διέπει τη σύμβαση ναυτικής εργασίας εφόσον πραγματοποιείται κατά την εκτέλεση ή με αφορμή την εργασία.

Ευθύνη κοινού δικαίου κατ' άρθρ. 16 κν 551/1915. Ο παθών από ναυτεργατικό ατύχημα ή σε περίπτωση θανάτου του οι συγγενείς του, δικαιούνται να εγείρουν αγωγή του κοινού δικαίου και να ζητήσουν κατ' άρθρο 297, 298, 914 και 922 ΑΚ πλήρη αποζημίωση μόνο αν το ατύχημα μπορεί να αποδοθεί σε δόλο του εργοδότη ή τω προστηθέντων από αυτόν ή έχει επέλθει σε εργασία, στην οποία δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις ισχυόντων νόμων, διαταγμάτων και κανονισμών για τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων και βρίσκεται σε αιτιώδη συνάφεια με τη μη τήρηση των διατάξεων αυτών.

Χρηματική ικανοποίηση λόγω οδύνης των συγγενών θανόντος ναυτικού. Επιδικάζεται εφόσον το ατύχημα οφείλεται σε πταίσμα του εργοδότη ή των προστηθέντων από αυτόν.

ΔΣ περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) 1974 (κυρ. ν. 1045/80) όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του Λονδίνου του 1978 (κυρ. ν. 1159/81). Προβλέπει στο εδ. γ' του υπό του τίτλου «Τήρησης των όρων μετά την επιθεώρηση» του Κανονισμού 11, ότι οσάκις συμβαίνει ατύχημα στο πλοίο ή ανακαλύπτεται ελάττωμα που επηρεάζει δυσμενώς την ασφάλεια του πλοίου ή την απόδοση ή την επάρκεια των σωσιβίων μέσων ή του λοιπού εξαρτισμού, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης αναφέρουν τούτο το ταχύτερο δυνατό στην Αρχή, στο διορισμένο επιθεωρητή ή στον αναγνωρισμένο Οργανισμό που είναι υπεύθυνοι για την έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού, οι οποίοι θα αποφασίσουν αν είναι αναγκαία η διενέργεια επιθεώρησης επί του πλοίου. Αποτελεί ειδικό όρο ασφαλείας για τους εργαζομένους στο πλοίο. Η παράβαση του όρου αυτού συνίσταται στη μη ειδοποίηση από τους υπόχρεους περί του επισυμβάντος ελαττώματος του πλοίου και συνεπάγεται ευθύνη κοινού δικαίου προς αποζημίωση από ναυτεργατικό ατύχημα εφόσον υπάρχει αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της μη τήρησης του όρου και του ατυχήματος.

Ναυτολόγηση Φιλιππίνιου ναυτικού σε πλοίο ψυγείο υπό κυπριακή σημαία με την ειδικότητα του προσοντούχου ναύτη. Συμφωνία περί εφαρμογής των όρων της αναθεωρημένης Συμβάσεως Εργασίας για Φιλιππίνιους ναυτικούς και έχουν εγκριθεί από τη Διεύθυνση υπερπόντιας Απασχόλησης των Φιλιππίνων. Δε συνάγεται συμφωνία περί εφαρμογής στη σύμβαση ναυτικής εργασίας του δικαίου των Φιλιππίνων. Εφαρμοστέο το ελληνικό δίκαιο εφόσον από το σύνολο των συνθηκών η σύμβαση συνδέεται στενότερα με την Ελλάδα (το πλοίο είναι ελληνικών συμφερόντων, η διαχείριση και εκμετάλλευσή του γίνονται από εταιρεία που έχει εγκαταστήσει τα γραφεία της στον Πειραιά, ο Πρόεδρος αυτής είναι Έλληνας και εκμεταλλεύεται το πλοίο δια ίδιον όφελος, ο πλοίαρχος και οι περισσότεροι

αξιωματικοί του πληρώματος είναι Έλληνες που έχουν προσληφθεί στην Ελλάδα και πληρώνονται σε δραχμές ενώ ο ναυτικός γνώριζε κατά την κατάρτιση της ατομικής του σύμβασης ότι το πλοίο είναι ελληνικών συμφερόντων αφού ακριβώς δίπλα από την επωνυμία της αντισυμβαλλόμενης του εταιρείας αναγράφεται η λέξη Ελλάς).

Θάνατος του ναυτικού κατόπιν βύθισης του πλοίου. Αξίωση αποζημίωσης του πατέρα αυτού λόγω στέρησης της νόμιμης διατροφής που του όφειλε. Εφαρμοστέο είναι το δίκαιο των Φιλιππίνων δηλ. της τελευταίας κοινής ιθαγενείας του ναυτικού κατά το χρόνο του θανάτου του και του πατέρα του (άρθρ. 18 ΑΚ). Οι σχετικές διατάξεις του ΑΚ εφόσον από κανένα στοιχείο της δικογραφίας δεν προκύπτει το ακριβές περιεχόμενό τους.

Εφοπλισμός. Έννοια. Στηρίζεται σε κάποια έννομη σχέση εμπράγματα ή ενοχική (μίσθωση, χρησιδάνειο, επικαρπία κλπ) ή σε απλή πραγματική κατάσταση. Βασική προϋπόθεση η βούληση του εφοπλιστή να ασκεί για λογαριασμό του τη ναυτική επιχείρηση. Η εκμετάλλευση ξένου πλοίου που ασκεί ο εφοπλιστής μπορεί να αποτελεί αντικείμενο δραστηριότητας περισσότερων προσώπων που ενεργούν από κοινού χωρίς να ενδιαφέρει ο εσωτερικός σύνδεσμος που ενδεχομένως υπάρχει μεταξύ τους. Διαφέρει από τη διαχείριση και πρακτόρευση.

