

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

Θάνατος μελών πληρώματος εξαιτίας ναυαγίου. Εφαρμοστέο το ελληνικό δίκαιο, το οποίο διέπει τη σύμβαση ναυτικής εργασίας. ΔΣ Ρώμης 1980. ΔΣ Λονδίνου 1974. ΔΣ Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας. Αποζημίωση. Χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης.

Από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 25 και 26 ΑΚ, 1, 2 και 3 της Σύμβασης της Ρώμης 1980, 914 ΑΚ, 1 και 16 του ν. 551/1915 και 66 ΚΙΝΔ συνάγεται ότι η ευθύνη από ναυτεργατικό ατύχημα είναι διάφορη και δεν ταυτίζεται με την ευθύνη από αδικοπραξία. Έχει ως προϋπόθεση το βίαιο συμβάν που πραγματοποιείται κατά την εκτέλεση ή εξ αφορμής της εργασίας. Δε ρυθμίζεται από το άρθρο 26 ΑΚ αλλά από το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση ναυτικής εργασίας, δηλαδή το δίκαιο που υποβλήθηκαν τα μέρη και αν δεν υπάρχει τέτοιο από το δίκαιο που αρμόζει στη σύμβαση σύμφωνα με τα άρθρ. 25 ΑΚ και 3 παρ. 1 ΔΣ Ρώμης 1980.

Διεθνής Σύμβαση Λονδίνου «περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1974» (κυρ.ν. 1045/1980) και Πρωτόκολλο Λονδίνου 1978 9κυρ.ν. 1159/1981) μετά του παραρτήματος τροποποιήσεων και προσθηκών στη διεθνή αυτή σύμβαση. Οι αναφερόμενοι σε αυτήν όροι ασφαλείας των εργαζομένων στα πλοία έχουν εφαρμογή και επί ναυτεργατικού ατυχήματος που διέπεται από το ελληνικό δίκαιο.

Διεθνής Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της Θάλασσας (κυρ.ν. 2321/1995). Θεσπίζεται δικαίωμα της Πολιτείας, τη σημαία της οποίας φέρει το πλοίο να ασκεί (εκτός εξαιρετικών περιπτώσεων) αυτή και μόνη τη δημόσια εξουσία της επ' αυτού και όταν τούτο πλέει στην ανοικτή θάλασσα, θεωρουμένου τούτου και στην περίπτωση αυτή ως μέρους του εδάφους της, και να λαμβάνει ποινικά και διοικητικά μέτρα επί του πλοίου και των επιβαινόντων αυτού. Δυνατή η εφαρμογή επί των εκ της συμβάσεως ναυτικής εργασίας ενοχών, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων από ναυτεργατικό ατύχημα, του ελληνικού δικαίου εφόσον είναι εφαρμοστέο κατ' άρθρ. 25 ΑΚ ή παρ. 1 ΔΣ Ρώμης 1980 και ως μέρος αυτού και των διατάξεων των κυρωθέντων δια νόμων διεθνών συμβάσεων.

Σύμφωνα με το άρθρο 16 ν. 551/1915, όπως τροποποιήθηκε και διατηρήθηκε σε ισχύ μετά την εισαγωγή του ΑΚ με το άρθρο 38 εδ. α' ΕισΝΑΚ, έχει δε εφαρμογή στη σύμβαση ναυτικής εργασίας κατά το άρθρο 2 του ίδιου νόμου και 66 ΚΙΝΔ, ο παθών ή σε περίπτωση θανάτου οι συγγενείς κατά νόμο και η σύζυγός του έχουν δικαίωμα να εγείρουν αγωγή του κοινού δικαίου και να ζητήσουν σύμφωνα με τα άρθρα 297, 298 και 914 ΑΚ πλήρη περιουσιακή αποζημίωση όταν το ατύχημα οφείλεται στη μη τήρηση από τον εργοδότη ή των προστηθέντων του ειδικών όρων ασφαλείας.

Επιπλέον δικαιούνται χρηματικής ικανοποίησης λόγω ψυχικής οδύνης σύμφωνα με το κοινό δίκαιο (914, 922, 932 ΑΚ1) για τη θεμελίωση της οποίας αρκεί το κοινό πταίσμα του εργοδότη ή των προστηθέντων του.

