

**Άρειος Πάγος: 26/1995, Ολομ.**

**Πηγή: Ε.Ε.Δ. 55/96, σ.459, Δ.Ε.Ν. 52/96, σ. 237, Νο.Β. 44/96, σ. 198**

**Περίληψη:** Ο παθών εξ εργατικού ατυχήματος ή σε περίπτωση θανάτου του, οι κατά το νόμο συγγενείς του έχουν το δικαίωμα να εγείρουν την εκ του κοινού δικαίου αγωγή και να ζητήσουν πλήρη αποζημίωση, μόνο όταν το ατύχημα μπορεί να αποδοθεί σε δόλο του εργοδότη ή των προστηθέντων από αυτόν προσώπων ή όταν έγινε σε εργασία ή επιχείρηση στην οποία δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις νόμων, διαταγμάτων και κανονισμών για τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων σ' αυτές και βρίσκεται σε αιτιώδη συνάφεια με την τήρηση των εν λόγω διατάξεων. Τέτοιες διατάξεις είναι μόνο εκείνες οι οποίες ειδικώς προβλέπουν τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων, δηλ. προσδιορίζουν τους όρους που πρέπει να τηρηθούν, μνημονεύοντας συγκεκριμένα μέτρα, μέσα και τρόπους προς επίτευξη της ασφαλείας των εργαζομένων, μη αρκούσης της μη τήρησης όρων οι οποίοι επιβάλλονται μόνο από την κοινή αντίληψη, την υποχρέωση προνοίας και την απαιτούμενη στις συναλλαγές επιμέλεια.

Κυριότερες διατάξεις : Ν. 551/1915 άρθρα 6 και 16. Α.Κ. άρθρα 297, 298, 914.

### **Απόφαση Δικαστηρίου**

**Πρόεδρος:** κ. ΒΑΣ. ΚΟΚΚΙΝΟΣ

**Εισηγητής:** κ. ΝΙΚ. ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ

**Δικηγόροι:** κ.κ. Βασ. Σπηλιόπουλος, Μικ. Κουντούρης

Από τη διάταξη του άρθρου 16 του ν. 551/1915, όπως τροποποιήθηκε μεταγενεστέρως και κωδικοποιήθηκε με το β.δ. της 24.7-25.8.1920 και διατηρήθηκε σε ισχύ μετά την εισαγωγή του Α.Κ., κατά το άρθρο 38 εδ. α' του Εισαγωγικού του Νόμου, έχει δε εφαρμογή και στη σύμβαση ναυτολογήσεως, κατά το άρθρο 2 του ίδιου νόμου και 66 του Κ.Ι.Ν.Δ. (ν. 3816/1958), προκύπτει σαφώς, ότι αυτός που έπαθε ανικανότητα από εργατικό ατύχημα, ή σε περίπτωση θανάτου του, οι κατά το άρθρο 6 του ίδιου νόμου συγγενείς του, έχουν δικαίωμα να εγείρουν την αγωγή του κοινού δικαίου και να ζητήσουν, σύμφωνα με τα άρθρα 297, 298 και 914 του Α.Κ. πλήρη

αποζημίωση μόνον όταν το ατύχημα μπορεί να αποδοθεί σε δόλο του εργοδότη ή των προστηθέντων από αυτόν προσώπων ή όταν έγινε σε εργασία ή επιχείρηση, στην οποία δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις ισχυόντων νόμων, διαταγμάτων και κανονισμών για τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων σ' αυτές, βρίσκεται δε σε αιτιώδη συνάφεια με την μη τήρηση των διατάξεων τούτων. 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. Δεν αρκεί δηλαδή ότι το ατύχημα επήλθε από την μη τήρηση όρων, οι οποίοι επιβάλλονται μόνο από την κοινή αντίληψη, την υποχρέωση πρόνοιας και την απαιτούμενη στις συναλλαγές επιμέλεια, χωρίς να προβλέπονται από ειδική διάταξη νόμου. Οι διατάξεις των αρθρ. 65 παρ1, 66 παρ.1 και 67 παρ.1 εδ. α' του "Κανονισμού εργασίας επί των ελληνικών φορτηγών πλοίων, χωρητικότητας 800 κόρων και άνω", που εκδόθηκε εξουσιοδότηση του άρθρου 67 του κωδικοποιημένου με το από 11.3.1952 β.δ. νόμου 6392/1934 "περί Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικα του Εμπορικού Ναυτικού" και των άρθρων 1 παρ.1 και 8 του ν. 3141/1955, εγκρίθηκε δε με το β.δ. 806/1970, περιέχονται στο IV κεφάλαιο αυτού "περί του προσωπικού της μηχανής, αναφέρονται ειδικώς στον Α' μηχανικό και ορίζουν τα εξής: "(Αρθρ. 65) Καθήκοντα και ευθύνη εν γένει. 1. Ο Α' μηχανικός είναι ο αξιωματικός προϊστάμενος υπηρεσίας μηχανής και του προσωπικού αυτής" (Αρθρ. 66) "1. Ο Α' μηχανικός είναι υπεύθυνος δια την συντήρησιν και καλήν λειτουργίαν των κινητηρίων μηχανών, των βοηθητικών μηχανημάτων, των λεβήτων και λοιπών μέσων παραγωγής της προωστικής δυνάμεως, ψυκτικών μηχανών και των λοιπών εγκαταστάσεων εντός του μηχανοστασίου και λεβητοστασίου και υπέρ και υπ' αυτά, του μηχανισμού πηδαλίου και πάσης εν γένει μηχανικής και ηλεκτρικής εγκαταστάσεως ευρισκομένης οπουδήποτε του πλοίου, παντός είδους σωληνώσεων και στεγανών θυρών του πλοίου, των εξαρτημάτων, τεμαχίων και αμοιβών εν γένει αυτών, εξαιρέσει των ραδιοτηλεγραφικών μηχανημάτων και εγκαταστάσεων, υποχρεούμενος να έχει πάντα ταύτα εις κατάστασιν αμέσου και ασφαλούς λειτουργίας". (Άρθρο 67) "Καθήκοντα κατά την παραλαβήν. 1. Ο Α' μηχανικός προκειμένου να αναλάβει την διεύθυνσιν της υπηρεσίας της μηχανής οφείλει: α) Να προβή εις