Κρίση ότι ο πρόεδρος ΔΣ της φερομένης ως διαχειρίστριας του πλοίου εταιρείας, ο οποίος είχε οργανώσει επιχείρηση και πραγματοποιούσε υπερπόντιες μεταφορές εμπορευμάτων, στην επιχείρηση αυτή είχε εντάξει το πλοίο που είχε τη ναυτική διεύθυνση, διόριζε τον πλοίαρχο, προσλάμβανε το πλήρωμα, εισέπραττε τους ναύλους, κατέβαλε τα έξοδα εκμετάλλευσής του και διενεργούσε όλες τις συναφείς με την εκμετάλλευσή του πράξεις όχι ως Πρόεδρος ΔΣ αλλά δι' ίδιον λογαριασμό και προς το συμφέρον του, ήταν εφοπλιστής.

Πρόεδρος: ΕΥ. ΣΤΑΥΡΟΥΛΑΚΗΣ

Εισηγητής: Ν. ΓΡΗΓΟΡΑΤΟΣ

Δικηγόροι: Γ. Τρανταλίδης, Α. Κουτσοφιδής

Η παρεχόμενη στα μέρη εξουσία από το άρθρο 25 του ΑΚ να ορίζουν το δίκαιο που θα ρυθμίζει τις ενοχές από σύμβαση, πρέπει να ερμηνεύεται υπό το πνεύμα της Συμβάσεως της Ρώμης του έτους 1980, που κυρώθηκε με το ν. 1792/1988 και αποτελεί από 1-4-1991 εσωτερικό δίκαιο της Ελλάδας με την ισχύ που δίνει σ' αυτό το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος και με την οποία ρυθμίζεται το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές. Με τη διάταξη του άρθρου 3 της Σύμβασης αυτής τίθεται ο γενικός κανόνας, ότι στις συμβατικές ενοχές εφαρμόζεται κατ' αρχήν το δίκαιο που επέλεξαν ελεύθερα τα συμβαλλόμενα μέρη. Το δίκαιο αυτό μπορεί να είναι οποιοδήποτε, ακόμα και δίκαιο που δεν έχει καμία σχέση με τη σύμβαση τους, κατά δε το άρθρο 2 αυτής, που αναφέρεται στον οικουμενικό χαρακτήρα της σύμβασης, «το καθοριζόμενο από την παρούσα σύμβαση εφαρμόζεται έστω και αν είναι δίκαιο κράτους που δεν έχει συμβληθεί, ή χώρας η οποία δεν είναι μέλος της ΕΕ και μάλιστα χωρίς καμία προϋπόθεση αμοιβαιότητας. Η αυτονομία αυτή των συμβαλλομένων, όπως καθιερώνεται από τη Σύμβαση υπόκειται σε περιορισμούς, οι οποίοι περιλαμβάνονται στις διατάξεις των άρθρων 3 παρ. 3, 7 παρ. 2, 5 παρ. 2 και 6 παρ. 1 αυτής, από τις οποίες οι δύο πρώτες αφορούν γενικά τους κανόνες δημόσιας τάξης του δικαίου που παρουσιάζει το στενότερο σύνδεσμο προς τη σύμβαση και του δικαίου του FORUM, ενώ οι δύο τελευταίες αφορούν ειδικούς κανόνες δικαίου δημόσιας τάξης ή κανόνες αναγκαστικού δικαίου που σχετίζονται με τις συμβάσεις των καταναλωτών και τις συμβάσεις εργασίας. Όλες οι παραπάνω διατάξεις περικλείουν κανόνες αναγκαστικού δικαίου που περιορίζουν, υπό προϋποθέσεις, την αρχή της αυτονομίας των συμβαλλομένων, όταν το δίκαιο που έχει επιλεγεί από τα συμβαλλόμενα μέρη έρχεται σε αντίθεση μαζί τους. Ειδικότερα, με το άρθρο 6 αυτής, που ρυθμίζει ειδικά την ατομική σύμβαση εργασίας, ορίζεται ότι «1. Παρά τις διατάξεις του άρθρου 3, στη σύμβαση εργασίας η επιλογή από τους συμβαλλομένους του εφαρμοστέου δικαίου δεν μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα να στερήσει τον εργαζόμενο από την προστασία που του εξασφαλίζουν οι αναγκαστικού δικαίου διατάξεις του δικαίου που θα ήταν εφαρμοστέο σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, σε περίπτωση που δεν είχε γίνει επιλογή. 2. Παρά τις διατάξεις του άρθρου 4 και εφόσον δεν έχει γίνει επιλογή