Προεδρεύων: Ε. ΔΑΜΑΣΚΟΣ

Εισηγητής: Χ. ΜΠΑΛΤΑΣ

Δικηγόροι: Β. Βενέτης, Α. Κουτσοφίος, Γ. Τρανταλίδης

Επειδή από τον συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 25 και 26 του Α.Κ., 1, 2 και 3 της Συμβάσεως της Ρώμης 1980, που κυρώθηκε με τον ν. 1792/1988 και ισχύει από 1-4-1991, 914 Α.Κ., 1 και 16 του ν. 551/1915 και 66 Κ.Ι.Ν.Δ. συνάγεται ότι η ευθύνη από ναυτεργατικό ατύχημα, που είναι διάφορη και δεν ταυτίζεται με την ευθύνη από αδικοπραξία, έχει δε ως προϋπόθεση το βίαιον συμβάν, που αποτελεί τον πυρήνα της εννοίας του εν λόγω ατυχήματος και λαμβάνει χώραν κατά την εκτέλεση ή εξ αφορμής της εργασίας, δεν ρυθμίζεται από τα κατά το άρθρο 26 Α.Κ. εφαρμοστέο δίκαιο επί των ενοχών που απορρέουν από αδίκημα, αλλά από το δίκαιο που διέπει την σύμβαση ναυτικής εργασίας, δηλαδή εκείνο που ορίζεται από την διάταξη του άρθρου 25 Α.Κ. και είναι το δίκαιο στο οποίο τα μέρη υπεβλήθησαν και εν ελλείψει τούτου το εξ όλων των συνθηκών αρμόζον ή επί συμβάσεων,