την επιθεώρησιν των μηχανών, μηχανημάτων και εξαρτημάτων εν γένει της δικαιοδοσίας του και των λεβήτων τη βοήθεια του Β' μηχανικού, οδηγούμενος προς τούτο εκ του ημερολογίου της μηχανής και των σχεδιαγραμμάτων του μηχανοστασίου και λεβητοστασίου". Οι διατάξεις αυτές δεν προβλέπουν ειδικώς όρους ασφάλειας του προσωπικού της μηχανής του πλοίου, κατά την έννοια της διατάξεως του άρθρου 16 παρ.1 του ν. 551/1915, ήτοι δεν προσδιορίζουν συγκεκριμένα μέτρα, μέσα και τρόπους προς επίτευξη της ασφαλείας του προσωπικού της μηχανής του πλοίου, ώστε η μη τήρησή τους να μπορεί να συνδεθεί αιτιωδώς με το κατά τις κατωτέρω ουσιαστικές παραδοχές της προσβαλλομένης απόφασεως επισυμβάν ατύχημα. Η συντήρηση και η καλή λειτουργία των μηχανημάτων, για τις οποίες είναι υπεύθυνος ο Α' μηχανικός, δεν είναι ειδικά μέτρα ασφαλείας αλλά αποτελούν τον σκοπό, για την επίτευξη του οποίου πρέπει να λαμβάνονται τα εξειδικευμένα κατάλληλα μέτρα ώστε, από την καλή λειτουργία των μηχανημάτων να υπάρχει ασφάλεια στους εργαζομένους.

Στην προκειμένη περίπτωση, όπως προκύπτει από την προσβαλλομένη απόφαση, το εφετείο δέχθηκε τα εξής: Την 1<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 1989, ενώ το χωρητικότητος 62.854 τόννων d.w.ελληνικό δεξαμενόπλοιο "Α.", επί του οποίου είχε ναυτολογηθεί ως Γ' μηχανικός ο αναιρεσίβλητος, έπλεε προς το λιμάνι Saint Groiix της Καραϊβικής, τέθηκε σε λειτουργία ο βοηθητικός λέβητάς του για την παροχή του αναγκαίου ατμού για τη λειτουργία βοηθητικών μηχανημάτων του. Δεν ακολούθησε όμως κατανάλωση του παραγομένου ατμού, με αποτέλεσμα η πίεση μέσα στο δίκτυο διοχετεύσεως του ατμού να ανέλθει στο ανώτατο ανεκτό όριο των 15 KG/CM<sup>2</sup>. Ενεργοποιήθηκε ο αυτόματος πιέσεως διότι το ψυγείο επιστροφών του ατμού δεν αρκούσε για την ψύξη και τη συμπύκνωσή του, αλλά δεν μειώθηκε η υπέρμετρη πίεση του ατμού στο δίκτυο. Για την περαιτέρω εκτόνωση της ο Β' μηχανικός έδωσε στον αναιρεσίβλητο την εντολή να ανοίξει το επιστόμιο (ατμοφράχτη) για να διοχετευθεί ο ατμός στο ψυγείο κενού, που είχε αποτύχει προηγουμένως να ανοίξει μόνος του ο επίσης Γ' μηχανικός. Ο αναιρεσίβλητος ανέβηκε στην οροφή τηλεφωνικού θαλάμου ύψους 2,5 μέτρων και προσπαθώντας από εκεί να ανοίξει το επιστόμιο χρησιμοποίησε εργαλείο (γατζόκλειδο) οπότε το επιστόμιο εξερράγη με αποτέλεσμα να πέσει ο αναιρεσίβλητος από την οροφή του τηλεφωνικού θαλάμου και να υποστεί