σύμφωνα με το άρθρο 3, η σύμβαση εργασίας διέπεται: α) από το δίκαιο της χώρας όπου ο εργαζόμενος παρέχει συνήθως την εργασία του σε εκτέλεση της σύμβασης, ακόμη και αν έχει αποσπασθεί προσωρινά σε άλλη χώρα, ή β) αν ο εργαζόμενος δεν παρέχει συνήθως την εργασία του σε μία μόνο χώρα, από το δίκαιο της χώρας που βρίσκεται η εγκατάσταση που τον προσέλαβε, εκτός αν από το σύνολο των περιστάσεων συνάγεται ότι η σύμβαση εργασίας συνδέεται στενότερα με άλλη χώρα, οπότε εφαρμοστέο είναι το δίκαιο της άλλης αυτής χώρας». Με την παράγραφο 2 δε του άρθρου 7 ορίζεται συναφώς με τα παραπάνω, ότι «οι διατάξεις της παρούσας σύμβασης δεν μπορούν να θίξουν την εφαρμογή των κανόνων δικαίου της χώρας του δικάζοντος δικαστή, που ρυθμίζουν αναγκαστικά την περίπτωση ανεξάρτητα από το εφαρμοστέο στη σύμβαση δίκαιο». Από τις παραπάνω διατάξεις συνάγεται ότι, στην περίπτωση που οι συμβαλλόμενοι επέλεξαν έγκυρα δίκαιο που θα διέπει τη σύμβαση εργασίας (ναυτολόγηση), επιτρέπεται η εφαρμογή αυτού εφόσον αυτό εξασφαλίζει στον εργαζόμενο (ναυτικό) τουλάχιστον ίση προστασία και το ανέχονται οι διατάξεις αναγκαστικού δικαίου (jus cogens) ενός (διαζευκτικά) από τα ακόλουθα δίκαια, που τείνουν στην προστασία αυτού και την οποία αυτός δεν μπορεί να στερηθεί α) το δίκαιο της χώρας όπου ο εργαζόμενος παρέχει την εργασία του σε εκτέλεση της σύμβασης (κατά πρώτο λόγο). Στη ναυτική εργασία τόπος όχι απλώς συνήθους αλλά μόνιμης παροχής εργασίας είναι το πλοίο στο οποίο εργάζεται ο ναυτικός και κατά την κρατούσα διεθνώς άποψη, εφαρμόζεται σχετικά το δίκαιο της σημαίας του πλοίου «ως ο πιο σεβαστός και παγκόσμιος κανόνας του ναυτικού δικαίου», εκτός αν αυτή είναι σημαία ευκαιρίας, β) το δίκαιο (άλλης) χώρας εκτός από το δίκαιο της χώρας που συμφωνήθηκε, εφόσον από το σύνολο των περιστάσεων συνάγεται ότι η σύμβαση εργασίας (ναυτολόγησης) συνδέεται στενότερα με την άλλη χώρα, γ) το δίκαιο της χώρας όπου βρίσκεται η εγκατάσταση που προσέλαβε τον εργαζόμενο (ναυτικό), αν αυτός δεν παρέχει την εργασία του σε μία μόνο χώρα και δ) το δίκαιο του δικάζοντος δικαστή (FORUM) (σε κάθε περίπτωση). Πρόκειται για τους λεγόμενους «κανόνες αμέσου εφαρμογής» του δικαίου του δικάζοντος δικαστή, που ρυθμίζουν αναγκαστικά την περίπτωση, ανεξάρτητα από το εφαρμοστέο στη σύμβαση δίκαιο. Ποιοι είναι οι κανόνες αναγκαστικού δικαίου ορίζεται στο άρθρο 3 παρ. 3 της Σύμβασης αυτής, δηλαδή εκείνοι από τους οποίους δεν είναι δυνατόν να παρεκκλίνουν οι συμβαλλόμενοι με ιδιωτική συμφωνία. Τέτοιοι κανόνες αναγκαστικού δικαίου είναι εκείνοι που η ίδια πολιτεία θεσπίζει για λόγους κοινωνικοοικονομικούς. Όσον αφορά το Ελληνικό δίκαιο στους «κανόνες αναγκαστικού δικαίου και «αμέσου εφαρμογής» περιλαμβάνεται και ο Ν. 551/1915 που παρέχει αποζημίωση στο ναυτικό ή σε περίπτωση θανάτου του στους συγγενείς του λόγω εργατικού ατυχήματος κατά τη διάρκεια της εργασίας του στο πλοίο και εξ αφορμής αυτής (βλ. ΕΠ 299/98 ΕΝΔ 26.391, ΕΠ 59/98 αδημ.) καθώς και οι ελληνικές ΣΣΝΕ (βλ. ΕΠ 1290/97 ΕΝΔ 25.450). Εξάλλου, από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 25, 26 του ΑΚ 1, 2, 3 επ. της ως άνω Συμβάσεως της Ρώμης, 914 του ΑΚ, 1, 16 του Ν. 551/1915 και 66 του ΚΙΝΔ, προκύπτει ότι το βίαιο συμβάν, το οποίο αποτελεί τον πυρήνα της έννοιας του ως άνω ατυχήματος πραγματοποιείται κατά την εκτέλεση ή με αφορμή την εργασία, δεν ρυθμίζεται από τη διάταξη του άρθρου 26 του ΑΚ, αλλά από το δίκαιο που διέπει τις ενοχές από σύμβαση και ειδικότερα τη σύμβαση χερσαίας ή ναυτικής εργασίας και συγκεκριμένα εκείνο που καθορίζεται από το άρθρο 25 του ΑΚ ή (μετά την 1-4-1991) από τις διατάξεις της παραπάνω Συμβάσεως της Ρώμης (βλ. ΑΠ 1078/98 ΕΝΔ 27.1, ΑΠ 1023/96 Δ/νη 39.838, ΑΠ 1486/95 ΕΝΔ 24.222). αυτά δεν αναιρούνται από τη διάταξη του άρθρου 92 παρ. 1 της Διεθνούς Συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών που κυρώθηκε με το Ν. 2321/1995 που καθιερώνει μεν τη διοικητική εξουσία επί του πλοίου, του κράτους που εκείνο φέρει τη σημαία του και κατά το χρόνο που βρίσκεται στην ανοικτή θάλασσα, δεν ιδρύει όμως και αξίωση του κράτους αυτού όπως εφαρμόζεται το δίκαιο του επί των ιδιωτικού δικαίου διαφορών από τη σύμβαση εργασίας των εργαζομένων στο πλοίο. Περαιτέρω, από τη διάταξη του άρθρου 16 του Ν. 551/1915, όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα και κωδικοποιήθηκε με το β.δ. της 24-7/25.8.1920 και διατηρήθηκε σε ισχύ μετά την εισαγωγή του ΑΚ, κατά το άρθρο 38 εδ. α' του Εισαγωγικού του Νόμου, έχει δε εφαρμογή και στη σύμβαση ναυτικής εργασίας, κατά το άρθρο 2 ιδίου νόμου και 66 του ΚΙΝΔ (Ν. 3816/1958), προκύπτει ότι ο παθών εκ ναυτικού ατυχήματος ή σε περίπτωση θανάτου του, ή κατά το άρθρο 6 του ιδίου νόμου συγγενείς του έχουν δικαίωμα να εγείρουν