ναυτικής εργασίας, που καταρτίστηκαν μετά την 1-4-1991, από της οποίας άρχισε η ισχύς της ως άνω οικουμενικού χαρακτήρος διεθνούς συμβάσεως, εκείνο που ορίζεται από αυτήν και είναι επίσης προεχόντως κατ' άρθρον 3 παρ. 1 αυτής το δίκαιο στο οποίο τα μέρη υπεβλήθησαν. Έπεται ότι αν συμφωνήθηκε ως διέπον την σύμβαση ναυτικής εργασίας δίκαιον το Ελληνικόν, κατά το δίκαιον τούτο θα κριθούν τα εκ του ναυτεργατικού ατυχήματος προκύπτοντα ζητήματα, όπως τόσον η υπαιτιότης για την πρόκληση του, όσον και οι εκ τούτου πηγάζουσες αξιώσεις και υποχρεώσεις και δη ποία τα δικαιούμενα αποζημιώσεως και ποια τα ενεχόμενα σε καταβολή αυτής πρόσωπα ως και η έκταση αυτής. Περαιτέρω με τον ν. 1045/1980 κυρώθηκε η διεθνής σύμβαση του Λονδίνου "περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974" και με τον ν. 1159/1981 το Πρωτόκολλο του Λονδίνου 1978 μετά του παραρτήματος τροποποιήσεων και προσθηκών στην διεθνή αυτή σύμβαση. Συνεπώς οι αναφερόμενοι στην σύμβαση αυτή και το πρωτόκολλον μετά του παραρτήματος όροι ασφαλείας των εργαζομένων στα πλοία, έχουν εφαρμογή και επί ναυτεργατικού ατυχήματος, επισυμβάντος κατά την εκτέλεση συμβάσεως εργασίας, που διέπεται από το Ελληνικόν δίκαιον. Εξάλλου με την διάταξη του άρθρου 92 παρ. 1 της συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, που κυρώθηκε με τον ν. 2321/1995, ορίζεται ότι "Τα πλοία πλέουν με την σημαία ενός μόνον κράτους και εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις, που προβλέπονται ρητά σε διεθνείς συμβάσεις ή σε αυτή την σύμβαση, υπόκεινται στην αποκλειστική του δικαιοδοσία στην ανοικτή θάλασσα. Το πλοίο δεν μπορεί να αλλάξει την σημαία του κατά την διάρκεια ταξιδιού ή όταν προσεγγίσει σε λιμάνι, εκτός από την περίπτωση πραγματικής μεταβίβασης της ιδιοκτησίας ή αλλαγής νηολογίου." Με την διάταξη αυτή, ως ημεδαπού κανόνος δικαίου, θεσπίζεται μεν δικαίωμα της Πολιτείας, την σημαία της οποίας φέρει το πλοίον να ασκεί (εκτός εξαιρετικών περιπτώσεων) αυτή και μόνη την δημοσία εξουσία της επ' αυτού και όταν τούτο πλέει στην ανοικτή θάλασσα, θεωρουμένου τούτου και εις την περίπτωση αυτή ως μέρους του εδάφους της, και να λαμβάνει ποινικά και διοικητικά μέτρα επί του πλοίου και των επιβαινόντων αυτού, υπό την έννοια του αποκλεισμού της επεμβάσεως άλλης πολιτείας προς άσκηση εξουσίας επί του πλοίου και λήψη των μέτρων αυτών, δεν αποκλείεται όμως δι' αυτής η εφαρμογή επί των εκ της συμβάσεως ναυτικής εργασίας ενοχών, μεταξύ των οποίων και εκείνες από επελθόν κατά την εκτέλεση της συμβάσεως ή εξ αφορμής αυτής ναυτεργατικών ατύχημα, των ρυθμιστικών αυτών κανόνων του Ελληνικού δικαίου και επομένως, ως προς την κρίση του ζητήματος της υπαιτιότητος για την επέλευση του ατυχήματος και εκείνων που προβλέπουν και επιβάλλουν την τήρηση όρων ασφαλείας για τους εργαζομένους στα πλοία, εφόσον τούτο είναι εφαρμοστέον κατά τις διατάξεις του άρθρου 25 Α.Κ. ή 3 παρ. 1 της άνω διεθνούς συμβάσεως της Ρώμης, ως διέπον, κατά την συμφωνία των μερών, την σύμβαση αυτή. Συνεπώς στην περίπτωση αυτή έχουν εφαρμογή ως μέρος του διέποντος την σύμβαση ημεδαπού δικαίου και οι διατάξεις της ως άνω συμβάσεως και πρωτοκόλλου του Λονδίνου. Η δυσχέρεια που ως συνέπεια της τιθεμένης αυτής αρχής μπορεί ν' ανακύψει για τον εργοδότη ως προς την τήρηση επί του πλοίου των κανόνων ασφαλείας περισσότερων εθνικών δικαίων, στα οποία μπορεί αυτός να έχει υποβληθεί συμβατικά με τους διαφόρων ιθαγενειών ναυτικούς που εργάζονται στο ίδιο πλοίο, απορρέει από επιλογή του ίδιου του εργοδότη, δηλαδή από την ίδια του την βούληση για υποβολή του σε περισσότερα εθνικά δίκαια. Το εφετείο δέχθηκε με την προσβαλλομένη απόφαση του, όπως από αυτήν προκύπτει, ότι με σύμβαση ναυτικής εργασίας, που συνήφθη στον Πειραιά την 5-2-1993 μεταξύ της δευτέρας εναγομένης εταιρείας, μη ούσης τώρα διαδίκου, διαχειριστριάς του υπό σημαία Κύπρου, φορτηγού πλοίου – ψυγείου «Α. Ρ.», το οποίο ανήκε στην ωσαύτως μη ούσα τώρα διάδικο πρώτη εναγομένη και του Χ.Φ., συζύγου της πρώτης και πατρός των λοιπών εναγόντων, ήδη αναιρεσιβλήτων, ο τελευταίος ναυτολογήθηκε ως Α' μηχανικός του πλοίου αυτού ως και ότι δια της συμβάσεως αυτής ναυτικής εργασίας, εγγράφως καταρτισθείσης, συμφωνήθηκε ρητώς δια του όρου 4 ότι αυτή θα διέπεται από το Ελληνικό Δίκαιο και τις αντίστοιχες Σ.Σ.Ν.Ε. Ότι ο ρηθείς σύζυγος και πατήρ των αναιρεσιβλήτων απώλεσε τη ζωή του κατά την βύθιση του πλοίου, την νύκτα της 31-12-1993, ενώ τούτο έπλεεν στην ανοικτή θάλασσα και σε απόσταση 160 ναυτικών μιλίων Ν.Α. των Ιαπωνικών ακτών, ότι το ναυτεργατικό τούτο ατύχημα οφείλεται στην ειδική αμέλεια της μη τηρήσεως επιβαλλομένων από διατάξεις της ρηθείσης διεθνούς συμβάσεως και πρωτοκόλλου του Λονδίνου όρων