εμπιεστικά και συντριπτικά κατάγματα, ωτόρροια αριστερά με ρήξη του τυμπάνου και εκτεταμένα εγκαύματα, που κάλυπταν επιφάνεια 35% τουλάχιστον του σώματός του συνεπεία των οποίων κατέστη ανίκανος για την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος και κάθε άλλου κοινωνικά και οικονομικά ισοδύναμου. Η έκρηξη του επιστομίου οφειλόταν στο ότι η σε αυτό ανεκτή πίεση του ατμού ήταν δυνατόν να ανέλθει μέχρι 5 KG/CM<sup>2</sup> σε αντίθεση με τα 15 KG/CM<sup>2</sup> του λοιπού δικτύου, ο ατμός του οποίου, μετά την έκρηξη, διέρρευσε από το επιστόμιο και προκάλεσε εγκαύματα στον αναιρεσίβλητο. Έτσι ο τραυματισμός του αναιρεσίβλητου οφείλεται στην από έλλειψη της οφειλομένης από τον Α' μηχανικό του ανωτέρω πλοίου προσοχής, μη τήρηση της από τη διάταξη του άρθρου 66 παρ.1 του β.δ. 806/1970 υποχρεώσεως του για την καλή λειτουργία και του δικτύου παροχетеύσεως ατμού, μέρος του οποίου ήταν το επιστόμιο που εξερράγη. Περαιτέρω, το εφετείο δέχθηκε ότι η τήρηση της υποχρεώσεως αυτής του Α' μηχανικού, αποτελεί ειδικό όρο ασφαλείας για τους εργαζομένους στο μηχανοστάσιο του πλοίου. Σύμφωνα μ' αυτήν επιβαλλόταν στον Α' μηχανικό, ύστερα από μελέτη, σύμφωνα με το άρθρο 67 παρ. 1 εδ. α' του β.δ. 806/1970, των σχεδιαγραμμάτων του μηχανοστασίου και λεβητοστασίου να διαπιστώσει ότι το ανωτέρω επιστόμιο δεν ήτο προσαρμοσμένο στην πίεση που ήταν ανεκτή και στο λοιπό δίκτυο κυκλοφορίας ατμού και, κατά συνέπεια, δεν εξασφάλιζε την ομαλή λειτουργία του δικτύου και ότι για την αιτία αυτή έπρεπε να αντικατασταθή. Εν όψει τούτων το εφετείο έκρινε ότι ο αναιρεσίβλητος είχε δικαίωμα να ασκήσει την από το κοινό αστικό δίκαιο αγωγή και να ζητήσει πλήρη αποζημίωση για τη ζημία που υπέστη από το ανωτέρω ατύχημα και ακολούθως δέχθηκε την αγωγή αυτή εν μέρει. Με την κρίση του αυτή το Εφετείο παρεβίασε με εσφαλμένη ερμηνεία και εφαρμογή τους ανωτέρω κανόνες του ουσιαστικού δικαίου και κατέστησε την απόφασή του αναιρετέα κατά τον βάσιμο από το άρθρο 559 αριθμ.1 του Κ.Πολ.Δ. παραπεμφθέντα στην Ολομέλεια πρώτο λόγο αναιρέσεως αφού εσφαλμένα έκρινε ότι οι ανωτέρω διατάξεις προβλέπουν ειδικώς όρους ασφαλείας του προσωπικού της μηχανής του πλοίου, κατά την έννοια της διατάξεως του άρθρου 16 παρ.1 του ν. 551/1915, ήτοι ότι προσδιορίζουν συγκεκριμένα μέτρα, μέσα και τρόπους προς επίτευξη της ασφάλειας του προσωπικού της μηχανής του πλοίου. Κατά την γνώμη όμως δώδεκα μελών του δικαστηρίου, ήτοι του αντιπροέδρου Κ. Δαφέρμου