την αγωγή του κοινού δικαίου και να ζητήσουν σύμφωνα με τα άρθρα 297, 298, 914 και 922 του ΑΚ πλήρη αποζημίωση μόνο όταν το ατύχημα μπορεί να αποδοθεί σε δόλο του εργοδότη ή των προστηθέντων από αυτόν ή όταν έγινε σε εργασία ή επιχείρηση, στην οποία δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις ισχυόντων νόμων, διαταγμάτων και κανονισμών για τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων, βρίσκεται δε σε αιτιώδη συνάφεια με την μη τήρηση των διατάξεων αυτών. Διαφορετικά, δηλαδή αν δεν συντρέχουν οι προαναφερόμενες προϋποθέσεις, ο παθών μπορεί να ασκήσει μόνο την παρεχόμενη από τις διατάξεις του ν. 551/1915 αγωγή αποζημίωσης (ΑΠ 166/1996 Δ/νη 37.1343). Τέτοιες διατάξεις 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 (ΟΛΑΠ 26/1995 Δ/νη 37.38, ΕΕΔ 55.459, ΑΠ 1132/1997 Δ/νη 40.621). Σε κάθε όμως περίπτωση οι συγγενείς του παθόντος διατηρούν και την αξίωση κατά του εργοδότη για χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης, εφόσον το ατύχημα οφείλεται σε πταίσμα αυτού ή προστηθέντος υπό τούτου προσώπου (ΟΛΑΠ 1117/1986 Δ/νη 28.113, ΑΠ 600/1996 Δ/νη 40.117, ΑΠ 1486/1995 ΕΝΔ 24.222, ΟΛΑΠ 444/64 ΕΕΝ 1968.16, ΕΠ 109/95 ΕΝΔ 23.206, ΕΠ 83/94 ΕΝΔ 22.261).

Με τη διεθνή σύμβαση περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (S.O.L.A.S.) του έτους 1974, η οποία κυρώθηκε με το ν. 1045/1980, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του Λονδίνου της 17/2/1978, κυρωθέν με το ν. 1159/1981, προβλέπονται τα της επιθεώρησης των επιβατηγών και φορτηγών πλοίων ως και οι όροι και προϋποθέσεις, αναφερόμενοι στην κατασκευή και ευστάθεια των πλοίων, στεγανότητα και άντληση υδάτων, στα μηχανήματα και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, στα μέσα αναποδίσεως αυτών, στην κατασκευή – προστασία κατά της πυρκαγιάς (ανίχνευση και κατάσβεση), στα καταστρώματα, διαφράγματα και μέσα διαφυγής, στην προστασία κλιμάκων και ανελκυστήρων στους χώρους ενδιαιτήσεως και υπηρετικούς, στην προστασία χώρων φορτίου, στα σωστικά μέσα, στην πραγματοποίηση γυμνασίων λεμβών και πυρκαγιάς, στα ραδιοτηλεγραφία και ραδιοτηλεφωνικά μέσα, στην παροχή βοήθειας και διάσωσης, προς εξασφάλιση της αξιοπλοΐας του πλοίου και αποτροπή έτσι κινδύνων για τους επιβάτες και το πλήρωμα. Ειδικότερα με το εδ. α' του υπό του τίτλου «Τήρησης των όρων μετά την επιθεώρηση» του Κανονισμού 11 ορίζεται ότι «Η κατάσταση του πλοίου και του εξαρτισμού του θα διατηρείται σύμφωνα προς τις διατάξεις της Συμβάσεως και του παρόντος πρωτοκόλλου ώστε να εξασφαλίζεται ότι το πλοίο από πάσης απόψεως θα παραμείνει ικανόν να ανοιγή εις την θάλασσαν άνευ κινδύνου δια το πλοίο ή δια τους επιβαίνοντες αυτού». Με τη διάταξη αυτή, που αναφέρεται στην κατάσταση του πλοίου μετά την επιθεώρηση δεν θεσπίζεται ίδιος ειδικός όρος ασφαλείας των εργαζομένων, η μη τήρηση του οποίου συνεπάγεται ευθύνη του υπόχρεου προς αποζημίωση του παθόντος εκ ναυτεργατικού ατυχήματος κατά τις διατάξεις του κοινού δικαίου, αλλά επιτάσσεται η τήρηση των προβλεπόμενων από άλλες διατάξεις της Συμβάσεως και του πρωτοκόλλου όρων και προϋποθέσεων και δια το μετά την επιθεώρηση χρόνο, ώστε δια της τηρήσεως, να εξασφαλίζεται η αποτροπή κινδύνου, κατά τους πλόες, για τους επιβαίνοντες του πλοίου. Δηλαδή η διάταξη αυτή παραπέμπει στην τήρηση των από τις λοιπές διατάξεις προβλεπόμενων, την οποία επιτάσσει και δια το μετά την επιθεώρηση χρόνο. Περαιτέρω, από τη διάταξη του εδ. γ' του αυτού Κανονισμού, με την οποία ορίζεται ότι «Οσάκις συμβαίνει ατύχημα εις το πλοίο ή ανακαλύπτεται ελάττωμα, το οποίον ή επηρεάζει δυσμενώς την ασφάλεια του πλοίου ή την απόδοση ή την επάρκεια των σωσιβίων αυτού μέσων ή του λοιπού εξαρτισμού, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης του πλοίου θα αναφέρουν τούτο το ταχύτερο δυνατόν εις την Αρχήν, εις το διορισμένον επιθεωρητήν ή τον αναγνωρισμένον Οργανισμόν, υπευθύνων για την έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού, οι οποίοι θα προβούν εις διερεύνησιν δια να αποφασίσουν εάν είναι αναγκαία η διενέργεια επιθεωρήσεως όπως απαιτείται υπό των κανονισμών 6, 7, 8, 9, ή 10 του Κεφαλαίου 1 της συμβάσεως και του παρόντος Πρωτοκόλλου...», συνδυαζόμενη με την τοιαύτη του Κανονισμού 7 παρ.Β, με την οποία ορίζεται ότι «Επιθεωρήσεις γενική ή μερική αναλόγως των περιστάσεων θα διενεργείται μετά από επισκευήν εις τον Κανονισμόν 11 του παρόντος Κεφαλαίου ή οποτεδήποτε γίνονται σοβαρά επισκευαί ή ανανεώσεις. Η επιθεώρησης θα είναι τοιαύτη ώστε να εξασφαλισθή ότι αι αναγκαίαι επισκευαί ή ανανεώσεις έχουν γίνει ικανοποιητικώς, ότι το υλικόν και η