ασφαλείας από τους προστηθέντες από τον αναιρεσιόντα για την επισκευή προηγηθείσης βλάβης του πλοίου αρχιμηχανικών και πλοίαρχο τούτου ως και ότι ο τρίτος των εναγομένων και ήδη αναιρεσειών ενέχεται εις αποζημίωση των αναιρεσιβλήτων εκ του θανάτου του συζύγου και πατρός των, ως εκ της ιδιότητός του ως εφοπλιστού και προστήσαντος τους παραπάνω υπαιτίους. Δέχθηκε δηλαδή το Εφετείο ότι προς κρίση των προκυψασών εκ του ρηθέντος ναυτεργατικού ατυχήματος διαφορών μεταξύ των ήδη διαδίκων είναι εφαρμοστέον το Ελληνικόν δίκαιον και ως μέρος τούτου και οι διατάξεις των κυρωθέντων δια των νόμων 1045/1980 και 1159/1981 διεθνούς συμβάσεως 1974 και πρωτοκόλλου 1978 του Λονδίνου, ως εκ της περί τούτου συμβατικής προβλέψεως. Με την κρίση του αυτή ορθά ερμήνευσε και εφάρμοσε τις άνω ουσιαστικού δικαίου διατάξεις, γι' αυτό και είναι απορριπτέοι οι εκ του άρθρου 559 αρ. 1 ΚΠολΔ, πρώτος, δια του οποίου αποδίδεται στην προσβαλλομένη η πλημμέλεια της αποκλειομένης, κατά τον λόγον αυτόν, από τη διάταξη του άρθρου 92 της συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών και του εις αυτήν διατυπωθέντος και προ ταύτης ισχύοντος ίδιου περιεχομένου κανόνος διεθνούς εθιμικού δικαίου, εφαρμογής των νόμων 1045/1980 και 1159/1981 και έκτος, δια του οποίου αποδίδεται στην απόφαση αυτή η πλημμέλεια της, δι' εφαρμογής του Ελληνικού δικαίου ως προς την κρίση του ζητήματος της ευθύνης του αναιρεσειόντος ως εκ της ιδιότητός του ως εφοπλιστού και προστήσαντος τους υπαιτίους του ναυτεργατικού ατυχήματος, εσφαλμένης ερμηνείας και εφαρμογής του άρθρου 25 εδ. β. Α.Κ., λόγιοι της αναίρεσεως.

Επειδή από την 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 Α.Κ. με το άρθρο 38 εδ. α' Εισ.Ν.Α.Κ., έχει δε εφαρμογή και στην σύμβαση ναυτικής εργασίας κατά τα άρθρα 2 του ίδιου νόμου και 66 του ΚΙΝΔ (ν. 3816/1958), προκύπτει ότι ο παθών εκ του ναυτικού ατυχήματος ή σε περίπτωση θανάτου οι συγγενείς κατά νόμον και σύζυγός του έχουν δικαίωμα να εγείρουν την αγωγή του κοινού δικαίου και να ζητήσουν, σύμφωνα με τα άρθρα 297, 298 και 914 Α.Κ. πλήρη περιουσιακή αποζημίωση, όταν το ατύχημα οφείλεται στην μη τήρηση από τον εργοδότη ή τους από αυτόν προστηθέντες των διατάξεων, οι οποίες ειδικώς προβλέπουν τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων και η τήρησή τους επιβάλλεται στον εργοδότη. Πέραν της περιουσιακής αποζημιώσεως τα μέλη της οικογενείας του θανόντος μπορούν να απαιτήσουν χρηματική ικανοποίηση, λόγω ψυχικής οδύνης, η αξίωση για την οποία κρίνεται πάντοτε κατά το κοινό δίκαιο (914, 922, 932 Α.Κ.) εις τρόπον ώστε για την θεμελίωσή της δεν απαιτείται το ειδικό πταίσμα της μη τηρήσεως επιβαλλομένων όρων ασφαλείας, αλλ' αρκεί το κατά το κοινό δίκαιο πταίσμα του εργοδότη ή του από αυτόν προστηθέντος.