και των αρεοπαγιτών Δ. Καλομοίρη, Στεφ. Μαθθία, Ν. Παραθύρα, Πολυβ. Μαντζιάρα, Γ. Σταθεία, Παν. Κωστάκου, Δημοσθ. Πρίντζη, Νικ. Ανδρουστόπουλου, Ι. Μυγιάκη, Ευαγγ. Περλίγκα και Ανδρ. Κατράκη, τα προαναφερθέντα άρθρα 65 παρ.1, 66 παρ.1 και 67 παρ.1 εδ. α' του εγκριθέντος με το β.δ. 806/1970 "Κανονισμού Εργασίας επί των Ελληνικών φορηγών πλοίων κλπ πέραν των άλλων στόχων τους, προσδιορίζουν ειδικούς όρους ασφαλείας των εργαζομένων στο μηχανοστάσιο του πλοίου, το προσωπικό του οποίου υπάγεται στον ανωτέρω Κανονισμό. Από τις διατάξεις των άρθρων αυτών προκύπτει ότι ο Α' μηχανικός, ως αξιωματικός προϊστάμενος υπηρεσίας μηχανής και του προσωπικού της είναι υπεύθυνος για την συντήρηση και καλή λειτουργία των κυρίως μηχανών, των βοηθητικών, κάθε είδους μηχανημάτων και σωληνώσεων του μηχανοστασίου και λεβητοστασίου και γενικά του πλοίου. Για την διαπίστωση της καταστάσεώς των οφείλει όταν πρόκειται να αναλάβει τα καθήκοντά του να επιθεωρήσει αυτά. Το ότι σκοπός της επιθεωρήσεως αυτής είναι, εκτός των άλλων και προπαντός η διερεύνηση της καταστάσεως των υπαγομένων στην ευθύνη του Α' μηχανικού μηχανημάτων από πλευράς λειτουργίας και συντηρήσεως και, επομένως, από πλευράς ασφαλείας των εργαζομένων στο πλοίο και ιδίως στο μηχανοστάσιο, που επιτυγχάνεται όταν οι μηχανές του πλοίου βρίσκονται σε καλή κατάσταση, προκύπτει από τη διάταξη του άρθρου 67 παρ. 1 εδ. α' του Κανονισμού που επιτάσσει να προβεί στην επιθεώρηση, "οδηγούμενος προς τούτο εκ του ημερολογίου της μηχανής και των σχεδιαγραμμάτων του μηχανοστασίου και λεβητοστασίου". Από τα στοιχεία αυτών προκύπτει η κατάσταση στην οποία πρέπει, σύμφωνα με τα σχεδιαγράμματα να βρίσκονται τα μηχανήματα και εκείνη στην οποία πραγματικά είναι κατά την ανάληψη της υπηρεσίας από τον Α' μηχανικό από πλευράς λειτουργίας και συντηρήσεως. Επομένως, όταν δεν τηρηθούν οι ειδικοί αυτοί όροι ασφαλείας εκείνος που έγινε ανίκανος για εργασία από ατύχημα, που συνδέεται αιτιωδώς με τη μη τήρησή των, δικαιούται να ασκήσει την αγωγή του κοινού δικαίου και να αξιώσει πλήρη αποζημίωση. Συνεπώς, το εφετείο, κατά τη μειοψηφούσα γνώμη, με την ανωτέρω κρίση του δεν παρεβίασε τους προαναφερθέντες κανόνες ουσιαστικού δικαίου με εσφαλμένη ερμηνεία και εφαρμογή των και ο παραπεμφθείς στην Ολομέλεια λόγος αναιρέσεως έπρεπε να απορριφθεί ως αβάσιμος.

Μετά από αυτά πρέπει να αναιρεθεί η προσβαλλόμενη απόφαση στο σύνολο των κεφαλαίων της, τα οποία αφορούν την αγωγή αποζημιώσεως του αναιρεσιβλήτου κατά το κοινό αστικό δίκαιο για τις υλικές από το ατύχημα ζημιές του και να παραπεμφθεί η υπόθεση προς περαιτέρω εκδίκαση στο ίδιο Εφετείο Πειραιώς, συντιθέμενο όμως από άλλους δικαστές, εκτός εκείνων που εξέδωσαν την αναιρούμενη απόφαση, σύμφωνα με το άρθρο 580 παρ. 3 του Κ.Πολ.Δ., όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 31 παρ. 1 του ν. 2172/1993. Η δικαστική δαπάνη πρέπει να συμψηφιστεί γιατί υπήρχε εύλογη αμφιβολία για την έκβαση της δίκης (αρθρ. 183 και 179 του Κ.Πολ.Δ.). (Αναιρεί την 1206/1992 απόφαση του Εφετείου Πειραιώς κατά τα εις το σκεπτικό. Παραπέμπει την υπόθεση προς περαιτέρω εκδίκαση κατά τα εις το σκεπτικό στο ίδιο Εφετείο Πειραιώς, συντιθέμενο όμως από άλλους δικαστές, εκτός εκείνων που εξέδωσαν την αναιρούμενη απόφαση).