εκτέλεσις της εργασίας των τοιούτων επισκευών ή ανανεώσεων είναι από πάσης απόψεως ικανοποιητικά και ότι το πλοίο πληροί από πάσης απόψεως τας διατάξεις της Συμβάσεως και του παρόντος Πρωτοκόλλου και των ισχυόντων διεθνών Κανονισμών προς αποφυγήν συγκρούσεως εις την θάλασσαν και των εξ αυτών εκδιδομένων υπό της Αρχής Νόμων, διαταγμάτων, Διαταγών και Κανονισμών», συνάγεται ότι δι' αυτής θεσπίζεται ειδικός όρος ασφαλείας για κάθε επιβαίνοντα στο πλοίο και επομένως και δια τους εργαζόμενους σ' αυτό, η μη τήρηση του οποίου συνεπάγεται ευθύνη του υπόχρεου προς αποζημίωση του εκ ναυτεργατικού ατυχήματος παθόντος κατά τις διατάξεις του κοινού δικαίου, υπό την αυτονόητη προϋπόθεση του αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της μη τηρήσεως του όρου και του ατυχήματος. Τούτο διότι η επιβεβλημένη κατά το δυνατόν ταχύτερα, ειδοποίηση των άνω, Αρχής, διορισμένου επιθεωρητού ή ανεγνωρισμένου Οργανισμού περί του ελαττώματος, εξ ατυχήματος ή άλλης αιτίας, του πλοίου, σκοπό έχει τον έλεγχο της εκτάσεως της βλάβης και της πληρότητας της επισκευής από τους άνω, ώστε να διασφαλίζεται η ικανότητα μετά από αυτήν προς αντιμετώπιση των θαλάσσιων κινδύνων και η εξ αυτής αποτροπή του κινδύνου της ζωής ή της σωματικής ακεραιότητας των επιβατών και των εργαζομένων στο πλοίο. Συνίσταται δε η παράβαση του όρου αυτού ασφαλείας στην μη ειδοποίηση από τους υπόχρεους των άνω περί του επισημάντος ελαττώματος του πλοίου και όχι στην μη καταβολή της επιβαλλόμενης από την κοινή αντίληψη, την υποχρέωση πρόνοιας και τις συναλλαγές, επιμελείας κατά την επίβλεψη της επισκευής του πλοίου και την πλημμέλεια της τελευταίας (βλ. την προσκομιζόμενη από 10-9-2001 εισηγητική έκθεση του Αρείου Πάγου ΑΠ 696/1972 ΕΝΔ 1.65).