Εξάλλου με τον κανονισμόν 11 της κυρωθείσης με τον νόμο 1045/1980 Διεθνούς Συμβάσεως του Λονδίνου 1974, όπως αντικαταστάθηκε με το κυρωθέν με τον ν. 1159/1981 Πρωτόκολλον του Λονδίνου 1978, ορίζονται τα εξής: εδ. α' "Η κατάσταση του πλοίου και του εξαρτυσμού του θα διατηρείται συμφώνως προς τας διατάξεις της Συμβάσεως και του παρόντος πρωτοκόλλου ώστε να εξασφαλίζεται ότι το πλοίον από πάσης απόψεως θα παραμείνει ικανόν να ανοιγή εις την θάλασσαν άνευ κινδύνου δια το πλοίον ή τους επιβαίνοντας αυτού", εδ. γ, "Οσάκις συμβαίνει ατύχημα εις το πλοίον ή ανακαλύπτεται ελάττωμα, το οποίον επηρεάζει δυσμενώς την ασφάλειαν του πλοίου ή την απόδοσιν ή την επάρκειαν των σωσιβίων αυτού μέσωσιν ή του λοιπού εξαρτυσμού, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης του πλοίου θα αναφέρουν τούτο το ταχύτερον δυνατόν εις την Αρχήν, εις τον διωρισμένον επιθεωρητήν ή τον ανεγνωρισμένον Οργανισμόν, υπευθύνους δια την έκδοσιν 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 Ι της συμβάσεως και του παρόντος πρωτοκόλλου. Εάν το πλοίον ευρίσκεται εις λιμένα ετέρου συμβαλλομένου Κράτους, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης θα αναφέρουν επίσης αμέσως εις τας αρμοδίας Αρχάς της χώρας του λιμένος και ο διωρισμένος επιθεωρητής ή ο ανεγνωρισμένος Οργανισμός θα εξακριβώσουν ότι εγένετο τοιαύτη αναφορά."

Το Εφετείο δια της προσβαλλομένης αποφάσεώς τους, όπως από αυτήν προκύπτει δέχθηκε ότι το άνω πλοίον, επί του οποίου ναυτολογήθηκε ο σύζυγος και πατήρ των αναιρεσιβλήτων ως Α' μηχανικός, ενώ ήταν αγκυροβολημένο στο λιμένα της Γιοκαχάμα, όπου έπνεαν άνεμοι

εντάσεως 6-7 μποφόρ, ξέσυρε η άγκυρα του και αφού παρασύρθηκε από τους ανέμους, προσέκρουσε με την δεξιά πλευρά του στην πλώρη του πλοίου Stella Fairy, με αποτέλεσμα να υποστούν ζημιές αμφότερα τα πλοία. Ότι ως προς το ρηθέν πλοίο διαπιστώθηκε, μεταξύ άλλων, ότι τα ελάσματα των νομέων 65/70 ήταν σοβαρώς εσωκοιλιωμένα και υποδέχθηκε δεξαμενισμός αυτού προς επισκευή των ζημιών, έλεγχο της στεγανότητας των σημείων επισκευής και νέα επιθεώρηση του. Ότι στο μεταξύ το πλοίο ναυλώθηκε την 15-12-1993 για την πραγματοποίηση ταξιδιού από τον λιμένα Xingang της Κίνας προς τους λιμένες Puerto Cabell ή La Cuaria της Βενεζουέλας και ανεμένετο προς φόρτωση στις 20/21-12-1993 με καταληκτική χρονολογία φορτώσεως την 25-12-1993, οπότε αν δεν είχαν ολοκληρωθεί οι εργασίες επισκευής και τούτο δεν ήταν έτοιμο προς φόρτωση θα έπαυε η ισχύς του ναυλοσυμφώνου. Ότι τούτο απέπλευσε από το Batangas των Φιλιππίνων, όπου είχε δεξαμενιστεί προς επισκευήν, στις 16-12-1993, κατέπλευσε στο Xingang στις 23-12-1993 και μέχρι τις πρωινές ώρες της 20-12-1993 είχε ολοκληρωθεί η φόρτωσή του με 4.722 μετρικούς τόνους φασολιών σε σάκκους. Ότι, ενώ τούτο έπλεε τις νυκτερινές ώρες της 31-12-1993 σε απόσταση 160 ναυτικών μιλίων περίπου Ν.Α. των Ιαπωνικών ακτών, όπου επικρατούσαν άνεμοι εντάσεως οκτώ μποφόρ, βυθίστηκε, κατά δε το ναύαγιο τούτο έχασε τη ζωή του στη θάλασσα ο πατήρ και σύζυγος των αναιρεσιβλήτων και άλλα δέκα επτά μέλη του πληρώματος. Ότι αιτία της βυθίσεως του πλοίου και της εξ αυτού αποκλείει της ζωής του άνω παθόντος υπήρξε η πλημμελής επισκευή του σοβαρού εσωκοιλιώματος της δεξιάς πλευράς του πλοίου και η εξαιτίας αυτής μειωμένη ανθεκτικότητα του επισκευασθέντος μέρους στις δυσμενείς καιρικές συνθήκες που συνάντησε το πλοίο, με επακόλουθο την αποκόλληση των συγκολληθέντων ελασμάτων και την αιφνίδια εισροή υδάτων στο χώρο του Νο3 κύτους. Καταλήγει δε το Εφετείο ότι υπαίτιοι της βυθίσεως του πλοίου και της εκ ταύτης απωλείας της ζωής του άνω παθόντος υπήρξαν ο από τον αναιρεσειόντα, εν τοις πράγμασι εφοπλιστή του πλοίου, προστηθείς πλοίαρχος τούτου (λόγω της εκτελέσεως των οικείων γυμνασίων, όπως και λόγω συγχύσεως κατά την

εγκατάλειψη του πλοίου και καθυστέρησεως εκπομπής του σήματος "S.O.S.", και ο από τον ίδιον επίσης προστηθείς (αποσταλείς) για την επισκευή αρχιμηχανικός Νιουνιούσκος, ο οποίος δια της μη επιβλέψεως των επισκευών και της πλημμελούς επισκευής του πλοίου, παρεβίασε επιβαλλόμενον από τις άνω διατάξεις του κανονισμού 11 της ρηθείσης διεθνούς συμβάσεως του Λονδίνου 1974, όπως αντικαταστάθηκε από το Πρωτόκολλο του Λονδίνου 1978, όρον ασφαλείας.

Υπεχρέωσε δε τον αναιρεσειόντα, ως εφοπλιστή προστήσαντα τους άνω υπαιτίους, εις καταβολή χρηματικής ικανοποιήσεως στους αναιρεσιβλήτους, για την ψυχικήν τους οδύνη, προς προσδιορισμόν του ποσού της οποίας έλαβε υπόψη και την βαρύτητα του πταίσματος του προστηθέντος αρχιμηχανικού, ως και εις καταβολήν περιουσιακής αποζημιώσεως στις από τους αναιρεσιβλήτους σύζυγο και θυγατέρα του θανόντος, λόγω στερήσεώς της από αυτόν, κατά νόμο οφειλομένης, διατροφής τους. Τα ανελέγκτως γενόμενα δεκτά από το Εφετείο ως άνω πραγματικά περιστατικά ως προς την υπαιτιότητα του προστηθέντος από τον αναιρεσειόντα αρχιμηχανικού στον θάνατο του συζύγου και πατρός των αναιρεσιβλήτων στηρίζουν την από το Εφετείο κατανήφιση του αναιρεσειόντος με βάση και το πταίσμα αυτού προστηθέντος αρχιμηχανικού στην καταβολή στους αναιρεσιβλήτους χρηματικής για ψυχική οδύνη ικανοποιήσεως κατά τις διατάξεις του κοινού δικαίου, κατά τις οποίες κρίνεται πάντοτε η εκ ναυτεργατικού ατυχήματος αξίωση αυτή, αφού ταύτα συγκροτούν εμπίπτουσα στις διατάξεις αυτές υπαιτιότητα (κοινή αμέλεια) του αρχιμηχανικού συνισταμένη στην έλλειψη επιβλέψεως των επισκευών και την πλημμελή κατά τα ανωτέρω επισκευή του πλοίου, εκ της οποίας η βύθισή του και ο θάνατος του άνω παθόντος, εις τρόπον ώστε, σύμφωνα με τα προεκτεθέντα, αδιάφορον αποβαίνει για την εν λόγω περί χρηματικής ικανοποιήσεως αξίωση αν τα πραγματικά αυτά περιστατικά συνιστούν παράβαση από τον αρχιμηχανικό όρου ασφαλείας των εργαζομένων, από ειδική διάταξη επιβαλλομένου. Συνεπώς, ασχέτως του αν δια των ρηθεισών διατάξεων των άνω διεθνούς συμβάσεως και πρωτοκόλλου του Λονδίνου θεσπίζεται ειδικός όρος ασφαλείας για τους εργαζομένους στα πλοία, όπως έκρινε η προσβαλλομένη, ή αν δι' αυτών προσδιορίζεται απλώς η επιβαλλομένη από την κοινή αντίληψη, την υποχρέωση προνοίας και τις συναλλαγές επιμέλεια, δηλαδή η τιαύτη εκ των διατάξεων του κοινού δικαίου, όπως υποστηρίζεται με το αναιρετήριο και