Στην προκειμένη περίπτωση, από τις ένορκες βεβαιώσεις και από όλα τα έγγραφα που οι διάδικοι προσκομίζουν και επικαλούνται αποδείχθηκαν τα εξής: Με έγγραφη σύμβαση ορισμένου χρόνου, που καταρτίστηκε στην αγγλική γλώσσα στο Μακάτι των Φιλιππίνων στις 16-11-1993, μεταξύ του Φιλιππίνου ναυτικού C.L. και της εδρεύουσας στον Πειραιά εταιρείας «I.R.S.» μέσω της πράκτοράς της στις Φιλιππίνες εταιρείας «V.O. SHIPPING CO. INC» ο τελευταίος ναυτολογήθηκε στο με σημαία Κύπρου φορτηγό πλοίο-ψυγείο «A.R.», το οποίο ανήκε στην εδρεύουσα στη Λευκωσία Κύπρου εταιρεία «S. SHIPPING CO LTD», με την ειδικότητα του προσοντούχου ναύτη. Συμφωνήθηκε δε να εργάζεται 48 ώρες την εβδομάδα με μηνιαίες αποδοχές 296 δολάρια ΗΠΑ για βασικό μισθό και 120 δολ. ΗΠΑ για πάγιες υπερωρίες. Σύμφωνα όμως με την ως άνω ισχύουσα ελληνική ΣΣΝΕ τους έτους 1993, κατά την οποία οι κανονικές ώρες εργασίας ορίζονται για όλο το πλήρωμα σε 40 την εβδομάδα, στο λιμάνι και κατά το ταξίδι, ήτοι 8 ώρες κάθε ημέρα από τη Δευτέρα μέχρι την Παρασκευή ενώ το Σάββατο και η Κυριακή θεωρούνται ημέρες αργίας (άρθρο 4 ΣΣΝΕ), οι μηνιαίες αποδοχές του θα έπρεπε να ανέρχονται στο συνολικό ποσό των 278.513 δρχ. [αναλυτικά: βασικός μισθός 128.955 δρχ. (άρθρ. 1 της ΣΣ) + επίδ. Κυριακών (22%) 28.370 δρχ. (άρθρ. 2 παρ. 2) + διορθ. Επιδ. 1.735 δρχ. (άρθρ. 2 παρ. 1) + υπερωρίες Σαββάτων και αργιών (32 ώρες X 1.118 δρχ. =) 35.776 δρχ. (άρθρ. 6 της ΣΣ) + άδεια μετά τροφοδοσίας 72.482 δρχ. (άρθρ. 16 ΣΣ) συν επίδομα προσοντούχου 11.195 δραχμών (άρθρ. 2 παρ. 3) = 278.513 δρχ.]. Υπό την ως άνω ειδικότητα ο ναυτικός αυτός υπηρέτησε στο παραπάνω πλοίο συνεχώς μέχρι την 1-1-1994, οπότε απεβίωσε λόγω πνιγμού, κάτω από τις συνθήκες που θα αναφερθούν παρακάτω. Με την ως άνω ατομική σύμβαση, η οποία προσκομίζεται από τον εφεσίβλητο σε νόμιμη αποσπασματική μετάφραση από την αγγλική στην ελληνική γλώσσα συμφωνήθηκαν επιπλέον τα εξής: «Οι όροι και προϋποθέσεις της αναθεωρημένης Συμβάσεως Εργασίας δια ναυτικούς, οι διέποντες την απασχόλησιν απάντων των Φιλιππινίων ναυτικών και εγκεκριμένοι υπό της ΡΟΕΑ την 14 Ιουλίου 1989... θα τηρώνται αυστηρώς και πιστώς» (όρος 2). «Οιαδήποτε τροποποιήσεις ή αλλαγαι οιοδήποτε τμήματος της παρούσης Συμβάσεως θα εκτιμώνται, επαληθεύονται, διεκπεραιώνονται και εγκρίνονται υπό της Διευθύνσεως Υπερπόντιου Απασχολήσεως θα ρυθμίζονται αποκλειστικώς δια του καθιερωμένου Μηχανισμού Παραπόνων..., των δικαιοδοτικών διαδικασιών της Διευθύνσεως Υπερπόντιου Απασχολήσεως των Φιλιππίνων, κατ' αυτήν την σειράν» (όρος 4). «Τυχόν μεταβολαι των όρων και συμφωνιών της παρούσης Συμβάσεως μετά της εγκεκριμένης προσθήκης της θα επισύρουν την επιβολήν καταλλήλων πειθαρχικών ή διοικητικών ποινών κατά του πταισάντος μέρους» (όρος 5). Από το περιεχόμενο αυτό της Συμβάσεως, δεν προκύπτει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη καθόρισαν ως εφαρμοστέο στην ένδικη σύμβαση το