οίαν όμως, σε κάθε περίπτωση, κατά τα δεκτά γενόμενα από το Εφετείο πραγματικά περιστατικά, δεν επέδειξεν ο προστηθείς από τον αναιρεσείοντα αρχιμηχανικός, το Εφετείον εις ορθόν κατέληγεν αποτέλεσμα. Επομένως οι δεύτερος και τρίτος, εκ του αριθμού 1 του άρθρου 559 ΚΠολΔ, λόγοι της αναιρέσεως, κατά το μέρος που πλήττουν την διάταξη της προσβαλλομένης περί επιδικάσεως χρηματικής στους αναιρεσιβλήτους λόγω ψυχικής οδύνης, ικανοποιήσεως, για τον προσδιορισμό του ύψους της οποίας ελήφθη υπόψη, μεταξύ των άλλων, και το πταίσμα του προστηθέντος αρχιμηχανικού, για ψευδή ερμηνεία και εσφαλμένη εφαρμογή δια της κρίσεως του Εφετείου περί παραβιάσεως από τον προστηθέντα αρχιμηχανικόν τιθεμένου από τις άνω διατάξεις των συμβάσεως και πρωτοκόλλου του Λονδίνου ειδικού όρου ασφαλείας των εργαζομένων στα πλοία, των διατάξεων αυτών και των άρθρων 16 του κωδ. Νόμου 551/1915 και 914 επ. Α.Κ., είναι απορριπτέοι ως αλυσιτελείς. Οι ίδιοι λόγοι της αναιρέσεως κατά το μέρος που πλήττουν την προσβαλλομένη κατά την ετέραν περί επιδικάσεως περιουσιακής αποζημιώσεως κατά το κοινό δίκαιο στις από τους αναιρεσιβλήτους σύζυγον και θυγατέρα του θανόντος διάταξή της είναι απορριπτέοι επίσης ως αλυσιτελείς, αφού η παραδοχή του Εφετείου για υπαιτιότητα του από τον αναιρεσείοντα προστηθέντος πλοιάρχου - επάλληλο έρεισμα του διατακτικού της προσβαλλομένης - δεν πλήσσει με το αναιρετήριο.

Επειδή ο τέταρτος, εκ της διατάξεως του άρθρου 559 αρ. 19 Κ.Πολ.Δ., λόγος της αναιρέσεως, δια του οποίου προβάλλονται αιτιάσεις περί του ότι η προσβαλλομένη δεν εξειδικεύει την αμέλεια του προστηθέντος από τον αναιρεσείοντα αρχιμηχανικόν, δέχθηκε ευθύνη και άλλων και δη του ναυπηγείου επισκευής και του επιθεωρητού του νηογνώμονος, για τους οποίους δεν υπέχει ευθύνη ο αναιρεσείων και στηρίχθηκε σε αποδεικτικά μέσα, από τα οποία πιθανολόγηση μόνον προκύπτει, είναι απορριπτέος ως αβάσιμος, αφού αρκεί για την πληρότητα της αιτιολογίας της προσβαλλομένης, ως προς το ζήτημα της υπαιτιότητας του εν λόγω προστηθέντος από τον αναιρεσείοντα, η παραδοχή της συνδρομής των πραγματικών όρων της αμελείας του και δη η έλλειψη επιβλέψεως από αυτόν της επισκευής του πλοίου και η εκ ταύτης πλημμελής κατά τα ανωτέρω επισκευή, εκ της οποίας η βύθιση του πλοίου και ο θάνατος του άνω παθόντος.

Περαιτέρω δεν συνιστά αντίφαση στην αιτιολογία της η έμμεση παραδοχή της περί ευθύνης και άλλων στο ναυτεργατικό ατύχημα. Ούτε συνιστά ανεπάρκεια της αιτιολογίας η αξιολόγηση από την προσβαλλομένη και αποδεικτικών μέσων, από τα οποία κατ' αυτήν πιθανολόγηση απλώς προκύπτει των αποδεικτέων, όταν περαιτέρω σε συνδυασμό με άλλα αποδεικτικά μέσα συνάγεται τελικώς πλήρης απόδειξη, όπως επί του προκειμένου ανελέγκτως δέχθηκε το Εφετείο.