δίκαιο των Φιλιππίνων, όπως αβάσιμα ισχυρίζεται ο εφεσίβλητος. Αλλά, και αν ακόμη ήθελε γίνει δεκτός ο ισχυρισμός του, ότι δηλαδή με ειδικό όρο της ως άνω εγκεκριμένης από την ΡΟΕΑ (Philippine Overseas Employment Administration) αναθεωρημένης Συμβάσεως εργασίας, έγινε επιλογή του ως άνω αλλοδαπού δικαίου των Φιλιππίνων, γεγονός πάντως που δεν προκύπτει από κάποιο αποδεικτικό στοιχείο, οι ενάγοντες δεν μπορεί να στερηθούν την προστασία που τους εξασφαλίζουν οι αναγκαστικού δικαίου διατάξεις του δικαίου, που θα ήταν εφαρμοστέο αν δεν είχε γίνει η επιλογή, σύμφωνα με τις προαναφερόμενες διατάξεις της Συμβάσεως της Ρώμης, η οποία εφαρμόζεται στην εξεταζόμενη υπόθεση διότι η ένδικη σύμβαση ναυτολόγησης του ως άνω ναυτικού καταρτίστηκε μετά την έναρξη της ισχύος της. Ως τέτοιο εφαρμοστέο δίκαιο στην ένδικη υπόθεση κρίνεται το ελληνικό, διότι από το σύνολο των περιστάσεων συνάγεται ότι η ένδικη σύμβαση ναυτολόγησης ήταν στενότερα συνδεδεμένη με την Ελλάδα. Και αυτό, διότι το πλοίο ήταν ελληνικών συμφερόντων, αφού η διαχείριση και η εκμετάλλευσή του γινόταν από τον Πειραιά, από την εταιρεία «C.E. SA» η οποία μάλιστα για το σκοπό αυτό είχε εγκαταστήσει τα γραφεία της στον Πειραιά σύμφωνα με τις διατάξεις του α.ν. 89/1967, όπως συμπληρώθηκε και ισχύει, από όπου λαμβάνονταν όλες οι αποφάσεις που αφορούσαν τη ναυσιπλοΐα και την εκμετάλλευση του πλοίου. Πρόεδρος δε της εταιρείας αυτήν ήταν ο γ' εναγόμενος Κ.Κ. (βλ. την... προσκομιζόμενη από τους εκκαλούντες βεβαίωση του YEN), ο οποίος, όπως θα αναφερθεί εκτενώς παρακάτω, εκμεταλλευόταν κατά τον επίδικο χρόνο το ανωτέρω πλοίο δια ίδιον όφελος και λογαριασμό. Ο πλοίαρχος και οι περισσότεροι αξιωματικοί του πληρώματος ήσαν Έλληνες, οι οποίοι είχαν προσληφθεί στην Ελλάδα από την ως άνω διαχειρίστρια εταιρεία και οι πληρωμές τους γίνονταν σε δραχμές. Ενώ ο σύνδεσμος του πλοίου με την Κύπρο, τη χώρα της οποίας τη σημαία έφερε, ήταν τεχνητός και χαλαρός διότι, εκτός από την εγγραφή του πλοίου στο νηολόγιο της Λεμεσού και την καταστατική έδρα στη Λευκωσία της φερόμενης ως πλοιοκτήτριας εταιρείας «S. SHIPPING CO LTD», καμία άλλη ναυτιλιακή δραστηριότητα της τελευταίας δεν αποδείχθηκε ότι διενεργήθηκε στην Κύπρο, ενόψει και του ότι η διαχείριση και η εκμετάλλευση του πλοίου γινόταν από την Ελλάδα. Επιπλέον ο ναυτικός κατά την κατάρτιση της ατομικής του συμβάσεως γνώριζε ότι ναυτολογείται σε πλοίο ελληνικών συμφερόντων, αφού ακριβώς δίπλα από την επωνυμία της αντισυμβαλλομένης του εταιρείας αναγράφεται η λέξη Ελλάς (Greece), ενώ ουδόλως αναφέρεται ως σημαία του πλοίου η Κύπρος. Το γεγονός ότι οι συμβαλλόμενοι στην ατομική σύμβαση του ναυτικού επέλεξαν (και) τα δικαστήρια των Φιλιππίνων ως αρμόδια για την επίλυση των διαφορών τους ουδεμία ασκεί έννομη επιρροή για το εφαρμοστέο στην εξεταζόμενη υπόθεση ελληνικό δίκαιο, εφόσον στην προκειμένη περίπτωση σημασία έχει ότι ο ναυτικός ναυτολογήθηκε επί πλοίου ελληνικών συμφερόντων. Ας σημειωθεί ότι στην προκειμένη περίπτωση έχουν εφαρμογή οι αναγκαστικού δικαίου διατάξεις του ελληνικού δικαίου, και ως του δικαίου του δικάζοντος δικαστή κατ' άρθρο 7 παρ. 2 της Συμβάσεως της Ρώμης. Ενώ πρέπει να αναφερθεί ότι ζήτημα εφαρμογής του δικαίου της Κύπρου δεν τίθεται, διότι και αν ακόμη αυτό περιέχει για τον εργαζόμενο διατάξεις ευνοϊκότερες του ελληνικού δικαίου οι ενάγοντες δεν μπορούν να επωφεληθούν από αυτές, αφού θεμελιώνουν την αγωγή τους αποκλειστικά στις διατάξεις του ελληνικού δικαίου, περιοριζόμενοι σε όσα το δίκαιο αυτό τους προσφέρει (ΕΠ 520/93 ΕΝΔ 21.431, ΕΠ 1254/97 αδημ., 3/98 ΕΝΔ 26.470 ετ., ΕΠ 50/2001, 501/2001, 632/2001 κ.ά). Εξάλλου πρέπει να σημειωθεί σε σχέση με το εφαρμοστέο δίκαιο, ότι σε περίπτωση αλλοδαπότητας της διαφοράς, όπως εν προκειμένω τα πιο πάνω δικαιώματα των συγγενών του παθόντος από ναυτικό ατύχημα, στους οποίους περιλαμβάνονται οι γονείς και οι αδελφοί αυτού (ΑΠ 1029/93 ΕΕΔ 45.325, ΕΑ 3796/93 ΕΝΔ 21.393, ΕΠ 801/97 Πειρ. Νομολ. 1997.308), ρυθμίζονται από τα δίκαια που ορίζουν κατά σειρά οι διατάξεις του άρθρου 18 του ΑΚ, και εν προκειμένω της κοινής ιθαγένειας των γονέων και των τέκνων κατ' αρχήν, της τελευταίας κοινής συνήθους διαμονής τους και από το δίκαιο της ιθαγένειας του τέκνου. Συνεπώς, καθόσον αφορά το δικαίωμα του πρώτου ενάγοντος, έναντι του όπως ισχυρίζεται θανόντος υιού του προς διατροφή έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του δικαίου των Φιλιππίνων, της τελευταίας δηλ. κοινής ιθαγένειας του ναυτικού κατά το χρόνο του θανάτου του και του πατέρα του, όπως συνομολογείται και από τις δύο αντίθετες πλευρές. Όμως, οι σχετικές διατάξεις του δικαίου των Φιλιππίνων, όπως είναι γνωστό στο Δικαστήριο, είναι παρόμοιες με τις αντίστοιχες του ελληνικού δικαίου, και

επειδή από κανένα στοιχείο της δικογραφίας δεν προκύπτει το ακριβές περιεχόμενο τους και οι αριθμοί των σχετικών άρθρων θεωρούνται ότι ταυτίζονται με τις σχετικές διατάξεις του ελληνικού δικαίου και ειδικότερα του ΑΚ (βλ. σχετ. Σταυρόπουλος Ερμ. Κ.Πολ.Δ. 79 κάτω από το άρθρο 337 παρ. 2 επ. Κ. Μπέη Πολ.Δικ., κάτω από το άρθρο 337 σελ. 1426, Β. Βαθρακοκόιλη Ερμ. Κ.Πολ.Δ. άρθρ. 337 σελ. 593 αριθμ. 12, Ε.Ιω. 183/85 Δ/νη 27.165, ΕΑ 6882/81 Αρμ. 36.536). Μετά από όλα αυτά, η αγωγή είναι νόμιμη, στηριζόμενη στις πιο πάνω διατάξεις του εφαρμοστέου ελληνικού δικαίου και σ' αυτές των άρθρων 53 επ. 84, 105, 106 του ΚΙΝΔ 346, 361, 928, 930, 932, 1485, 1486 παρ. 1, 1488, 1489 παρ. 1, 1493 του ΑΚ σε συνδ. με την οικεία και ισχύουσα ελληνική ΣΣΝΕ Πληρωμάτων Φορτηγών Πλοίων 4.500 τόνων DW και άνω και 1047 παρ. 1 του Κ.Πολ.Δ. Σημειώνεται, για την πληρότητα και μόνον του νομικού λόγου, α) ότι η αγωγή κατά την επικουρική βάση του αδικαιολόγητου πλουτισμού, η οποία πάντως δεν θεμελιώνεται σε περιστατικά διαφορετικά από αυτά της κύριας βάσης, είναι μη νόμιμη, καθόσον αυτή, λόγω της επιβιοθητικής φύσεως της, μπορεί να ασκηθεί μόνον ότνα δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις από τη σύμβαση ή το νόμο (ΑΠ 1322/96 Δ/νη 38.1044, ΑΠ 531/94, Δ/νη 37.81), γεγονός που δεν συμβαίνει εν προκειμένω και β) ότι θέμα διεθνούς δικαιοδοσίας του δικαστηρίου τούτου δεν τίθεται σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 3 παρ. 1 και 22 του ΚπολΔ αφού ειδικά συνομολογείται ότι ο τρίτος εναγόμενος – εφεσίβλητος έχει την κατοικία του στον Πειραιά.

Η έννοια του, κυρίου του πλοίου είναι νομικά διάφορος από την έννοια του εφοπλιστή, δηλαδή του προσώπου που χωρίς να είναι ιδιοκτήτης του πλοίου το εκμεταλλεύεται δι' ίδιον όφελος. Η εκμετάλλευση αυτή ξένου πλοίου μπορεί να στηρίζεται σε έννομη σχέση εμπράγματα ή ενοχική (π.χ. μίσθωση, χρησιδάνειο, επικαρπία κλπ) ή σε απλή πραγματική κατάσταση. Μπορεί, επίσης, να αποτελεί αντικείμενο δραστηριότητας περισσοτέρων προσώπων, που ενεργούν από κοινού χωρίς μάλιστα να ενδιαφέρει ο εσωτερικός δεσμός που ενδεχομένως υπάρχει μεταξύ αυτών (Επειρ 1103/1999 αδημ. Επειρ 1581/1987 αδημ, Επειρ 268/1989 ΕΝΔ 17-517). Στην εξεταζόμενη υπόθεση, από τα ίδια αποδεικτικά μέσα, αποδείχθηκε ότι ο τρίτος εναγόμενος εκμεταλλευόταν κατά το χρόνο του ναυαγίου το ανωτέρω πλοίο, που ανήκε κατά κυριότητα στην πρώτη εναγομένη, δι' ίδιον όφελος και λογαριασμό. Η εκμετάλλευσή του πραγματοποιούνταν δια της ως άνω εταιρείας «C.E. SA» που εφέρετο ως διαχειρίστρια του πλοίου με πρόεδρο το τρίτο εναγόμενο, από τον Πειραιά, δεδομένου ότι εδώ (Πειραιά) ο τρίτος εναγόμενος είχε οργανώσει προς τούτο επιχείρηση και πραγματοποιούσε υπερπόντιες μεταφορές εμπορευμάτων, για το σκοπό δε αυτό είχε εντάξει στην επιχείρησή του το ανωτέρω πλοίο, του οποίου είχε τη ναυτική διεύθυνση, διόριζε τον πλοίαρχο, προσλάμβανε το πλήρωμα, εισέπραττε τους ναύλους, κατέβαλε τα έξοδα εκμεταλλεύσεως αυτού και διενεργούσε όλες τις συναφείς με την εκμετάλλευση του πράξεις όχι ως απλός διαχειριστής ή πράκτορας, αλλά δι' ίδιον λογαριασμό και προς το συμφέρον του, εντός των πλαισίων της, δι' αυτού ασκούμενης επιχειρήσεως μεταφοράς πραγμάτων, φέροντας τον κίνδυνο αυτής και αποκομίζοντας τα αντίστοιχα κέρδη. Την περιγραφείσα δραστηριότητα είχε αναπτύξει ο τρίτος εναγόμενος όχι ως Πρόεδρος του Δ.Σ. της ως άνω εταιρείας αλλά δι' ίδιον όφελος ενώ τυπικά μόνον εφέρετο ως πλοιοκτήτρια η εταιρεία «S. SHIPPING CO LTD», κατά την ευρέως διαδεδομένη και γνωστή στους ναυτιλιακούς κύκλους πρακτική (ΑΠ 785/1988 αδημ Επειρ 1851/1987 αδημ Επειρ 1580/1987 αδημ ΕΠ 8734/1986 ΕΝΔ 15-171, Επειρ 1103/1999 αδημ).